

Molotow-Cocktails gegen Implenia-Baustelle

Bauwirtschaft Implenia hat als erste grosse ausländische Baufirma im bisher abgeschotteten französischen Markt einen Grossauftrag erhalten. Auf der grössten Verkehrsbaustelle in Paris hat der Schweizer Baukonzern nun aber unerwartete Probleme.

Rita Flubacher, Paris

Wenige Meter nur trennen das zwanzigstöckige Hochhaus von dem kreisrunden Monsterloch in der Erde. Dort, in einer Tiefe von fast 30 Metern, fahren Baumaschinen herum, Arbeiter verschwinden in den zwei Stollen, die rechtwinklig dazu in den Berg führen. Bald wird eine riesige Bohrmaschine, wie sie beim Gotthard-Basistunnel eingesetzt worden ist, einen Tunnel ausfräsen. Implenia hat in Paris zwei Tunnelbohrmaschinen im Einsatz, jede ist 120 Meter lang und wiegt 3000 Tonnen.

Die Faszination, welche die Besucher beim Anblick der Baustelle ergreift, wird im Hochhaus nebenan gar nicht geteilt. Im Gegenteil: Die Bewohner zeigen seit Baubeginn ihren Ärger, indem sie Abfälle in die Tiefe werfen. Im vergangenen Hitzesommer flogen gar Molotow-Cocktails aus den Fenstern. Nun schützen improvisierte Dächer die Bauarbeiter auf dem Weg von den Bauleitungscontainern zum Lift, der sie in die Tiefe bringt.

Die U-Bahn-Station vertreibt Quartierbewohner

Im Baukrater wird dereinst die Metrostation La Dhuis stehen, durch welche die Linie 11 von der östlichen Pariser Stadtgrenze in die Banlieue führen wird. Zum Baulärm fast rund um die Uhr, dem die Bewohner des Hochhauses ausgesetzt sind, kommen Ängste dazu. Die Bewohner werden mit grosser Wahrscheinlichkeit ausziehen und eine neue Billigbleibe noch weiter weg von Paris suchen müssen. «Die Baustelle befindet sich in einem der ärmsten Quartiere der Banlieue», erklärt Olivier Böckli, Chef von Implenia France. Die Häuser im Umkreis von 250 Metern zur U-Bahn-Station würden abgerissen oder umgebaut.

Die Regionalpolitiker vor den Toren von Paris hoffen, dass die als triste Schlafstädte mit enormen sozialen Problemen verschrienen Banlieues mit neuen attraktiven Wohn-, Büro- und Gewerbeimmobilien rund um die Metrostationen ihr schlechtes Image verlieren. Die Vorgaben aus der Politik sind auf dem Papier klar: Es sollen gemischte



Implenia-Arbeiter im Stollen der neuen Pariser U-Bahn-Linie. Foto: Hansjörg Egger

Quartiere gebaut werden, in denen es sowohl Sozialwohnungen als auch Objekte zu Marktpreisen gibt. Nicht nur die Bewohner des Hochhauses bei La Dhuis, die samt und sonders in Sozialwohnungen leben, müssen weichen. In den Pariser Medien beklagen sich mittlerweile auch Mittelstandsfamilien, dass das Wohnen in den Vororten zu teuer werde.

Schon jetzt, Jahre vor der Fertigstellung der neuen U-Bahn-Linie, schiessen die Immobilienpreise in die Höhe. Und La Dhuis ist nur eine von 300 Baustellen in den Pariser Vororten. Wenn die Baumaschinen dereinst abziehen, wird eine Ring-U-Bahn mit 63 neuen Stationen in Betrieb gehen. Ziel des Projekts «Grand Paris Express», das sich rühmt, Europas grösstes Infra-

strukturprojekt zu sein, ist die Erschliessung und Anbindung der Banlieue und der Flughäfen an die Stadt Paris. Draussen wohnen mehr als zehn Millionen Einwohner, drinnen, also auf Pariser Stadtgebiet, sind es nur rund zwei Millionen Menschen.

Dass das grösste Schweizer Bauunternehmen Implenia im Untergrund der Seine-Metropole mitwühlt, wird von Olivier Bö-

ckli als nicht selbstverständlich bezeichnet. Der nationale französische Baumarkt wird im Wesentlichen von den drei Riesen Vinci, Bouygues und Eiffages dominiert. Die ausländische Konkurrenz spricht von einem abgeschotteten, geschützten Markt. Und so wäre es wohl auch beim Grand Paris Express abgelaufen. Doch es kam zu Verzögerungen, die sogar den nationalen Rechnungshof, die oberste französische Finanzkontrolle, auf den Plan riefen. Immerhin sollen bis zur Fertigstellung zwischen 2024 (Olympische Sommerspiele) und 2030 gegen 40 Milliarden Euro in das gigantische Projekt fliessen. Deshalb entschloss sich die Bauherrschaft, die Société du Grand Paris, zu einer Öffnung des Marktes und damit zu mehr Wettbewerb.

2016 gelang es Implenia, den Auftrag für ein Teilstück der Linie 11 zu ergattern. Gesamtvolumen des Auftrags: 253 Millionen Euro. An dem Konsortium sind neben den Schweizern zwei französische Unternehmen sowie der italienische Baukonzern Pizzarotti zu je 25 Prozent beteiligt. Gebaut werden unter anderem vier Metrostationen, darunter La Dhuis, sowie ein drei Kilometer langer Tunnel.

Administrative Hürden schrecken Ausländer ab

Nur zwei Monate später holte sich Implenia mit den gleichen Konsortialpartnern einen weiteren Auftrag auf der Linie 15. Sie bauen für 363 Millionen Euro zwei Tunnelabschnitte von insgesamt sieben Kilometer Länge. Laut Olivier Böckli sind derzeit mit Implenia, Pizzarotti und der ebenfalls italienischen Salini-Impregilo erst drei ausländische Bauunternehmen beim Grand Paris Express tätig. Zu den grossen Abwesenden in der Branche zählen deutsche und österreichische Baukonzerne. Böckli vermutet, dass der französische Markt für diese Unternehmen wegen der kulturellen und administrativen Hürden «zu komplex und zu wenig erfolgversprechend» sei. Und: «Die französische Sprache ist ebenfalls nicht weit verbreitet.»

Zu den Eigenheiten des französischen Arbeitsmarktes ge-

hört, dass Unternehmen verpflichtet sind, 50 000 Arbeitsstunden durch Langzeitarbeitslose zu bestreiten. Die zumeist unqualifizierten Arbeitskräfte werden von Temporärbüros vermittelt. Die «relativ hohe Fluktuationsrate», so Böckli, deute darauf hin, dass die Integration der Arbeitslosen in die Berufswelt wenig erfolgreich sein dürfte.

Auf den beiden Baustellen von Implenia in Paris arbeiten vor allem Franzosen und Portugiesen.

Sichtlich mehr Kopfzerbrechen bereitet dem Implenia-France-Chef der Umstand, dass nur wenige Angestellte aus der Schweiz Lust bekunden, für einigen Jahre in Frankreich zu arbeiten. Eine der Erklärungen dafür dürfte das grosse Lohngefälle zwischen der Schweiz und Frankreich sein. Auf den beiden Implenia-Baustellen in Paris arbeiten vor allem Franzosen und Portugiesen.

Für Implenia ist mit den beiden Baulosen in Paris der Einstieg in den französischen Markt gelungen. Die 2014 gegründete Implenia France macht derzeit rund 60 Millionen Franken Umsatz pro Jahr und beschäftigt 100 Festangestellte. Zu den weiteren Aufträgen gehört unter anderem der Bau eines Tunnelabschnitts für die Metro in Lyon.

Von einer vergleichbaren Marktöffnung können ausländische Bahnhersteller nur träumen. Der Auftrag für 1000 U-Bahn-Wagen, die auf den neuen U-Bahn-Linien fahren werden, ging überraschungsfrei an den nationalen Platzhirsch Alstom. Die Pressesprecherin der Société du Grand Paris beteuert, es habe sehr wohl eine internationale Ausschreibung gegeben. Aber Alstom habe eben die beste Offerte abgegeben.

Die Besichtigung der Baustelle wurde unter anderem von Implenia, Alstom und Société du Grand Paris ermöglicht.

Patrik Gisel verlässt die Bank Raiffeisen per sofort

Rücktritt Bis ein Nachfolger gefunden ist, übernimmt sein Stellvertreter Michael Auer die Leitung. Danach verlässt er die Bank.

Nun ist es also definitiv. Patrik Gisel muss nach 19 Jahren bei Raiffeisen als CEO per sofort zurücktreten. Dies, um die öffentliche Debatte um seine Person abzuschliessen und der Raiffeisen-Gruppe zu ermöglichen, sich auf die zukünftigen Herausforderungen zu konzentrieren, heisst es in einer Stellungnahme von Raiffeisen Schweiz.

Kein schöner Abgang für einen Mann, der nach 16 Jahren, die er im Schatten von Pierin Vincenz stand, die drittgrösste Bank der Schweiz führte. Zum Verhängnis wurde ihm zum Schluss seine Affäre mit der ehemaligen Verwaltungsrätin Laurence de la

Serna. De la Serna stammt aus Genf und leitet seit zehn Jahren die Aviatikfirma Jean Gallay, die in Familienbesitz ist. Daneben war sie bis zum 16. Juni Verwaltungsrätin bei Raiffeisen. Somit war sie Mitglied des Gremiums, das Gisel kontrollieren musste und auch über seinen Verbleib an der Spitze der Bank entscheiden konnte. Gehen musste Gisel nicht, weil er sich verliebt, sondern weil er die Beziehung vor den übrigen Verwaltungsräten verheimlicht hatte, bis er nach Medienanfragen letzten Freitag alles beichten musste. Das brachte das Fass zum Überlaufen.

Es ist eine Schwäche Gisels, dass er immer nur das zugibt,

was sich nicht mehr verheimlichen lässt. So geriet er in den Strudel um die Affäre seines Vorgängers, gegen den eine Strafuntersuchung wegen ungetreuer Geschäftsbesorgung läuft. Vincenz soll sich bei Firmenkäufen bereichert haben. Vincenz und einer seiner Geschäftspartner sassen deswegen drei Monate in U-Haft. Gisel selbst zählt nicht zu den Beschuldigten.

Aber er schaffte es nicht, sich von seinem Vorgänger und Mentor zu lösen. Als er vor einem Jahr von der «Sonntagszeitung» mit der Frage konfrontiert wurde, ob es eine Untersuchung der Finanzmarktaufsicht Finma zur Ära Vincenz gebe, leugnete er das



Kein schöner Abgang für Patrik Gisel. Foto: Keystone

glatt – nur um es eine Woche später unter Druck zuzugeben. In einem Interview vom 14. Februar dieses Jahres sagte er zur Untersuchung: «Die aufgeworfenen Fragen sind aus unserer Sicht nicht dramatisch.» Zu diesem Zeitpunkt kannte er bereits

eine provisorische Version des Untersuchungsberichts. Als es im Februar dann zu Hausdurchsuchungen und zur Verhaftung Vincenzs kam, reichte Gisel in letzter Minute eine Strafanzeige ein. Am 18. Juni gab die Finma dann bekannt, dass es bei Raiffeisen zu «schwerwiegenden Mängeln in der Unternehmensführung» gekommen sei. In der Meldung war auch die Rede von zwei Kompetenzüberschreitungen der Geschäftsleitung bei der Kreditvergabe, deren stellvertretender Vorsitzender Gisel war. Im ersten Fall ging es um eine Kreditlinie von 400 Millionen Franken, im zweiten um einen Kredit von 1,5 Millionen Franken an Pie-

rin Vincenz persönlich. In beiden Fällen hätte der Verwaltungsrat beigezogen werden müssen, was aber nicht geschah.

Nach dem Abgang Gisels wird Michael Auer, stellvertretender Vorsitzender der Geschäftsleitung, die operative Führung bis auf weiteres übernehmen. Wenn ein neuer CEO gefunden ist, wird er Raiffeisen auf eigenen Wunsch verlassen. Auer: «Damit möchte ich im Rahmen der aktuellen Diskussionen den Weg frei machen für einen konstruktiven und zukunftsgerichteten Dialog zwischen den Raiffeisen-Banken und Raiffeisen Schweiz.»

Arthur Rutishauser