

Der Polier

Herausgegeben von der Gewerkschaft Unia

**Das Fachmagazin
für Baupolier
und Vorarbeiter.**

März 2026

Grossprojekt Volta Nord in Basel

Seiten 6 – 9

LMV und Poliervvertrag – Verbesserungen erreicht

Projektallianzen – Ein neues Modell im Test

Elektro-Baumaschinen – Erfolgreiche Pilotprojekte

Inhaltsverzeichnis

LMV-Verhandlungen

Bewegung bringt Erfolge

Seite 3

Neuer LMV und Baukadervertrag

Zahlreiche Verbesserungen

Seite 5

Reportage

Grossbaustelle Volta Nord

Seite 6

Projektallianzen

Ein neues Modell im Test

Seite 10

E-Baumaschinen

Erfolgreiche Pilotprojekte

Seite 11

Porträt Ruben Vidal

Leidenschaft Spezialtiefbau

Seite 12

Impressum

Redaktion: Pepo Hofstetter (ph),

Chris Kelley (ck), Eric Budry,

Simon Constantin

Titelbild: Manu Friederich

Gestaltung und Druck: Printoset Zürich,

www.printoset.ch

Herausgeberin: Unia Zentralsekretariat,

Sektor Bau, Weltpoststrasse 20,

3000 Bern 16

Redaktionsschluss: 28. Februar 2026

Auflage: 5300 Exemplare

Editorial

Verbesserungen fallen nicht vom Himmel



Wer täglich auf der Baustelle arbeitet, weiss: Nichts entsteht von allein. Jeder Fortschritt braucht Einsatz, Ausdauer – und manchmal auch Druck. Genau das war bei den letztjährigen Verhandlungen zum neuen LMV entscheidend.

Lange schien die Situation festgefahren. Statt über anständige Arbeitsbedingungen zu sprechen, standen Forderungen nach radikalen Verschlechterungen im Raum. Dies, obwohl sich mit jedem Tag der Fachkräftemangel zusätzlich verschärft: Immer mehr gute Berufsleute kehren der Branche den Rücken.

Also haben Bauarbeiter und Poliere auf den Baustellen Druck gemacht. Sie haben diskutiert, sich gewerkschaftlich organisiert und an Kundgebungen teilgenommen. Erst als auf den Baustellen Bewegung entstand, kam auch Bewegung an den Verhandlungstisch.

Der Einsatz hat sich gelohnt: Der neue LMV bringt konkrete Verbesserungen bei Arbeits- und Reisezeiten, echte Mitbestimmung bei den Überstunden und einen jährlichen Teuerungsausgleich für alle. Und mit dem Abschluss des Baukadervertrags profitieren auch die Poliere verbindlich von diesen Fortschritten.

Klar: nach Jahren der Abwanderung aus der Branche wird dies den gravierenden Fachkräftemangel nicht von heute auf morgen beseitigen. Aber es ist endlich ein erster Schritt in die richtige Richtung. Denn gute Arbeitsbedingungen sind nicht einfach ein weiterer Kostenfaktor, sie sind das Rückgrat einer starken Branche.

Die erreichten Verbesserungen waren kein Geschenk. Sie waren das Resultat des Einsatzes und Zusammenhalts der Bauarbeiter und Poliere, zusammen mit der Unia. Denn Veränderungen kommen nicht von oben. Sie entstehen dort, wo gearbeitet wird – auf der Baustelle.

Die Gewerkschaft hat auf dem Bau Tradition. Im letzten Jahr haben wir gezeigt, welche Kraft diese Tradition freisetzen kann.

Deshalb gehört der grosse Dank all den Polieren und Bauarbeitern, die sich im letzten Jahr engagiert haben. Die mit ihrem Einsatz dafür gesorgt haben, dass alle 80 000 Bauleute in diesem Land ihre Arbeit mit Würde leisten können. Hut ab vor euch!

Mit freundlichen Grüssen

Chris Kelley
Co-Leiter Sektor Bau der Unia

UNIA

Breite Bewegung der Bauleute brachte die Wende

Letztes Jahr wurde der LMV neu verhandelt. Erst nach einer landesweiten Protestbewegung gelang am Verhandlungstisch der Durchbruch. Damit bodigten die Bauleute massive Verschlechterungen ihrer Arbeitsbedingungen – und erreichten längst fällige Verbesserungen.



«Wir bauen die Schweiz!»: Über 15 000 Bauleute beteiligten sich an der Protestwelle im Herbst. Foto: Manu Friederich.

(red.) Nur drei Wochen trennten die Branche von einem vertragslosen Zustand. Hätte man sich bei den Verhandlungen um einen neuen Landesmantelvertrag (LMV) nicht geeinigt, wäre dieser Ende 2025 ersatzlos ausgelaufen. Lohn-dumping und Wildwest-Zuständen wären Tür und Tor geöffnet worden.

Doch es kam anders: Nach monatelangen Verhandlungen wurde in letzter Minute eine Einigung erzielt – und damit die grösste Neuregelung der Arbeitsbedingungen seit der Jahrtausendwende erreicht (siehe Seite 4). Verschiedene Faktoren waren dabei entscheidend.

Im Schatten der Personalkrise

Kaum ein anderer Wirtschaftszweig leidet heute so stark unter dem Fachkräftemangel wie der Bau. Jeder zweite gelernte Maurer verlässt die Branche, viele

schon wenige Jahre nach Lehrabschluss. Gleichzeitig hat sich die Zahl der neuen Lernenden langfristig halbiert. Prognosen zeigen: Bis 2040 wird ein Drittel der benötigten Bauleute fehlen.

Für die Unia war klar: Die Krise lösen wir nur mit attraktiveren Arbeitsbedingungen. Die Spitze des Baumeisterverbands setzte dagegen auf ein anderes Rezept, um den Personalnotstand zu kompensieren: längere Tage für weniger Lohn.

Breite Bewegung

«Gute Argumente allein reichen am Verhandlungstisch nicht. Entscheidend ist die Bewegung auf den Baustellen», sagt Unia-Verhandlungsleiter Nico Lutz.

2025 war die Bewegung spürbar. Tausende Bauleute engagierten sich mit der Unia. Anders als in früheren Verhand-

lungen ging es dabei nicht nur um die Verteidigung bestehender Rechte, sondern um Verbesserungen: bessere Arbeits- und Reisezeiten, Teuerungsausgleich. Eine ganze Branche kam in Bewegung.

Radikale Forderungen der Baumeisterspitze

Geht es um Lohn und Arbeitszeiten, haben Arbeitnehmer und Arbeitgeber oft unterschiedliche Interessen. Das ist normal. Doch als der Baumeisterverband ein 50-seitiges Abbau-Paket vorlegte, waren selbst langjährige Beobachter schockiert: Samstag als normaler Arbeitstag, Arbeit auf Abruf, Hunderte zusätzliche Überstunden ohne Zuschläge sowie Ältere und Kranke schneller entlassen. Später forderte die Baumeisterspitze sogar Lohnkürzungen von bis zu 25 Prozent – für Lehrling-Gänger!

Starkes Engagement der Poliere

Sich für die eigenen Rechte einzusetzen, ist nicht immer einfach. Es braucht Mut und Zusammenhalt. Auf vielen Baustellen waren es letztes Jahr die Poliere, die vorangingen, Orientierung gaben und ihre Teams mobilisierten. Hunderte von Polieren engagierten sich zusammen mit ihren Equipen und trugen damit massgeblich zu einer starken gewerkschaftlichen Bewegung bei.

Verbesserungen statt Abbau

Nach zehn Verhandlungsrunden, einer grossen Demonstration im Mai und einer breiten Protestwelle auf den Baustellen im Herbst kam am 12. Dezember endlich der Durchbruch.

Das Resultat: Sämtliche radikalen Verschlechterungen sind vom Tisch. Stattdessen gibt es verschiedene Verbesserungen bei den Arbeits- und Reisezeiten sowie automatische Lohnanpassungen bei Teuerung. Ende Januar setzten die Gewerkschaften dieselben Verbesserungen auch im Baukadervertrag durch.

«Letztes Jahr hat die Schweiz gesehen: Ohne Bauarbeiter läuft nichts,» bilanziert Chris Kelley, Co-Leiter Bau der Unia. «Die Bauleute haben damit Geschichte geschrieben und gezeigt: Zusammenstehen lohnt sich.»

Auch Poliere profitieren

red. Nach dem LMV-Abschluss wurde Anfang 2026 auch der Baukadervertrag neu verhandelt. Der Unia war klar: Als Schlüsselpersonen auf der Baustelle müssen Poliere mindestens die gleichen Verbesserungen erhalten wie ihre Equipen. Die Verhandlungen verliefen aber alles andere als einfach:

- Der Baumeisterverband blockierte zunächst die verbindliche Übernahme verschiedener Verbesserungen.
- Poliere hätten weder eine Garantie auf die volle Baustellenzulage gehabt, noch auf Verbesserungen bei der Reisezeit, und auch keinen Teuerungsausgleich.
- Stattdessen forderte der SBV, jedes Jahr neu zu verhandeln, ob und welche LMV-Verbesserungen auch für die Poliere gelten.

Nach harten Verhandlungen gelang schliesslich auch hier der Durchbruch. Die Gewerkschaften konnten auch für die Poliere alle im LMV erreichten Verbesserungen verbindlich sichern.

Die grösste Reform seit der Jahrhundertwende

Nach Jahren des Stillstands bringt der neue Landesmantelvertrag (LMV) zahlreiche Verbesserungen in zentralen Bereichen wie Arbeits- oder Reisezeit. Überlange Arbeitstage werden deutlich eingeschränkt. Gleichzeitig konnten die radikalen Angriffe der Arbeitgeber vollständig abgewehrt werden. Ein Überblick über die Neuerungen.

Die folgenden Änderungen betreffen alle Arbeitnehmenden, die dem Landesmantelvertrag (LMV) unterstellt sind sowie die Poliere unter dem GAV für die Baukader. Wir haben erreicht, dass alle Verbesserungen des LMV auch im Baukadervertrag übernommen wurden.

Kaufkraft und Löhne

Der neue LMV sieht eine automatische Kaufkraftsicherung vor. Der Mechanismus basiert auf drei Säulen:

Erstens erhalten alle neu eine Baustellenzulage von 9 CHF pro Arbeitstag, sofern sie mindestens 5,5 Stunden gearbeitet haben. Die neue Zulage dient insbesondere als Entschädigung für eine Pausenverpflegung. Die Zulage tritt schrittweise in Kraft: Fr. 4.– pro Tag im Jahr 2026, Fr. 6.50 im Jahr 2027 und ab 2028 dauerhaft Fr. 9.–.

Zweitens werden die Mindestlöhne jährlich automatisch auf Basis des Landesindex der Konsumentenpreise per Ende September für das kommende Jahr angepasst. Per Anfang 2026 bedeutet dies eine Erhöhung um 0,2 Prozent für die Mindestlöhne aller Lohnklassen.

Drittens werden ab 2027 auch die Effektivlöhne jährlich angepasst – um einen festen Frankenbetrag, der sich an der Inflation orientiert und für alle gleich ist. Konkret: Je nach Teuerungsentwicklung im Jahr 2026 haben alle Poliere und Bauarbeiter im Januar 2027 Anspruch auf eine entsprechende Lohnanpassung.

Die Tatsache, dass der LMV einen Teuerungsausgleich enthält, ist historisch. In den letzten 15 Jahren gewährte der Baumeisterverband generelle Lohnerhöhungen fast ausschliesslich nach landesweiten Protesten im Rahmen von LMV-Neuverhandlungen. Nun sind die Lohnanpassungen für die gesamte Vertragsdauer von sechs Jahren geregelt.

Arbeitszeit

Neu läuft der Arbeitszeitkalender wieder vom 1. Januar bis zum 31. Dezember. Für 2026 müssen die Baufirmen einen Kalender mit 2112 Stunden erstellen, wobei die Stunden der bereits eingereichten Kalender, die bis Ende April 2026 laufen, zu berücksichtigen sind.

Die Abweichungen zwischen der tatsächlich geleisteten Arbeitszeit und dem

Arbeitszeitkalender werden als Überstunden beziehungsweise Minusstunden verbucht. Die beiden bisherigen Überstundenmodelle (A: 0 bis +100 oder B: –20 bis +80) werden durch ein einheitliches System mit einer Spanne von 20 Minusstunden bis 120 Überstunden ersetzt.

Langzeitferienkonto

Die bisherige Regel, wonach bis zum 30. April verbleibende Überstunden vom Vorjahr ausbezahlt werden müssen, entfällt.

Neu kann jeder Arbeitnehmer am 31. Dezember entscheiden, was er mit der Hälfte seiner verbleibenden Überstunden machen will. Der Arbeitgeber bestimmt über die andere Hälfte. Folgende Optionen sind möglich:

- Auszahlung mit einem Zuschlag von 25 Prozent
- Transfer auf das Überstundenkonto vom Folgejahr (zur späteren, vom Arbeitgeber angeordneten Kompensation oder zur Vermeidung eines Ferienbezugs zu Jahresbeginn)
- Gutschrift auf ein neu geschaffenes Langzeitferienkonto (sofern zwischen Arbeitnehmer und Arbeitgeber vereinbart).

Dieses Langzeitferienkonto bietet dem Arbeitnehmer neu die Möglichkeit, freie Tage für einen längeren Urlaub für persönliche Projekte anzusparen (Vaterschaft, Weiterbildung, Reisen usw.). Das Konto wird durch Überstunden per Jahresende oder durch Überstunden während des Jahres gespeist, letztere wenn auf dem regulären Überstundenkonto das zulässige Maximum von 120 Stunden erreicht ist. Der Arbeitnehmer kann bis zu 700 Stunden auf dem Langzeitferienkonto ansammeln. Übersteigt der Kontostand 200 Stunden, ist der Arbeitgeber verpflichtet, diese Stunden zu versichern. Dadurch wird im Konkursfall ein Totalverlust verhindert.

Wichtig: Die Stunden auf dem Langzeitferienkonto dürfen vom Arbeitgeber nicht zum Ausgleich von Schlechtwetter oder anderen Arbeitsausfällen verwendet werden.



Die Kaufkraft sichern: Mindest- und Effektivlöhne werden neu jährlich angepasst.
Foto: Unia



Mit besseren Arbeitsbedingungen gegen den Personalmangel: Neu erhalten alle eine Baustellenzulage von 9 CHF pro Arbeitstag. Sie wird schrittweise eingeführt. Foto: Willy Jost

Wer in einer Woche mehr als insgesamt 50 Stunden arbeitet und reist, erhält die darüberhinausgehenden Stunden im Folgemonat neu mit einem Zuschlag von 25 Prozent ausbezahlt. Für die zuschlagsrelevante Berechnung der Reisezeit zählt die gesamte effektive Reisezeit, also ab der ersten Minute. Das ist eine erhebliche Verbesserung, denn bisher war nur die effektive Arbeitszeit auf der Baustelle zuschlagspflichtig. Dadurch war es bisher möglich, 48 Stunden zu arbeiten und zusätzlich 10 oder mehr Stunden pro Woche zu reisen, ohne Anspruch auf Zuschlag.

Reisezeit

Das System der Reisezeit wird grundlegend überarbeitet, sodass die Reisezeit ab der ersten Minute gerechnet wird. Dies umfasst eine Reihe von Änderungen.

Bis 2028 wird tägliche Gesamtreisezeit wie bisher ab 30 Minuten zum Grundlohn entschädigt, 2029 ab 25 Minuten und ab 2030 bereits ab 20 Minuten. Ab 2027 aber gilt sämtliche Reisezeit, die 60 Minuten pro Tag überschreitet, als Arbeitszeit bzw. als Überstunde und wird nicht mehr einfach nur zum Grundlohn vergütet. Die Berechnung der Reisezeit erfolgt neu anhand von Google Maps zum jeweiligen Zeitpunkt der An- und Abreise.

Zusammengefasst: Der alte Vertrag sah 30 unbezahlte Minuten Reisezeit pro Tag vor und es konnte fast ohne jegliche Begrenzung nach oben herumgereist werden. Im neuen Vertrag wird die Reisezeit

ab der ersten Minute erfasst, in Zukunft schneller zum Grundlohn vergütet und ab 60 Minuten pro Tag als Arbeitszeit bzw. Überstunde angerechnet. Zudem wird sie zuschlagspflichtig, wenn Arbeits- und Reisezeit zusammen 50 Stunden pro Woche überschreiten.

Damit wird eine langjährige gewerkschaftliche Forderung umgesetzt: die Begrenzung und bessere Entschädigung überlanger Arbeitstage statt Dienstreisen.

Konstante Arbeitszeitplanung

Ab 2027 können Unternehmen alternativ zum klassischen Arbeitszeitkalender eine konstante Arbeitszeitplanung einführen. Die tägliche Arbeitszeit beträgt dann ganzjährig 8,1 Stunden – ohne saisonale Unterschiede zwischen Sommer und Winter. Es können in diesem Fall maximal fünf Kompensationstage eingeplant werden; dann beträgt die tägliche Arbeitszeit 8,25 Stunden. In diesem konstanten Modell sind zudem 50 Minus- bis 120 Überstunden möglich und die Reisezeit gilt hier ab der 90. Minute pro Tag als Arbeitszeit bzw. Überstunde.

Weitere Änderungen

Lohnfortzahlung im Krankheitsfall: Die Krankentaggeldversicherung (KTGV) deckt neu 80 Prozent des letzten Lohns ab statt wie bisher 90 Prozent. Da das Krankentaggeld aber nicht sozialversicherungspflichtig ist, fällt die effektive Einbusse geringer aus.

Während der Aufschubzeit – also so lange der Arbeitgeber den Lohn weiterzahlt,

bis die Versicherung eintritt – bleibt die Lohnfortzahlung bei 90 Prozent.

Für Poliere gilt eine Sonderregelung: Je nach Dienstjahren werden in den ersten Monaten weiterhin 100 Prozent des Lohns bezahlt (vgl. Art. 14.1 Baukadervertrag).

Kurzfristige Abwesenheiten: Bei Heirat hat der Arbeitnehmer neu Anspruch auf 2 Tage Urlaub (bisher 1 Tag), beim Tod eines Grosselternteils neu auf 3 Tage.

Für den Untertagbau wurde ein umfangreiches Paket vereinbart. Im Tunnelbereich werden alle Zulagen (Untertagearbeiten, Nacharbeit, Schichtarbeit, Heimfahrtsentschädigung) um 1 bis 2 Franken pro Arbeitsstunde erhöht.

Sechs Jahre Vertragsdauer

Die aufgeführten Punkte stellen die bedeutendsten Fortschritte seit der Einführung der Frühpensionierung mit 60 (FAR) im Jahr 2003 dar. Deshalb wurde eine längere Vertragsdauer als üblich vereinbart sowie eine schrittweise Einführung der Verbesserungen.

Dieses Verhandlungsergebnis war nur dank der massiven Mobilisierung von Polieren und Bauarbeitern in der ganzen Schweiz im Herbst 2025 möglich. Wäre es nach dem Willen der Baumeisterspitze gegangen, wären die Arbeitsbedingungen nicht verbessert, sondern massiv verschlechtert worden.

Constantin Simon

Von der Industriebrache zum lebendigen Wohnquartier

Im Nordwesten der Stadt Basel, unweit der Grenze zu Frankreich, entsteht mit Volta Nord ein neues Stadtquartier mit vielen Wohnungen und Gewerbeflächen. Enge Platzverhältnisse und die Aufsplittung in zahlreiche Baufelder verlangen Bauleitung und Polieren einiges ab.

Man kann sie nicht übersehen: Wer mit dem Zug von Basel nach Frankreich fährt, sieht kurz nach dem kleinen Bahnhof St.Johann rechts eine eindrückliche Baustelle. Hier bauen der Kanton Basel-Stadt, die SBB und verschiedene Genossenschaften ein neues Wohn- und Gewerbequartier: Volta Nord.

Das umfangreiche Areal unweit der Grenze war früher ein Industrie- und Gewerbeareal. Im Mittelalter soll dort gar ein Galgen gestanden haben. Im 20. Jahrhundert betrieb die SBB einen Güterbahnhof, in den letzten Jahren diente es verschiedenen Zwischennutzungen. Nun entstehen hier in den nächsten Jah-

ren Wohnungen für bis zu 2000 Menschen (davon drei Viertel preisgünstige) sowie Gewerbe- und Büroflächen für 2000 bis 2500 Arbeitsplätze. Volta Nord ist gleichzeitig ein ökologisches Pionierprojekt: Es ist das erste Areal, das der Kanton Basel-Stadt nach dem Schwammstadt-Prinzip baut. Statt das Regenwasser in die Kanalisation zu leiten, lässt man es versickern. Davon profitieren nicht nur die vielen Grünanlagen, es soll auch sommerliche Hitzeinseln verhindern.

Fünf Baufelder

Das Entwicklungsgebiet ist in fünf Baufelder aufgegliedert. Eifrig gebaut wird bei unserem Besuch Ende Januar vor al-

lem auf Baufeld 2. Es ist das grösste und gehört der SBB. Das Baufeld ist wiederum in vier Teilfelder unterteilt, was, wie wir sehen werden, den Polieren und Bauleitern viel Koordination abverlangt. Je nach Baufeld sind die Arbeiten unterschiedlich weit gediehen. Auf den Baufeldern 2.1 und 2.3 entstehen zwei achtgeschossige Gebäude mit jeweils rund

«Die Architektur verlangt viel Geschick und handwerkliche Präzision»

100 Wohnungen. Auf Baufeld 2.2 erstellen zwei Genossenschaften im Baurecht rund 90 gemeinnützige Wohnungen, auf Baufeld 2.4 entsteht ein Büro- bzw. Gewerbehaus.



Blick von der Dachterrasse: Insgesamt werden 42 000 Kubikmeter Beton und über 5000 Tonnen Stahl verbaut.



Vier Baufelder, eine Überbauung: das Projekt Volta Nord. Visualisierung: SBB CFF FFS

Baufeld 2 ist das Reich von Reto Meier, Leiter Niederlassung Basel der Losinger Marazzi AG, und Nicolas Widmer, Polier bei der Firma Frutiger AG Basel. Reto Meier erklärt uns im Baubüro das Projekt. Losinger Marazzi hatte im Juni 2024 von den SBB die Zusage als Totalunternehmerin erhalten. Wenige Monate später begann sie in einer ARGE mit Frutiger mit den ersten Arbeiten. Die Bauzeit ist eng bemessen. Bereits diesen Herbst sollen die Wohnungen des Baufelds 2.1 den zukünftigen Bewohner:innen übergeben werden. Die Gebäude auf den Baufeldern 2.3 und 2.4 folgen im Frühling 2027. Ende Januar arbeiteten rund 250 Menschen auf der Baustelle.

Man achte sehr auf nachhaltiges Bauen, betont Meier, alle Baufelder werden gemäss dem Standard Nachhaltiges Bauen Schweiz (SNBS) realisiert. Insgesamt würden gut 42000 Kubikmeter Beton und über 5000 Tonnen Stahl verbraucht, 60 Prozent seien bereits verbaut. Wenn immer möglich verwende man Recyclingbeton, im Baufeld 2.4 hauptsächlich Holz-Beton-Verbunddecken, die Fassaden sind mehrheitlich aus Holz. «Holz-Beton-Verbunddecken werden immer öfters verwendet, da sie ressour-

censchonend sind», erklärt er und nennt ein Beispiel: «Bei den Böden haben wir mit den Holzbalken die Statik im Griff, da reicht ein zehn Zentimeter dicker Beton-Nutzbelag. Es braucht nicht mehr 20 oder gar 25 Zentimeter.»

Viel Koordination verlangt

Nicolas Widmer arbeitet seit mehreren Jahren als Polier bei Frutiger, seit einem Jahr ist er in Volta Nord tätig. Zusammen mit einem weiteren Polier begleitete er erst den Hochbau auf Baufeld 2.1, jetzt ist er für jenen auf Baufeld 2.3 ver-

antwortlich. Schon früher habe er auf Grossbaustellen gearbeitet, erzählt er, aber noch nie auf einem so grossen und komplexen Projekt. Es sei spannend, bringe neue Herausforderungen. «Und wenn am Ende alles aufgeht und wir im Zeitplan bleiben, ist das für das ganze Team sehr motivierend.»

Die Baustelle ist sehr kompakt, die Platzverhältnisse sind eng. Rund um das Baufeld 2 führt eine enge Baupiste mit Eisenbahnverkehr, Ablageflächen sind rar. «Immer mal wieder muss jemand vom

Ein vielseitiges Areal

ph. Das gut elf Hektaren grosse Entwicklungsgebiet Volta Nord hiess früher Lysbüchel-Areal und war ein unternutztes Industrie- und Gewerbegebiet. Jetzt soll hier ein neuer, durchmischter und lebendiger Stadtteil entstehen. Der nördliche Bereich des Areals bleibt in der Industrie- und Gewerbezone. Hier ist unter anderem eine moderne Sortieranlage für das Recycling von Papier, Karton und anderen Stoffen geplant (auf der Visualisierung ganz links). In der Mitte des Areals, auf Baufeld 2, werden Gebäude für Büros, Gastrobetriebe und andere Dienstleister sowie rund 300 Wohnungen gebaut (siehe Artikel). Der südliche Bereich in Richtung Stadtzentrum (auf der Visualisierung ganz rechts) ist dem Wohnen vorbehalten. Bereits gebaut und in Betrieb sind eine neue Primarschule und das Kultur- und Gewerbehaus ELYS. Das Quartier erhält zudem zwei Grünzonen: der 4000 Quadratmeter grosse Lysbüchelplatz im Südteil der Überbauung und der 22000 Quadratmeter grosse St. Louis-Park entlang der Bahngeleise.

Team den Verkehr regeln, um Blockaden zu verhindern», erzählt Polier Widmer. Wenn ein LKW mal nicht nah am Pistenrand parkiere, sei die Zufahrt für die anderen blockiert. Da es zahlreiche verschiedene Teilbaufelder gebe, müssten die Abläufe und die Logistik gut koordiniert sein.

Nach dem Gespräch im Baubüro führen uns Reto Meier und Nicolas Widmer zur Baustelle. Unterwegs heben Bagger eine grosse Baugrube aus. Hier stand früher ein Parkhaus, das fein säuberlich zerlegt wurde. Die Bauteile werden bei zwei anderen kantonalen Vorhaben wiederverwendet – ein innovatives Re-Use-Projekt.

Nur wenige Schritte weiter ist die Zugangsschleuse zum Baufeld 2. Mit dem Fassadenlift fahren wir auf das Dach des achtstöckigen Gebäudes von Bau-

«Immer mal wieder muss jemand den Verkehr regeln, um Blockaden zu verhindern.»

feld 2.1, Widmers früherem Tätigkeitsfeld. Der Rohbau ist erstellt; Arbeiter sind daran, Fassaden zu dämmen. Später werden die Aussenwände mit Faserbeton und Holzplatten abgedeckt und mit Photovoltaik-Modulen versehen. In den oberen Stockwerken ist



«Wichtig ist, dass sich Bauleitung und Planung vor Baubeginn gut koordinieren»: Polier Nicolas Widmer.

der Innenausbau in vollem Gange; einige Musterwohnungen sollen schon fertig sein. An verschiedenen Orten stapeln sich Isoliermaterial und Gipswände. Unten, im Innenhof der Überbauung, bohren Arbeiter Entnahmefrühen zum Grundwasser. Eine Grundwasser-Wärmepumpe wird dereinst für Heizung und Warmwasser sorgen.

Imposante Kran-Kulisse

Der Blick von der Dachterrasse auf die verschiedenen Baufelder, die noch immer stark gewerblich genutzte nähere Umgebung und über die Stadt bis zu Schwarzwald, Jura und Vogesen ist ein-



Zwischenraum zur Bahnlinie: Heute Lagerplatz für Aushub und Materialien, morgen ein naturnaher Park.

drücklich. Auch die acht, bis zu 74 Meter hohen Kräne bieten ein imposantes Bild. Sie stehen sehr eng nebeneinander, in allen Kabinen sitzt ein Kranführer. «Sie müssen oben sein, damit sie die Übersicht haben und die Sicherheit zu jeder Zeit gewährleistet werden kann», sagt Reto Meier. Alle Kräne sind mit einem Antikollisionssystem ausgestattet. «Dennoch müssen sich die Kranführer enorm konzentrieren, damit nichts passiert», betont der Polier. Drei Kräne nahe der Bahngeleise verfügen über eine Schwenkbegrenzung, damit die Laufkatze nicht über die Geleise drehen kann.

Die vielen Kräne auf engem Raum – ursprünglich waren es neun – habe mit der begrenzten Zufahrt und den Leistungsanforderungen zu tun. «Mit weniger Kränen könnten wir den vorgegebenen Termin kaum einhalten.» Liegen sie zeitlich gut drin? Der Polier lacht und sagt



Achtet auf nachhaltiges Bauen: Reto Meier, Leiter von Losinger Marazzi AG Basel

dann: «Grösstenteils ja; im 2.3 sind wir aktuell etwas in Verzug, aber ich bin zuversichtlich, dass wir am Schluss den Zeitplan einhalten werden können.»

Knifflige Geometrie

Wir wechseln zum Baufeld 2.3, für das Widmer nun mit einem zweiten Polier und einem Team von 27 Arbeitern (inkl. Akkordanten) verantwortlich ist. Sie bauen ein 140 Meter langes, siebenstöckiges Wohngebäude mit 96 Wohnungen. Es verläuft parallel zur Bahnlinie. Zwischen Bahn und Gebäude wird nach Abschluss der Bauarbeiten ein naturnaher Park angelegt. Während der Bauzeit dient die Fläche als Lager für das Aushubmaterial und diverse Baumateri-

alien. Aller Aushub wird vor Ort wieder verwendet: für Auffüllungen, einen Schutzwall bei den Geleisen und die Planung des Parks.

Bei unserem Besuch sind die beiden Untergeschosse und das Erdgeschoss im Rohbau fertig. Die Architektur beziehungsweise Geometrie verlangten dem Polier hier einiges ab. «Die Decke über dem ersten UG ist sehr verwinkelt und hat viele verschiedene Höhenabsätze, die eine präzise Planung und Ausführung verlangte», erzählt er. Hinzu kommen im Erdgeschoss diverse Treppen und Wände mit unterschiedlichen Winkeln. Anspruchsvoll sei auch das runde Treppenhaus. «In den Untergeschossen haben wir eine Rundwand betoniert und dazu eine spezielle Schalung verwendet». Das Versetzen der gewundenen, vorgefertigten Treppenelemente

«Wenn ich wählen könnte, würde ich nur noch mit BIM arbeiten.»

bis hinauf in den siebten Stock sei ebenfalls herausfordernd: «Da braucht es viel handwerkliches Geschick und Präzision, damit am Schluss alle Elemente passgenau ineinandergreifen.»

Hilfreiche Digitalisierung

Auf der Betondecke des Erdgeschosses montieren Akkordanten Bewehrungs-



Fassaden-Mockup: Für das Betongrid müssen 1200 vorgefertigte Betonteile eingebaut werden.

eisen für die Oberarmierung einer Deckenplatte, Elektroinstallateure verlegen Leerrohre für die Kabel. An einem Trimble-Gerät messen Arbeiter die Standorte verschiedener Aussparungen ein. «In drei Tagen wird die Decke betoniert», sagt Widmer.

Etwas weiter hinten steht ein BIM-Planhaus mit einem grossen Bildschirm für die 3D-Pläne. Polier Widmer ist ein Fan von BIM: «Wenn ich wählen könnte, würde ich nur noch so arbeiten», schwärmt er. Aber das sei wohl auch eine Generationenfrage. Auf seiner Baustelle hat er drei BIM-Planhäuser, hinzu kommen vier Tablets. «Wichtig ist, dass sich Planung und Bauleitung vor Baube-

ginn gut koordinieren, und wenn das stimmt, ist BIM super.». Es erleichtere ihm die Arbeit vor allem bei den Schnittstellen mit anderen Gewerken, den Elektrikern, Sanitären oder den Lüftungsinstallateuren. «Auf 3D sehe ich sofort, wo eine Aussparung hinmuss. Und wenn es Änderungen im Plan gibt, weiss ich das praktisch in Echtzeit und muss nicht auf einen neuen Papierplan warten.»

Aufwändiges Betongrid

Zum Schluss zeigen uns Meier und Widmer das Baufeld 2.4, auf dem ein hufeisenförmiges, siebenstöckiges Bürogebäude entsteht. Dort sind erst die Untergeschosse fertig betoniert, nun wird der Bau der Wände des Erdgeschosses vorbereitet. Die Decken im Gebäude werden aus vorgefertigten Holz-Hybrid-Decken gefertigt. Anspruchsvoll und auffällig ist vor allem die Fassade, sie will ein architektonisches Ausrufezeichen setzen. Es ist ein Betongrid aus 1200 vorgefertigten Betonteilen verschiedenster Grössen und Längen, die ineinandergreifen: Stützen und Blenden, Unterzüge und Brüstungen, Blumentröge und anderes mehr. Etwas einsam steht auf dem Feld ein Mockup – ein Muster, bei dem Architekt:innen und die Basler Stadtbildkommission prüfen können, wie die Fassade in natura aussehen wird. «Das Modell hat auch den Vorteil, dass man das, was auf dem Plan steht, live testen kann,» sagt Polier Widmer. «Man sieht dann rasch, ob es auch machbar ist». Beim Bau des Mockups jedenfalls hat es geklappt.

Text Pepo Hofstetter
Fotos Manu Friederich



Blick in den Innenhof: Abläufe und Logistik müssen gut koordiniert sein.

Projekttallianz: ein Modell, das funktioniert

Projekttallianz heisst das neue Modell, um eine Baustelle gemeinsam zu planen und zu bauen. Die Firma Dénériaz Bâtiment et Infrastructures SA testet es beim Bau eines Entwässerungstollens bei der A9 im Wallis. Generaldirektor Frédéric Debons erläutert die Vorteile der Allianz.

Der Bau eines Entwässerungstollens beim Riedberg-Tunnel der A9 im Oberwallis schreitet zügig voran. Ende Februar waren bereits knapp 60 Prozent des Vortriebs abgeschlossen. Der Kanton

«Alle Partner haben während der gesamten Bauphase ein gemeinsames Gesamtinteresse.»

Wallis hatte den Bau Ende 2024 als Notfallmassnahme beschlossen, um den Autobahntunnel zu stabilisieren. Starke Niederschläge hatten seine Stabilität bedroht. Uns interessiert hier jedoch nicht die technische Meisterleistung, sondern das dabei gewählte Projektmanagementmodell, die sogenannte Projekttallianz.

Das Modell ist in der Schweiz noch wenig verbreitet, findet allmählich aber seinen Platz im Bauwesen. Wir haben mit Frédéric Debons, Generaldirektor des Walliser Bauunternehmens Dénériaz Bâtiment et Infrastructures SA, über die Erfahrungen in Riedberg gesprochen.

Frédéric Debons, weshalb haben Sie sich bei dieser Baustelle für das Modell Projekttallianz entschieden?

Es war der Bauherr, in diesem Fall der Kanton Wallis, der die Entscheidung bereits bei der Ausschreibung traf. Es standen drei Konsortien im Wettbewerb. Jedes brachte seine Ideen und technischen Vorschläge entsprechend dem Lastenheft ein. Wir hatten das Glück, den Zuschlag zu erhalten. Unser Konsortium besteht aus drei Partnerunternehmen: Dénériaz Bâtiment et Infrastructures SA (Leiter), Infra tunnel SA und Ulrich Imboden AG sowie das Planungsbüro WSP.

Arbeiten Sie zum ersten Mal in einer Projekttallianz?

Ja, es ist eine Premiere. Und ich glaube, es ist auch eine schweizerische Premiere beim Bau einer öffentlichen Infrastruktur. Aber die Dinge schreiten voran, es gibt nun eine SIA-Norm und ein spezielles Vertragsmodell dafür.

Was sind die Vorteile dieser Zusammenarbeit zwischen Unternehmen und Bauherren?

Ich sehe zwei grosse Vorteile. Der erste ist, dass das Projekt ständig im Mittelpunkt der Diskussionen steht. Alle Entscheide müssen vom Bauherrn, den Planern und den Unternehmen gemeinsam und einstimmig getroffen werden. So haben alle Partner während der gesamten Bauphase ein gemeinsames Gesamtinteresse.

Und der zweite Vorteil?

Der zweite Vorteil ist die Risikoteilung. Bauherr und Realisierungspartner tra-

gen die Verantwortung für alle Prozesse im Projekt weitestgehend gemeinsam. So werden bei jeder Etappe mögliche Risiken diskutiert, seien sie technischer, finanzieller oder planerischer Natur.

Gibt es auch besondere Schwierigkeiten?

Da das Modell neu ist, muss jeder seinen Platz finden. Wir sind da, um gemeinsam Probleme zu lösen, was die Zusammenarbeit fördert. Ich denke, das ist die einzige wirkliche Schwierigkeit.

Haben Sie ein konkretes Beispiel für ein Problem, das Sie dank der Projekttallianz lösen konnten?

Ja, es gibt ein eklatantes Beispiel. Beim Aushub stiessen wir auf einen instabilen Bereich, der ein echtes Problem darstellte. Wir haben die Situation analysiert und beschlossen, die Achse des Stollens neu zu berechnen und den Aushub entsprechend anzupassen. Konkret bedeutete dies, das ursprüngliche Projekt in Frage zu stellen, was normalerweise so gut wie nie vorkommt. Mit diesem Modell können wir, wenn es die Situation erfordert, pragmatischer vorgehen. Und so die beste Lösung für das Projekt finden.

Ist es also für Unternehmen von Vorteil, auf diese Weise zusammenzuarbeiten?

Auf jeden Fall! Vor allem bei komplexen Bauvorhaben, bei denen die Techniken und Ausführungsmethoden eine entscheidende Rolle spielen und das Know-how der verschiedenen Unternehmen und Planer gefragt ist. Diese Art von Zusammenarbeit ermöglicht es auch, Konflikte und Forderungen am Ende der Bauarbeiten zu vermeiden. Denn alles wurde gemeinsam nach und nach geregelt und der Kunde bezahlt den tatsächlichen Preis für die Bauarbeiten.

Ein weiterer Vorteil, der für den Erfolg der Projekte nicht zu vernachlässigen ist: Wir arbeiten mit von uns ausgewählten Partnern zusammen, mit denen wir oft gemeinsame Erfahrungen teilen und die uns nicht wie bei einem «traditionellen» Verfahren aufgezungen werden.

Interview: Eric Budry



Frédéric Debons, Generaldirektor der Walliser Firma Dénériaz Bâtiment et Infrastructures SA. Foto: zvg

E-Baustellen sollen Schule machen

Dieselbetriebene Baumaschinen verursachen viel Lärm und schaden dem Klima. Die Hochschule Luzern hat jetzt auf drei Pilotbaustellen den Einsatz von elektrischen Maschinen getestet. Die Resultate sind vielversprechend.

Auf Schweizer Strassen sind elektrisch betriebene Fahrzeuge Alltag. Auf Baustellen aber brummen noch fast ausschliesslich Dieselmotoren, die viele Schadstoffe ausstossen und Lärm verursachen. Schätzungsweise 2 Prozent des CO₂-Ausstosses in der Schweiz geht auf deren Rechnung. Im Vergleich mit anderen, vor allem nordeuropäischen Ländern hinkt die Schweiz beim klimafreundlichen Bauen hinterher. In der norwegischen Hauptstadt Oslo beispielsweise wird heute auf allen städtischen Baustellen emissionsfrei gebaut. Elektrisch Bauen wird dort aktiv unterstützt.

Städte als Hebel

Ein zweijähriges Forschungsprojekt der Hochschule Luzern, das noch bis zum nächsten Sommer dauert, will Abhilfe schaffen. «Wir wollten herausfinden, warum die Schweiz im Rückstand ist,» sagt Projektleiterin Karina von dem Berge. Als wichtigen Hebel sieht sie vor allem Städte, die sich eigene ehrgeizige Klimaziele gesetzt haben.

Zusammen mit den Städten Basel, Luzern und Zürich testete die Hochschule auf drei Pilotbaustellen den Einsatz von ausschliesslich elektrisch betriebenen Maschinen: zwei im Tiefbau, eine im Hochbau. Auch wenn es sich um eher kleinere Vorhaben handelte, kamen

doch auch schwere Maschinen von über 20 Tonnen zum Einsatz, die zum Teil aus dem Ausland beschafft werden mussten. Denn vor allem schwerere Maschinen über 10 Tonnen sind derzeit in der Schweiz, wenn überhaupt, nur wenige oder nur als Prototypen verfügbar.

«Wir begleiteten die Baustellen, testeten die Verfügbarkeit und Leistungsfähigkeit der Maschinen, achteten auf spezielle Herausforderungen und entwickelten zusammen mit allen Involvierten Lösungsideen und praktische Tipps für die Transformation,» so die Projektleiterin. Dabei arbeitete die Hochschule eng mit der Planungsfirma ecoforce zusammen, die auf Elektrifizierung von Baustellen spezialisiert ist.

«Ein Novum für die Schweiz»

Die Auswertung der Erfahrungen und Daten ist derzeit noch im Gange. Doch schon heute könne man von einem Erfolg sprechen, so von dem Berge. «Die Kernbotschaft an die Branche ist klar: Es ist gut möglich, elektrisch zu bauen, wenn derzeit auch noch etwas aufwändiger und teurer.»

So hätten alle drei Bauten erfolgreich mit rein elektrischen Geräten ausgeführt werden können, «ein Novum für die Schweiz». Wichtig sei, vorgängig ein

Lade- und Energiekonzept zu entwickeln und die Arbeitsorganisation gut zu planen. Die Maschinen hätten zuverlässig funktioniert, gegenüber konventionellen Baustellen hätten bis zu 90 Prozent der Maschinen-Emissionen eingespart werden können. Ein wichtiger Faktor sei dabei der Material- und Personentransport, der ebenfalls rein elektrisch erfolgte. Arbeitende und Anwohnende profitierten stark von reduzierten Emissionen und weniger Lärm.

Vorteile für Beschäftigte

Bei den Arbeitenden seien die Pilotprojekte gut angekommen, bestätigt auch Marco Meier von ecoforce, welche die Baustellen eng begleitete. Berührungsängste habe es kaum gegeben, auch wenn man gewisse Maschinen zwischendurch habe aufladen müssen. Die Arbeitsprozesse seien rasch angepasst worden, «die Baustelle stand nie still».

Bene Sutter von der Firma Amrein, der die E-Baustelle in Zürich leitete, zieht ebenfalls eine positive Bilanz. «Im Grund ist es für unser Personal eine normale Baustelle, für die es keine riesige Umstellung braucht,» sagte er gegenüber dem «Baublatt». «Das Handling der Maschinen ist identisch. Für den Polier kann die Arbeitseinteilung am Anfang anspruchsvoll sein, mit Blick auf die begrenzten Laufzeiten gewisser Maschinen. Aber mit den ständig besseren Akkus fällt dieser Nachteil bald weg.»

Die Hochschule Luzern will auf Basis der gemachten Erfahrungen nun zusammen mit interessierten Städten, Baufirmen und Händlern eine Informations- und Austausch-Plattform anstossen, um Knowhow und Erfahrungen zu vermitteln. Firmen sollen dort auch E-Maschinen mieten können. Derzeit laufen Abklärungen mit möglichen Trägern.

«Ich hoffe, dass wir den Rückenwind, den wir derzeit spüren, ausnutzen können,» sagt Marco Meier von ecoforce. Derzeit seien in verschiedenen Städten rund ein Dutzend Baustellen im Hoch- und Tiefbau in Vorbereitung, darunter auch grössere Projekte.

Podcast zum Projekt:
<https://kurzlinks.de/f838>

Pepo Hofstetter



Auch der Einsatz von schweren Geräten hat sich bewährt: Pilotbaustelle in Zürich.
Foto Julian Graf/Stadt Zürich, Amt für Hochbauten

Spezialtiefbau als Leidenschaft

Zwei Leidenschaften kennt Tiefbau-Polier Ruben Vidal: für Baumaschinen und für schwere Motorräder. Die Zukunft der Baubranche jedoch sieht er gefährdet.

Das Bauen wurde Ruben Vidal schon in die Wiege gelegt. «Die ganze Familie arbeitete auf dem Bau: mein Vater, seine Brüder, alle waren Saisonniers in der Schweiz», erzählt er, als wir ihn an einem kühlen, regnerischen Tag in Basel treffen. «Ich war von klein auf von Baggern fasziniert und wollte unbedingt Baumaschinenführer werden.»

Sein Kindertraum ging in Erfüllung. Ruben kam als Zwölfjähriger aus Spanien in die Schweiz. Sein Vater war inzwischen Jahresaufenthalter geworden und konnte die Familie nachziehen. «Als ich älter war, fragte mein Vater seinen Bauführer, ob ich bei ihm arbeiten dürfe.» Er durfte und machte die Lehre als Baumaschinenführer. «Das war meine Leidenschaft. Ich war völlig angefressen und machte auch beim Schweizer Baumaschinen-Cup im Campus Sursee mit.» Einmal sei er sogar Zweiter geworden.

Zum Polier gedrängt

Polier wollte er eigentlich gar nicht werden. Er wurde es erst auf Druck seiner Arbeitskollegen. «In der Firma arbeitete ich immer mit demselben Polier zusammen und koordinierte die Baumaschinenführer», erzählt er. Als der Polier sich der Pensionierung näherte, schlug er Vidal vor, sich weiterzubilden und die Nachfolge zu übernehmen. Erst wollte er nicht, aber als alle von Team ihn ebenfalls drängten, gab er nach. Noch heute bereue er es ab und zu, trauere den Baumaschinen nach, «aber alles hat seine Pros und Contras».

Vor acht Jahren wechselte Ruben Vidal zur Firma Bertschmann. Wir treffen ihn in seinem Bürocontainer an der Austraße in Basel. Hier verlegt er mit rund 30 Mitarbeitern Röhren für die Fernwärme, Leitungen für Gas und Elektrisch und später die neuen Tramgeleise. Es ist nicht die einzige Baustelle, für die er verantwortlich ist. «Ich betreue immer gleichzeitig mehrere Projekte», sagt er. Derzeit sind es vier, sie sind rund drei, vier Kilometer voneinander entfernt: dreimal Leitungsbau unter Strassen, einmal Bau eines Stollens für einen Ka-

nalanschluss. «So bin ich den ganzen Tag unterwegs und am Telefon, du musst den Spagat machen können». Von Vorteil sei, dass er eng mit dem Bauführer zusammenarbeite und auf kompetente Vorarbeiter zählen könne. Auch sein Team ist altbewährt – mit einigen arbeite er schon seit 26 Jahren zusammen. Sie hatten mit ihm die Firma gewechselt.

Am liebsten Spezialtiefbau

Jede Baustelle habe ihre Besonderheiten, aber am liebsten mache er Spezialtiefbau, «tiefe Schächte, Stollen, solche Sachen». Einmal hätten sie in der Nähe des Rheins im Grundwasser einen Fernwärmeschacht gebaut. «Wir mussten tauchen und im Wasser betonieren und spitzen, das war schon eine Nummer für sich. Denn im Wasser hast du rein gar nichts gesehen, alles war braun, du musstest alles abtasten.» Sowas würde er gerne wieder einmal machen, schwärmt er.

Etwas anderes als die Arbeit auf dem Bau kann sich Ruben Vidal nicht vorstellen. «Ich muss draussen sein und mit anderen Leuten zusammenarbeiten.»

Die Zukunft der Baubranche sieht er skeptisch. Die Arbeitssituation habe sich in den letzten Jahren stark verändert, alles müsse immer schneller gehen. Und man finde keine Leute mehr. Junge, die sich für den Bau interessierten, seien

nach der Lehre bald wieder weg, und viele erfahrene Arbeiter würden in den nächsten Jahren pensioniert. Bei seiner Firma hätten sie Glück. Das Team sei vergleichsweise jung, stabil und sehr kompetent. Die grosse Wertschätzung in der Firma zeichne sich aus. «Aber ganz oben

«Ich betreue immer gleichzeitig mehrere Projekte.»

machen sie die Arbeit auf dem Bau unattraktiv, und das hat Folgen», warnt er.

Unter dem Zeitdruck leide auch die Qualität: «Es ist wie beim Kochen: Entweder du nimmst dir Zeit und kochst etwas Feines. Oder du schiebst rasch etwas in die Mikrowelle. Essbar ist Beides, aber die Qualität ist anders.»

Leidenschaft Motorrennsport

Statt mit Baggern hantiert Ruben Vidal in der Freizeit mit Motorrädern. Sie sind seine zweite Passion. Aktuell besitzt er mehrere schwere Maschinen für Rennen und eine für Spazierfahrten. «Am liebsten fahre ich Rennen», sagt er lachend, oft in Spanien oder Deutschland. Vor allem Hockenheim gefalle ihm sehr gut.

Pepo Hofstetter



Von klein auf von Baggern fasziniert: Polier Ruben Vidal (43). Foto Manu Friederich