

Der Polier

Herausgegeben von der Gewerkschaft Unia

**Das Fachmagazin
für Baupolier
und Vorarbeiter.**

März 2024



Baustelle Velotunnel beim HB Zürich

Seiten 6 – 9

Unbezahlte Arbeitszeit – Unia lanciert grosse Umfrage

Weiterbildung – Das bezahlt der Parifonds

Elektrische Baumaschinen – Schweiz hinkt hintennach

Inhaltsverzeichnis

Unbezahlte Arbeitszeit

Bauleute lancieren Umfrage

Seite 3

Interview

«Kein EU-Deal auf Kosten der Bützer»

Seite 4

Weiterbildung

Hier bezahlt der Parifonds

Seite 5

Velotunnel HB Zürich

Arbeiten neben Trams, Zügen und Autos

Seiten 6-9

Integrierte Projektabwicklung

Allianzprojekte – Campus Sursee macht's vor

Seite 10

Elektrische Baumaschinen

Gut fürs Klima und die Arbeitenden

Seite 11

Polierporträt Sebastiano Puleio

«Leute zu führen, habe ich auf der Baustelle gelernt»

Seite 12

Impressum

Redaktion: Pepo Hofstetter (ph),
Chris Kelley (ck)

Titelbild: Michael Schoch

Gestaltung und Druck: Printoset Zürich,
www.printoset.ch

Herausgeberin: Unia Zentralsekretariat,
Sektor Bau, Weltpoststrasse 20,
CH-3000 Bern 16

Redaktionsschluss: 5. März 2024

Auflage: 5300 Exemplare

UNIA

Editorial

Rente mit 60 verteidigt – diesmal an der Urne



Bis vor Kurzem machte sich Polier Peter Leuenberger Sorgen, wie er dem «Blick» in einem Interview verriet. Denn bei einer Annahme der «Renteninitiative» der Jungen FDP, worüber die Schweiz am 3. März abstimmte, wäre nichts mehr wie bisher gewesen. Nicht nur wäre das Rentenalter aller Arbeitnehmenden erhöht worden. Auch die Frühpensionierung der Bauleute wäre in Gefahr gewesen. Der Gesamtarbeitsvertrag FAR erlaubt eine Frühpensionierung fünf Jahre vor dem gesetzlichen

Rentenalter. Wäre dieses auf 66 und später 67 erhöht worden, wäre auch jenes der Bauleute automatisch auf 61 oder 62 gestiegen.

Arbeitende Leute haben ein Recht auf eine Rente in Würde. Das gilt erst recht für Bauleute. Als vor zwei Jahrzehnten die Bauarbeiter und ihre Gewerkschaften die Rente mit 60 erkämpften, machten sie klar: Vier Jahrzehnte harte Arbeit sind genug.

Dass dies der Jungen FDP – den jungen CEOs von morgen – egal ist, erstaunt nicht. Dass jedoch auch der Baumeisterverband die Initiative unterstützte, lässt aufhorchen. Nicht nur, weil er sich damit gegen fast alle Parteien und den Bundesrat stellte, welche die Vorlage bekämpften. Sondern weil ein Ja zur Initiative die Pensionierung tausender Bauarbeiter weiter in die Ferne gerückt hätte.

Böse Zungen behaupten, das sei Absicht gewesen. Dass der Baumeisterverband – zumindest kurzfristig – damit sein Fachkräfteproblem lösen wollte. Anstatt das Problem an der Wurzel zu packen und die Branche attraktiver zu machen.

Denn was man dem Baumeisterverband nicht vorwerfen kann, ist Inkonsequenz: Er hat bei den FAR-Verhandlungen der letzten Jahre immer wieder gefordert, das Rentenalter zu erhöhen. Nur dank dem Engagement von tausenden Bauarbeitern und Polieren, die dagegen protestierten, konnte die Rente mit 60 immer wieder verteidigt werden.

Umso erfreulicher ist, dass am 3. März die Stimmbevölkerung die Renteninitiative der Jungen FDP bachab schickte. Zu diesem Sieg trugen auch Bauleute bei. Ob beim Flyer-Verteilen zusammen mit der Unia auf dem Marktplatz oder bei Gesprächen mit Kollegen auf der Baustelle. Oder wie Peter Leuenberger, indem sie die Öffentlichkeit darauf aufmerksam machten, was auf dem Spiel steht.

Deshalb: Danke Peter. Und danke an alle Bauleute, die sich im Abstimmungskampf engagiert haben! Denn eins ist klar: Das Fachkräfteproblem lösen wir nicht, indem wir das Rad der Zeit zurückdrehen und die Bauleute länger arbeiten lassen. Das Fachkräfteproblem lösen wir, indem wir die Branche im Hier und Jetzt attraktiver machen.

Mit freundlichen Grüssen

Chris Kelley
Co-Leiter Sektor Bau der Unia

Bauleute lancieren Umfrage zur Arbeitszeit

Die Frage der Arbeitszeit beschäftigt die Bauwelt seit Jahren. Denn in kaum einer anderen Branche wird so viel gratis gearbeitet wie hier. Eine grosse Umfrage der Unia will dies nun genauer unter die Lupe nehmen.

(ck) Der erfahrene Polier Marcel (Nachname der Redaktion bekannt) hat lange Arbeitstage. Derzeit zieht er ein neues Geschäftshaus hoch. Meist ist er schon vor fünf Uhr morgens auf der Baustelle und macht das, wofür am Tag selbst zu wenig Zeit zur Verfügung steht: die Planung der anstehenden Arbeiten, die Koordination der verschiedenen Equipen, Bestellungen, Rapporte schreiben. «Der Termindruck ist massiv und wir auf der Baustelle baden es aus.» sagt er. Wann er wieder nach Hause geht? «Meistens um 19 Uhr, früher ist schwierig.»

Ähnlich sieht es bei Fabio aus, der auf einer anderen Baustelle arbeitet. Im Gegensatz zu Marcel hat er erst vor einem Jahr die Maurerlehre absolviert – mit Bestnoten: «Ich liebe meinen Job, jeder Tag ist immer etwas anders.» Ob er jedoch seine Zukunft weiterhin in der Branche sieht, sei noch offen: «Irgendwann will ich eine Familie haben. Und wenn ich mich in meinem Umfeld umhöre, hat kaum jemand so lange Arbeitstage wie wir. Doch bezahlt wird nicht immer alles.»

Viele Gratisstunden

So wie Marcel und Fabio ergeht es vielen. Ob frühmorgens den Laster laden, vor dem offiziellen Arbeitsbeginn noch rasch die eine oder andere Vorbereitung erledigen, hie und da eine Überstunde nicht aufschreiben: Oft werden wichtige Arbeiten verrichtet, ohne dass diese be-

zahlt werden. Dabei ist das Gesetz klar: Als Arbeitszeit gilt die gesamte Zeit, während der man sich zur Verfügung des Arbeitgebers hält. Dazu gehören auch sogenannte «Vorbereitungshandlungen» vor der eigentlichen Arbeit.

Ins Gewicht fällt auch die Reisezeit. Ausgerechnet auf dem Bau, wo die Arbeit per se ausserhalb des Anstellungsortes stattfindet, wird täglich eine halbe Stunde Reisezeit nicht entlohnt (LMV Art. 54). Das ist nicht nur fragwürdig, sondern gesetzeswidrig (Verordnung 1 zum Arbeitsgesetz, Art. 13). Denn es betrifft nicht den individuellen Arbeitsweg, sondern den Dienstweg. Aus diesem Grund verweigert der Bundesrat seit Jahren die Allgemeinverbindlicherklärung des entsprechenden LMV-Artikels.

Poliere besonders unter Druck

Der zeitliche Aufwand für all diese Tätigkeiten summiert sich schnell. So verliert ein Maurer, der täglich morgens und abends je zehn Minuten im Magazin auf- und ablädt und je eine Viertelstunde zur Baustelle und wieder zurückfährt, jährlich mehr als einen Monatslohn!

Für die Poliere wirkt sich, zusätzlich zur unbezahlten Reisezeit, eine weitere Regelung negativ aus. Artikel 8.5 des Baukadervertrags sieht vor, dass beim jährlichen Qualifikationsgespräch der Zeitemfang für «Vorbereitung und Kontrolle» vereinbart wird. Wird nichts abge-



Unbezahlte Vorbereitungsarbeiten, nicht erfasste Überstunden, Reisezeit. Auf dem Bau gibt es viel Gratisarbeit. Foto: Thierry Porchet

Hier geht's zur Umfrage:

<https://www.unia.ch/stundenklau>



macht, «gelten zehn Stunden monatlich, die im vereinbarten Monatslohn enthalten sind». Mit anderen Worten: zehn weitere unbezahlte Stunden.

Gratisarbeit: Unia will es genau wissen

Die Bauarbeiter und Poliere der Unia beschlossen nun, die Sache genauer unter die Lupe zu nehmen. Dazu lancierten sie eine grosse Umfrage, um die unbezahlte Arbeit, die täglich im Durchschnitt geleistet wird, zu messen. Konkret geht es um:

- Auflade- und Vorbereitungsarbeiten
- unbezahlte Reisezeit
- Umkleidezeit / Ausrüsten mit PSA (gemäss Gesetz Arbeitszeit)
- nicht erfasste Überstunden
- Abschluss- und Abladearbeiten im Magazin
- unbezahlte Vor- und Nachbereitungszeit der Poliere

Gleichzeitig nutzen wir die Gelegenheit, um weitere Fragen zur Arbeitszeit zu stellen, beispielsweise:

- Was ist dir persönlich wichtiger: weniger Arbeitsstunden pro Tag oder wöchentlich einen freien Nachmittag?
- In Österreich gibt es im Bau ein gängiges Arbeitszeitmodell: jeden Tag etwas länger arbeiten und dafür jeden zweiten Freitag frei zu haben: Würdest du das auch für die Schweiz befürworten?*

Ein wichtiger Grund für die Umfrage: 2025 werden der Landesmantelvertrag und der Baukadervertrag neu verhandelt. Bei beiden wird die Arbeitszeit im Zentrum stehen.

*Die durchschnittliche Wochenarbeitszeit in der österreichischen Baubranche beträgt gemäss Gesamtarbeitsvertrag 39 Stunden (Schweiz / LMV: 40,5 Stunden)

«Kein Deal auf Kosten der Arbeitnehmenden»

Demnächst beginnen die Verhandlungen zwischen der Schweiz und der EU über die Weiterentwicklung ihrer bilateralen Beziehungen. Ein gutes Verhältnis zur EU ist nötig und wichtig, aber nicht auf Kosten der Arbeitnehmenden. Daniel Lampart, Chefökonom des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes warnt, der Lohnschutz sei bereits jetzt stark unter Druck.

Herr Lampart, Sie sind an den Konsultationsgesprächen mit dem Bund beteiligt und vertreten dort den Standpunkt der Gewerkschaften. Was ist der aktuelle Stand?

Zuerst muss man festhalten: In keinem Land in Europa ist die Gefahr von Lohn- und Druck so gross wie in der Schweiz. Die Schweiz hat die höchsten Löhne. Deshalb braucht es einen wirksamen Lohnschutz. Doch in den Gesprächen mit der EU kommt unser Lohnschutz immer wieder stark unter Druck. Aktuell, aber auch schon 2018 in den Verhandlungen zum schliesslich gescheiterten Rahmenabkommen.

Ist die Ausgangslage besser als beim Rahmenabkommen?

Ja, das ist die gute Nachricht: Unser Druck hat gewirkt und wir sind im Vergleich zu 2018 weitergekommen. Wir erhielten dieses Mal Garantien, dass wir in der Schweiz selbstständig die Löhne kontrollieren und Verstösse sanktionieren können. Es gibt aber auch eine Reihe



Daniel Lampart: «Statt Verschlechterungen braucht es beim Lohnschutz Verbesserungen». Foto: SGB

von Problemen. Darunter die Forderung der EU-Kommission, dass wir beispielsweise polnische Spesen statt Spesen auf Schweizer Niveau zulassen müssten. Oder dass wir bekannte Dumpingfirmen nicht mehr sperren könnten.

Auch die Diskussionen mit den Schweizer Arbeitgeberverbänden erweisen sich als schwierig. Konkret wenn es darum geht, die Schwachstellen unseres bestehenden Lohnschutzes hierzulande zu flicken. Sei dies beim Thema der ausufernden Temporärarbeit oder bei modernen Regeln für die Allgemeinverbindlichkeit von Gesamtarbeitsverträgen. Das aktuelle Allgemeinverbindlichkeitsgesetz stammt aus dem Jahr 1956. Es braucht ein Update!

Warum betrifft das Problem der Spesen auch die Schweizer Arbeitnehmenden?

Wenn wir ausländische Firmen nicht mehr verpflichten können, bei uns Schweizer Spesen zu zahlen, dann müsste beispielsweise der polnische Gipser in Zürich entweder Hotel und Mahlzeiten aus eigener Tasche bezahlen oder unter prekären Bedingungen hier arbeiten und leben. Einerseits würde dies lokale Firmen massiv benachteiligen, da die entsandte Konkurrenz dementsprechend billiger wäre. Andererseits wäre es nur eine Frage der Zeit, bis Arbeitgeberverbände in der Schweiz auf die Idee kommen, auch für Schweizer Búezer Mittags- und andere Spesen zu senken. Das geht natürlich nicht.

Der EU-Botschafter in Bern, Petros Mavromichalis, behauptete allen Ernstes, Lohndumping existiere nicht in der EU. Wie beurteilen Sie solche Aussagen?

Unsere österreichischen Gewerkschaftskollegen haben diese Aussage auch mitbekommen. Ihre Reaktion: «Jemand, der eine solche Aussage macht und die Realität im Alltag schlicht leugnet, ist nicht unser Botschafter!» Denn unsere euro-

päischen Schwestergewerkschaften können erst recht bestätigen, dass Dumping in der EU eine Tatsache ist. Was noch dazu kommt: Wenn wir beispielsweise in Bern, Zürich oder Sitten Dumpingfälle aufdecken, dann sind das oftmals aus der EU entsandte Arbeitnehmende, die knallhart ausgebeutet werden. Und ich finde es schlimm, wenn der EU-Botschafter mit solchen Aussagen den eigenen Leuten in den Rücken fällt.

In den Verhandlungen geht es nicht nur um den Lohnschutz, sondern auch um den Service public.

Dort betrifft es vor allem zwei Bereiche. Erstens fordert die EU-Kommission die volle Marktöffnung beim Strom. Die Grundversorgung, die wir heute zu zuverlässigen Preisen und sicherer Qualität haben, müsste damit irgendwann über Bord geworfen werden. Wozu das führen kann, sehen wir heute in diversen euro-

«In der Schweiz müssen Schweizer Löhne bezahlt werden.»

päischen Ländern: Die Strompreise gingen durch die Decke und schwanken stark. Das wollen wir nicht.

Zweitens verlangt die EU-Kommission die Marktöffnung bei den internationalen Zügen. Wir hätten dann plötzlich einen Flixtain auf unseren Schienen. In Deutschland, wo dies bereits Realität ist, sieht man, was die Folgen sind: nicht nur Lohndruck beim Bahnpersonal, sondern auch ständige Verspätungen.

Einige spekulieren darauf, die Gewerkschaften würden am Schluss schon nachgeben und Verschlechterungen akzeptieren.

Es ist klar: In der Schweiz müssen Schweizer Löhne bezahlt werden. Das war immer unsere Bedingung. Statt Verschlechterungen, braucht es vielmehr Verbesserungen beim Lohnschutz. Wir tragen keinen Deal mit, der auf Kosten der Arbeitnehmenden geht.

Interview: Chris Kelley, 7. Februar 2024

Unterstützung für die berufliche Weiterentwicklung

Berufliche Weiterbildung ist für alle auf dem Bau ein wichtiges Thema. Sie ermöglicht, sich neue Fähigkeiten und Wissen anzueignen und verbessert die Chancen auf dem Arbeitsmarkt. Der Parifonds Bau unterstützt Weiterbildungen finanziell. Hier ein Überblick über die aktuellen Bedingungen.



Neue Qualifikationen dank Weiterbildung: Die Parifonds-Tagespauschalen decken einen Grossteil der Kurs- und Lohnkosten. Foto: Manu Friederich

Die Summen, welche der Parifonds Bau jedes Jahr in die Weiterbildung von Bauarbeitern, Vorarbeitern und Polieren investiert, sind eindrücklich. Für die Vorarbeiterschulen sind es über 4 Millionen, für Kran- und Baumaschinenkurse über 2,5 Millionen und für die Polierausbildung über 2 Millionen. Insgesamt wendet der Parifonds jährlich mehr als 25 Millionen Franken für verschiedene Ausbildungen und Kurse auf. Dadurch ist er ein wichtiges Instrument, um die fachliche Qualifizierung, die Arbeitssicherheit, den Gesundheitsschutz oder die Sprachkompetenz der Angestellten auf dem Bau zu fördern und zu finanzieren.

Wer hat Anrecht?

Ein Anspruch auf Leistungsentschädigung besteht, wenn die folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:

- Die Firma ist dem LMV, dem Baukadervertrag oder dem GAV Gleisbau unterstellt und hat dem Parifonds sämtliche Beiträge für die Angestellten ordnungsgemäss entrichtet. Je nach Weiterbildungsangebot muss zudem eine Mindestanzahl von Beitragsmonaten vor Kursbeginn ausgewiesen werden.
- Die Weiterbildung/der Kurs muss durch den Parifonds als leistungsberechtigt anerkannt sein. Die Kursanbieter – zum Beispiel www.campus-sursee.ch –

deklarieren in der Regel, ob ihr Angebot vom Parifonds anerkannt ist.

- Der Gesuchsteller besucht den Kurs effektiv zu mindestens 70 Prozent (Anwesenheitsnachweis des Anbieters).

Wie hoch sind die Entschädigungen?

Die Leistungsentschädigung wird als Tagespauschale entrichtet. Diese reicht von 100 Franken (für Lernende) bis zu 1500 Franken für einen Prüfungstag mit schweren Baumaschinen. Auf der Webseite des Parifonds bietet das Dokument «Leistungsübersicht» eine nützliche Liste mit allen Angaben. So weiss man schon im Voraus, welche Kurse mit wel-

chem Betrag entschädigt werden. Bei Fragen kann der Parifonds vor einer Kursanmeldung auch kontaktiert werden.

Wie und wann muss das Gesuch gestellt werden?

Das Gesuch für die Unterstützung wird bei Kursbesuchern mit festen Arbeitsverhältnissen nach Kurs- oder Ausbildungsende vom Arbeitgeber ausgefüllt und dem Parifonds übermittelt. Dieser zahlt dann den Betrag dem Arbeitgeber aus, der oftmals die Kursgelder vorschiesst. Zudem vereinbaren viele Arbeitnehmende mit dem Arbeitgeber, dass dieser allfällige Kostenüberschüsse und/oder Lohndifferenzen übernimmt. Wer kein festes Arbeitsverhältnis hat oder das Gesuch nicht über den Arbeitgeber einreichen kann, hat die Möglichkeit, ein individuelles Gesuch zu stellen.

Und: Wer das Gesuch beim Parifonds mehr als 12 Monate nach Kursende einreicht, ist zu spät und bekommt kein Geld mehr. Diese Regel gilt für Firmen- und Individualanträge.

Was gilt für Temporärangestellte?

Temporärangestellte müssen allfällige Gesuche über den Personalverleihfonds Temptraining einreichen. Hier gelten etwas andere Finanzierungsbedingungen, die auf www.temptraining.ch zu finden sind.

Bruno Schmucki

Was ist der Parifonds Bau?

bs. Der erste paritätische Vollzugs- und Bildungsfonds wurde 1970 von den Sozialpartnern des Bauhauptgewerbes gegründet. In den letzten 50 Jahren hat sich der Parifonds Bau laufend den veränderten Bedürfnissen angepasst. Der Fonds gilt für die Unterstellten des LMV, des GAV Gleisbau und des Baukadervertrages. Einige Kantone in der Westschweiz (GE, NE, VD, VS) und das Tessin sind ausgenommen und verfügen über kantonale paritätische Lösungen mit vergleichbaren Leistungen.

Gespiesen wird der Parifonds Bau mit Beiträgen der Arbeitnehmenden (0,7 Lohnprozent) und Arbeitgebern (0,5 Lohnprozent). Träger sind die Gewerkschaften bzw. Arbeitnehmerverbände und der Schweizerische Baumeisterverband (SBV).

Weitere Informationen und das Antragsformular sind auf der Webseite des Parifonds Bau zu finden: <http://parifonds-bau.ch> | Tel. 044 258 84 40 | E-Mail: parifonds@consimo.ch

Arbeiten neben Autos, Zügen und Trams

Unter den Gleisen des Zürcher Hauptbahnhofs bauen Arbeiter einen nie gebrauchten Autobahntunnel zum Velotunnel um. Enge Platzverhältnisse und der dichte Verkehr rund um den grössten Bahnhof der Schweiz verlangen den Arbeitenden viel ab.

«Wir arbeiten an einem Ort, wo wir eigentlich nirgends erwünscht sind», sagt Peter Rahm, als er uns in seinem Baubüro vis-à-vis der Zürcher Sihlpost das Spezielle dieser Baustelle erklärt. «Hier müssen viele Autos durch, Trams, Fussgänger und Velofahrer, alles ist unterwegs. Aber wir bemühen uns, die Arbeiten so zu organisieren, dass sich niemand einschränken muss.»

Peter Rahm ist diplomierter Baumeister und arbeitet als Bauführer bei der Firma Scheifele. Er ist Baustellenchef des Projekts Velotunnel beim Zürcher Hauptbahnhof. In seinem kleinen Büro, eingeklemmt zwischen Kasernenstrasse und Sihl, erklärt er uns das Projekt. Auftraggeber ist das Tiefbauamt der Stadt Zü-

rich, realisiert wird es von einer Arbeitsgemeinschaft der Firmen Jak. Scheifele AG und Specogna Bau AG, wobei erstere federführend ist. Sie bauen den seit vielen Jahren bestehenden, aber nie genutzten Rohbau eines Strassentunnels unter dem Zürcher HB (siehe Kasten) zu einem Velotunnel mit einem Verbindungstunnel, zwei Zufahrtsrampen und einem Zugang zur Bahn um.

Ein Tunnel, zwei Bauplätze, drei Rampen

Gebaut wird auf beiden Seiten des Bahnhofs, bei der Sihlpost und beim Sihlquai. Beim Sihlquai werden zwei Rampen, bei der Sihlpost eine in den Tunnel führen. «Bei der Sihlpost konnten wir die bereits bestehende Zufahrt zur Velostation Eu-

ropaplatz nutzen und haben sie durch einen in offener Baugrube erstellten Tunnel mit dem Rohbau verbunden», erklärt Rahm und zeigt auf dem Bauplan auf eine grau schraffierte Fläche. «Im Tunnel sind wir daran, mit einer neuen Trennwand den Korridor für den Veloverkehr vom übrigen Raum abzutrennen. Dahinter wird es eine Velostation für über 1000 Fahrräder geben. Über einen neuen Zugang unter den Gleisen 11 und 12 gelangen die Benützer und Be-

«Wir bauen an einem Ort, wo wir eigentlich nirgends erwünscht sind.»

nützerinnen der Velostation direkt in die Fussgänger-Passage Sihlquai. Für den Bau dieses Zugangs waren temporär zwei Geleise-Hilfsbrücken notwendig. Auf



Engste Verhältnisse: Um den Verkehr nicht zu blockieren, müssen die Arbeiten stark etappiert werden.

Das Projekt Stadttunnel für Velos

Kasernenstrasse

- Hilfsbrücke für Velos und Autos
- Verbindung zum bestehenden Tunnel
- Werkleitungsbau

Hauptbahnhof

- Verbindung Halle Sihlquai
- Hilfsbrücken bei Gleis 11 und 12
- Velostation
- Innenausbau

Sihlquai

- Verschiebung Haltestelle
- Hilfsbrücke
- Rampenbauwerke
- Ufergestaltung
- Werkleitungsbau

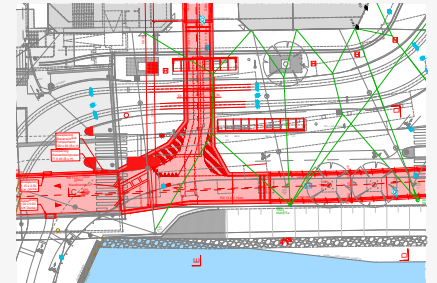
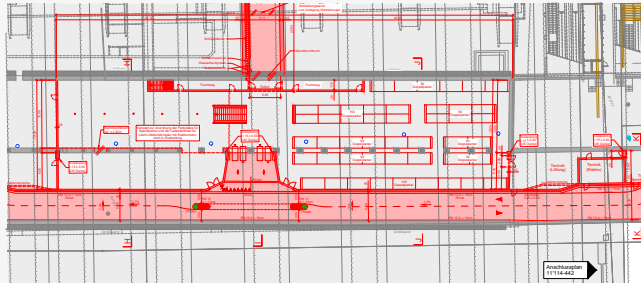
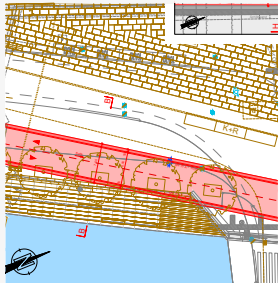


Illustration: Tiefbauamt der Stadt Zürich

der anderen Seite des Bahnhofs schliesslich gibt es zwei Zufahrtsrampen, eine davon ist schon weitgehend fertiggestellt.»

«Eine gute Referenz»

Inzwischen hat sich Polier Rui Gomes Da Silva von der Firma Specogna zu uns gesellt. Er ist verantwortlich für die Arbeiten auf der Seite Sihlpost und die Betonarbeiten im Tunnel. Auf der anderen

2022 mit dem Bau von Hilfsbrücken beidseits des Bahnhofs, um die Zugangsrampen respektive den Verbindungstunnel graben zu können. Sie sind inzwischen wieder zurückgebaut. Zudem musste die Tramhaltestelle am Sihlquai verschoben werden. Im Sommer 2023 starteten die Arbeiten im Innern des Tunnels. Die Kosten für das Projekt betragen knapp 40 Millionen Franken. Die Rohbauarbeiten sollen im Sommer 2024

abgeschlossen sein, jene für die Haustechnik und die Ausstattung der Velostation bis im Frühjahr 2025.

Auf der Baustelle sind durchschnittlich zwanzig Arbeiter im Einsatz, sagt Polier Gomes Da Silva. Hinzu kommen Beschäftigte von Subunternehmen, welche Aufgaben wie das Verlegen der Bewehrung erledigen oder die Spezialtiefbauarbeiten ausführen. Gearbeitet

«Nicht jeder hat die Chance, bei einem so spannenden Projekt mitzuarbeiten.»

Bahnseite organisiert Polier Filipe Da Silva von Scheifele die Arbeiten. Die Arbeitsteilung zwischen ihnen sei jedoch flexibel, sagt Gomes. «Wir sind in permanentem Austausch, machen gemeinsam die Planung und schauen, wer was macht».

Gomes hat schon auf vielen Baustellen gearbeitet. Vor 23 Jahren begann er bei Specogna als Hilfsarbeiter, seit 13 Jahren ist er Polier. Doch auch er findet die Baustelle mit den engen Platzverhältnissen mitten im dichten Stadtverkehr «speziell und spannend». «Es ist sehr anspruchsvoll, zusammen mit allen Beteiligten die Abläufe so zu organisieren, dass alles reibungslos klappt», sagt er. Nicht jeder habe die Chance, bei einem solchen Projekt mitzuarbeiten. Es sei eine gute Referenz.

Die Arbeiten für den rund 320 Meter langen Velotunnel begannen im Herbst



«Es ist extrem anspruchsvoll, die Abläufe so zu organisieren, dass alles reibungslos klappt»: Polier Rui Gomes Da Silva.

wird im Winter acht Stunden, im Sommer eine Stunde mehr. Bei speziellen Arbeiten, etwa für den Ein- und Ausbau der Hilfsbrücken, sei manchmal auch ein 24-Stunden-Schichtbetrieb notwendig gewesen, so Gomes.

Engste Verhältnisse

Nach der kurzen Einführung im Baubüro begleiten uns Rahm und Gomes durch die Fussgänger-Passage auf die andere Seite des Bahnhofs beim Sihlquai. Hier sind die engen Platzverhältnisse, mit denen die Arbeiter zurechtkommen müssen, offensichtlich. Rundum herrscht dichter Verkehr: Trams quietschen um zwei enge Kurven, Autos stauen sich, Tourist:innen schieben ihre Rollkofferchen zum nahe gelegenen Car-Parkplatz, ein asiatisches Reise-Grüppchen irrt verloren am Bauzaun entlang. Auf den Trottoirs sind Materialplätze abgesperrt, und unter der Zollbrücke fliesst gemächlich die Sihl.

«Hier sehen wir am besten, was wir meinen, wenn wir von einer komplexen Baustelle sprechen», sagt Baustellenchef Rahm. Um den dichten Verkehr nicht zu beeinträchtigen und die beiden Auto-Fahrspuren immer freizuhalten, muss der Bau der neuen



Rampe Konradstrasse: 42 Rundhölzer verleihen dem Raum etwas Wärme.

Rampen etappiert erfolgen. «Für jede Bauphase müssen wir die teils schweren Geräte heranschaffen, die Bohrungen für die Filterbrunnen und die Baugrubensicherungen erstellen und nach Abschluss der Arbeiten die Maschinen wieder wegräumen. In Abstimmung mit den Bauphasen werden die einzelnen Fahrspuren seitlich verschoben.» Es sei jedes Mal ein grosser Aufwand für einen kleinen Bauteil.

Spezialisten vom Wasser- und Spezialtiefbau der Kibag AG sind daran, am Ufer zur Sihl zwanzig Meter tiefe Löcher für einen Filterbrunnen zu bohren, um später mit Pumpen den Grundwasserspiegel absenken zu können. Spundwände werden die Baugrube der Rampe am Sihlquai umschliessen. «In sieben Meter Tiefe hat es hier bereits Wasser», sagt Polier Filipe da Silva, der hier die Arbeiten koordiniert. Das abgepumpte Grundwasser wird in Absetzbecken geführt und in die Sihl eingeleitet.

Risiko Hochwasser

In diesem Jahr wird hier die Rampe ausgegraben, welche vom Sihlquai direkt in den Tunnel führt: «Horizontalspriessung, Aushub, Bodenplatten, Aussenwände und im hinteren Teil eine Decke», fasst Rahm die noch anstehenden Arbeiten im Telegrammstil zusammen. Mitte Jahr hoffen sie damit fertig zu sein. Bereitet die Sihl, die parallel zum Velotunnel fliesst und bei starkem Regen oft viel Wasser führt, keine Probleme? «Die Projektverfasser haben von den SBB die Auflage, in allen Berechnungen eine Hochwassersituation zu berücksichtigen, die statistisch einmal in 300 Jahren passieren könnte», sagt Rahm, «entsprechend sind alle Baugrubenabschlüsse und deren Spriessungen auf diesen Fall ausgelegt».

Auf der gegenüberliegenden Strassenseite und jenseits der Tramlinie, wo die Konradstrasse in den Sihlquai mündet, ist die neue Rampe bereits fertig. Unten stützen 42 Rundhölzer den ausbetonierten Raum und verleihen ihm an diesem kalten Januartag fast etwas Wärme. Der Zugang zum Strassentunnel hingegen ist



«Jedes Mal ein grosser Aufwand für einen kleinen Bauteil»: Baustellenchef Peter Rahm.

noch durch eine Mauer versperrt. Sie wird erst zu einem späteren Zeitpunkt abgebrochen.

Betonarbeiten im Strassentunnel

Wir gehen durch die Fussgänger-Passage zurück zu den Baubüros bei der Sihlpost. Hinten auf dem Bauplatz stehen noch die Wasserabsetzbecken und entlang der Sihl die Leitung, mit der das abgepumpte Grundwasser abgeführt wurde. «Das Wasser wird mehrere hundert Meter bis zum Stauffacherplatz geführt und versickert in Rückgabeburgen, die verbleibende Menge wird in die Sihl eingeleitet.»

Als Zufahrt zum Tunnel dient auf der Seite Kasernenstrasse die Rampe zur Velostation Europaplatz, die seit mehre-

«Wir haben die Aufgabe, eine Hochwasser-situation zu berücksichtigen, die einmal in 300 Jahren passieren könnte.»

ren Jahren in Betrieb ist. Lediglich ein rund 70 Meter langes Verbindungsstück bis zum bestehenden Rohbau des Strassentunnels mussten die Arbeiter neu ausheben und dazu die darüber liegende Strasse mit einer Hilfsbrücke absichern. Im bis zu sechs Meter hohen Stadttunnel wird an Schalungen gearbeitet und betoniert, der Lärmpegel ist entspre-

Ein Tunnel mit turbulenter Geschichte

ph. Der Tunnel unter dem Zürcher Hauptbahnhof ist das Kind einer Strassenplanung, die heute nicht mehr denkbar ist. Die von Westen, Süden und Norden nach Zürich führenden Autobahnen sollten mitten in der Stadt, über dem Limmat-Schwimmbad Oberer Letten, miteinander verknüpft werden. 1962 genehmigte der Bundesrat das Projekt, das als «Ypsilon» in die Zürcher Stadtgeschichte einging.

Die Bevölkerung aber bekämpfte es vehement mit Volksinitiativen und Protestaktionen und verhinderte den Fertigbau. Die Pläne verschwanden weit hinten in den Schubladen des Astra. Heute enden die stadteinwärts führenden Autobahnzubringer beim Hardturm (im Westen), beim Letten (Ausgang Milchbuck-Tunnel) und in Wiedikon (Süden). Um die Zürcher Innenstadt zu umfahren, fand man andere Lösungen: in den 80er Jahren die sogenannte Westtangente, 2009 folgte die Westumfahrung.

Die ursprüngliche Planung sah vor, die A3 aus Graubünden über die Sihlhochstrasse und eine Brücke über dem Hauptbahnhof zum Letten zu führen. Da dies auf erbitterten Widerstand stiess, wurde die Hochstrasse über der Sihl jedoch nur bis Wiedikon gebaut. Als Alternative erwog man, sie unterirdisch unter dem Hauptbahnhof hindurch zum Letten zu führen. Beim Bau des S-Bahnhofs Museumstrasse Ende der 1980er Jahre wurde deshalb vorsorglich unter dem HB, parallel zur Sihl, ein vierspuriger Tunnel im Rohbau erstellt. Er blieb als Stummel ohne Zufahrten aber ungenutzt. Das Strassenprojekt fiel immer mehr aus der Zeit, das Astra stellte es schliesslich «definitiv zurück». Doch erst im letzten Jahr strich es das Parlament definitiv aus dem Nationalstrassennetz.

2011 reichte der Verein Pro Velo eine Petition ein und verlangte, den Strassen- zum Velotunnel umzubauen. Bei der Stadt stiess dies auf offene Ohren. Zehn Jahre nach der Petition, im Juni 2021, sagten 74 Prozent der Stimmberechtigten JA zum Projekt. 2025 soll das neue Herzstück des Zürcher Velonetzes eröffnet werden.

chend hoch. Die Arbeiten sind schon weit fortgeschritten, an der Decke hängt ein Muster der künftigen Beleuchtung. Die Wand zwischen Velostation und Fahrspur muss noch auf die ganze Länge erstellt werden, zwei Eingänge zur Velostation bleiben offen. Der direkte, derzeit aber noch geschlossene Durch-

gang zur leicht höher gelegenen Fussgänger-Passage Sihlquai ist fertig, auf der 15stufigen Treppe fehlt bloss noch der Endbelag. Er wird den Velofahrenden einen bequemen Zugang von und zu den Zügen ermöglichen – zu Fuss.

Text: Pepo Hofstetter, Fotos: Michael Schoch



Für Autos gebaut, für Velos genutzt: Betonarbeiten im Stadttunnel unter dem Zürcher HB.

Projektallianzen – Campus Sursee macht's vor

Integrierte Projektabwicklung heisst ein neues Schlagwort, das in der Bauwirtschaft kursiert. In der Praxis ist die neue Form der Zusammenarbeit aber noch kaum erprobt. Der Campus Sursee lanciert nun ein Leuchtturmprojekt.

Die Methode kommt aus dem Angelsächsischen, von dort stammt auch die Abkürzung: IPD (Integrated Project Delivery). Die Idee: Statt wie heute üblich Planungs- und Umsetzungsaufträge getrennt zu vergeben, bildet man schon nach einer groben Vorplanung ein Team mit allen relevanten Beteiligten eines Projekts. Sie schliessen untereinander einen Mehrparteienvertrag ab – in der Schweizer Bauwirtschaft ein Novum – und verpflichten sich, gemeinsam das Projekt umzusetzen.

«Bei IPD überlegt man sich, was man mit wem bauen will, und beginnt erst dann, das Projekt zu entwickeln», bringt es Thomas Stocker, Geschäftsführer Bildung beim Campus Sursee, auf den Punkt. Er ist vom neuen Ansatz überzeugt und federführend am Leuchtturmprojekt beteiligt, das das Bildungszentrum derzeit umsetzt.

Kompetenzen statt Billigpreise

«Die ausführenden Unternehmen sind viel früher mit im Boot», sagt er. «Im traditionellen Modell kommen sie viel zu spät zum Zug.» Dort würden Planer:innen die Leistungen für die Ausführung beschreiben, obwohl die Kompetenzen dafür nicht ausreichen. «Der Bauunternehmer ist dann aufgefordert, möglichst günstig zu offerieren, oft unter den Selbstkosten. Er überlegt sich dann

nachher, wie er doch noch zu einem Verdienst kommt, Stichwort Nachtrags- oder Claim-Management.»

Damit macht IPD – Stocker nennt es «Allianz» – Schluss. «Da sie sehr früh einbezogen werden, werden die Firmen nicht aufgrund des Preises gewählt, sondern ob sie für ein bestimmtes Projekt am besten geeignet sind.» Dabei spielten neben den beruflichen Kompetenzen der Stand der Digitalisierung, die Betriebskultur, die Bereitschaft zur Transparenz und anderes eine Rolle.

Der Campus Sursee erprobt die Methode beim Rück- bzw. Neubau des Gebäudes 1 auf seinem Areal. Die Kosten für das Projekt «AllianzOne» betragen rund 7 Millionen Franken. Mit einem Architekten wurde ein Vorprojekt entwickelt, dann suchte man geeignete Partner. «Wir luden für jedes Gewerke – Baumeister, Gebäudehülle, Elektro- und Haustechnik sowie Fachplaner – drei Firmen sowie einen Architekten ein. In einem Assessment wählten wir die Geeignetsten aus, und im Sommer werden sie, erstmals in der Schweiz, einen Mehrparteienvertrag unterzeichnen.» Bis dann wird das neue SIA-Merkblatt 2065 «Bauen und Wohnen in Projektallianzen» vorliegen.

In verschiedenen Workshops hat das neu gebildete Team Projektziele und -ri-

siken, die Projektorganisation sowie das Vergütungsmodell erarbeitet. «Jeder Partner hat die Garantie, dass seine Selbstkosten vergütet werden. Werden die gemeinsam festgelegten Zielkosten eingehalten, ist auch der Gewinnanteil gesichert», erklärt Stocker. «Und werden auch die nichtmonetären Ziele, etwa bezüglich Umwelt oder Arbeitssicherheit erreicht, liegt gar ein Bonus drin.» Ein wichtiger Anreiz für die Firmen, gemeinsam am gleichen Strick zu ziehen und das Projekt möglichst effizient umzusetzen. Aus nordischen Ländern, wo IPD schon öfter angewandt wird, höre man, dass dank Effizienzgewinnen 10 bis 15 Prozent effizienter und günstiger gebaut werden könne. Und dies ohne entsprechende Rabatte der Firmen.

Kulturwandel auch auf der Baustelle

Für die Bauwirtschaft ist die Methode revolutionär, Stocker nennt sie «disruptiv». Sie macht Schluss mit dem Silodenken und setzt eine grosse Bereitschaft zu Teamwork und Transparenz voraus. Alle Beteiligten müssen ihre Bücher offenlegen, ihre Selbstkosten und Gewinnmargen deklarieren. «Alle Allianzpartner wissen, welche Gewinnmargen die anderen haben. Das ist schon speziell und verlangt viel Offenheit.»

Auch auf der Baustelle werde die neue Methode zu einem Kulturwandel führen, ist Stocker überzeugt. «In den letzten zwanzig Jahren haben viele Firmen ihre Mitarbeitenden darauf getrimmt, sich nur für die eigenen Interessen einzusetzen. Das Miteinander, das auf der Baustelle Kultur war, ist verloren gegangen. Wenn man gemeinsam die Verantwortung für ein Projekt übernimmt, kann es wieder aufleben.»

So dürfte sich auch die Arbeit des Poliers verändern. Er sei in der Ablaufplanung nicht mehr allein, plane die Woche gemeinsam mit den anderen Gewerken, so Stocker. «Er ist in ein Team integriert, das sich bemüht, möglichst effiziente Abläufe zu planen». Allerdings gebe es derzeit noch sehr wenige konkrete Erfahrungen. Nach Abschluss des Campus-Pilotprojekts weiss man mehr.



Ist vom neuen Ansatz überzeugt: Thomas Stocker, Chef Bildung beim Campus Sursee.
Foto: Unia

Pepo Hofstetter

Gut für die Arbeitenden und gut fürs Klima

Sie sind leise und stossen keine Treibhausgase aus. Trotzdem sind in der Schweiz nur wenige batteriebetriebene Baumaschinen im Einsatz. Warum das so ist und wie die SBB eine Vorreiterrolle spielen will.

Tausende von Baggern, Radladern und Dumpfern sind auf Schweizer Baustellen im Einsatz. Sie verbrauchen pro Jahr rund 162 Millionen Liter Diesel und stossen Hunderttausende Tonnen klimaschädliches CO² aus. Höchste Zeit also, sie durch fossilfreie Maschinen zu ersetzen. Doch obwohl viele internationale Hersteller solche anbieten, sind sie auf hiesigen Baustellen noch Mangelware.

Schweiz hinkt hintennach

Dabei würde die Stiftung Klimaschutz Klik den Kauf und Betrieb solcher Baumaschinen finanziell unterstützen. Doch die Nachfrage sei «sehr verhalten», sagt die Klik-Verantwortliche Laura Schiff. Auch Josua Haas, Co-Geschäftsführer der Firma Suncar, bestätigt, dass Akku-Maschinen hierzulande noch kaum eingesetzt würden. Suncar ist 2015 aus einem ETH-Projekt entstanden und hat sich auf die Entwicklung von alternativen Antrieben für Baumaschinen spezialisiert.

Andere Länder seien viel weiter und förderten bewusst fossilfreie Baustellen, sagt Haas. So etwa Norwegen, wo Baustellen ab 2025 grundsätzlich fossilfrei betrieben werden sollen. Die Stromversorgung von Baustellen wird dort als öffentliche Aufgabe betrachtet, und der Staat übernimmt dabei einen Teil der Mehrkosten.

Haas nennt verschiedene Gründe für die Zurückhaltung der Schweizer Baufirmen. Einerseits der Preis: Batteriebetriebene Maschinen kosteten das Zwei- bis Zweieinhalbfache der dieselbetriebenen. Rechne man die Energie- und Wartungskosten über die ganze Lebensdauer mit ein, sei ein Elektrobagger jedoch nicht teurer als ein konventioneller. Ein weiteres Problem sei die Verfügbarkeit: «Wenn Sie eine Grossbaustelle haben, werden Sie Mühe haben, ein Unternehmen zu finden, das über genügend entsprechende Maschinen verfügt». Denn es gebe keinen Druck, solche zu beschaffen.

«Batteriebetriebene Baumaschinen kommen allenfalls zu Testzwecken zum Einsatz», bestätigt Implenia diese Zurückhaltung. Insbesondere grössere Geräte stünden auf dem Schweizer Markt kaum zur Verfügung und seien nicht serienreif einsetzbar, begründet das Unternehmen auf Anfrage. Probleme sieht Implenia auch bei der Stromversorgung und bei den Beschaffungskosten: «Solange die Bauherren nicht bereit sind, für den Einsatz solcher Maschinen zu bezahlen, und dieser auch politisch gefördert wird, ist eine Umstellung kaum finanzierbar.»

Schrittmacherin SBB

Dass es auch anders geht, zeigen die SBB. Sie wollen ihre CO²-Emissionen bis 2040 auf nahezu null reduzieren, und dazu auch ihre Baustellen schrittweise elektrifizieren. Als wichtige Auftraggeberin im Tiefbau (rund eine Milliarde Franken pro Jahr) könnten die SBB so auch zur Entstehung eines Marktes für Elektro-Baumaschinen beitragen, sagt Sarah Weber, Leiterin Umwelt/Nachhaltigkeit bei der SBB-Infrastruktur.

In einem kürzlich abgeschlossenen Pilotprojekt haben die SBB erste Erfahrungen mit E-Baumaschinen gesammelt. Beim Bau einer neuen Haltestelle in Minusio (Locarno) kamen ein 3-Tonnen-Bergmann-Dumper C 804 E und ein

8,5-Tonnen-Hitachi-Bagger ZE85 zum Einsatz. «Die Bilanz ist sehr positiv», sagt Weber. So sei der Bagger nicht wie geplant vier Monate, sondern auf Wunsch des Unternehmens ein ganzes Jahr in Betrieb gewesen. Er habe jeweils vier bis viereinhalb Stunden gearbeitet, dann sei die (noch nicht ganz leere) Batterie in der Mittagspause und abends wieder aufgeladen worden. Wichtig sei dabei die entsprechende Organisation einer Baustelle: Die Anschlüsse müssten am richtigen Ort und das Aufladen ins Tagesprogramm integriert sein.

Doch nicht nur fürs Klima sind die Akku-Maschinen gut, betont die SBB-Verantwortliche, sondern auch für die Arbeitenden und die Anwohner:innen. «Es gibt weniger Feinstaub-Emissionen und die Maschinen sind sehr leise. Die Maschinisten waren begeistert.»

Die SBB prüfen nun, wie fossilfreie Maschinen in die Ausschreibungen integriert werden könnten. «Dabei kommt uns entgegen, dass das öffentliche Beschaffungsrecht seit 2021 nicht nur finanzielle, sondern auch ökologische und soziale Kriterien vorsieht», so Weber. Fossilfreie Baustellen könne man nicht einfach von heute auf morgen abschliessen. «Aber auch auf Baustellen werden elektrisch betriebene Maschinen in Zukunft vermehrt anzutreffen sein. Wir müssen uns heute schon darauf vorbereiten.»

Pepo Hofstetter



Elektro-Bagger auf SBB-Pilot-Baustelle: «Die Maschinisten waren begeistert.» Foto: SBB

«Leute zu führen, habe ich auf der Baustelle gelernt»

Arbeitssicherheit ist Polier Sebastiano Puleio ein grosses Anliegen. Vieles habe sich in den letzten Jahren verbessert, sagt er. Mit einer umsichtigen Personalführung will er dazu beitragen.

An diesem Wintermorgen zeigt das Quecksilber in der Schaltanlage von Chamoson vier Grad unter Null. Die riesige elektrische Relais- und Transformatorstation, die am Ufer der Rhône auf halbem Weg zwischen Martigny und Sitten liegt, liegt noch im Schatten. Die Sonne steht um diese Uhrzeit zu tief und schafft es nicht, über die Berge zu klettern. Hier treffen wir Sebastiano Puleio, Polier bei Prader Losinger.

Das Walliser Bauunternehmen, das zur Bouygues-Gruppe gehört, wurde von Swissgrid, dem Betreiber des Schweizer Stromnetzes, mit dem Bau eines neuen Gebäudes für eine Schaltanlage beauftragt. Das Team von Sebastiano Puleio tauscht gleichzeitig alle Sockel der Anlage aus. Die grösste Herausforderung besteht darin, die Arbeiten in einer aktiven Station durchzuführen. Auch wir hören den Strom knistern, der über unseren Köpfen durch die Leitungen fliesst.

Doch Sebastiano Puleio kann auf viel Erfahrung zurückgreifen. Er stammt aus der Gegend von Catania auf Sizilien und ist im Alter von 18 Jahren ins Wallis ausgewandert. «Ich hatte Lust, dem Alltag zu entfliehen, etwas anderes zu sehen. Mein Schwager hatte sich im Wallis niedergelassen und schlug mir vor, eine Weile hier zu arbeiten. Nun bin ich schon seit vierzig Jahren hier», erzählt er lachend, «und ich bereue es nicht!»

Mehr Sicherheit und mehr Maschinen

Der Spezialist für Tiefbau und Stahlbeton hat viel in Kraftwerken und beim Bau von unterirdischen Netzwerken gearbeitet. Dann heiratete er, bekam zwei Töchter und zwei Enkelkinder, baute mit eigenen Händen ein Haus in Vétroz (VS) und erhielt den Schweizer Pass. Genug Gründe, um im Bergkanton Wurzeln zu schlagen.

Was hat sich in den letzten vierzig Jahren in seinem Beruf verändert? «Heutzutage

müssen die Arbeiten beendet sein, bevor sie überhaupt begonnen haben!», sagt er. Früher habe der Maurer alles gemacht, doch heute neige man immer mehr zum Spezialistentum. Was sich aber klar verbessert habe, sei die Arbeitssicherheit. «Als ich anfing, steckten wir in bunten, alten Kleidern und trugen Turnschuhe an den Füßen. Heute sind wir gut ausgerüstet, haben Sicherheitsschuhe, Helme und Handschuhe, tragen orange oder gelbe Westen und versuchen, uns möglichst gut zu schützen.» Verändert habe sich auch der Einsatz von Maschinen. «Früher gruben wir den Boden mit Pickel und Schaufel um. Wenn wir das jungen Leuten erzählen, können sie uns kaum glauben. Die Maschinen helfen auch beim Heben, was den Rücken schont. Der Beruf ist immer noch manuell und rau, eine Arbeit im Freien, aber vieles ist gegenüber früher besser geworden.»

Achtsamer Umgang mit dem Team

Sebastiano Puleio gibt zu, dass er über sein Team wacht wie eine Mutter über ihre Kleinen. «Jeden Morgen kontrolliere ich, ob alle ihre Schutzkleidung tragen, denn ich kann es mir nicht leisten, dass jemand in Turnschuhen zur Arbeit geht.» Beim Briefing, wenn die Aufgaben für den Tag verteilt werden, nimmt

sich der Polier Zeit, um allfällige Probleme zu besprechen. «Die Idee ist, das achtsam zu tun, ohne laut zu werden, und die Arbeiter einzubeziehen.» Wenn er höre, dass jemand mit einem ernsthaften Eheproblem kämpfe, setze er ihn nicht auf dem Gerüst ein. Und wenn ein Neuer zur Gruppe stösst, nimmt er sich die Mühe, ihn zu begrüssen und den Teamkollegen vorzustellen. «Es gibt Poliere, denen ist das egal, aber es sind kleine Aufmerksamkeiten, die Unfälle vermeiden helfen. Wenn Menschen in Teams gut zusammenarbeiten, schützen sie sich gegenseitig». Natürlich gelte es, eine gewisse Distanz zu wahren: «Ein Polier oder Vorarbeiter ist ein Leader, er muss sich Respekt verschaffen, und das ist nicht immer einfach. Die Personalführung haben wir auf dem Feld gelernt, von den alten Leuten, ohne Schulen zu besuchen.»

Sebastiano Puleio will noch dieses Jahr in den Ruhestand treten. «Ich werde es geniessen, das zu tun, was ich in all den Jahren meiner Arbeit nicht tun konnte. Ich möchte reisen, andere Kulturen und Landschaften kennenlernen, zuerst in der Schweiz und dann anderswo in Europa.»

Jérôme Béguin



Sebastiano Puleio (60): «Ein Polier ist ein Leader, er muss sich Respekt verschaffen.» Foto: Thierry Porchet