

Interview mit dem Stadtingenieur von Uster, Marcel Kauer

Martin Grether*

Nachhaltigkeit: Die Stadt Uster geht voran

Als einer der Ersten bewertet Stadtingenieur Marcel Kauer die Nachhaltigkeit bei der Vergabe von Bauleistungen im Infrastrukturbereich. Die ersten Erfahrungen bestärken ihn darin, weil sich positive Resultate einstellen und die Beschäftigung mit der Neuerung herausfordernd und spannend ist.

Herr Kauer, Sie bewerten seit Kurzem die Nachhaltigkeit in Ihren Ausschreibungen für Bauleistungen im Infrastrukturbereich mit dem Standard Nachhaltiges Bauen Schweiz Infrastruktur, verwenden dabei aber eine «Lightversion» davon. Was bewegte Sie dazu?

Wie viele andere hörte ich zuerst einmal eher am Rande vom neuen Standard für die Infrastruktur. Doch mit dem Inkrafttreten des neuen Bundesgesetzes über das öffentliche Beschaffungswesen und der entsprechenden interkantonalen Vereinbarung erkannte ich die Wichtigkeit des Standards zum Beurteilen und Bewerten

des neuen Zuschlagskriteriums Nachhaltigkeit. Die Menge seiner Kriterien und der daraus folgende Aufwand schienen mir jedoch zu gross für unsere städtischen Projekte. Aus diesem Grund liess ich ihn mit externer Hilfe zu einer auf die Stadt Uster zugeschnittenen, leichter zu bearbeitenden Version anpassen.

Lassen sich mit dieser schlankeren Version aber dennoch alle drei Teilbereiche der Nachhaltigkeit berücksichtigen?

Natürlich, die drei Pfeiler Ökologie, Ökonomie und Gesellschaft sind uns sehr wichtig. Die derzeitige Version unseres

■ Oben: Der neue Radweg schafft eine sichere Verbindung für den Langsamverkehr, der sich bisher den Platz mit den Autos teilen musste. (Bilder: Stadt Uster)

■ Rechts unten: Trassierungsarbeiten für die neue Radverbindung nach Freudwil.

«Standards» arbeitet dazu mit vier Kriterien, nämlich der Dauer der Baustelle, der Minimierung der CO₂-Emissionen, dem Umgang mit Unfallrisiken und dem Datenmanagement.

Können Sie das an einem Beispiel näher erörtern?

Wir begannen mit dem Neubau eines Rad- und Gehwegs nach Freudwil. Beim Kriterium der Baustellendauer machten wir eine Vorgabe, deren Unterbieten Punkte gab. Bei der CO₂-Minimierung war es schon etwas komplexer, zum Beispiel bei der Lieferung von Randabschlüssen: Hier bewerteten wir die Transportkilometer, aber auch die Unterschiede zwischen



Bahn- und Strassentransport oder den Einsatz von E-Baggern. Beim Unfallrisiko achteten wir darauf, wie effizient das Eingabeprojekt mit der Verkehrsführung oder dem geschickten Anordnen der Installationsplätze gefährliche Situationen

vermeiden half. Und beim Datenmanagement interessierte uns, welche Vorteile das Projekt für den kommenden Unterhalt bot, hier ging es quasi um «Field to BIM», also um ein Lernen aus dem Projekt.

Erhielten Sie die erhofften Verbesserungen, und wie fiel das Echo auf die Neuerung aus?

Beim Rad- und Gehweg gewichteten wir das Zuschlagskriterium Nachhaltigkeit einmal nur mit zehn Prozent, liessen zudem aber Unternehmervarianten zu. Damit erhielten wir interessante Alternativvorschläge, die tatsächlich Verbesserungen erbrachten. Die Angebote zeigten uns generell, dass die neue «Übungsanlage» akzeptiert wurde. Dadurch ermutigt, gewichteten wir die Nachhaltigkeit seither mit dreissig Prozent. Damit ist ein hoher Anreiz gegeben, sich mit dem Thema intensiv auseinanderzusetzen.

Mit dieser eigentlichen Pilotarbeit betreiben Sie aber sicher einen höheren Aufwand als bei einem konventionellen Vorgehen?

Am Anfang und bei kurzfristiger Betrachtung ist das sicher so, aber die umfassendere Betrachtung der Projekte bewirkt substanzielle Einsparungen bei der Ausführung und später auch beim Unterhalt. Dies rührt auch daher, dass wir uns für wesentliche Schritte genügend Zeit nehmen. Zum einen für eine sorgfältige Auswertung der Angebote, zum anderen aber auch für die Phase zwischen Vergabe und Baubeginn. Hier setzen wir uns mit allen am Projekt Beteiligten nochmals zusammen und optimieren die einzelnen Schritte mit den Spezialisten der Ausführung. Das kann dann vielleicht dazu führen, dass wir aufgrund der eingesetzten Baggerlöffel eine Grabenbreite von 80 auf 60 cm reduzieren



■ Marcel Kauer steht als Stadttingenieur dem Tiefbauamt von Uster vor.



■ Link zu Youtube-Film der Stadt Uster über die neue Verbindung.

und so den Aufwand halbieren können. Die erfahrenen Praktiker machen uns zudem immer wieder auf Punkte aufmerksam, die später unterhaltsrelevant sind.

Sie haben weitere Projekte erwähnt, bei denen Sie die Nachhaltigkeit deutlich höher gewichteten. Können Sie uns ein Beispiel nennen?

Bei einer bestehenden ARA projektieren wir derzeit eine zusätzliche Reinigungsstufe für Mikroverunreinigungen. Die Anbietenden müssen hier zeigen, wie sie mit dem Standard Infrastruktur umgehen und wo sie mögliche Hebel sehen, um die Nachhaltigkeit zu erhöhen. Planer mit entsprechenden Erfahrungen sind da natürlich im Vorteil. Doch das Wissen im Bereich der Nachhaltigkeit darf gerne erweitert werden. Derzeit stelle ich diesbezüglich einen grossen Mangel an Fachleuten fest.

Das betrifft ja auch die Ausschreibenden, erhalten Sie Anfragen von Kollegen?

Oh ja, das Interesse an unserer Erfahrung bei anderen Städten und Gemeinden ist gross. Wichtig scheint mir dabei, dass man nicht einfach kopieren kann, sondern dass die Umsetzung immer projekt-, aber auch gemeindespezifisch erfolgen muss. Zudem muss man anhand der eigenen Erfahrungen immer wieder das bestehende Vorgehen überdenken und periodisch verbessern.

Eine letzte Frage zum Schluss: Bringt die Anwendung des Standards Vorteile für Sie als ausschreibende Stelle?

Es ist wohl noch zu früh für quantitative Aussagen. Wir bekommen aber nachhaltigere und damit bessere Lösungen. Die Beschäftigung mit dem neuen Thema regt zudem Innovationen an und löst auf beiden Seiten einen Lernprozess aus. Dies macht auch unseren Beruf wieder spannender und attraktiver. ■

* Martin Grether ist Medienkontaktperson bei SNBS-Infrastruktur (Netzwerk Nachhaltiges Bauen Schweiz)

