



Die Astra-Filiale Winterthur vergibt jährlich Aufträge für über eine halbe Milliarde Franken: Bauarbeiten auf der Autobahn bei St. Margrethen (SG). (September 2017)

Unruhe im Bundesamt für Strassen

Interner Widerstand gegen freihändige Vergabe von Aufträgen führt zu Praxisänderung

René Donzé

Sie ist die wohl grösste Bauherrin in der Ostschweiz: Die Filiale Winterthur des Bundesamtes für Strassen (Astra) vergibt jedes Jahr Aufträge im Umfang von rund einer halben Milliarde Franken, Tendenz steigend wegen Gubristunnel und Ausbau der Nordumfahrung Zürich. Die grossen Brocken über 150 000 Franken müssen öffentlich ausgeschrieben werden: Jedes Unternehmen kann sich bewerben. Kleinere Aufträge dürfen freihändig direkt vergeben werden. Letztes Jahr war dies beim Astra Winterthur rund 350-mal der Fall.

Einige dieser freihändigen Vergaben haben kürzlich intern Wellen geworfen. Moniert wird, dass gewisse Arbeiten stets den gleichen Firmen vergeben würden. Wie mehrere Quellen bestätigen, kam es insbesondere in Bezug auf ein Ingenieurbüro zu Differenzen, das im Auftrag des Astra unter anderem Objektvereinbarungen erarbeitet und überprüft.

Dabei handelt es sich um die Regelung der Besitzverhältnisse von Strassenbauten: etwa welcher Teil einer Brücke über einer Autobahn dem Bund und welcher der Gemeinde gehört, auf deren Gebiet sie steht.

Insgesamt 41 Aufträge hat das Ingenieurbüro in den letzten acht Jahren erhalten, bloss einer davon wurde öffentlich ausgeschrieben. Die anderen im Umfang von 4,4 Millionen Franken erfolgten freihändig. Mehr als ein Dutzend lagen bei über 130 000 Franken. Acht Aufträge waren es allein 2017, zwei davon wurden allerdings wieder storniert.

Unbequeme Vorwürfe

«Da wurden Aufträge einzeln vergeben, die genauso gut hätten zusammengefasst werden können», sagt eine gut informierte Person. Es mache den Anschein, dass man absichtlich unter der Limite von 150 000 Franken geblieben sei. Kritisch an diesem Fall sei

auch, dass die Tochter des Astra-Filialeleiters Winterthur in der betreffenden Firma ihre Lehre absolviert. Das führe zu einer besonderen Nähe des Unternehmens zum lokalen Astra-Chef.

Für das Astra sind die Vorwürfe äusserst unangenehm – zumal das Amt in der Vergangenheit von der Eidgenössischen Finanzkontrolle gerügt worden war, weil es zu viele Aufträge freihändig vergeben habe. Und im Wallis untersucht die Bundesanwaltschaft wegen Bestechung im Zusammenhang mit Astra-Projekten.

Den Verdacht auf Unregelmässigkeiten weist das Astra Winterthur weit von sich. Über die letzten zehn Jahre betrachtet, bewege sich das Auftragsvolumen für das besagte Ingenieurbüro in einem normalen Rahmen und stelle gegenüber anderen Büros keine statistischen Ausreisser dar. Dennoch kündigt das Astra eine generelle Praxisänderung an: «Wir werden Leistungen vermehrt zusammenfassen und in grösseren,

mehrfährigen Rahmenverträgen öffentlich ausschreiben, um die Zahl von Freihandvergaben zu verkleinern», sagt der Sprecher der Filiale, Silvan von Wartburg. Das gelte für sämtliche Leistungen, auch für solche vom betreffenden Ingenieurbüro.

Lehrverhältnis offengelegt

Der Inhaber des Ingenieurbüros bezeichnet die Vorwürfe als haltlos. Es gebe keinerlei Bevorzugung, man arbeite seit bald zehn Jahren für das Astra, die Aufträge seien nicht aufgestückt worden. Zum Teil hätten sie gar nichts miteinander zu tun. Oft habe er sie aufgrund der Tatsache erhalten, dass sein Büro bereits viel Know-how im Bereich der Objektvereinbarungen aufgebaut habe und darum effizienter arbeite.

Die Astra-Zentrale in Bern weist darauf hin, dass das Beschaffungswesen strengsten Vorgaben und Kontrollen unterliege. So gelte unter anderem das Vier-Augen-Prinzip. Der Leiter der

Winterthurer Filiale habe das Lehrverhältnis seiner Tochter nach Bern gemeldet, bestätigt die Astra-Zentrale. Seit Lehrvertragsabschluss habe er keine Vergabedossiers mehr behandelt, die diese Firma betrafen. Die Anpassung des Beschaffungswesens in Winterthur sei Teil eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses. «Das ist eine Daueraufgabe und geschieht im Interesse der Steuerzahler», teilt das Astra mit.

Weniger Freude am Trend zu grösseren Ausschreibungen haben die Firmen. «Dies führt tendenziell dazu, dass kleinere Unternehmen weniger Chancen auf Aufträge erhalten», sagt Mario Marti, der Geschäftsführer des Schweizerischen Ingenieurbands. Für die Unternehmen bedeute das mehr Aufwand. «Das ist eigentlich KMU-feindlich.» Die Kontrollpraxis im Astra sei zuweilen übertrieben: «In unserer Branche sagen einige, es würden dort mittlerweile mehr Juristen und Controller arbeiten als Fachleute.»

In Kürze

Drei Verletzte bei Motocross-Rennen

In Amriswil (TG) sind am Samstagnachmittag drei Zuschauer eines Motocross-Rennens verletzt worden. Ein 22-jähriger Fahrer verlor die Herrschaft über sein Motorrad und wurde weggeschleudert, wie die Kantonspolizei mitteilte. Das Fahrzeug durchbrach eine Absperrung und prallte gegen Zuschauer. Ein 6-jähriges Kind wurde schwer verletzt und musste mit dem Helikopter ins Spital geflogen werden; eine 37-jährige Frau und ein 9-jähriges Kind erlitten leichte Verletzungen. Der Motorradfahrer blieb unversehrt.

Quad-Fahrer tödlich verunglückt

In Corpataux (FR) ist am Freitagabend ein Quad-Fahrer ums Leben gekommen. Der 35-jährige Lenker eines vierrädrigen Motorrads war mit Kollegen in einer Kiesgrube unterwegs. Er verunfallte und wurde vom Quad eingeklemmt. Wie die Kantonspolizei bekanntgab, fanden ihn die Kollegen leblos unter seinem Fahrzeug.

Mit Tempo 129 statt 60 unterwegs

In Bazenheid (SG) hat die Polizei am Freitagabend einen 19-jährigen Raser erwischt. Der Mann fuhr mit einer Geschwindigkeit von 129 Kilometern pro Stunde, erlaubt sind auf dieser Strecke 60. Dem Lenker aus der Region wurde der Führerausweis abgenommen; das Auto wurde beschlagnahmt, wie die Polizei mitteilte.

Zwei gesuchte Personen verhaftet

Auf der A 4 bei Küssnacht (SZ) haben die Kantonspolizei Schwyz und die Zuger Polizei am Freitagabend zwei ausgeschriebene Personen verhaftet. Einer der Gesuchten trug laut einem Communiqué vom Samstag einen gefälschten Ausweis auf sich. (zsz.)

Bootsbesitzer streichen die Segel

Im Gegensatz zu den Autos nimmt die Anzahl Schiffe in der Schweiz ab – vor allem bei Segelbooten. Sie werden aber öfter gemeinsam genutzt.

René Donzé

Mit den schönen, sonnigen und windigen Herbsttagen kommt auf vielen Schweizer Seen noch einmal so richtig viel Bootsverkehr auf. Im unteren Becken des Zürichsees etwa herrscht bei guten Verhältnissen zum Teil ein regelrechtes Gedränge, vorab unter Segelbooten. Doch der Schein täuscht: Trotz wachsender Bevölkerungszahl und steigendem Wohlstand nimmt die Zahl der in der Schweiz immatrikulierten Schiffe langsam, aber stetig ab.

In den letzten dreissig Jahren betrug der Rückgang knapp zehn Prozent. Dieser Trend ist vorab der Kategorie Segelboote geschuldet: Vor der Jahrtausendwende waren noch rund 41 000 Segelschiffe registriert – letztes Jahr fiel die Zahl unter 30 000. Gleichzeitig kam es zu einer leichten Zunahme der Motorboote von 56 000 auf 62 000. Ebenfalls rückläufig ist die Anzahl Ruder-

boote, allerdings auf ohnehin tiefem Niveau (Grafik).

Diese Tendenz erstaunt, hat doch die Einwohnerzahl der Schweiz in derselben Zeit um mehr als ein Viertel zugenommen. Und der motorisierte Strassenverkehr hat sich verdoppelt. «Die Gründe für diesen Rückgang sind nur schwer zu definieren», sagt Peter Kiser, Präsident der Vereinigung kantonaler Schifffahrtsämter. Als Hauptursache vermutet er das beschränkte Angebot an Bootsliegeplätzen. «Fast überall werden Wartelisten geführt», sagt er. Neue Plätze werden kaum erstellt, alte verschwinden aus Naturschutzgründen oder weil sie zu klein sind. Zum Teil werden sie auch zusammengelegt.

Vor allem die Breite der Plätze an den Stegen wird zunehmend zum Problem: Wer sich heute noch ein eigenes Schiff leistet, der will oft etwas Luxuriöses: «Es ist ein Trend zu grösseren Booten festzustellen», sagt Kiser. Liegeplätze von 2,2 Metern und kleiner seien eher wenig gefragt. «Entsprechend wird das Angebot von kleineren Bootsliegeplätzen tendenziell abgebaut zugunsten von grösseren, was bei unveränderter



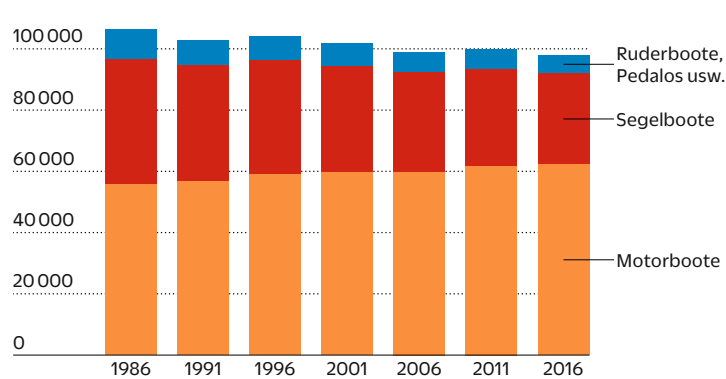
Segeln bleibt beliebt: Familie auf Genesee bei Morges.

Hafenfläche zu weniger Bootsliegeplätzen führt.» Bei den Segelschiffen besteht eine Tendenz zu breiteren Modellen, weil diese vermehrt importiert werden. Ausländische Werften bauen in der Regel für grosse Gewässer und längere Fahrten. Diese Schiffe bieten auch mehr Komfort.

Bequemlichkeit sei mit ein Grund, weshalb die Schweizer Bootsbesitzer vermehrt Motorboote bevorzugen, sagt Jean-

Im Gegenwind

Sinkender Schiffsbestand auf Schweizer Seen



Quelle: Vereinigung der kantonalen Schifffahrtsämter

Pierre Zingg, Präsident des Schweizerischen Motorbootverbands. Ein motorisiertes Schiff ist schneller startklar als eines mit Segeln, bei dem zuerst Leinen gerichtet und Segel gehisst werden müssen. Zudem ist ein Motorboot leichter zu bedienen und jederzeit einsetzbar. Der schönste Sonnenschein nützt dem Segler nichts, wenn Flaute herrscht. «Das Durchschnittsalter der Bootsbesitzer steigt – und damit

auch der Wunsch nach Komfort», sagt Zingg. Er kenne einige, die gewechselt hätten – aus gesundheitlichen Gründen oder weil sie es bequemer fanden.

Martin Vogler, Präsident von Swiss Sailing, bestätigt diesen Trend: «Motorboot fahren ist weniger aufwendig.» Auch seien Anschaffung und Unterhalt dieser Boote günstiger. Sorgen um den Segelsport mache er sich indes nicht. Rund 60 000 aktive Segler

gibt es in der Schweiz. Vogler stellt fest, dass sich diese heute vermehrt auch Schiffe teilen.

Dazu beigetragen haben Boot-Sharing-Konzepte wie Sailcom oder Sailbox, die im Prinzip ähnlich wie Mobility bei den Autos funktionieren: Die Mitglieder können aus Booten auf verschiedenen Seen wählen und diese übers Internet reservieren. «Nutzen statt besitzen ist im Trend», bestätigt David Clavadetscher vom Schweizerischen Bootbauerverband. Zudem nehme die Besitzdauer ab: «Man mag sich nicht mehr lange fest an ein Boot binden.» Er ist aber überzeugt, dass der Wassersport nichts an Attraktivität eingebüsst hat.

Dies bestätigen die Prüfungszahlen: Jedes Jahr machen etwa 2200 Personen den Segel- und knapp 7000 den Motorbootschein. Peter Kiser von der Vereinigung der Schifffahrtsämter glaubt darum, dass der Rückgang des Bootsbestandes nichts an der Bootsdichte ändert, die zu gewissen Zeiten auf den Seen herrscht. «Diese wird mehr vom Verwendungszweck und vom Total der Einsatzstunden definiert als von der absoluten Zahl der Boote.»