

Der Polier

Herausgegeben von der Gewerkschaft Unia

**Das Fachmagazin
für Baupoliere
und Vorarbeiter.**

September 2025



Mega-Baustelle auf dem Titlis

Seiten 6 – 9

LMV-Verhandlungen – Das steht auf dem Spiel

Reisezeit – Was bezahlt ist und was nicht

Polierdiplom – Interview mit dem Prüfungschef

Inhaltsverzeichnis

LMV-Verhandlungen

Das steht auf dem Spiel

Seite 3

Arbeitgeberchef empfiehlt

Sozialhilfe statt Lohnschutz

Seite 4

Reisezeit

Das sind deine Rechte

Seite 5

Titlis

Bauen in luftiger Höhe

Seite 6

Betonrecycling

Modellbaustelle in Genf

Seite 10

Polierdiplom

Interview mit dem Chefprüfer

Seite 11

Portrait Marco Schibig

«Jede Baustelle ist eine besondere!»

Seite 12

Editorial

Die sonderbare Logik der Baumeisterspitze



Ich gebe zu: Bei der ersten Runde der LMV-Verhandlungen Anfang Juli hat es mir die Sprache verschlagen. Die Führung des Baumeisterverbands (SBV) hatte dort ihre Forderungen für den neuen LMV bekanntgegeben (siehe Seite 3).

Dreist? Respektlos? Unbelehrbar? Klar ist: Würden die Vorstellungen der Baumeister-Führungsriege Realität, wäre dies der grösste Raubzug auf die Arbeitenden seit dem Zweiten Weltkrieg.

Die Logik ist doch sehr speziell: Der Arbeitgeberverband einer grossen, wirtschaftlich wichtigen Branche sieht sich mit dem grössten Personalmangel seiner Geschichte konfrontiert. Aber anstatt die Branche für bestehende und neue Fachkräfte attraktiver zu machen, sollen jene, die noch da sind, einfach deutlich mehr leisten. Und das auch noch für weniger Geld.

Man kann es drehen und wenden, wie man will. Aber selbst die gutgläubigste Person kann nicht erklären, wie so radikale Verschlechterungen der Branche helfen sollen. Arbeit auf Abruf, Verdoppelung der Überstunden mit weniger Zuschlag, Streichung der Samstagszuschläge, Lohnkürzung bei Krankheit und – ausgerechnet – kein Lohnminimum mehr für Fachkräfte: Damit will man neue Berufslute gewinnen? Das Gegenteil trüfe ein: Mit einem solchen Kahlschlag würde man der Flucht aus der Branche endgültig Tür und Tor öffnen.

Glaubt der Baumeisterverband eigentlich noch an die Zukunft der eigenen Branche? Oder hat er es mittlerweile aufgegeben, neue Menschen für den Bauberuf begeistern zu wollen? Und setzt stattdessen auf das Auspressen derjenigen, die noch geblieben sind?

Der Baumeisterverband mag den Glauben an die Baubranche verloren haben. Andere aber sind nicht bereit, ihm zu folgen: die Bauleute selbst. Jene Menschen, die täglich mit Verstand und Kraft auf den Baustellen anpacken. Die gemeinsam mit anderen im Team neue Häuser, Hallen und Verkehrswege aus dem Boden stampfen. Die Bauarbeiter und Poliere, die mit ihrer Arbeit und mit viel Herzblut die Baubranche am Leben halten.

Aber wir alle wissen: Herzblut und Leidenschaft sind entscheidend, aber nicht genug. Denn damit wird die Branche nicht attraktiver. Man hat damit auch nicht mehr Zeit für die Familie. Es braucht sehr wohl Veränderungen – allerdings nicht jene, welche der Baumeisterverband will.

Dafür kämpfen wir – bewaffnet mit dem Pessimismus des Verstandes, aber dem Optimismus des Willens. Für eine Baubranche mit Zukunft. Für eine Branche, die attraktiv ist. Für eine Branche, die Respekt für die Leute zeigt, die sie heute am Leben halten.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read "Chris Kelley".

Chris Kelley
Co-Leiter Sektor Bau der Unia

UNIA

Attraktivere Bedingungen oder längere Tage für weniger Geld?

Die Verhandlungen für einen neuen LMV laufen auf Hochtouren. In einem Punkt herrscht Einigkeit: Der Personalnotstand auf dem Bau ist gravierend. Doch während sich die Gewerkschaften für eine attraktivere Branche stark machen, verlangt der Baumeisterverband mehr Leistung vom bestehenden Personal.

(red) Seit 25 Jahren arbeitet Matthias B. auf dem Bau. Der 40-jährige Polier sagt schmunzelnd, er senke damit den Altersdurchschnitt seiner Equipe. «Viele stehen kurz vor der Pensionierung und ich gönne es ihnen, sie haben ihr Leben dem Bau gewidmet», sagt er. «Aber das stellt uns vor ein grosses Problem: Irgendwann haben wir niemanden mehr, zu wenige rücken nach.»

Ein Drittel wird fehlen

Für Matthias ist es nicht nur ein demografisches Problem: «Der Bau ist nicht mehr das, was er einmal war. Klar, man musste auch früher suchen, um gute Leute zu finden. Aber man war stolz darauf, Maurer zu sein. Und heute? Man findet kaum noch jemanden. Und jeder Zweite geht wieder.»

Die Zahlen geben ihm Recht: Gemäss Statistik verlässt heute jeder zweite gelehnte Maurer die Branche – nicht etwa in Richtung Bauführung oder Bauleitung, sondern ganz. Prognosen zufolge wird in 15 Jahren ein Drittel der benötigten Maurer und Vorarbeiter fehlen.

Branchenattraktivität entscheidend

Die Unia betont seit langem: ohne attraktivere Arbeitsbedingungen wird es die Baubranche schwer haben. Mit dieser Haltung steht sie nicht allein. Rückendeckung erhält sie auch von unerwarteter Seite: Eine 2024 im Auftrag des Graubündnerischen Baumeisterverbands erstellte Studie der Fachhochschule Graubünden sieht nebst andern folgende Gründe für die mangelnde Attraktivität:

- die hohe Belastung durch lange Präsenzzeiten.
- die schwierige Vereinbarkeit mit familiären und privaten Verpflichtungen.
- der hohe Termindruck.

Chris Kelley, Co-Leiter Bau und Polier-Verantwortlicher bei der Unia, bringt das Problem auf den Punkt: «Ich kenne keine andere Berufsgruppe, die sich so leidenschaftlich mit ihrem Beruf

identifiziert wie die Bauleute. Aber wenn ein Bauarbeiter sich entscheiden muss zwischen dem Beruf, für den sein Herz schlägt, und der Familie, die ihm alles bedeutet, dann läuft etwas schief.»

Hier kommt der Landesmantelvertrag (LMV) ins Spiel. Der Vertrag zwischen den Gewerkschaften und dem Baumeisterverband regelt die Arbeitsbedingungen der rund 80000 Bauarbeiter in der Schweiz. Er dient zudem als Leitbasis für den Poliervertrag. In aller Regel wird dort übernommen, was im LMV ausgehandelt wurde.

Landesmantelvertrag als Schlüssel

Ende 2025 läuft der bestehende LMV aus und muss neu verhandelt werden – für die Branche eine Chance. Nico Lutz, Verhandlungsleiter und Mitglied der Unia-Geschäftsleitung, sagt dazu: «Attraktivität muss mehr sein als nur ein Wort. Mit Worten allein bezahlt man keine Miete und hat auch nicht mehr Zeit für die Familie. Es braucht konkrete Verbesserungen. Wir müssen begründen können, warum es sich lohnt, auf dem Bau zu arbeiten – und dort zu bleiben.»

Auch Chris Kelley unterstreicht den Handlungsbedarf: «Die Baubranche muss sich gegen andere Branchen behaupten – gegen Branchen, in denen bezahlte Pausen und vollentschädigte Reisezeiten selbstverständlich sind und die nur zu gerne erfahrene Bau-Fachkräfte abwerben. Selbst der Gerüstbau kennt heute eine bezahlte Pause!»

Verhandlungsstart mit Paukenschlag

Die zentralen Anliegen für den neuen LMV haben die Bauarbeiter in einer breit abgestützten Umfrage festgelegt:

- bezahlte Znuni-Pause.
- Schluss mit unbezahlten Reisezeiten zur Baustelle.
- Wahlfreiheit bei den Überstunden: die Bauarbeiter sollen entscheiden können, ob ihre Überstunden ausbezahlt oder kompensiert werden.
- Sicherung der Kaufkraft.

Bereits im Frühling hat die Unia diese Forderungen dem Baumeisterverband übergeben. Ein starkes Zeichen setzten die Bauleute sodann am 17. Mai: Über 10000 demonstrierten gleichzeitig in Zürich und Lausanne für eine attraktivere Branche.

Beim Start der Verhandlungen Anfang Juli hat der Baumeisterverband seine Forderungen auf den Tisch gelegt. Auch er anerkennt den Fachkräftemangel.



Für eine Baubranche mit Zukunft: 10 000 Bauarbeiter und Poliere setzen im Frühling ein Zeichen für attraktive Arbeitsbedingungen. Foto: Lea Spörri.

Doch statt die Attraktivität zu steigern, setzen die Baumeister auf ein anderes Rezept: eine massive Produktivitätssteigerung mit dem jetzigen Personal. Der Personalnotstand soll kompensiert werden, indem die bestehenden Belegschaften mehr arbeiten – bei weniger Lohn (siehe Kasten).

In der Unia-Verhandlungsdelegation sind auch Bauarbeiter vertreten. Bei ihnen wie bei Verhandlungsleiter Lutz sorgen die Forderungen der Baumeister für blankes Unverständnis: «Anstatt auf eine starke Branche zu bauen, fährt die Baumeisterspitze mit der Abrissbirne vor» sagt Lutz. «Wir finden heute schon

kaum noch Fachkräfte – und jetzt sollen Arbeitstage verlängert, Zuschläge gestrichen und Löhne für Gelernte gesenkt werden? Kommt nicht in Frage.»

Ohne Verhandlungsbereitschaft ein heisser Herbst

Bis Oktober sind vier weitere Verhandlungsrunden angesetzt. Nach den Erfahrungen der ersten Runde machen sich die Gewerkschaften auf harte Verhandlungen gefasst.

Ein Bauarbeiter, der Mitglied der Unia-Verhandlungsdelegation ist, kommentiert: «Uns Bauleuten wurde noch nie etwas geschenkt. Gute Argumente allein brachten den Baumeisterverband noch nie dazu, sich verhandlungsbereit zu geben. Das wird diesmal nicht anders sein. Sind die Baumeister nicht bereit, uns zu geben, was wir verdienen, wird es ein heisser Herbst auf den Baustellen.»

Das fordert der Baumeisterverband

An der ersten LMV-Verhandlungs runde vom 7. Juli präsentierte der Baumeisterverband folgende Forderungen:

- kurzfristige Arbeit auf Abruf – nur noch Betriebsferien und Feiertage im Arbeitszeitkalender.
- bis 50 Stunden pro Woche und neu bis zu 250 Überstunden ohne Zuschlag.
- der Samstag als regulärer Arbeitstag: Streichung der heutigen Samstagszuschläge von 25 Prozent.
- bis 150 Minusstunden, welche die Bauarbeiter und Poliere nacharbeiten müssen.
- Abschaffung der Lohnkategorie Q: kein Lohnminimum mehr für gelernte Fachkräfte.
- nur noch 80 statt 90 Prozent Lohn bei Krankheit.

Lohnschutz schwächen statt stärken

Arbeitgeberchef will Buezer zur Sozialhilfe schicken

Der neue Bericht zu den flankierenden Massnahmen zeigt: Lohndumping ist an der Tagesordnung. Gleichzeitig arbeitet das Parlament daran, selbst den bestehenden Lohnschutz zu untergraben.

(cke) Anfang Juni 2025 veröffentlichte das Staatssekretariat für Wirtschaft (Seco) seinen neusten Bericht zum Lohnschutz in der Schweiz.

▪ In jedem fünften Betrieb entdeckten Kontrolleure zu tiefe Löhne. In Branchen mit Gesamtarbeitsverträgen war es sogar jeder dritte.

▪ Viele kantonale Behörden weigern sich, die bestehenden Lohnschutzmassnahmen umzusetzen: So führen Zürich, Basel oder Freiburg Kontrollen durch, unternehmen aber nichts bei Verstößen. In Zug oder im Wallis stockt es bereits bei den Kontrollen: Firmen hier werden statistisch nur alle 158 respektive 150 Jahre kontrolliert! Das zeigt: ein effizienter Lohnschutz bleibt in der Schweiz, dem Land mit den höchsten Lebenskosten Europas, matchentscheidend.

Parlament fördert Lohndumping

Umso unverständlicher ist es, dass die bürgerliche Parlamentsmehrheit den heutigen Lohnschutz zu untergraben versucht. Das neuste Beispiel: Mitte Juni verabschiedete der Nationalrat eine Mo-

tion, die darauf abzielt, vom Volk beschlossene Mindestlöhne zu unterlaufen – zum Beispiel in den Kantonen Genf, Neuenburg oder Basel-Stadt. Sagt auch der Ständerat Ja, werden die Gewerkschaften das Referendum dagegen ergreifen.

Die zuständige Nationalratskommission hatte in der Sache verschiedene Wirt-

schaftsvertreter angehört. Was Roland Müller, Direktor des Arbeitgeberverbands, dabei sagte, war brisant: «Ein existenzsichernder Lohn ist nicht Aufgabe der Arbeitgeber. Irgendwo hört es auf!» Buezer könnten ja zur Sozialhilfe gehen und Schulden aufnehmen, wenn der Lohn nicht reicht.

Aus Sicht des obersten Arbeitgebers muss Arbeit also nicht zum Leben reichen. Stattdessen sollen Staat und Steuerzahrende einspringen, wenn Firmen Hungerlöhne zahlen.

Arbeitgeber-Boss provoziert

Löhne müssen nicht zum Leben reichen!

Roland A. Müller sagt: «Ein rein existenzsichernder Lohn ist **nicht die Aufgabe der Arbeitgeber.**»

Es gebe ja noch die Sozialhilfe

RUEDI STUDER

Der Nationalrat befasst sich in dieser Sommersession mit dem Thema Mindestlöhne. Seine Wirtschaftskommission hat sich dazu die Meinung von Roland A. Müller gesichert. «Man kann von den Arbeitgebern oder von der Wirtschaft nicht verlangen, dass sie Existenzsicherung betreiben. Irgendwo hört es auf», sagte der Direktor des Schweizerischen Arbeitgeberverbands laut Dokumenten, die Blick vorlegen. Der Titularprofessor an der Uni Zürich lehnt Mindestlöhne ab, bei Geringverdienern soll die Sozialhilfe einspringen. Seite 23

Reisezeit: Was sind meine Rechte?

Als Folge des harten Wettbewerbs bewerben sich immer mehr Baufirmen für Projekte, die weit entfernt sind. Die Konsequenzen tragen die Bauleute. Ihre Arbeitstage werden wegen der Anreise noch länger und viel Reisezeit bleibt unbezahlt. Nun kritisieren auch Behörden die umstrittene Regelung.

(ck) In der Baubranche ändert der Einsatzort ständig und unterscheidet sich oft vom eigentlichen Anstellungsort. Die Branche wird deshalb auch als «Industrie der wandernden Fabriken» bezeichnet. Beschäftigte haben dadurch zwei Arbeitswege: den privaten Weg zur Firma, wie ihn alle Arbeitnehmenden kennen, und zusätzlich den Weg zum Einsatzort, wenn dieser weiter entfernt liegt.

Das sagen LMV und Baukadervertrag

Die Anreise vom Betrieb zur Baustelle ist in Art. 54 des LMV beziehungsweise Art. 12.3 des Baukadervertrags geregelt. Beide sind inhaltlich deckungsgleich: Die Reisezeit von der sogenannten Sammelstelle bis zur Baustelle und zurück zählt nicht als Arbeitszeit. Dauert sie mehr als 30 Minuten pro Tag (Hin- und Rückreise), muss sie aber zum Grundlohn entschädigt werden.

Was heisst das konkret und wie ist die Sammelstelle definiert? Eine Sammelstelle im Sinne von Art. 54 des LMV ist ein vertraglich bestimmter Ort, von dem die Arbeitnehmenden auf die Baustelle transportiert werden. Ohne weitere Bestimmung ist dies der Anstellungsort, häufig der Firmensitz (SVK-Entscheid 25/2011).

Was aber, wenn jemand direkt von zu Hause zur Baustelle fährt oder mit dem Firmenbus abgeholt wird? In diesem Fall wird die Zeit, die man normalerweise von zu Hause bis zum Anstellungsort brauchen würde, zu den 30 Minuten hinzugezählt und nicht entschädigt. Nur was darüber hinausgeht, muss zum Grundlohn bezahlt werden.

Weitere Bestimmungen

Die Schweizerische Vollzugskommission Bau (SVK) untersagt Tricks zur Umgehung dieser Regelung.

- So darf eine Firma bei dauernd wechselnden Baustellen nicht einfach den Anstellungsort ändern, um die Reisezeitentschädigung zu minimieren (SVK 13/2007).
- Eine einheitliche Pauschalentschädigung ist nicht zulässig, da sich die Ent-

schädigung explizit auf die tatsächliche Reisezeit sowie den individuellen Lohn des jeweiligen Arbeitnehmenden bezieht (SVK 59/2013).

- Begeben sich Arbeitnehmende zuerst zum Werkhof, beladen dort einen Lastwagen oder erledigen andere Arbeiten, gilt dies wie auch der darauffolgende Weg zur Baustelle als Arbeitszeit.
- Bei Arbeitnehmenden im Stundenlohn muss die Reisezeitentschädigung den Anteil des Ferienlohnes und des 13. Monatslohns enthalten (LMV Anhang 8).
- Für den Fahrer eines Mannschaftstransports gilt die gesamte Zeit ab der ersten Minute als Arbeitszeit (SVK 117/2016; Art. 13.1 ArGV 1).
- Für Temporärbeschäftigte muss die Entschädigung ab der gleichen Sammelstelle berechnet werden wie für Festangestellte – und nicht ab dem Sitz des Personalverleihs (SVK 25/2011).

Kritik des Seco

Seit langem kritisieren die Gewerkschaften, dass die Reisezeit nicht voll als Arbeitszeit gilt. Denn auf dem Weg vom Anstellungsort zur Baustelle stehen die Arbeitnehmenden im Dienst des Arbeitgebers. Mit den unbezahlten 30 Minuten Anreisezeit entgehen Bauarbeitern

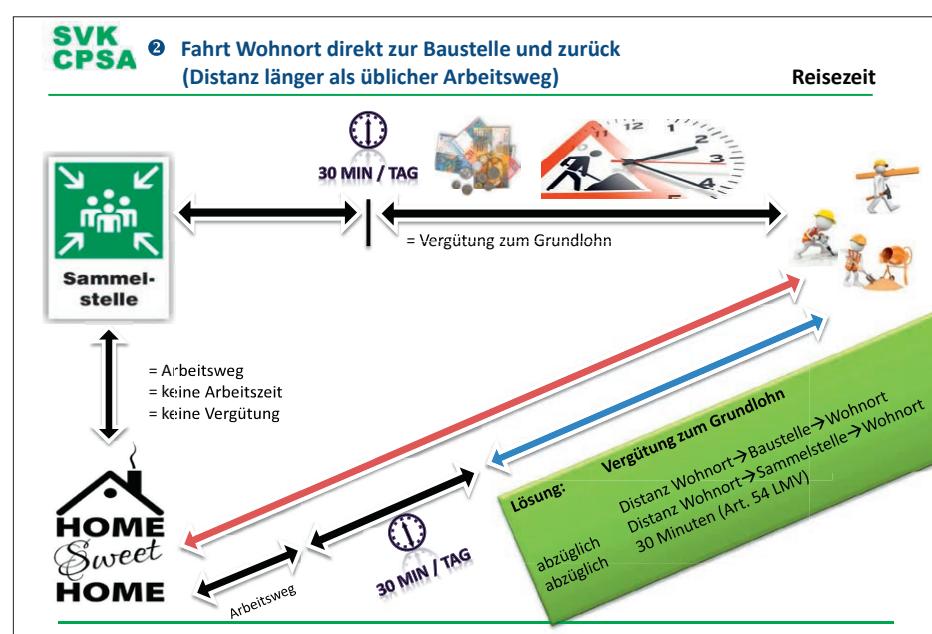
und Polieren jährlich bis zu 100 Stundenlöhne.

Die Gewerkschaften stehen mit ihrer Kritik nicht allein da. So hat sich das Staatssekretariat für Wirtschaft (Seco) geweigert, die Reisezeit-Regelung für allgemeinverbindlich zu erklären. Begründung: nicht gesetzeskonform.

Das Seco verweist dabei auf das Arbeitsgesetz. Dieses hält fest, dass zwar die Zeit vom Wohnort zum Arbeitsort, also der klassische Arbeitsweg, nicht als Arbeitszeit gilt, der Weg vom Anstellungsort zum Einsatzort hingegen sehr wohl.

Daraus ergeben sich für die heutige Regelung zwei rechtliche Probleme: Die halbstündige Wegzeit ist unbezahlt, obwohl sie gemäss Arbeitsgesetz als Arbeitszeit gilt. Zudem müsste die gesamte Reisezeit zur Baustelle und zurück bei der Berechnung der maximal zulässigen Arbeitszeit gemäss Arbeitsgesetz einbezogen werden. Sie würde dann auch mitentscheiden, ab wann Überzeit mit entsprechendem Lohnzuschlag gilt.

Vor kurzem hat das Seco den Druck erhöht. Es forderte die Sozialpartner auf, bei den aktuellen LMV-Verhandlungen eine neue Regelung zu erarbeiten. Die Frage der Reisezeit wird so zu einem zentralen Bestandteil der laufenden Diskussionen.



Grafik SVK.

Mega-Baustelle in luftiger Höhe

Eine neue Bahn, ein neuer Aussichtsturm, eine neue futuristische Bergstation: Die Grossbaustelle auf dem über 3000 Meter hohen Titlis stellt Projektleiter und Poliere vor zahlreiche Herausforderungen. Die dünne Luft und das Wetter sind nur zwei von vielen.

«Hier oben ist einfach alles speziell: die Natur, die Höhe, das Klima, der pulsierende Tourismus: Was wir hier machen, ist Champions League!» stellt Wirtschaftsingenieur Norbert Scholz schon bei der Begrüssung klar. Wir treffen den Gesamtkontraktor der Titlis Bergbahnen auf der Titlis-Aussichtsterrasse auf gut 3000 Meter Höhe. Die Luft ist dünn, das Wetter und die Aussicht auf die Berge sind prächtig. Touristinnen und Touristen bestaunen das Panorama, schiessen Selfies oder bitten um ein Foto. Bis zu 3000 Gäste kommen jeden Tag auf den Berg, Bauarbeiten hin oder her. Sicherheitsleute halten sie in Schach, wenn einer der vier Kräne Material hinüberschenkt oder Baumaschinen ihre Wege kreuzen. Alle paar Minuten bringt ein Helikopter Baumaterial zum etwas höher gelegenen Aussichts-

turm. Die Platzverhältnisse sind eng, an allen Ecken und Enden herrscht emsiger Betrieb.

Gut getaktete Bauetappen

Seit 2023 realisieren hier die Titlis Bergbahnen das «Projekt TITLIS», das die Stararchitekten Herzog & de Meuron entworfen haben. Auf dieser Höhe auf kleinstem Raum und bei laufendem Tourismusbetrieb zu bauen, sei nicht einfach, sagt Projektleiter Scholz. Allein der Aufbau der Baustelle habe ein halbes Jahr gedauert. «Aber das Bauprogramm ist gut durchgetaktet und die Arbeiten sind im Zeitplan.»

Als erstes bauten die Arbeiter eine zweite, einspurige Pendelbahn, die «Titlis Connect». Sie führt von der Zwischenstation Stand (2428m) zum Gipfel

(3020m) hoch und wird derzeit ausschließlich für Materialtransporte genutzt. Später soll sie auch Personen befördern, wenn die Hauptbahn Rotair in Revision ist.

Früh begannen auch die Arbeiten am Aussichtsturm. Der 55 Meter hohe Stahlbau trug bisher als Richtstrahliturm verschiedene Antennen und wurde auch von der Armee genutzt. Gemäss den Vorgaben von Herzog & de Meuron

«Wenn ein Gewitter kommt, heisst es: alle rein und Kaffee trinken!»

montierten die Stahlbauer horizontal zwei verglaste Stahlkörper in den Turm ein, er hat nun die Form eines doppelten Kreuzes. Im nächsten Frühling soll er fertig sein und eine Aussichtsterrasse,



Engste Verhältnisse: Der Materialplatz mit der Bergstation der neuen Transportbahn und dem Betonwerk.



Nur für Schwindelfreie: Arbeit mit Aussicht auf 3000 Meter Höhe.

ein Restaurant mit Bar sowie einen Ausstellungsraum der Uhren- und Schmuckfirma Bucherer (Rolex) beherbergen. Besuchende erreichen ihn von der Bergstation über den Gletscherweg und durch einen Tunnel.

In einer letzten Etappe wird schliesslich bis 2029 die neue Bergstation gebaut: ein futuristisches, mehrstöckiges Gebäude aus Stahl und Glas. «Wenn alles klappt, beginnen wir im Spätherbst mit dem Rückbau des alten Gebäudes,» sagt Scholz. Erste Arbeiten sind bereits im Gang: An der Südseite der Bergstation installieren Arbeiter Stahlträger für die Gründung des Südwestflügels des neuen Restaurants. Die Fundamente erstellten speziell ausgebildete Bauarbeiter am hängenden Seil.

Auch im Winter wird gearbeitet

Gebaut wird auf dem Titlis in zwei Schichten. Die erste fährt morgens um 6 Uhr hoch, lange vor dem regulären Bahnbetrieb. Die zweite Schicht beginnt am späteren Nachmittag und arbeitet bis 23 Uhr. Bei unserem Besuch waren laut Scholz etwa 125 Arbeiter im Einsatz, in der Spätschicht seien es etwa 50. Gearbeitet wird von Montag bis Freitag. «Unser Bauprogramm ist gut getaktet,

aber wenn wir wegen des Wetters zwei Tage verlieren, brauchen wir auch mal den Samstag», räumt der Projektleiter ein.

Gearbeitet wird auch im Winter, aber stark reduziert. «Hochbau ist dann nicht möglich, Tief- und Stahlbau aber schon», erklärt Scholz. «Fels abspitzen kannst du auch im Winter, wenn du mit den tiefen Temperaturen zureckkommst». Im nächsten Winter werde der Turm ausgebaut, dann seien vielleicht 50 Leute oben.

Ziel sei es, jeweils an Ostern mit den grösseren Bauarbeiten zu beginnen. Dann müsse man zuerst den Schnee weg-

schaufeln, die Kabel enteisen, die Betonanlagen aus dem Winterschlaf holen, die Batterien aufladen und die Tanks füllen. Das dauere gut und gerne zwei Wochen.

Schnee schaufeln ist oft auch im Sommer angesagt. «Vorgestern, mitten im

«Fels abspitzen kannst du auch im Winter.»

Juli, hatten wir 20 Zentimeter Neuschnee», erzählt Scholz. Schnee sei aber nicht der Hauptgegner, den könne man wegschaufeln, «das ist eine Frage von

Das Projekt TITLIS

ph. Auf über 3000 Metern Höhe arbeiten derzeit über 100 Arbeiter an einem der höchsten gelegenen Bauwerke Europas. Eine ARGE, bestehend aus den Firmen Porr Suisse AG, Marti Zentralschweiz und Bürgi Bau AG Alpnach, realisiert dort im Auftrag der Titlis Bergbahnen einen neuen Aussichtsturm (Eröffnung Ende Mai 2026) sowie eine neue Bergstation (geplante Eröffnung 2029). Beide Bauwerke wurden vom renommierten Architekturbüro Herzog & de Meuron entworfen. Die Kosten des Projekts belaufen sich auf 150 Millionen Franken. Der Titlis zieht jährlich über eine Million Touristinnen und Touristen an. Mit dem Projekt wollen die Titlis Bergbahnen die Attraktivität weiter steigern.

Fleiss». Wirklich gefährlich seien Unwetter, Blitze und Stürme. «Wenn ein Gewitter kommt, heisst es: alle rein und Kaffee trinken. Da ist rasch mal ein Tag verloren.»

Anspruchsvolle Logistik

Anspruchsvoll ist auch das Versorgen der Baustelle mit dem nötigen Material. «Die grossen Bagger haben wir 2023 hochgefahren und letztes Jahr den Park noch etwas aufgestockt», sagt Scholz. Die schweren Maschinen fuhren die steilste Skipiste hoch, unterstützt von Pistenfahrzeugen. «Dazu brauchten wir Eis und Schnee. Denn wenn das Geröll hervortritt, kannst du das vergessen.» Im Spätherbst werden

die Maschinen und anderes Material, das im Winter nicht gebraucht wird, mit GPS eingemessen, damit man es im Frühling wieder findet. Auch während des Winters müssen Bagger und Cont-

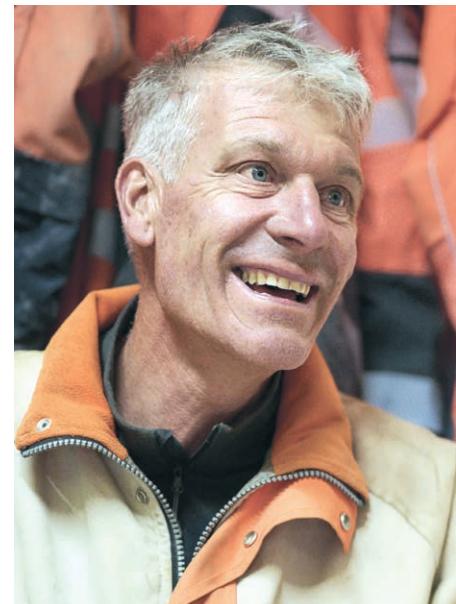
«Wir müssen alles Material fünfmal in die Hand nehmen.»

ainer hin und wieder freigeschaufelt werden, damit die meterdicke Schneelast sie nicht beschädigt.

Für den täglichen Transport der Materialien sorgt ein dreissigköpfiges Logistik-



Der neue Aussichtsturm: unten links die neue Pistenfahrzeughalle.



«Du kannst das hier nicht mit dem Bauen unten vergleichen»: Polier Patrick Borer.

team der Titlis Bergbahnen. Wegen der engen Platzverhältnisse auf dem Berg gilt die Regel, lediglich Material für zwei Tage anzufordern. Die Baufirmen bestellen es nach Engelberg, das Logistik-Team transportiert es auf den Berg, wo die Baufirmen wieder übernehmen. Das tönt einfach, ist aber hochkomplex.

«Wir müssen alles Material fünfmal in die Hand nehmen», sagt Scholz. Von der Talstation (997m) in Engelberg fahren es Lastwagen zur Gerschnialp (1256m). Dort wird es auf die alte Seilbahn umgeladen und erst nach Trübsee (1792m), dann nach Stand (2428m) und schliess-

«Hier oben kannst du nicht mit der Geissel knallen, es braucht viel Fingerspitzengefühl.»

lich auf den Titlis (3020m) transportiert. Hier wird es unterhalb der Bergstation deponiert und später zur jeweiligen Baustelle gebracht. Scholz schätzt, dass etwa 120000 Tonnen Material hinauf, aber auch hinunter transportiert werden müssen, wegen des Rückbaus der Bergstation.

95 Prozent des Materials bringe die Seilbahn. Hin und wieder müsse jedoch der Helikopter einspringen. «Heute bringt er Glas für den Aussichtsturm. Es wäre zu riskant, dieses per Seilbahn zu liefern.»

«Abends bist du völlig kaputt»

Mit der Logistik, den Wetterkapriolen

und der Höhe kämpft auch Polier Patrick Borer. Wir treffen ihn oben beim Aussichtsturm. Borer und sein siebenköpfiges Team bauen seit diesem Frühling unter dem Turm eine grosse Halle für Pistenfahrzeuge und technische Anlagen. Der Polier ist an Industriegebauten gewohnt, eine Gebirgsbaustelle ist für ihn neu. «Als sie mich fragten, wollte ich zuerst nicht hoch. Aber meine Leute waren von der Idee begeistert, da konnte ich nicht kneifen».

Speziell sei zum einen die Höhe, die dünne Luft vertrage nicht jeder. Man brauche eine gute Kondition, und die Arbeitsleistung sei schon etwas niedriger. «Hier kannst du nicht mit der Geissel knallen, es braucht viel Fingerspitzengefühl im Umgang mit den Leuten. Man muss es schätzen, wenn jemand bereit ist, hier oben zu arbeiten!» Er selbst habe sich inzwischen an die Höhe gewöhnt, sagt Polier Borer. «Aber abends, wenn ich nach Hause komme, bin ich völlig kaputt.»

Zwei Wochen vorausdenken

Auch die Arbeitsorganisation bereitet ihm oft Kopfschmerzen. Immer wieder gebe es Überraschungen. «Du musst zwei Wochen vorausdenken und die Bestellungen jeweils eine Woche im Voraus machen, damit das Material rechtzeitig kommt», sagt er. Wegen der engen Platzverhältnisse müsse man gut überlegen, was man wirklich braucht.

Den Beton liefert ein Fahrmischer aus dem Betonwerk, das etwas unterhalb der Bergstation steht. Er braucht für jede Fahrt zu Borer's Kran dreiviertel Stunden



Gesamtprojektleiter Norbert Scholz: Was wir hier machen, ist Champions League.



Das Pistenfahrzeug hilft: Die Bagger fuhren über die steilste Skipiste auf den Berg.
Foto: Marti Gruppe

und kreuzt dabei den Weg, auf dem viele Touristinnen und Touristen zum Gletscher stapfen. Der Schwenkbereich des Krans ist wegen des Turms beschränkt.

«Dann hat es gewaltig geknallt, und ich bin ins Büro gerannt.»

«Auch da musst du improvisieren, eine Pritsche bauen oder ein Rohr legen, damit der Beton an die richtige Stelle gelangt.»

Gefährliche Gewitter

Auch das Wetter bringt die Pläne immer wieder durcheinander. «Du kannst das hier nicht mit dem Bauen unten vergleichen», sagt Polier Borer. «Dort hast du ein Programm, das du durchziehen kannst. Hier nicht.» Auf der Heimfahrt überlege er sich jeweils den nächsten Tag. Doch wenn er wieder oben sei, sei oft alles anders. Anfangs habe ihm das viel Kopfschmerzen bereitet, «aber du darfst dich deswegen nicht verrückt machen lassen.» Natürlich hätten sie zeitliche Vorgaben «und wir geben das Beste. Aber wenn es sich nicht erreichen lässt, ja dann... Aktuell sind wir mit den Arbeiten jedoch auf Kurs.»

Um das Wetter zu beobachten, verfügen die Bauarbeiter über eine spezielle App.

Darauf sehen sie, wann ein Gewitter kommt, wo Blitze einschlagen und wie hoch die elektrischen Spannungen sind. «Überschreiten die Spannungen einen bestimmten Wert, ist es höchste Zeit, dass alle drinnen sind. Hier gibt es viel Eisen, das ist brandgefährlich.»

Als mal ein Gewitter kam, habe er gedacht, er könne draussen schon noch ein paar Dinge erledigen. «Aber dann hat es gewaltig geknallt, und ich bin schleunigst ins Büro gerannt.» Der Blitz hat beim Kran alle Sicherungen herausgeschlagen, auch eine Webcam ging kaputt.

Schönes Wetter kompensiert vieles

Schwere Stürme hätten sie dieses Jahr noch keine gehabt. Doch wenn Winde von 100 Stundenkilometern oder mehr drohten, müssten sie den Kran abmontieren. «Du musst dann den Kranmonteur einen Tag im Voraus alarmieren, du kannst ihn nicht erst eine Stunde vorher anrufen.» Bisher sei das einmal vorgekommen, der Sturm blieb dann aber aus.

Trotz vieler Probleme und Herausforderungen: Es sei schon schön, hier oben zu arbeiten. So eine Gelegenheit habe man nur einmal im Leben. Wenn das Wetter so prächtig sei wie heute, kompensierte das vieles. «Aber unten zu arbeiten ist auch schön», fügt er lachend an.

Text Pepo Hofstetter, Fotos Manu Friederich

Aus altem Beton Neues bauen

Die Pensionskasse des Kantons Genf versucht, bei einer grossen Überbauung möglichst viel Abbruchbeton wiederzuverwenden. Das Material gewinnt sie aus dem Gebäude, das früher auf dem Bauplatz stand. Die Resultate sind erfolgsversprechend, aber nicht einfach wiederholbar.

Genferinnen und Genfer erinnern sich noch gut an die grosse Fiat-Garage an der Rue de Lyon 106, einer der Hauptverkehrsadern der Stadt. Fiat hatte das Gebäude mit seiner grossen Verkaufs- und Ausstellungshalle sowie Reparaturwerkstätten 1929 erstellt und bis Mitte der Nullerjahre betrieben. Nun macht sie einer Neuüberbauung Platz mit 156 Wohnungen und 11 000 Quadratmetern Gewerbefläche. Die Arbeiten begannen 2023 und sind zur Hälfte abgeschlossen. Der Rohbau der beiden Wohnhäuser steht, jetzt beginnt der Bau des Gewerbehauuses. 2026 soll die Überbauung fertig sein.

10 000 Tonnen rezykliertes Granulat

Bauherrin ist die Genfer Caisse de Prévoyance (CPEG), die Pensionskasse des Kantons Genf. Ihr Ziel war es, beim Bau möglichst nachhaltig vorzugehen und insbesondere möglichst viel Baustoffe, die beim Abbruch des alten Gebäudes anfallen, wiederzuverwenden. Die bestehende Bausubstanz wurde abgerissen, das Material sortiert und die Betonteile zerkleinert und in der Betonmischanlage auf der Baustelle wieder zusammengesetzt und mit neuem Beton vermischt.

«Wenn man so eine Operation machen will, muss man weit vorausdenken», sagt Anne Moeglin. Sie betreut die grossen Bauvorhaben der Pensionskasse. «Wir entschieden uns schliesslich, den Bau in zwei Phasen aufzuteilen. So gewannen wir genug Platz vor Ort, um den aus dem Rückbau der Garage gewonnenen Beton zu zerkleinern und zu lagern.» Insgesamt hätten sie 10 000 Tonnen rezykliertes Granulat wiederverwenden können. «Das war mehr, als wir erwartet hatten», sagt die Architektin. «Aber wir hätten noch besser abschneiden können, wenn wir nicht wegen Lärmvorschriften eingeschränkt gewesen wären.»

Bis zu 100 Prozent Recyclinganteil

In technischer Hinsicht bestand die grösste Herausforderung darin, die je nach Bauteil optimale Rezeptur für die erforderliche Festigkeit des Betons zu er-

halten. Seine Qualität sollte für die jeweiligen Bauteile nicht zu gut sein (was er oft ist), aber auch nicht dazu führen, gewisse Bauelemente dicker oder die Bewehrung dichter zu gestalten.

In den Bodenplatten und den Wänden der Untergeschosse beträgt der Anteil an rezyklierten Gesteinskörnungen nun 40, in den oberen Stockwerken 50 bis 60 und bei einigen nicht tragenden Teilen sogar 100 Prozent. Zum Vergleich: Bauunternehmen mischen üblicherweise 20 Prozent Recyclingbeton in ihre Rezeptur ein. Beim Genfer Bauprojekt arbeitet das Unternehmen Construction Perret SA zudem mit dem Zement Susteno 4, der wegen des verminderten Klinkeranteils weniger Kohlendioxid ausstößt und so den CO₂-Fussabdruck des Bauwerks zusätzlich verringert.

«Eine besondere Baustelle»

Die Pensionskasse des Kantons Genf bemüht sich auch mit weiteren Massnahmen, aus dem Projekt ein Modell für nachhaltiges Bauen zu machen. Verschiedene Bestandteile der ehemaligen Fiat-Garage wie Türen, Parkett- und Doppelböden oder eine ausziehbare Treppe erhielt die Genfer Vereinigung Matériuum, die auf die Wiederverwendung von gebrauchten Materialien spezialisiert ist. Und die Eingänge der neuen Gebäude sind mit zerkleinertem

Die Pluspunkte

eb. Das Bauprojekt der Genfer Pensionskasse kann punkto Nachhaltigkeit einige Erfolge vorweisen:

- Rund 10 000 Tonnen Betonzuschlagsstoffe aus der alten Garage wurden vor Ort rezykliert.
- So konnten 800 LKW-Transporte à 25 Tonnen eingespart werden.
- Bessere CO₂-Bilanz dank der Verwendung von Beton mit geringerer (aber ausreichender) Festigkeit als üblich.
- Verkleidung der Gebäudeeingänge mit gebrochenem Marmor aus einem alten Fabrikurm.
- Wiederverwendung eines Stahlgerüsts für das Dach eines Fahrradraums.

Marmor eingekleidet, der von der Fassade eines ehemaligen Turms der Firma Firmenich stammt.

Die Erfahrungen mit dem Bau an der Rue de Lyon 106 seien sehr positiv, sagt Architektin Anne Moeglin. Man könne eine solche Operation aber nicht einfach wiederholen. «Es handelt sich um eine besondere Baustelle, wegen ihres Umfangs und wegen der Möglichkeit, den rezyklierten Beton vor Ort zu verarbeiten», sagt sie. Die Caisse de Prévoyance werde auch in Zukunft den Einsatz von rezyklierten Baustoffen fördern, dies aber von Fall zu Fall entscheiden.

Eric Budry/ph



Modellbaustelle für nachhaltiges Bauen: Der Recyclinganteil im Beton beträgt bis zu 100 Prozent. Foto: Philippe Jaggi.

«Ein Türöffner für berufliches Weiterkommen»

Seit diesem Jahr können Bauvorarbeiter einen eidgenössisch anerkannten Fachausweis erwerben. Letztes Jahr wurde die Prüfung für Baupoliere neu geregelt. Was ist neu, welches sind die Erfahrungen und warum ist die Durchfallquote relativ hoch? Ein Gespräch mit Curdin Pinggera, Präsident der eidgenössischen Prüfungskommission.

Curdin Pinggera, warum gibt es neu eine Prüfung für Bauvorarbeiter mit eidgenössischem Fachausweis?

Wir stellten fest, dass viele junge Leute auf dem Bau zwar eine Führungsfunktion einnehmen, den Schritt zum Polier mit eidgenössischem Fachausweis aber nicht machen wollen. Diese Lücke wollten wir mit einem niederschwelligeren Angebot schliessen. Auch schafften immer wieder Leute die Polierprüfung nur haarscharf oder verfehlten sie knapp. Ziel war es, fachlich schwächeren Arbeitern oder solchen aus kleineren Firmen die Chance zu geben, ebenfalls einen eidgenössischen Fachausweis zu erwerben.

Was sind die Voraussetzungen für eine Teilnahme an den Prüfungen?

Für die Vorarbeiterprüfung braucht man eine Maurerlehre (EFZ) oder einen Abschluss in einem bauverwandten Beruf sowie zwei Jahre Berufserfahrung. Zur

«Es ist nicht einfach alter Wein in neuen Schläuchen, was wir bieten.»

Polierprüfung kann sich melden, wer neben dem EFZ Maurer fünf Jahre Berufserfahrung vorweisen kann, wovon zwei in einer Führungsfunktion. Macht jemand die Vorarbeiterprüfung, kann er zwei Jahre später zur Polierprüfung antreten. Er braucht also insgesamt nur vier Jahre Berufserfahrung. Für junge Arbeitende ist es so attraktiver, zuerst die Vorarbeiterprüfung zu machen.

Warum soll jemand, der bereits als Vorarbeiter oder Polier arbeitet, zur Prüfung antreten? Arbeitsrechtlich gibt es keinen Unterschied.

Nein. Aber er oder sie erhält mit dem eidgenössischen Fachausweis einen europäisch anerkannten Titel und einen

Türöffner für weitere Ausbildungen wie Bauführer oder Baumeister oder auch einen Tertiärabschluss für ein anderes Arbeitsfeld. Und wichtig: Muss jemand aus irgendeinem Grund, beispielsweise wegen eines Freizeitunfalls, umgeschult werden, hat er eine viel bessere Ausgangsbasis. Schliesslich hilft es auch bei der Jobsuche. Wenn ich als Arbeitgeber jemanden mit einem eidgenössischen Fachausweis anstelle, dann weiss ich, was ich von dieser Person erwarten kann.

Was wird konkret geprüft?

Wir halten uns strikt an die Handlungskompetenzen, wie sie unter bauberufe.ch aufgelistet sind. Es geht darum, einen möglichst reellen Baustellenalltag zu prüfen: Technisches, Konstruktives, Vorschriften und Gesetze, Rapportweisen, Abstecken etc.

Bei den Polieren kommt im praktischen Teil zusätzlich die Handhabe der elektronischen Vermessungsgeräte und im mündlichen Teil das Testen der Führungs- und Sozialkompetenzen hinzu, unter anderem mit einem Rollenspiel. Das gab es früher nicht, es war ein wichtiger Aspekt der Revision. Früher ging es im mündlichen Teil nur um Technisches. Generell konnten wir auch bei den Prüfungsformen qualitativ stark zulegen. Es ist nicht einfach alter Wein in neuen Schläuchen, was wir bieten.

Wie viele Leute absolvieren die Prüfungen?

In der Deutschschweiz waren es rund 190 Vorarbeiter und 180 Poliere. Vor etwa zehn Jahren waren es 80 bis 90 Poliere, dann stieg die Zahl zwischendurch auf 212. Vermutlich geht sie in Zukunft weiter leicht zurück, weil wir neu einen anerkannten Abschluss als Vorarbeiter anbieten.

Und die Durchfallquoten?

Bei den Polieren lag sie letztes Jahr in der Deutschschweiz bei 15 und dieses Jahr

bei 30 Prozent. Bei den Vorarbeitern waren es rund 24 Prozent.

Ein hoher Anteil!

Ein Grund ist: Wir prüfen stärker als früher Handlungskompetenzen, da sind keine ungenügenden Noten zulässig. Früher durfte man eine Unternote machen, das geht jetzt nicht mehr. Zahlreiche Prüflinge bestehen in einem Prüfungsteil nicht und müssen nochmals antreten, dann klappt es meistens.

Was ich auch feststelle: Die jungen Lernenden sind im Vergleich zu früher in der Schule, aber auch im Arbeitsalltag stark abgelenkt durch Smartphones und Computer. Ich bin seit 19 Jahren bei diesen Prüfungen dabei. Wenn ich vor sechs, sieben Jahren eine Schule besuchte, sassen alle mit einem Block, einem Kugelschreiber und einem Taschenrechner an ihrem Pult und hörten zu. Heute verschwinden alle hinter ihren Bildschirmen – die Ablenkung und die Versuchung dazu sind riesig.

Interview: Pepo Hofstetter



Curdin Pinggera ist Präsident der Prüfungskommission und Geschäftsleiter der Firma Schenk AG. Foto Unia

«Jede Baustelle ist eine besondere!»

Polier Marco Schibig hat schon bei vielen speziellen Bauprojekten mitgearbeitet. Aber bei einem Vorhaben wäre er gerne noch dabei.

Marco Schibig's derzeitige Baustelle liegt am südlichen Stadtrand von Zürich, unweit der Sihl und neben einem Autobahnviadukt. Zusammen mit seinem fünfköpfigen Team baut der Polier der Firma Marti AG Bauunternehmung hier eine Trafostation für das Elektrizitätswerk der Stadt Zürich. «Es ist ein eher kleines Projekt», sagt Schibig. Aber wie alle Bauprojekte habe auch dieses seine speziellen Herausforderungen. «Wegen der extremen Platzverhältnisse ist es hier vor allem die Logistik», erklärt er. «Eine Fahrbaahn der Strasse mussten wir für den Installationsplatz sperren. Der Sihl entlang haben wir viele Joggende und Veloverkehr, und gleich neben dem Bauplatz gibt es einen schwierigen Bahnübergang. Das macht die Versorgung

«Auf dem Bau gefällt es mir, hier bin ich daheim.»

schon knifflig.» Marco Schibig stört dies nicht – im Gegenteil. Immer wieder neue Herausforderungen machten die Arbeit auf dem Bau so spannend.

Schibig hat sich erst spät für das Baugewerbe entschieden. Ursprünglich war er Sportartikelverkäufer. Mit 25 habe er gemerkt, dass er lieber körperlich arbeiten

würde. Er informierte sich über verschiedene Berufe und entschied sich für eine Maurerlehre. «So landete ich auf dem Bau. Mit der Zeit wuchs der Ehrgeiz und ich bildete mich zum Vorarbeiter und dann zum Polier weiter.» Bereut hat er es nie: «Hier gefällt es mir, hier bin ich daheim.»

Das Interessante an der Arbeit sei es, als Team gemeinsam etwas zu bauen, was die Bevölkerung braucht. Und jedes Projekt sei wieder anders. «Du arbeitest immer wieder mit neuen Menschen zusammen und hast nie ausgelernt.» Mit der Zeit könne man bei einem Projekt hin und wieder auch eigene Erfahrungen einbringen und den Planern raten, etwas anders zu machen. «Denn auf dem Papier und draussen auf dem Bau – das sind zwei verschiedene Welten.»

Viele Grossbaustellen

Erfahrungen hat Schibig in den zwanzig Jahren auf dem Bau schon viele gesammelt, auch bei sehr grossen Vorhaben. So war er etwa beim Bau des Circle beim Flughafen Zürich dabei. Die Arbeit dort sei extrem spannend gewesen. «Die Circle-Aussenstelle des Unispitals liegt über dem Bahntunnel», erzählt er. «Dort mussten wir riesige, bis zu dreissig Meter lange Überbrückungsriegel betonieren, die wegen der Vibration nicht auf dem Bahntunnel liegen durften. Zwischen den Riegeln und dem Tunnel liessen wir einen fünfzehn Zentimeter breiten Hohlraum frei; die rund sieben Meter breiten Zwischenräume zwischen den Riegeln füllten wir mit Tausenden von

Kubik Schwerbeton.» Dies um zu verhindern, dass das Grundwasser, in dem der Flughafen steht, bei einem Ausfall der Pumpen den Bahntunnel nach oben drückt. Schibig war von dieser Arbeit so begeistert, dass er sich sagte: Du musst in den Ingenieur-Tiefbau.

Bis Ende 2024 arbeitete Marco Schibig als Marti-Chefpolier beim Bau des neuen Physik- und Laborgebäudes HPQ der ETH Zürich. Dort war er für den industriellen Hochbauteil, den Aushub sowie (teils) für die Auskleidung der riesigen Baugrube verantwortlich. Bis zu 28 Meter tief hätten sie sich in den Grund geegraben, 130 000 Kubik Material ausgehoben und die Grube mit einer 1,25 Meter dicken Schlitzwand ausgekleidet. «Wir bauten sie in 68 Etappen, der Bewehrungskorb wog 32 Tonnen», schwärmt er noch heute.

Ob es ein Bauprojekt gebe, auf das er besonders stolz ist? Schibig zögert einen Moment und sagt: «Schwierig zu sagen, eigentlich auf alle. Für mich ist jede Baustelle eine besondere.» Bei einem Vorhaben würde er aber gerne einmal mitmachen: dem Bau einer Staumauer. «Das wäre im Gebirge, mit gewaltigen Dimensionen und unter extremen Bedingungen.» Gut möglich, dass sich der Traum einmal realisiert.

Wünsche an die Branche

Für die Baubranche wünscht sich der Polier einen fairen und korrekten Gesamtarbeitsvertrag für alle. Die Bauleute investierten viel Zeit in den Beruf und die Arbeit sei streng, dass müsse entsprechend honoriert werden. Ein grosses Anliegen ist ihm auch die Arbeitssicherheit. «Die Vorschriften werden immer anspruchsvoller, dafür gibt es gute Gründe. Diese müssen auch umgesetzt werden, was für den Polier mit einem immer grösseren Aufwand verbunden ist.»

Nicht nur im Beruf, auch in der Freizeit ist Marco Schibig gerne draussen. Eine Passion ist, neben Joggen und Fitness, das Stand-Up-Paddeln. Auch die Familie sei für ihn ein wichtiger Ausgleich. «Und manchmal bin ich einfach mal gerne für mich, um abzuschalten und durchzutreten.»

Pepo Hofstetter



Marco Schibig (46): «Auf dem Papier und draussen auf dem Bau – das sind zwei verschiedene Welten.» Foto: Marti AG Bauunternehmung Zürich