

Wir alle sind Steuerpflichtige



Michel Huissoud
Direktor Eidgenössische Finanzkontrolle

Niemand will nutzlose Bauten errichten, billig, aber schlecht oder unkontrolliert bauen, und niemand will den Unterhalt zugunsten neuer Bauvorhaben vernachlässigen. Werden wir das schaffen?

Nach dem Einsturz der Morandi-Brücke in Genua, der Schliessung einzelner Autobahnabschnitte in Deutschland und den aufgedeckten Mängeln am Türverriegelungssystem der SBB-Wagen zweifelt niemand mehr daran, dass es ein Muss ist, gut für den Unterhalt der Infrastruktur zu sorgen.

Dafür stehen jedoch leider nicht unbegrenzt Ressourcen zur Verfügung. Ausserdem ist zu sagen, dass unsere Finanzgefässe dem Prinzip kommunizierender Röhren folgen: Für den Unterhalt der bestehenden Bauwerke werden oftmals nur knappe Mittel gesprochen, weil man lieber etwas Neues lanciert. Alle sind sich darin einig, dass es viel attraktiver ist – und sich politisch besser bezahlt macht –, die Eröffnung eines neuen Autobahnabschnitts einzuweihen, als die Sanierung einer alten Brücke zu feiern.

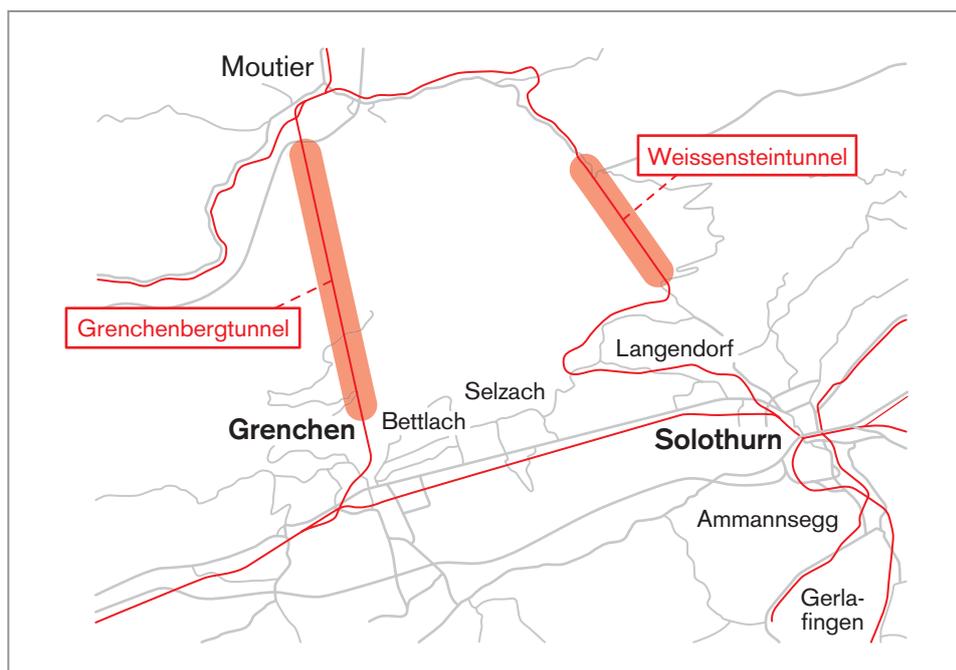
Unterhalt durch zukünftige Generationen

Wir sollten uns öfters fragen, ob die kommenden Generationen noch die finanziellen Mittel haben werden, um für den Unterhalt aller von uns geerbten Infrastrukturen in den Bereichen Bahnverkehr, Wasser, Elektrizität, Gas, Strassenbau, Kommunikationsnetze zu sorgen. Es liegt in unserer Verantwortung, möglichst bald mit dem Verzicht auf überflüssige Infrastrukturen zu beginnen.

2017 intervenierte die Eidgenössische Finanzkontrolle zum Beispiel, um die Sanierung des Weissensteintunnels einer kritischen Analyse zu unterziehen. Das Bauwerk stammt aus einer Zeit, als es den Basistunnel zwischen Grenchen und Moutier noch nicht gab. Heute sind die beiden Tunnel ein klarer Fall von Doppelspurigkeit, wobei der gut frequentierte Basistunnel Grenchen-Moutier ganz klar im Vorteil ist.

«Es stehen leider nicht unbegrenzt Ressourcen zur Verfügung.»

Grenchenbergtunnel und Weissensteintunnel



Der Weissensteintunnel dient als Scheiteltunnel zwischen Solothurn und Moutier, durch den täglich lediglich 590 Passagiere fahren. Die Sanierung soll 2020 beginnen, mehrere Jahre dauern und den Tunnelbetrieb für 25 Jahre garantieren. Während den Bauarbeiten werden diese 590 Personen aber wahrscheinlich ihre Gewohnheiten ändern und neue Wege gehen. Diese Sanierung wird den Bund 85 Millionen Franken kosten. Ist das sinnvoll investiertes Geld?

«Ist das Geld sinnvoll investiert?»

Vor einigen Jahren entdeckte die Eidgenössische Finanzkontrolle, dass beim Bau der Umschlageterminals Strasse/Bahn mehrere Anlagen, die, rein unter dem Aspekt der Investition betrachtet, keine Beiträge erhalten hätten, aus «politischen» Gründen meist lokalen Ursprungs unterstützt wurden. Der Terminal Wiler (BE) ist ein typisches Beispiel für einen unattraktiven Standort abseits der Wirtschaftszonen. Bei den 8 Terminals in der Region Basel in einem Umkreis von 35 Kilometern ist die Entwicklung vor allem auch in Bezug auf die bestehenden grenznahen Anlagen in Deutschland und Frankreich unkoordiniert verlaufen. In der Westschweiz hatte der Terminal Chavornay (VD) nicht den erwarteten Erfolg und befindet sich zudem nicht weit entfernt von den zwei weiteren Umschlageterminals: der Anlage Renens, die modernisiert wurde, und Daillens, wo SBB Cargo ein neues Angebot aufgebaut hat.

Weniger, aber besser unterhaltene Strassen

Es gibt aber auch Beispiele für ein kohärentes und mutiges Vorgehen. Dazu gehört der Kanton Wallis, der 2018 eine Reduktion seines kantonalen Strassennetzes um ein Drittel zur Diskussion stellte. Mit Zeithorizont 2040 dürfte das Strassennetz von 1'800 auf 1'200 Kilometer verkleinert werden. Weniger, dafür besser unterhaltene Strassenkilometer. Dieser Entscheid gibt die Richtung vor; im Gegensatz dazu steht das Ergebnis einer Umfrage des Westschweizer Fernsehens: Obwohl eine Bundesverordnung aus dem Jahre 1986 eine Lärmsanierung der Strassen bis spätestens 31. März 2018 vorschreibt, werden diese Bestimmungen auf über 570 Kilometern Westschweizer Strasse noch immer nicht eingehalten.

«Die Eidgenössische Finanzkontrolle will sicherstellen, dass Infrastrukturen tatsächlich wie geplant genutzt werden.»

Die Eidgenössische Finanzkontrolle legt Wert darauf, sicherzustellen, dass die Infrastrukturen tatsächlich so wie geplant genutzt werden. Der Fall des neuen Verwaltungszentrums für die Bundesverwaltung beim Guisanplatz in Bern ist exemplarisch. Es handelt sich um das grösste Bauprojekt seit der Gründung des Bundesamtes für Bauten und Logistik. Für die Planung und Realisierung der ersten Etappe bewilligte das Parlament Kredite von insgesamt 420 Millionen Franken.

Mit der Immobilienbotschaft 2012 des Eidgenössischen Finanzdepartements (EFD) unterbreitete das BBL dem Parlament ein Projekt, das planerisch anschliessend noch optimiert wurde. Die finanziellen Zielwerte pro Arbeitsplatz konnten eingehalten werden, indem die Kapazität auf 3'200 Arbeitsplätze erhöht wurde. Am Schluss musste die Eidgenössische Finanzkontrolle feststellen, dass nur etwas mehr als 2'000 Personen diese Räumlichkeiten belegen werden.

Unterschiede bei Wildtierpassagen

Ein weiteres Beispiel betrifft die Nationalstrassen. Die EFK publizierte 2007 eine Evaluation der Normen und Standards für Wildtierpassagen. Dieser Bereich ist exemplarisch. Die EFK ermittelte, dass zwischen 1986 und 2006 im Nationalstrassennetz

33 Passagen für Grosswild erbaut wurden. Davon kosteten drei Bauwerke für sich alleine 192 Millionen Franken und weitere 22 Bauwerke generierten Kosten in Höhe von 79 Millionen Franken. Die Breite der seit 1992 erbauten Wildbrücken variiert je nach gewählter Variante zwischen 15 und 200 Metern. Die Breite der Passagen von Fuchswies und Asp Holz auf der A7 Frauenfeld-Kreuzlingen beträgt 200 beziehungsweise 140 Meter, diejenige des Chèrefutunnels auf der A1 100 Meter, während die Passage beim Grauholz im Kanton Bern (A1) lediglich 23 Meter breit ist. Kriterien, die diese Unterschiede überzeugend erklären könnten, gibt es nicht.

Die EFK befasste sich mit dem Inhalt dieser Normen und Standards und evaluierte den gesamten Prozess vom Konzept bis zur Umsetzung der Bauwerke. Sie stellte fest, dass schon der Begriff «Standard» eine breite Bedeutungspalette aufweist und auf zahlreiche Publikationen der Bundesämter verweist. In den Nachbarstaaten der Schweiz sind Wildtierpassagen weitgehend standardisiert.

«In den Nachbarstaaten der Schweiz sind Wildtierpassagen weitgehend standardisiert.»

Fuchswies-Passage



Regelmässige Bauprüfungen durch die EFK

So viel also ist klar: Es ist wichtig, das Richtige zu bauen. Doch man muss das Richtige auch gut bauen. Die EFK führt deshalb regelmässig Bauprüfungen durch, um sicherzustellen, dass gut funktionierende interne Kontrollsysteme vorhanden sind. Diese internen Kontrollsysteme bezwecken namentlich die Compliance mit dem Beschaffungsrecht, einen funktionierenden Wettbewerb zwischen den Lieferanten und korrekte Zahlungen durch den Bund.

Es ist manchmal interessant, zu fragen, was die einzelnen Akteure miteinander verbindet. Die Arbeitsqualität wird regelmässig von einem Materialprüfungslabor kontrolliert. Wie soll man den Ergebnissen dieses Labors trauen, wenn man weiss, dass ihm das mit der Bauleitung betraute Ingenieurbüro gehört? Oder wenn man feststellt, dass nicht das Labor, sondern der Bauherr darüber entschieden hat, wo die Kontrollbohrungen vorgenommen werden sollen?

Unter anderem führte die EFK im Jahre 2016 beim Amt für Nationalstrassenbau Wallis eine Bauprüfung durch. Die inhaltlichen Schwerpunkte lagen auf den Themen Organisation, Rollenverteilung und Vertragsmanagement; als Prüfobjekt diente das Projekt Tunnel Visp mit einer Bausumme von rund 200 Millionen Franken. Ergänzend dazu nahm die EFK eine Beurteilung

der Nachforderung (NF076) zum gestörten Bauablauf beim Tunnel Eyholz vor. Diese Nachforderung umfasst Forderungen des Unternehmers in Höhe von über 20 Millionen Franken.

Untersuchung der technischen Ausrüstungen

Die technische und digitale Ausstattung von Bauwerken und Gebäuden wird immer wichtiger. Die EFK interessiert sich auch für diese technischen Ausrüstungen. Sie untersuchte beispielsweise die Informatiksicherheit der Tunnel-Betriebsautomation beim Gotthard-Basistunnel. Der Tunnel wurde Mitte 2016 der Betreiberin SBB übergeben. Aus Sicht der IT-Sicherheit waren zu diesem Zeitpunkt noch nicht alle notwendigen Massnahmen umgesetzt. Dennoch sind die Risiken im Bereich der Verfügbarkeit des Tunnels beschränkt und es bestand keine relevante Gefährdung hinsichtlich der Betriebssicherheit, etwa Unfallrisiken mit Personenschäden.

Das Portfolio der EFK ist äusserst breit gefächert und umfasst namentlich die bundeseigenen Gebäude sowie die Strassen- und Bahninfrastruktur. Die EFK prüft auch subventionierte Infrastrukturprojekte wie die Sanierung von kontaminierten Standorten oder die Arbeiten im Zusammenhang mit der Rhone-Korrektur. Privatpersonen und Bundesangestellte können uns helfen, unsere Aufgaben im Bereich der Finanzaufsicht zu erfüllen, indem sie entsprechende Hinweise an die externe und sichere Plattform whistleblowing.admin.ch schicken. Sie können uns dort in anonymer und sicherer Form informieren. Ihre Meldungen können nicht zurückverfolgt werden. Herzlichen Dank für Ihren Beitrag zur Verbesserung der öffentlichen Verwaltung!

«Herzlichen Dank für Ihren Beitrag zur Verbesserung der öffentlichen Verwaltung!»