

Der Polier

Herausgegeben von der Gewerkschaft Unia

Das Fachmagazin
für Baupolier
und Vorarbeiter.

März 2025



Tram-Revival in Lausanne

Seiten 6 – 9

LMV-Verhandlungen – Baubranche muss attraktiver werden

Früh pensionierung – Rente mit 60 gesichert

Strassenbau – Asphalt geht auch umweltfreundlich

Inhaltsverzeichnis

LMV-Verhandlungen

Baubranche muss attraktiver werden

Seite 3

EU-Verhandlungen

Abkommen bedroht Lohnschutz

Seite 4

Neuerungen beim FAR

Rente mit 60 gesichert

Seite 5

Reportage

Lausanne baut eine neue Tramlinie

Seite 6

Strassenbau

Asphalt geht auch grün(er)

Seite 10

Porträt Alischa Fährdrich

Feuer und Flamme für den Bau

Seite 12

Impressum

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

Titelbild: Thierry Porchet

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

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

Redaktionsschluss: 15. Februar 2025

Auflage: 5300 Exemplare

UNIA

Editorial

Den Bauberuf wieder zur Berufung machen



Es gibt einen Grund, warum bereits Kinder von der Arbeit, von der Dynamik auf einer Baustelle fasziniert sind. In kaum einem anderen Beruf sieht man den Output der eigenen Arbeit so klar und deutlich. Ob am Ende des Tages, nachdem man eine Mauer hochgezogen hat, oder nach Abschluss des Gesamtprojekts, wenn ein neues Haus, eine Überbauung, ein Spital oder eine Strasse steht. Bauleute packen mit dem Kopf und den Händen an und am Ende steht ein Werk, das der gesamten Gesellschaft nützt.

Doch etwas läuft schief in der Branche. Jeder zweite gelernte Maurer verlässt im Verlauf seiner Karriere den Bau. Nein, er wird nicht Bauführer oder Bauleiter. Er kehrt der gesamten Branche den Rücken zu. Bis 2030 fehlt laut Baumeisterverband jeder fünfte Maurer. Bleibt der Trend ungebrochen, ist es 2040 sogar jeder dritte.

Warum ist die Baubranche nicht attraktiv genug, um nicht einmal die eigenen Leute zu behalten? Obwohl der Job früher für viele nicht nur Beruf, sondern geradezu Berufung war?

Die harte Wahrheit, die auch immer mehr Firmen anerkennen: Es wird immer schwieriger, ein vernünftiges Leben ausserhalb der Baustelle zu führen. Nach langen Arbeitstagen und Reisezeiten fehlt es an Energie oder Zeit. Noch schwieriger ist es, gerade für junge Bauarbeiter, ein normales Familienleben zu führen: Während die Kinder am frühen Morgen noch schlafen, sind sie oft bereits wieder im Bett, wenn man abends endlich heimkommt. Und während es in geheizten und sauberen Bürojobs selbstverständlich ist, für die Kaffeepause nicht auszustempeln, wird die Znüni-Pause auf dem Bau penibel von der Arbeitszeit abgezogen.

Wer die Schweiz baut, verdient besseres. Und wenn wir es nicht schaffen, die Branche attraktiver zu machen, haben wir bald keine Leute mehr, die das tun.

Laufbahnberater:innen fragen ihre Kundschaft oft, was sie in ihrem Beruf ändern würden, hätten sie einen Zauberstab. Wir haben keinen Zauberstab. Aber wir haben dieses Jahr die Chance, die Rahmenbedingungen bei der Arbeit auf dem Bau zu verändern. Denn wir verhandeln den Landesmantelvertrag und den Baukadervertrag neu (siehe Seite 3).

Mit Verbesserungen und attraktiveren Arbeitszeiten können wir die Branche stärken – und dazu beitragen, den Bauberuf wieder zur Berufung zu machen.

Das schaffen wir als Unia aber nicht allein. Wie auf der Baustelle gilt auch hier: Ohne die Bauleute läuft nichts. Bist du bereit, die Herausforderungen der Baubranche mit uns anzupacken?

Mit freundlichen Grüssen

Chris Kelley
Co-Leiter Sektor Bau der Unia

Für familienfreundliche Arbeitszeiten und anständige Löhne

Der Landesmantelvertrag (LMV) muss dieses Jahr neu verhandelt werden. Nebst der Sicherung der Kaufkraft stehen für die Unia die Arbeitszeiten im Fokus. Ohne familienfreundlichere Arbeitszeiten wird die Attraktivität der Branche weiter leiden. Offen ist, wie sich der Baumeisterverband verhalten wird.

(red) Die Bedeutung des «grünen Büchleins» ist enorm: Ausgehandelt zwischen den Gewerkschaften und dem Baumeisterverband, regelt der LMV die Arbeitsbedingungen und Löhne der rund 80000 Bauarbeiter in der Schweiz. Auch ausländische Firmen, die hier tätig sind, müssen sich an seine Vorgaben halten. Ohne LMV würde bloss das gesetzliche Minimum gelten: eine 50-Stunden-Woche, vier Wochen Ferien, kein 13. Monatslohn, keine Samstagszuschläge und keinerlei Mindestlöhne.

Der LMV gilt deshalb als einer der wichtigsten Gesamtarbeitsverträge der Schweiz. Dies liegt an der wirtschaftlichen Bedeutung der Branche. Aber auch daran, dass der Vertrag in vielen Bereichen eine Vorreiterrolle einnimmt: Zahlreiche Bestimmungen, die heute in anderen GAV Standard sind, wurden erstmals im LMV verankert.

Neue Realitäten berücksichtigen

Darauf ist Unia-Bau-Chef Nico Lutz, Verhandlungsleiter auf Arbeitnehmerseite, stolz. Gleichzeitig betont er, dass die Veränderungen im Bau-Alltag der letzten Jahre im neuen Vertrag berücksichtigt werden müssen. »Der Termindruck ist gestiegen, der Zeit- und Preiskampf hat ungesunde Dimensionen angenommen und immer mehr Firmen bewerben sich um Aufträge in weit entfernten Ge-

bieten. Es braucht Massnahmen, damit nicht alles auf dem Buckel der Bauarbeiter und Poliere ausgetragen wird.»

Mehr Stress, längere Arbeitstage und ausufernde Reisezeiten: Als Folge sieht sich die Branche mit einer beispiellosen

«Sicherung der Kaufkraft und familienfreundliche Arbeitszeiten sind unsere Priorität»

Abwanderung ihrer Fachkräfte konfrontiert: So verlässt jeder zweite ausgebildete Maurer im Verlauf seiner Karriere den Bau. Verschärft wird die Situation durch den demografischen Wandel: In den kommenden Jahren geht ein Grossteil der heutigen Bauarbeiter in Rente. Gleichzeitig hat sich die Zahl der Lernenden in den letzten zwei Jahrzehnten halbiert. Als Konsequenz wird bis 2040 gemäss Baumeisterverband jeder dritte Maurer fehlen.

Branche attraktiver machen

Auch Chris Kelley, Co-Leiter Bau bei der Unia, sieht dringenden Handlungsbedarf. «Die Baubranche steht vor einer Krise», sagt er. «Keine wirtschaftliche

Krise, denn der Branche geht es gut und die Nachfrage ist enorm. Wir stehen vor einer Personalkrise. Gelingt es uns nicht, die Arbeit auf dem Bau attraktiver zu machen und eine neue Generation dafür zu begeistern, droht der Branche der Kollaps.» Der Weg zu mehr Attraktivität läuft dabei zwangsläufig über die Bestimmungen im LMV.

Die Anliegen, welche die Gewerkschaft in die Verhandlungen für den neuen Vertrag einbringen wird, legten die Bauleute selbst fest. Ihre wichtigsten Anliegen:

- kürzere Arbeitstage und eine bezahlte Znüni-Pause
- keine unbezahlten Reisezeiten mehr
- Wahlfreiheit bei den Überstunden: Bauarbeiter sollen selbst entscheiden können, ob Ende April Überstunden ausbezahlt werden oder wann sie diese kompensieren wollen.
- eine anständige Lohnerhöhung für alle, denn harte Arbeit soll sich lohnen.

«Die Sicherung der Kaufkraft und familienfreundliche Arbeitszeiten sind unsere Priorität», sagt Unia-Verhandlungsleiter Nico Lutz. Gemäss Lutz profitieren davon auch die Unternehmen: «Wenn zum Beispiel Reisezeiten ab der ersten Minute etwas kosten, würde dies die regionalen Anbieter stärken, da Aufträge in weit entfernten Gebieten teurer wären.»

Ungewisse Aussichten

Bereits jetzt lotet eine Arbeitsgruppe aus Vertretern der Gewerkschaften und der Baumeister mögliche Diskussionspunkte bei den Verhandlungen aus. Im Frühling starten dann die offiziellen Gespräche.

Klar ist: Um die drohende Personalkrise in der Branche abzuwenden, führt kein Weg an attraktiveren Arbeitsbedingungen vorbei. Offen ist, wie sich der Baumeisterverband verhalten wird. Werden sich dort erneut die Hardliner durchsetzen und Verschlechterungen statt Verbesserungen fordern?

Denn erst drei Jahre sind vergangen, seit der Verband in den letzten Verhandlungen längere Arbeitstage, Arbeit auf Abruf



Personalkrise verhindern: Der Weg zu attraktiveren Arbeitsbedingungen läuft zwangsläufig über den LMV. Symbolbild Adobe Stock

und Lohnkürzungen für ältere Bauarbeiter gefordert hatte. Die Unia konnte dies damals abwehren. Es bleibt abzuwarten, wie stark diese Stimmen auf Baumeisterseite heute noch sind.

Dieses Jahr wird auch der Poliervertrag neu verhandelt. Die Unia wird auch dort entsprechende Forderungen einbringen. Da der LMV aber als Leitvertrag auf dem Bau fungiert, folgen die Polier-Verhandlungen in der Regel erst später.

Samstag, 17. Mai 2025: Grosse Bau-Kundgebung in Zürich

Für eine Baubranche mit Zukunft braucht es attraktivere Arbeitsbedingungen. Doch den Bauleuten wurde noch nie etwas geschenkt. Um auf ihre Anliegen aufmerksam zu machen, versammeln sich Bauarbeiter und Poliere am Samstag, 17. Mai, in Zürich zu einer Kundgebung. Wie immer gilt: Je mehr wir sind, desto mehr können wir erreichen. Es braucht auch dich!

Infos zu Gratis-Zügen und zur Anreise aus deiner Region: www.unia.ch/lmv2025

Verhandlungen mit der EU

EU-Abkommen bedroht Lohnschutz

Kurz vor Jahresende gab der Bundesrat den Abschluss der Verhandlungen mit der EU für die neuen bilateralen Verträge bekannt. Der Schweizer Lohnschutz riskiert dabei, unter die Räder zu kommen.

(cke) Es war ein seltsames Weihnachtsgeschenk, welches uns der Bundesrat am 20. Dezember präsentierte. Voller Selbstlob für das neue Abkommen versicherte er, seine Verhandlungsziele erreicht zu haben. Auch der Lohnschutz sei gesichert.

Dumm nur, dass während derselben Medienkonferenz die Direktorin des Staatssekretariats für Wirtschaft (Seco) korrigierend eingreifen musste: Das neue Abkommen enthalte durchaus Verschlechterungen beim Lohnschutz, erklärte sie.

Opfert der Bundesrat den Lohnschutz?

Noch hält der Bundesrat den genauen Inhalt des Abkommens unter Verschluss. Einige Eckwerte sind aber bekannt:

- Neu soll die Schweiz die EU-Spesenregelung übernehmen. Damit müsste eine

Firma aus Polen ihren Arbeitern in der Schweiz Spesen für Übernachtung und Essen nur nach polnischen Massstäben bezahlen!

- Die heutige Möglichkeit der Kantone, Dienstleistungssperren für Dumping-Firmen auszusprechen, soll es nicht mehr geben.

- Künftig müssten EU-Firmen, die Leute in die Schweiz entsenden, nur dann eine Kautions einzahlen, wenn ihnen bereits Lohndumping nachgewiesen worden ist.

- Die Voranmeldefrist für ausländische Firmen soll verkürzt und damit die Durchführung von Kontrollen erschwert werden.

In einem Interview mit dem «Blick» nahm Gewerkschaftsbund-Präsident Pierre-Yves Maillard kein Blatt vor dem Mund: «Der Bundesrat hat in Brüssel unseren Lohnschutz geopfert.»

Wie geht es weiter?

Derzeit verhandeln Bund, Gewerkschaften und Arbeitgeberverbände über Massnahmen, welche diese Verschlechterungen kompensieren. Ob die Arbeitgeberseite sich darauf einlässt, ist noch ungewiss. Gegen Ende Jahr wird der Bundesrat dem Parlament das Abkommen, zusammen mit den notwendigen Gesetzesanpassungen und – je nach Verlauf der Diskussionen – mit neuen inländischen Lohnschutzmassnahmen unterbreiten. Frühestens 2027 käme das Gesamtpaket zur Volksabstimmung.

Daniel Lampart, Chefökonom des Gewerkschaftsbundes, brachte gegenüber dem «Polier» die Position der Arbeitnehmenden auf den Punkt: «Wir unterstützen geregelte Beziehungen mit der EU – aber unter der Bedingung, dass die Löhne geschützt sind. Der Lohnschutz muss besser und nicht schlechter werden.»



Rote Linie: Gewerkschaften verteidigen den Schweizer Lohnschutz. Foto: Yoshiko Kusano

FAR: Die Neuerungen ab Juli 2025

Auch in den nächsten Jahren werden viele Bauarbeiter in den Ruhestand gehen. Dadurch gerät der Flexible Altersrücktritt (FAR) finanziell unter Druck. Mit verschiedenen Massnahmen wird er nun im Hinblick auf die kommende Pensionierungswelle der Babyboomer-Generation gesichert.

In den Verhandlungen über die Art der Massnahmen waren sich Gewerkschaften und Baumeisterverband uneinig. Während die Arbeitgeber das Rentenalter erhöhen und die Renten senken wollten, verteidigte die Gewerkschaft Unia entschieden das Rentenalter 60 und die derzeitigen Renten und schlug andere Massnahmen vor.

Am Ende einigten sich die Sozialpartner auf ein Sanierungspaket. Es besteht unter anderem aus:

- einer Erhöhung der FAR-Beiträge der Arbeitgeber
- einer Streichung der Pensionskassenbeiträge während der Frühpensionierung
- einer Anpassung der Beitragsjahre, die für eine volle Rente notwendig sind.

Zudem wird die Kündigungsfrist für den FAR von fünf auf zehn Jahre erhöht und das System der Rentenerhöhung für Bauarbeiter, die freiwillig über 60 Jahre hinaus arbeiten, verbessert. Diese Massnahmen sichern das System der Frühpensionierung und treten am 1. Juli 2025 in Kraft.

Was sich ändert

Bei den Beträgen ändert sich für die Arbeitnehmenden nichts, diese bleiben bei 2,25 Prozent. Die Arbeitgeber hingegen zahlen künftig 6 statt 5,5 Prozent.

Die Abschaffung der Pensionskassenbeiträge während der FAR-Rente hat keinen Einfluss für diejenigen, die ihr BVG-Kapital mit 60 Jahren beziehen. Für jene, die bei ihrer Pensionskasse versichert bleiben und ab 65 eine BVG-Rente beziehen möchten, sind die Auswirkungen individuell unterschiedlich. Deshalb empfehlen wir den Betroffenen, sich mit Ihrer Pensionskasse in Verbindung zu setzen, um die beste individuelle Lösung zu finden.

Anspruch auf eine volle FAR-Rente erhält neu, wer in den letzten 25 Jahren während 20 Jahren Beiträge bezahlt hat (bisher 15 Beitragsjahre in den letzten 20 Jahren). Der Anspruch auf eine reduzierte Rente bleibt wie bisher nach zehn Bei-

tragsjahren. Pro fehlendem Beitragsmonat wird die FAR-Rente um 1/240 gekürzt.

Ab dem 1. Juli 2025 wird die FAR-Rente bei einem freiwilligen Aufschub des Bezugsbeginns gegenüber heute stärker erhöht. Wer bisher bis 61 oder 62 freiwillig weitergearbeitet hat, erhielt eine 8 bzw. 16 Prozent höhere FAR-Rente. Neu beträgt die Rentenerhöhung nach sechs Monaten freiwilligem Aufschub 5 Prozent, nach einem Jahr 10 und nach zwei Jahren 20 Prozent.

Was sich nicht ändert

Die anderen FAR-Bestimmungen bleiben unverändert, so insbesondere das Recht auf eine Frühpensionierung mit 60 Jahren sowie die Höhe der Renten. Die monatliche FAR-Rente beträgt weiterhin 65 Prozent des Lohns des letzten

Arbeitsjahres plus 6000 Franken pro Jahr. Die maximale Rente darf 6048 Franken pro Monat nicht übersteigen (Stand 2025).

Voraussetzung für den Anspruch auf eine FAR-Rente ist eine ununterbrochene Beschäftigung im Bauhauptgewerbe während der letzten sieben Arbeitsjahre. Während dieser Jahre ist eine registrierte Arbeitslosigkeit von bis zu zwei Jahren zulässig.

Während der FAR-Rente ist ein zusätzlicher Weiterverdienst nur innerhalb bestimmter Grenzen erlaubt. Maximal zulässig ist ein Verdienst von 22 680 Franken pro Jahr im Bauhauptgewerbe und von 11 340 ausserhalb der Branche. Was über diesen Betrag hinausgeht, wird von der FAR-Rente abgezogen.

Die Änderungen betreffen nicht die Kantone Wallis und Waadt. Alle Infos zum FAR: www.far-suisse.ch

Simon Constantin



Trotz Pensionierungswelle durch die Babyboomer-Generation: Die Rente mit 60 bleibt gesichert. Foto: Manu Friedrich

Die Finanzaufsicht der Stiftung FAR

sc. Wie bei allen Pensionskassen wird die Finanzlage der FAR-Stiftung mit Hilfe von versicherungsmathematischen Studien (Finanzstudien) überwacht, die Projektionen für die nächsten zehn Jahre erstellt. Im September 2024 empfahl die Finanzstudie dringende Massnahmen, der Handlungsbedarf war gross. Die Sozialpartner entschieden sich, die notwendigen Sanierungsmassnahmen zusammen mit den Löhnen im Herbst 2024 zu verhandeln. Wären diese Gespräche ergebnislos verlaufen, hätte sich die Situation weiter verschlechtert. Eine Erhöhung des Rentenalters oder eine Senkung der Renten wären nicht ausgeschlossen gewesen. Die Wirkung des beschlossenen Massnahmenpakets wurde in einer Studie eingehend analysiert. Die Experten kamen zum Schluss, dass sie ausreichen, um den FAR wieder auf eine gesunde finanzielle Basis zu stellen.

Eine Tramlinie bauen ist mehr als das Verlegen von Schienen

Zwischen dem Flon-Viertel im Stadtzentrum von Lausanne und dem Bahnhof von Renens arbeiten Hunderte von Arbeitern inmitten von Strassen und Verkehr, um eine 4,6 Kilometer lange Tramlinie zu verlegen. Ein Besuch auf einer äusserst komplexen Baustelle.

Die Arbeiten an der neuen Tramlinie in der Agglomeration Lausanne begannen 2021 und sollen noch dieses Jahr abgeschlossen sein. Nach einer Testphase sollen dann 2026 die ersten Trams rollen. Damit feiert die Lausanner Strassenbahn nach einer langen Pause von 61 Jahren ihr Comeback.

Bei unserem Besuch im Januar laufen die Arbeiten nach der traditionellen Pause über die Feiertage an mehreren Fronten auf Hochtouren. Entlang der 4,6 Kilometer langen Strecke, welche die Trams dereinst zurücklegen werden, sind überall Arbeiter am Werk. Manchmal arbeiten sie allein, manchmal zu zweit oder in Gruppen von etwa zehn Personen, je nach den Aufgaben, die sie erledigen müssen. Die einen verlegen Schie-

nen auf schwimmende Platten, welche die Vibrationen der Tramzüge absorbieren und die Anwohner:innen vor Lärm schützen. Andere arbeiten an den vielen Leitungen und Kanälen im Untergrund, bauen an den insgesamt zehn Stationen, begrünen die Trassen oder setzen Bäume. Jeder weiss, was er wann zu tun hat, um den engen Zeitplan einzuhalten, die Passant:innen und den Verkehr nicht zu behindern und die Auswirkungen auf die anliegenden Geschäfte und Unterhaltungslöcher so gering wie möglich zu halten.

Viel Improvisation gefragt

«Man jongliert mit allem möglichen und muss sich ständig anpassen», sagt Etienne Guillaud, den wir zwischen zwei Koordinationssitzungen in einem

Containerbüro unweit des Viertels Flon im Zentrum der Stadt treffen. Das erfordert die Koordination mit allen Abteilungen. «Wir müssen die Mobilität der Anwohner:innen und der Busse gewährleisten, die Fussgängerströme steuern und dafür sorgen, dass der beliebte Veranstaltungssaal Métropole trotz der Arbeiten zugänglich bleibt.»

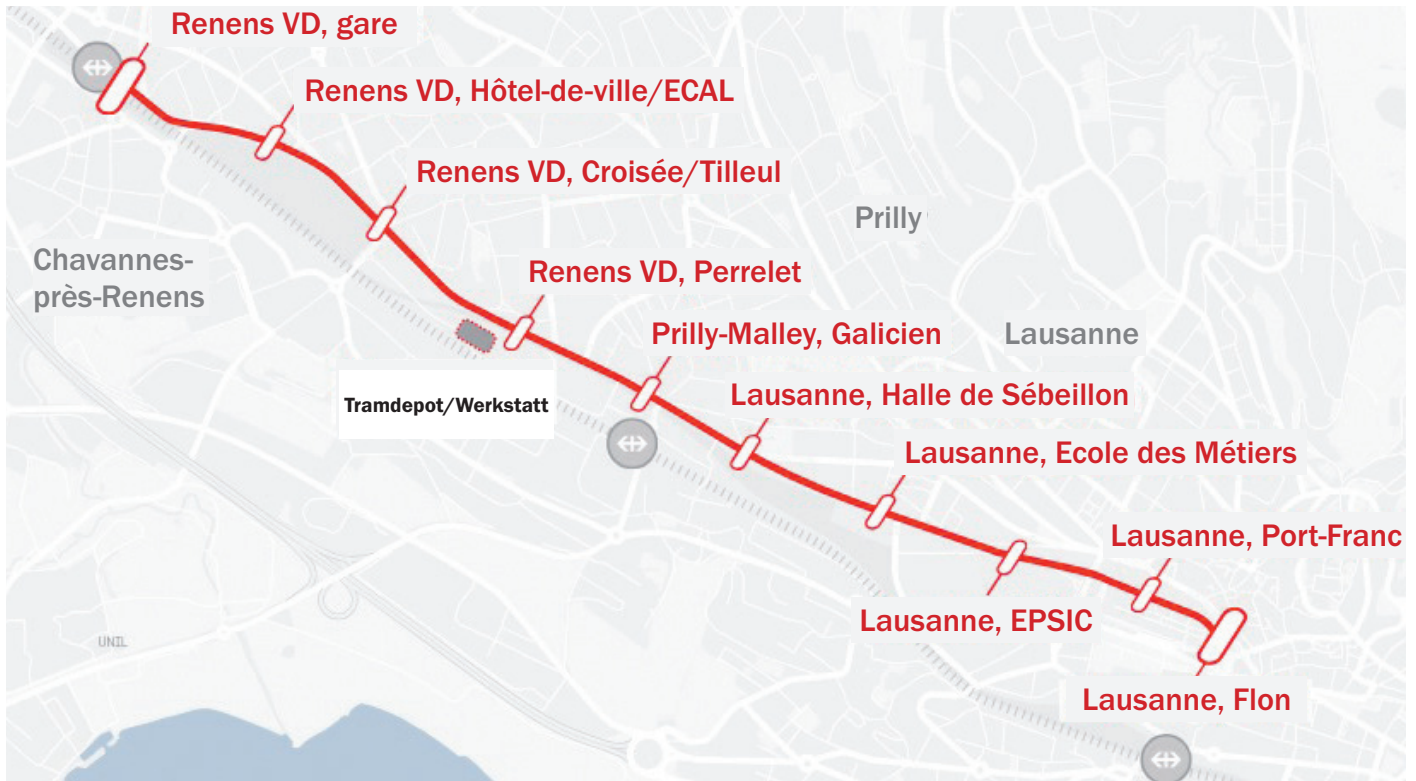
Der Bauleiter der Firma Marti kann mit diesen Anforderungen gut leben: «Es ist

«Man jongliert mit allem möglichen und muss sich ständig anpassen.»

ein sehr komplexes Projekt, aber das macht es auch spannend.» Aus techni-



Für die Streckenführung wurden zahlreiche Kunstbauten erstellt: Im Hintergrund die Closel-Brücke, die zum neuen Tramdepot führt.



Die neue Tramlinie von Lausanne Flon nach Renens zählt 4,6 Kilometer und zehn Haltestellen.

schwerer Sicht seien die Arbeiten an den verschiedenen unterirdischen Netzwerken, den Leitungen und Kanälen anspruchsvoller als das oberirdische Verlegen der Schienen. Aber es sei den

Aufwand wert: «Es ist befriedigend, an einer Infrastruktur zu arbeiten, welche die Mobilität in Lausanne markant verbessern wird. Für mich ist das eine zusätzliche Motivation.»

Nicht eine, sondern viele Baustellen

Beim Lausanner Tramprojekt hat man es nicht mit einer Baustelle zu tun, sondern mit Dutzenden. Immer wieder ist anderes Fachwissen gefragt. So sind ins-



Die Schienen werden auf schwimmende Platten verlegt: Insgesamt sind 50 Unternehmen am Projekt beteiligt.

Eine Tramlinie für 11 Millionen Fahrgäste

EBY. Die 4,6 km lange Strecke zwischen dem Lausanner Quartier Flon und Renens wird zehn Stationen zählen, durchschnittlich eine alle 500 Meter. Sie führt durch vier Gemeinden: Lausanne, Prilly, Renens und Crissier. In einer zweiten Phase wird die Linie von Renens über Bussigny bis nach Villars-Ste-Croix verlängert und auf diesen zusätzlichen 3,1 Kilometern weitere sechs Stationen bedienen. Bauherr des gesamten Projekts ist die Transports publics de la région lausannoise, die Verkehrsbetriebe der Region Lausanne (TL). Die Inbetriebnahme des Abschnitts bis nach Renens ist für 2026 vorgesehen. Die Gesamtkosten belaufen sich auf 367 Millionen Franken. Sie werden vom Kanton Waadt und dem Bund bezahlt. Die betroffenen Gemeinden tragen die Kosten für die städtebaulichen Massnahmen, die sie gleichzeitig mit dem Bau der Strassenbahn durchführen möchten.

Das Besondere an der Strassenbahn in Lausanne ist ihre Spurbreite – sie entspricht jener der SBB (1,435m). Das ermöglicht den Anschluss an einen Bahnhof (Renens) und den Einsatz von grösserem Rollmaterial. Man schätzt, dass im ersten Jahr der Inbetriebnahme etwa 11,5 Millionen Fahrgäste befördert werden. Die Strassenbahn verläuft fast ausschliesslich auf einer eigenen, begrünten Trasse. Zwischen Lausanne und Villars-Ste-Croix sollen zudem 650 neue Bäume gepflanzt werden.

gesamt mehr als fünfzig verschiedene Unternehmen allein oder in Arbeitsgemeinschaften an den Bauten beteiligt. Zeitweise waren gar bis zu 400 Arbeiter gleichzeitig im Einsatz.

«In Wirklichkeit wird hier an der Stadt gebaut und nicht nur an einer Tramlinie», sagt Guillaume Mitjavile, der Projektverantwortliche der Verkehrsbetriebe der Region Lausanne (TL). Wir treffen ihn bei der Station Hotel de Ville / ECAL, der zweitletzten

vor dem Bahnhof Renens. Mitjavile verweist etwa auf die Bemühungen, entlang der Strecke möglichst viele Bäume zu pflanzen und die Plattform zu begrünen. Und er betont, dass die neue Tramlinie die weitere Stadtentwicklung im Westen von Lausanne stark prägen wird.

Er erzählt auch von der Besonderheit des Lausanner Trams: Es wird das Erste in der Schweiz sein, dass auf Schienen mit der Standardspurweite von genau 1,435 Metern rollen wird – die Spurweite der



«Ein komplexes Projekt, aber das macht es auch spannend»: Bauleiter Etienne Guillaud.

SBB. «Historisch gesehen haben alle anderen Trams in der Schweiz die metrische Spurweite, also von genau einem Meter. Unsere breitere Spurbreite wird es ermöglichen, Tramzüge mit einer grösseren Kapazität einzusetzen. Sie werden bis zu 300 Fahrgäste befördern können, doppelt so viele wie ein Doppelgelenk-Trolleybus».

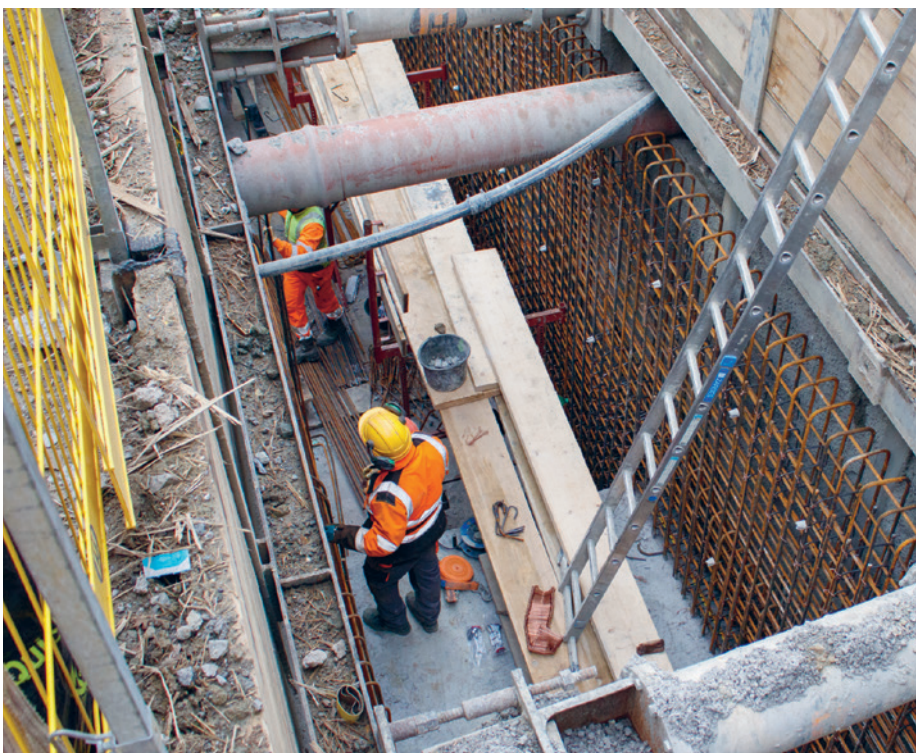
Verschiedene Kunstbauten

Um das Projekt zu verwirklichen, mussten mehrere Kunstbauten erstellt oder angepasst werden. Das Symbolträchtigste ist das 1922 erbaute Malley-Eisenbahnviadukt. Dort musste der Erdwall, der das historische Viadukt verlängerte, abgetragen und durch ein 141 Meter langes neues Viadukt ersetzt werden. So schuf man mehr Platz für die Strassenbahn und die anderen Verkehrsmittel

«In Wirklichkeit wird an der Stadt gebaut und nicht nur an einem Tram.»

auf der Rue de Renens, welche entlang des Viadukts verläuft.

Gleich daneben haben die Lausanner Verkehrsbetriebe ein weiteres auffälliges Bauwerk errichten lassen, das für das neue Tram unerlässlich ist: ein 5500 Quadratmeter grosses Depot mit Werkstatt, in welchem die Strassenbahnen nachts abgestellt und gepflegt werden. Der Werkhof ist mit einem neuen impo-



Mehr als bloss Gleise montieren: Im Untergrund werden verschiedenste Leitungen verlegt. Foto: tramway lausannois/tl



Engste Platzverhältnisse: Der Zugang zu Geschäften und Freizeiteinrichtungen muss gewährleistet sein.

santen Viadukt, der Closel-Brücke, an die Tramlinie angeschlossen, es führt in einem grossen Bogen über das SBB-Gleis.

Fast noch anspruchsvoller sind die Arbeiten unter der Erde. Entlang der gesamten Strecke müssen allerlei Netzwerke – Wasserleitungen, Stromkabel, Glasfaserkabel usw. – umgeleitet und erneuert werden; sie verlaufen mehrheitlich entlang der Trasse. Und natürlich muss sichergestellt werden, dass die Stromversorgung der Strassenbahn immer funktioniert und durch keine Panne im Stromnetz lahmgelegt werden kann.

«Zeitweise waren bis zu 400 Arbeiter gleichzeitig im Einsatz.»

In Januar liefen die Bauarbeiten vor allem im Stadtteil Flon auf Hochtouren. In diesem dicht besiedelten Gebiet ist es wegen der Breite der Fahrbahn nicht möglich, die unterirdischen Leitungen neben der Trasse zu verlegen. Sie müssen stattdessen darunter, in einem 350 Meter langen Schacht in sechs bis zehn Metern Tiefe untergebracht werden. Auch die Leitungen für das Fernwärmenetz werden dort verbaut.

Den Westen erobern

Die Bauarbeiten für das Lausanner Tram kommen gut voran und dürften den Zeitplan einhalten. Die einzige kleine

Sorge ist, ob Stadler Rail die ersten bestellten Züge rechtzeitig in diesem Jahr liefern kann. Sie werden in der Fabrik des Thurgauer Unternehmens in Valencia (Spanien) gebaut, dessen lokaler Zulieferer von den schweren Überschwemmungen im Oktober 2024 betroffen war. Die Lausanner Verkehrsbetriebe sind jedoch zuversichtlich, dass es klappen wird.

Die Tramlinie zwischen dem Stadtzentrum von Lausanne und Renens ist nur der erste Abschnitt eines grösseren Projektes. In einer zweiten Phase soll sie erweitert und über gut drei Kilometer und sechs Stationen bis nach Villars-Ste-Croix weitergeführt werden. Sie wird so ein Gebiet im Westen von Lausanne erschliessen, das sich in einem starken Urbanisierungsprozess befindet. Zurzeit liegt dem Waadtländer Grossen Rat ein



Spezialität: Das Lausanner Tram fährt auf der Spurbreite der SBB.

Rückkehr nach 61 Jahren Pause

EBY. Am 6. Januar 1964 fuhr in Lausanne zum letzten Mal ein Tram. Begonnen hatte sein Zeitalter am 29. August 1896 mit der Einweihung des ursprünglichen Netzes. Legendär war die sogenannte Pontaise-Linie, welche auf einer Steigung von 11,3 Prozent die Rue du Valentin hinaufkletterte. Auf seinem Höhepunkt in den 1930er Jahren umfasste das Streckennetz 66 Kilometer und 13 verschiedene Linien. Schon damals fuhr sie auch bis Renens. Angesichts der Topografie von Lausanne mit seinen steilen Strassen war das eine beachtliche Leistung.

Ab 1938 wurden die Trams nach und nach durch Trolleybusse ersetzt, bis sie 1964 ganz verschwanden. Wie in praktisch allen europäischen Städten (ausser Zürich) galt die Strassenbahn auch in Lausanne als überholt. Die Zukunft sollte den (Trolley-)Bussen und den Autos gehören.

Nun ist die Zeit der Revanche gekommen und die Strassenbahn feiert in Lausanne ein Comeback. Ab 2026 soll sie das Lausanner Viertel Flon mit dem Bahnhof von Renens verbinden und ab 2030 bis nach Villars-Ste-Croix führen.

Kredit von fast 200 Millionen Franken (der kantonale Anteil an den Gesamtkosten von insgesamt 290 Millionen) zur Genehmigung vor. Geht alles gut, werden die Bauarbeiten noch in diesem Jahr starten und die ersten Trams im Jahr 2030 bis Villars-Ste-Croix rollen.

Text Eric Budry, Fotos Thierry Porchet

Asphalt geht auch grün(er)

Auch im Strassenbau spielt Nachhaltigkeit eine immer wichtigere Rolle. Fachleute erproben neue Asphalt-Rezepturen, mischen ihm Pflanzenkohle bei oder verbauen den Belag gar kalt. Davon profitiert nicht nur die Umwelt, sondern auch die Gesundheit der Bauarbeiter.

Asphalt dominiert den Strassenbau. Das Material besteht aus Gesteinskörnern, die vom Bindemittel Bitumen, einem Abfallprodukt der Erdölindustrie, zusammengehalten werden. Jährlich werden in der Schweiz laut dem Fachverband asphaltuisse rund 5 Millionen Tonnen Asphalt produziert. Gleichzeitig landen 750 000 Tonnen Ausbruchasphalt auf Deponien.

In den unteren Belagsschichten einer Strasse ist die Beigabe von Recycling-Asphalt an vielen Orten schon üblich, doch nur in beschränkten Mengen und auf wenig befahrenen Strassen. Es bleibt viel Luft nach oben.

Das Problem bei der Wiederverwertung: Der Asphalt wird anfälliger für Risse und Löcher. Denn das alte Material ist oft heterogen und vermischt sich schlecht mit neuem. Zudem altert das Bindemittel Bitumen, es verliert an Klebkraft. Um die Qualität zu erhalten, muss Asphalt aus alten Strassen mit neuem Bitumen oder anderen Bindestoffen »verjüngt« werden.

Erfolgreiche Empa-Tests

Um den Einsatz von Recycling-Asphalt (Reclaimed Asphalt Pavement RAP) zu fördern, lancierte die Empa 2019 zusammen mit den Bundesämtern für Strassen (Astra) und Umwelt (Bafu) sowie weiteren Partnern das Projekt HighRAP. Die Empa-Leute entwickelten dabei Methoden, mit denen die für eine bestimmte Anwendung perfekte Mischung mit einem möglichst hohen Recyclinganteil berechnet werden kann. «Wir betrachteten dabei den ganzen Recyclingprozess», erklärt Projektleiter Martins Zaumanis, «die Vorbereitung der Materialien, das Fräsen und Ausbrechen und die Aufbereitung bis hin zum Einsatz von Verjüngungsmitteln, die Asphaltherstellung etc.»

Ihre Mischgutrezepte testeten die Empa-Spezialisten auf zwei Strassen. In Uster (ZH) mischten sie der Deckschicht einer viel befahrenen Hauptstrasse 30 Prozent Altasphalt bei, der Bindschicht

bis 60 und der Tragschicht bis 75 Prozent. Eine zweite Teststrecke bauten sie auf dem Lukmanierpass, wo schwierige klimatische Verhältnisse dem Asphalt zusetzen. Je nach Schicht fügten sie dort bis zu 85 Prozent Recycling-Asphalt bei. Zusätzlich zu Bitumen verwendeten sie als Bindemittel Tallöl, ein Abfallprodukt aus der Papier- und Zellstoffindustrie: Es wirkt als Verjüngungsmittel und stellt die gewünschten Eigenschaften des gealterten Bindemittels wieder her.

Beide Tests seien vielversprechend verlaufen, bilanziert Zaumanis: «Wenn alle Faktoren, das Design und die Mischung gut vorbereitet sind, ist Asphalt mit einem hohen Recyclinganteil qualitativ ebenbürtig.» Er ist deshalb zuversichtlich, dass vermehrt Altasphalt verwendet wird und die Asphaltberge auf den Deponien bald nicht mehr weiter wachsen.

Basel setzt auf Pflanzenkohle

Neue Wege geht auch der Kanton Basel-Stadt. Bis 2037 will er seine Treibhausgas-Emissionen auf Netto-Null sen-

ken und dabei auch beim Strassenbau ansetzen. Dort soll zum einen mehr Recycling-Asphalt eingesetzt werden. «Zielvorgabe ist 50 bis 60 Prozent in der Binder- und Tragschicht und 20 Prozent in der Deckschicht», sagt Michael Schweizer, Leiter der Abteilung Strassen, Kunstbauten und Leitungstunnel beim Tiefbauamt Basel-Stadt.

Zudem hat das kantonale Bau- und Verkehrsdepartement zusammen mit einem Institut für Baustofftechnologie einen «CO₂-negativen» Asphalt entwickelt. Dem Asphalt wird bis zu 2,5 Prozent Pflanzenkohle (PK) beigegeben, den der Basler Wasser- und Energieversorger IWB aus regionalen Holzabfällen produziert. Die Gehölze werden bei hohen Temperaturen mit wenig oder keiner Sauerstoffzufuhr verkohlt, man nennt den Prozess Pyrolyse. Zurück bleibt ein Gutteil des CO₂, welches die Pflanzen beim Wachstum aufgenommen haben, und wird im Asphalt gespeichert. Der Belag spare so etwa 30 Prozent mehr CO₂ ein, als seine Produktion verursacht habe, heisst es beim Basler Bau- und Verkehrsdepartement.

Bisher wurden in Basel rund 4000 Tonnen PK-Asphalt verbaut, sagt Michael Schweizer. Erst in einer Erschliessungs-



Empa-Teststrecke Lukmanierpass: Einige Schichten enthalten bis zu 85 Prozent Recycling-Asphalt. Foto: Empa

dann in einer Sammel- und schliesslich in einer stark befahrenen, auch von Linienbussen und LKWs genutzten Verbindungsstrasse. «Die Resultate sind vielsprechend, sowohl punkto Qualität wie technischer Eigenschaften», so Schweizer. Insbesondere bei der Spurrinnen-Resistenz sei PK-Asphalt sogar besser. Ein Handicap sind die höheren Kosten – eine Tonne PK-haltiger Belag koste derzeit rund doppelt so viel wie herkömmlicher. Schweizer und seine Leute suchen deshalb nach günstigeren Pyrolyse-Produkten, auch nichtpflanzliche. Doch für ihn ist klar: «Es gibt keine CO₂-Bindung zum gleichen Preis».

Kalter Asphalt

Auch Roland Christen von der Firma InfraTrace setzt auf die Pyrolyse, um im Asphalt CO₂ zu speichern. Christen, der auch beim Campus Sursee lehrt, verwendet dazu feste, geeignete Siedlungsabfälle wie Kunststoffe, Textilabfälle und anderes. «Auch sie enthalten wertvollen Kohlenstoff», sagt er. «Pflanzenkohle ist für Asphalt eigentlich viel zu wertvoll, sie gehört in biologische Kreisläufe wie Wasserfilter, Nahrungsmittel, Kosmetika, Arzneien, aber auch für die Bodenverbesserung oder als Tierfuttermittelersatz.» Forschungen zeigten, so Christen, dass mit Pyrolyse-Produkten vermischter Asphalt langlebiger sei als «traditioneller». Dieses Jahr will Christen sein Material unter anderem bei einem Strassenprojekt in Luzern testen. Dem Asphalt mischt er zwei bis drei Prozent Pyrolysat zu. «So wird der Asphalt klimaneutral,



Asphalt mit Pflanzenkohle: Basel setzt das Gemisch auch auf stark befahrenen Strassen – hier die Freiburgerstrasse – erfolgreich ein. Foto: TBA BS

denn eine Tonne Asphalt entspricht dem Ausstoss von ca. 50 Kilogramm CO₂», sagt Christen.

Christen geht aber noch einen Schritt weiter: Bei Sanierungen setzt er auf kalten Asphalt auf Emulsionsbasis. «Damit sind Zwischensanierungen möglich, die mindestens acht bis zehn Jahre halten», sagt er. Selbst das Astra habe kalten Asphalt schon für provisorische Sanierungen eingesetzt, so bei der Ostumfahrung

von Bern. Christen versteht deshalb nicht, warum insbesondere die Gemeinden hier sehr zurückhaltend seien. Ihre Berater würden vermutlich entweder die Verfahren mit kaltem Asphalt nicht kennen «oder sie setzen einfach auf jene 0815-Varianten, die sie gut kennen.»

Auch Strassenbauer profitieren

Mit kaltem Asphalt stösst man laut Christen rund 60 Prozent weniger CO₂-aus als mit heissem. Und nur schon der Einsatz von Niedertemperatur-Asphalt bedeute 30 Prozent weniger CO₂. Dieser wird bei Temperaturen von rund 120 Grad Celsius hergestellt und verbaut, Heissasphalt benötigt mindestens 140-160 Grad.

Trotzdem komme Niedertemperatur-Asphalt in der Schweiz leider zu wenig zum Einsatz, bedauert Christen. Der Grund: Die meisten Produktionsanlagen in der Schweiz sind auf die Herstellung von Heissasphalt ausgelegt. Anders in Deutschland: Dort empfiehlt der Asphaltverband seinen Mitgliedern, nur noch Niedertemperatur-Asphalte einzusetzen.

Warmer und vor allem auch kalter Emulsions-Asphalt dienen aber nicht nur dem Klima. Sie nützen auch den Strassenbauern. Diese sind weniger gesundheitlich belastenden Dämpfen und unnötig grosser Hitze ausgesetzt.



Ressourcenverschleiss: Jedes Jahr landen 750 000 Tonnen Ausbruchasphalt auf Deponien. Foto: Empa

Pepo Hofstetter

Feuer und Flamme für den Bau

Frauen, die auf dem Bau arbeiten, sind selten. Nur wenige wagen die Maurerlehre, noch weniger werden Vorarbeiterin oder Polierin. Eine davon ist Alischa Fährndrich. Seit Anfang Jahr besucht sie die Ausbildung zur Baupolierin.

Seit zehn Jahren arbeitet Alischa Fährndrich im Bauhauptgewerbe, und noch immer ist sie Feuer und Flamme für ihren Beruf. «Auch wenn ich wüsste, was ich alles erleben werde in diesen Jahren – ich würde die Lehre wieder machen. Weil es für mich nichts Schöneres gibt als diesen Beruf.»

Die Liebe zum Bau wurde ihr schon in die Wiege gelegt. Bereits als kleines Kind, so erzählt sie, habe sie sich für Baustellen begeistert, die sie mit ihrem Vater, selbst Polier, besuchte. «Bei uns zu Hause hiess es immer: Wenn du ein neues T-Shirt

«Sich durchzusetzen ist wichtig, gerade als Frau auf dem Bau.»

oder Geld für die Chilbi willst, dann musst du dafür arbeiten. So habe ich meinem Vater auf dem Bau geholfen, das hat mich immer fasziniert.» Und schon im Kindergarten habe sie gesagt, sie wolle Polierin werden.

In der Schule hätten die Lehrer:innen gesagt: «Wenn du schlechte Noten hast, musst du auf den Bau arbeiten gehen», ärgert sich Fährndrich noch heute. Als sie aber in der Gewerbeschule gehört habe, was sie in den drei Lehrjahren alles lernen müsse, habe sie sich nur noch gewundert. «Denn auf dem Bau musst du verdammt viel wissen! Nicht nur, was unsere Arbeit betrifft, wir müssen auch die Pläne der Stromer, der Sanitäre und vieler anderer Gewerke verstehen.»

Zielstrebig

Die junge Frau liess sich nicht abschrecken. Nach einem einjährigen Praktikum absolvierte sie bei der Firma Ineichen in Zug die Maurerlehre. «Ich wählte diese Firma, weil sie bereits eine Stifftin hatten», erzählt sie. Das habe den Einstieg in die männerdominierte Branche erleichtert. Bald schon bildete sie

sich zur Vorarbeiterin weiter, jetzt steht die Ausbildung zur Polierin an. «Sich durchzusetzen ist wichtig, gerade als Frau auf dem Bau», sagt sie.

Was aber reizt sie am Bau? Es seien viele Dinge: die Arbeit im Freien, die Abwechslung, die Materialien, die Kräne. Derzeit arbeite sie auf einer Grossbaustelle in Pratteln mit sieben Kränen, das sei super, schwärmt sie. «Es ist faszinierend, wie dank unserer Arbeit aus praktisch Nichts etwas Handfestes entsteht.» Hinzu kommen die spezielle Atmosphäre, die verschiedenen Menschen und Kulturen, der Umgang miteinander. «Klar, wir haben auch Stress, und manchmal wirst du laut. Aber das dauert fünf Minuten, dann ist die Sache gegessen, man reitet nicht ewig darauf herum.»

Gerade für eine Frau sei es physisch und psychisch manchmal schon schwierig. «Es gibt einige Frauen, welche die Lehre machen», sagt sie. «Aber das Harte kommt danach, das war auch bei mir so.» Der Schutz, den man als Lehrling genieße, sei dann weg. Auch sie sei manchmal weinend nach Hause gekommen und nahe daran gewesen, den Bettel hinzuschmeissen. «Jetzt, als Vorarbeiterin, ist es körperlich zwar immer noch streng, aber etwas weniger. Jetzt gibt's andere Herausforderungen.»

Stolz auf den Beruf

Dass sie in einer Männerdomäne arbeitet, störe sie nicht, sie kenne es nun mal nicht anders. «Klar: Du wirst immer beobachtet, und als Frau musst du dich mehr beweisen als Männer. Manchmal kommen auch Fragen wie: Warum arbeitest du nicht auf dem Büro? Ich frage dann zurück: Warum du nicht?» Sie sei gerne Frau, und gewisse Dinge sehe sie anders und mache sie anders. «Aber von morgens um sieben bis abends um fünf bist du Maurer. Du hast die gleiche Ausbildung, hast die gleiche Arbeit und den gleichen Lohn wie ein Mann. Ich will keine Vorzugsbehandlung», und darauf ist sie stolz. «Wenn mir einer beim Aufheben oder Tragen helfen will, dann lehne ich meistens ab. Man wird oft unterschätzt, das nervt.»

Auch Probleme mit der Anmache kennt sie. Schon mit 16 habe sie einmal ein Ar-

beiter betatscht. Nach der Lehre hat sie es erneut zweimal erlebt. Auch hier profitiere sie jetzt von ihrer Position als Vorarbeiterin, sie werde anders wahrgenommen. Zudem unterstütze sie der Polier, mit dem sie zusammenarbeitet: «Ich habe eine eigene Toilette und einen eigenen Ort, um mich umzuziehen. Aber ich habe auch kein Problem damit, mal auf ein ToiToi zu gehen.»

Jetzt freut sich Alischa auf die Ausbildung zur Polierin. «Mein Lebensziel war es schon immer, ein besserer Polier zu sein als mein Vater», sagt sie und lacht. «Er war ein guter Polier, ich bewunderte sein Wissen und wie er mit den Leuten umgegangen ist. Aber ich weiss, ich werde nie sein Wissen haben, denn er machte noch die alte Schule durch. Wenn du heute etwas nicht weisst, nimmst du das Handy und gehst auf die Doka-App. Früher musstest du das alles im Kopf haben.»

Pepo Hofstetter



Vorarbeiterin Alischa Fährndrich (25): «Schon im Kindergarten habe ich gesagt, ich wolle Polierin werden.» Foto: Michael Schoch