

Der Polier

Herausgegeben von der Gewerkschaft Unia

**Das Fachmagazin
für Baupolier
und Vorarbeiter.**

September 2020

Mega-Bauprojekt bei der Eigernordwand

Seite 6–9

Corona und der Bau – **Kein Zurück zum «Normalzustand»**

Verzögerung beim Bau – **Wer bezahlt?**

Lehren aus Corona – **Implemia und Unia im Gespräch**

Inhaltsverzeichnis

Corona und der Bau
Kein Zurück zum «Normalzustand»
Seite 3

Verzögerungen beim Bau
Wer bezahlt?
Seite 5

Reportage
Mega-Bauprojekt bei der Eignordwand
Seite 6

Lehren aus Corona
Implenja und Unia im Gespräch
Seite 10

Polier-Porträt: Romano Infantino
«Ich muss nicht täglich reinfunkeln.»
Seite 12

Impressum

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

Redaktionelle Mitarbeit: Michael
Stötzel (ms)

Fotos: Manu Friederich, Michael
Schoch, Willy Jost, Unia-Archiv

Titelbild: Manu Friederich

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

Herausgeber: Unia Zentralsekretariat,
Sektor Bau, Weltpoststrasse 20,
3000 Bern 15

Redaktionsschluss: 20. August 2020

Auflage: 4300 Exemplare

UNIA

Editorial

Unsere Gesundheit ist auch «systemrelevant»!



Vor nicht ganz dreissig Jahren hat der amerikanische Wissenschaftler Francis Fukuyama ein Buch mit dem provokativen Titel «Das Ende der Geschichte» veröffentlicht. Er malte darin ein rosiges Bild der Zukunft: Mit dem Ende des Kalten Krieges habe sich der Kapitalismus definitiv durchgesetzt, der Wohlstand werde sich für alle vergrössern und soziale Konflikte gehörten dem Müllhaufen der Geschichte an.

Naja. Wenn wir die bewegten Zeiten anschauen, in denen wir leben, hat ihm die Geschichte alles andere als Recht gegeben. Denn spätestens mit der Corona-Krise haben

sich die gesellschaftlichen Gegensätze in aller Schärfe verdeutlicht und haben knallhart aufgezeigt: Nein, wir sind nicht alle gleich in dieser Gesellschaft.

Als zu Beginn der Krise Manager und die selbst ernannte Elite bei vollem Lohn Kaffee im Home-Office schlürften, durften die Bauarbeiter, Gärtner, Fabrik- und Logistikarbeitende dieses Landes im üblichen Eiltempo weiterarbeiten. Auf vielen Baustellen wurden Schutzmassnahmen erst dann eingeführt, als Bilder von überfüllten Baracken und fehlenden Hygieneeinrichtungen prominent in Zeitungen und sozialen Medien erschienen. Und der auch zu normalen Zeiten herrschende Termindruck wurde plötzlich noch mit dem allgemeinen Schlagwort «Systemrelevanz» legitimiert. Schutzmassnahmen verlangsamten die Arbeit? Egal – der Termin bleibt gleich. Personen in Quarantäne? Egal – der Termin bleibt gleich.

Ich mag mich gut an ein Telefonat mit einem Polier-Kollegen erinnern, der meinte: «Alles schön und gut. Aber ist unsere Gesundheit denn nicht auch «systemrelevant?»

Wenn wir einen Blick in andere Länder wagen, sieht die Situation ähnlich aus. Politiker und Arbeitgeber äussern sich besorgt um die Gesundheit der Bevölkerung, verweigern aber Verbesserungen im Gesundheitssystem. Sie beklatschen die Pflegekräfte, aber an den oft schlechten Arbeitsbedingungen wird nicht gerüttelt. Wie in der Schweiz müssen auch in andern Ländern die Gewerkschaften für wirksame Hilfsmassnahmen kämpfen, um die soziale Härte der Corona-Krise zu dämpfen.

Was diese Erfahrungen auch aufzeigen: Ob Schutz vor Corona oder Schutz vor Zeitdruck, ob Arbeitssicherheit oder arbeitnehmerfreundlichere Arbeitszeitmodelle – wir müssen unser Schicksal in die eigene Hand nehmen. Wir müssen die Probleme selbst anpacken. Andere werden sie nicht für uns lösen.

Denn nein, das Ende der Geschichte ist offensichtlich noch nicht gekommen. Und ja, unsere Gesundheit ist auch «systemrelevant»!

Mit freundlichen Grüssen

Chris Kelley
Co-Leiter Sektor Bau der Unia

Kein Zurück zum «Normalzustand»

Sämtliche Bereiche unseres Lebens sind derzeit von der Covid-19-Pandemie betroffen. Das hat grosse Auswirkungen auch auf die Baustellen. Denn mit dem neuen Virus haben sich dort auch bisherige Probleme verschärft. Es drängt sich die Frage auf: Wie soll die neue Normalität unserer Branche aussehen?

(ck) Ende Februar kam das Unausweichliche: Nachdem das Coronavirus bereits viele Regionen der Welt in Mitleidenenschaft gezogen hatte, vermeldete auch die Schweiz den ersten Fall. Dann ging alles schnell: Die Fallzahlen schossen in die Höhe und der Bundesrat ergriff verschiedenste Massnahmen, um die Pandemie zu bremsen.

Um die Gesundheit der Arbeitnehmenden, aber auch deren Löhne und Arbeitsplätze zu schützen, waren auch die Gewerkschaften und ihre Mitglieder von Anfang an gefordert. Nebst der Weiterentwicklung und Durchsetzung der Schutzmassnahmen am Arbeitsplatz setzten sie sich insbesondere für die Ausweitung und Vereinfachung der

Kurzarbeitsentschädigung ein – mit einigem Erfolg. So konnten die Lohnzahlungen in Betrieben mit wirtschaftlichen Schwierigkeiten und bei vorübergehenden Betriebseinstellungen weiterhin gewährleistet werden.

Kritische Zustände zu Beginn der Krise

Die Schutzmassnahmen und die Auswirkungen der Krise waren von Branche zu Branche höchst unterschiedlich. Von Anfang an war klar, dass die Baubranche besonders exponiert ist – wegen der handwerklichen Arbeit, die oft in Gruppen und unter engen Platzverhältnissen geleistet wird. Die logische Schlussfolgerung: Hier müssen die vom BAG geforderten Schutzmassnahmen

erst recht konsequent umgesetzt werden. Die Verantwortung dafür liegt grundsätzlich beim Arbeitgeber (gesetz-

Entweder man schleppt bestehende Probleme weiter mit sich. Oder man nutzt die Chance, um gestärkt aus der Krise zu gehen.

liche Fürsorgepflicht). Er muss die entsprechenden Einrichtungen zur Verfügung stellen, aber auch die Arbeitsorganisation anpassen.

Doch zwischen Vorgaben und Realität klaffte vor allem zu Beginn der Krise eine riesige Lücke. Bis Ende März erhielt



Exponierte Baubranche: Wegen der vielen handwerklichen Arbeit müssen hier Schutzmassnahmen erst recht konsequent umgesetzt werden. Symbolbild Willy Jost

die Unia über 4000 Einzelmeldungen von Bauarbeitern, die von teilweise eklatanten Missachtungen der Schutzbestimmungen berichteten:

- 84 Prozent gaben an, der vorgeschriebene Abstand könne nicht eingehalten werden.
- 80 Prozent kritisierten, die Gruppentransporte würden nicht regelkonform ausgeführt.
- 72 Prozent bemängelten, die sanitären Anlagen würden nicht gereinigt und es fehlten Papierhandtücher und Seife.

Fehlende Kontrollen

Da die Kantone über zu wenig personelle Ressourcen verfügten und auf den Baustellen nicht präsent waren, wurde die Suva beigezogen, um die Einhaltung der Schutzmassnahmen zu überprüfen. Das Problem: Auch die Suva war für flächendeckende und zeitkritische Kontrollen von Gesundheitsmassnahmen nicht vorbereitet. Mit 34 Kontrolleuren für 30000 Baustellen hatte sie weder die quantitativen noch die qualitativen Ressourcen, diese konsequent durchzuführen.

Die Unia forderte deshalb, die Kontrollvereine der Paritätischen Berufskommissionen einzubeziehen, welche für die Kontrollen der LMV-Bestimmungen zuständig sind. Dieser Beitrag der Sozialpartner wurde vom Schweizerischen Baumeisterverband aus unverständlichen Gründen abgelehnt.

Bau-Leute wehren sich

Auf einigen Baustellen nahmen Bauarbeiter und Poliere die Sache selbst in die Hand. Oft unterstützt von der Unia, setzten sie die Schutzmassnahmen auf ihren Baustellen selber durch, handelten zusätzliche Container aus und verlangten angepasste Transportmöglichkeiten.

Doch viele Firmen und selbst einige Lokalsektionen des Baumeisterverbands arbeiteten eng mit der Unia zusammen. So war der Beschluss, die Baustellen im Tessin vorübergehend zu schliessen, eine gemeinsame Initiative der Unia und der Baumeister. Auch in der Waadt und in Genf wurden in Zusammenarbeit mit den Baumeistern strengere Massnahmen bis hin zu Baustellenschliessungen beschlossen. Und in Kantonen wie Aargau oder Baselland setzten sich die örtlichen Baumeister und die Unia gemeinsam dafür ein, dass die paritätischen Berufskommissionen

bei der Durchsetzung der Schutzvorgaben mithelfen und Kontrollen durchführen. Jene Massnahme also, welche der Baumeisterverband auf nationaler Ebene abgelehnt hatte.

Corona verschärft bestehende Probleme

Dank den Schutzmassnahmen und verbesserten Bedingungen an vielen Arbeitsplätzen flaute die erste Welle der Covid-19-Pandemie ab. Gleichzeitig ist klar, dass der Virus keineswegs besiegt ist. Die Gefahr eines erneuten Anstiegs in Form einer zweiten Welle ist nach wie vor akut.

Die Corona-Krise führte nicht nur zu gesundheitlichen Herausforderungen, sie hat auch bereits bestehende Probleme auf den Baustellen verschärft. Zum Beispiel den Termin- und Zeitdruck. Schon vorher war er ein grosses Problem im Arbeitsalltag, insbesondere für die Poliere, mit Corona hat er sich weiter verschärft. Weil viele Bauherren sich weigerten, über Terminanpassungen zu diskutieren, obwohl die Gesetzesgrundlage dafür da wäre (siehe Seite 5), wurden auf vielen Baustellen Corona-Verspätungen mit Samstagsarbeit und Überstunden kompensiert. Die Einhaltung von Terminen, die wegen der Corona-Massnahmen noch unrealistischer wurden, erfolgte (und erfolgt) auf Kosten der Gesundheit und des Familienlebens der Bau-Leute.

Bauarbeiter diskutieren über Zukunft der Branche

Seit Ausbruch der Pandemie dominieren zwei Begriffe die öffentliche Diskussion: Gesundheit und Solidarität. Um die Gesundheit von allen zu schützen, müssen wir uns solidarisch verhalten, um irgendwann zum Alltag zurückkehren zu können.

Doch in Krisen wie dieser gibt es selten eine Rückkehr zur Normalität von ges-

tern. Entweder man schleppt bestehende Probleme weiter mit sich und diese verschärfen sich weiter. Oder man nutzt die Chance, um gestärkt aus der Krise zu gehen. Wie man die Chance nutzen kann und wie die Baubranche der Zukunft aussehen soll, diskutieren aktuell Bauarbeiter und Poliere in verschiedenen Regionen der Schweiz:

- Wie bleiben wir gesund – nicht nur trotz Corona, sondern generell im Arbeitsalltag?
- Was können wir gegen den Zeitdruck tun?
- Was können wir gegen die steigende Zahl von schweren Unfällen tun?
- Wie muss die Arbeit angepasst werden, um gute Arbeitsbedingungen und eine gute Arbeitsqualität zu garantieren?

Ein erfahrener Polier Hochbau aus dem Raum Bern hat sich bereits dazu geäussert. Er sagt: «Was heisst schon normal? Rennen, bis wir 60 Jahre alt sind? Nur um zu merken, dass wir immer mehr unter Druck kommen? Unsere Branche hat so viele talentierte Leute. Wollen wir nicht einen Normalzustand

«Was heisst schon normal? Rennen, bis wir 60 Jahre alt sind?»

schaffen, in welchem diese gute Arbeit leisten können. Und auf dem Bau bleiben, weil sie gleichzeitig Polier und Familienvater sein können? Das wär' doch was.»

Willst du dich an den Diskussionen um die Zukunft der Bau-Branche beteiligen?

Dann melde dich bei bau@unia.ch und wir informieren dich über die Diskussionen in deiner Region.

Infos zu Corona

Die Situation rund um die Corona-Krise ändert sich laufend. Hier findest du einige hilfreiche Webseiten und Anlaufstellen für deine Fragen zu Corona und die Baustelle:

- Allgemeine Seite des Bundesamts für Gesundheit (BAG): www.bag-coronavirus.ch/
- Corona-Dossier der Unia: www.unia.ch/corona
- Aktuelle Schutzmassnahmen für Baustellen: <https://www.suva.ch/de-CH/material/Factsheets/corona-bau>
- Beratungs-Hotline der Suva: 041 419 60 00
- Hast du arbeitsrechtliche oder sonstige Fragen zum Coronavirus und deiner Baustelle? Dann melde dich bei chris.kelley@unia.ch

Verzögerungen wegen Covid-19: Wer bezahlt?

Verzögerungen, Lieferengpässe, Baustellenschliessungen: Verschiedene Faktoren können beim Bauen zu Verspätungen führen. Das machte die Covid-19-Krise deutlich. Wer muss dafür bezahlen? Wie können sich Firmen, Poliere und Bauarbeiter vor unliebsamen Konsequenzen schützen?

Zahlreiche Baustellen mussten diesen Frühling wegen der Covid-19-Krise vorübergehend dicht machen. Jene, die offen blieben, mussten den Arbeitsrhythmus oft stark verlangsamen. Zahlreiche Poliere hatten Probleme bei der Versorgung mit Materialien, Maschinen und Werkzeugen. Das alles hat zu Verzögerungen und Verspätungen geführt.

Massiver Druck

Trotz dieser Ausnahmesituation übten zahlreiche Bauherren Druck aus, die ursprünglich festgelegten Termine einzuhalten. Generalunternehmer und Bauherrendrohten mit Konventionalstrafen, um die Firmen anzutreiben. Mit Verweis auf diesen Druck erhöhten die ausführenden Firmen den Rhythmus auf der Baustelle und verlängerten die Arbeitszeiten. Einmal mehr waren es die Bauarbeiter und Poliere am Ende der Kette, die unter noch mehr Stress und überlangen Arbeitszeiten litten.

Doch die ausführenden Firmen sind nicht einfach machtlos. Gewisse SIA-Normen bieten ihnen Schutz.

SIA-Norm 118 bietet Schutz

Das Normenwerk des Schweizerischen Ingenieur- und Architektenvereins (SIA) enthält verschiedenste allgemeine und technische Regeln für das Bauwesen. Die SIA-Norm 118 («Allgemeine Bedingungen für Bauarbeiten») ist die wich-

tigste Grundlage für Werkverträge im Schweizer Baugewerbe. Art. 96, Abs. 1 hält fest, dass bei Verzögerungen, die nicht vom Unternehmen verschuldet sind, die Fristen erstreckt werden müssen. Das Unternehmen muss aber die Bauleitung unverzüglich und schriftlich über die Verzögerungen und deren Gründe benachrichtigen. Manchmal ist es umstritten, wer genau für die Verzögerungen verantwortlich ist. Aber in den meisten Fällen kann die ausführende Firma eine Verschiebung der Termine verlangen. Der gleiche Grundsatz gilt selbstverständlich auch bei anderen Verzögerungen, für die der Bauunternehmer nicht verantwortlich ist.

Höhere Gewalt

Unternehmer, welche einen Vertrag unterzeichneten, der sich nicht auf die SIA-Normen bezieht, können auch beim Gesetz (Obligationenrecht) Unterstützung suchen. Die Pflicht zur Bezahlung von Schadenersatz oder von Bussen wegen Verspätungen setzt ein Verschulden des Unternehmens voraus. Dieses kann man jedoch selbstredend nicht für eine Pandemie verantwortlich machen. Deshalb kann man bei Covid-19 eine «höhere Gewalt» geltend machen. Wenn Behörden, etwa der Kanton, Baustellen schliessen, oder wenn sich Arbeiten wegen sanitärsicher Vorschriften verzögern, kann der Unternehmer nicht für daraus entstande-

ne Verspätungen verantwortlich gemacht werden.

Wenn das Unternehmen hingegen die Baustelle ohne Zustimmung des Kunden oder behördliche Vorschrift schliesst, muss es für die Verzögerungen geradestehen. Will es geltend machen, dass eine Weiterarbeit angesichts der vom Bundesamt für Gesundheit auferlegten Bedingungen gar nicht möglich gewesen wäre, muss es beweisen, dass es vorab alles versuchte, eine Schliessung dennoch zu vermeiden.

Eine dritte Option ist politischer Natur. Die Covid-19-Krise ist beispiellos. Der Bundesrat hat per Notrecht zwingende sanitärsiche Massnahmen beschlossen, um die Bevölkerung, und damit auch die Beschäftigten auf dem Bau, wirksam zu schützen. Ein richtiger Entscheid, der aber Begleitmassnahmen verlangt.

Auch Politik ist gefordert

Damit die behördlichen Anordnungen nicht unterlaufen werden, müssen Bauunternehmen und ihre Beschäftigten vor einer Aufholjagd bei den Terminen geschützt werden. Aus Angst vor massiven Bussen könnten Firmen versucht sein, die Hygiene- und Abstandsvorschriften nicht einzuhalten, um Verspätungen zu vermeiden. Zusätzlich zum Stress wären die Beschäftigten auch noch gesundheitlichen Gefahren ausgesetzt. Wenn der Bundesrat die Bevölkerung und damit auch die Beschäftigten auf dem Bau wirksam schützen will, müsste er also gleichzeitig dafür sorgen, dass auf den Baustellen die Fristen verschoben werden können.

Das ist der Weg, den die Unia eingeschlagen hat. Sie fordert von der Politik und den Bauherren griffige Massnahmen, um die Gesundheit der Bauarbeiter zu schützen: Gesundheitsschutz statt Zeit- und Termindruck! Die Termine auf den Baustellen sollen verschoben werden, damit die Schutzmassnahmen eingehalten werden können. Denn es liegt nicht an den Beschäftigten, für eine Krise zu bezahlen, für die sie nicht verantwortlich sind.

François Clément



Die Covid-19-Vorschriften haben auf vielen Baustellen zu Verzögerungen geführt.
Foto: Manu Friederich

Ein Terminal, zwei Seilbahnen und ein grosses Parkhaus

Mega-Bauprojekt am Fuss der Eigernordwand

Für knapp eine halbe Milliarde Franken entsteht am Fuss der Eigernordwand das Mega-Projekt «V-Bahn». Es soll die Jungfrau-Region in die Champions League der alpinen Tourismusorte katapultieren. Derzeit erledigen bis zu 220 Arbeiter den letzten Schliff.

Wer die blau-gelbe Berner Oberland-Bahn an der neu eröffneten Station Grindelwald Terminal verlässt, fühlt sich in einen kleinen Flughafen versetzt. Über hundert Meter lange Rollbänder werden ab Dezember Ski- und andere Ausflügler zu zwei neuen Seilbahnen befördern, vorbei an grossen Fensterfronten mit eindrucksvoller Sicht auf Eiger und Jungfrau. Diverse Läden werden Tourist/innen Sportartikel, Uhren, Schokoladen und viele weitere Souvenirartikel anbieten. Ein neues Bistro und unzählige Skidepots ergänzen das Angebot, und im Terminal-Untergeschoss wird eine Grossküche Mahlzeiten für die Restaurants der Jungfrauabahn kochen. Selbst für extravagante Gäste ist gesorgt: Wer will und es sich leisten kann, für ein VIP-Package tief ins Portemonnaie zu greifen, erhält Zugang zu einer exklusiven Platin-Lounge und eine extravagante VIP-Gondel mit knallroten Plüschsofas.

Doch noch ist es nicht ganz so weit. Bei unserem Besuch Anfang Juni sind in Grindelwald Grund (937m) noch die letzten Bauarbeiten und der Innenaus-

«Die grösste Herausforderung war der Zeitdruck – er war von Anfang enorm mit fix definierten Terminen.»

bau in Gang. Beat Klossner von der Firma Frutiger führt uns durch die Baustelle. Seit Juli 2018 ist er hier für die technische Realisierung des Grossprojekts verantwortlich, welches eine ARGE aus sechs Firmen der Region erstellt. Es sei ein schöner Arbeitsplatz hier in den Bergen, sagt Klossner, doch

je nach Wetter, vor allem im Winter oder bei den häufigen Föhnstürmen, könne es auch ungemütlich werden. Im Winter hätten sie die Bauteile zuweilen einkleiden und beheizen müssen, um überhaupt arbeiten und betonieren zu können.

Ziel Champions League

Der neue Terminal, halb in den Hang gebaut, ist das Herz des Prestigeprojektes, das die Jungfrauabahn zusammen mit der Gondelbahn Grindelwald-Männlichen (GGM) bauen und insgesamt 470 Millionen Franken kostet. Bahn- und Autoreisende können neu direkt und ohne ins Freie zu gelangen zu zwei topmodernen Seilbahnen umsteigen. Sie führen in V-Form rechts zum beliebten Aussichtsberg Männlichen (Bergstation 2230m), links zur Station Eigergletscher (2320m) der Jungfrau-Zahnradbahn. Die Pendel-Gondelbahn auf den Männlichen ersetzt die in die Jahre gekommene alte Bahn und wurde bereits im Dezember 2019 eröffnet. Die Bahn zum Eigergletscher, der sogenannte Eiger Express, ist noch in Bau.



«Verschandlung der Landschaft»: Die neue Seilbahn am Fuss der Eigernordwand führte anfänglich zu viel Kritik.



Grossbaustelle in der Chalet-Idylle: Um die Feriengäste zu schonen, schrieb Grindelwald den Einschichtbetrieb inkl. Mittagspause vor.

Ziel des «Generationenprojektes» sei es, mit der Jungfrau-Region in die Champions League der alpinen Tourismusorte aufzusteigen, erklärte unlängst CEO

«Über drei Monate lang lief hier oben touristisch wegen Corona nichts. Da hatten wir allen Platz für uns!»

Urs Kessler von den Jungfrauabahn gegenüber «20 Minuten»: «Wir wollen das beste Bergbahn-Projekt der Alpen haben». Dazu sollen insbesondere die Reisezeiten massiv verkürzt werden, erläutert uns Projektleiter Klossner. Gemäss Kessler wollen immer mehr Gäste in möglichst kurzer Reisezeit von A nach B gelangen, mit möglichst viel Komfort. Gleichzeitig wolle man die Jungfrau Ski Region, zu der Wengen mit der Lauberhorn-Abfahrt gehört, noch besser erschliessen.

Kernstück Eiger Express

Das wichtigste Teilprojekt hierfür ist die neue Schwebbahn «Eiger Express» entlang der Eigernordwand. Sie bringt ab

Dezember 2020 Ausflügler/innen in 15 Minuten zur 6,5 Kilometer entfernten und 1385 Meter höher gelegenen Station Eigergletscher (2320m). Dort können diese auf einen Shuttlezug zum Jungfraujoch umsteigen oder ins Skigebiet oberhalb der Kleinen Scheidegg eintauchen. Zeitersparnis gegenüber heute ab Interlaken: 47 Minuten.

Der Eiger Express ist die schwerste bisher in der Schweiz gebaute Dreiseil-Umlaufbahn. Eine Dreiseilbahn ist zwar etwas teurer, hat aber gegenüber den konventionellen Pendel-Schwebbahnen verschiedene Vorteile: Sie braucht weniger Energie, ermöglicht längere Seillängen (und damit weniger Masten) und grössere Kapazitäten, und sie fährt auch bei starken Winden stabil.

Anfang Juni sind Techniker der Firma Garaventa daran, die Seile zu installieren und zu verankern. In einem komplizierten Verfahren werden die vier Tragseile – je zwei pro Spur – über die insgesamt sieben Masten gezogen und in der Berg- bzw. Talstation verankert; jedes Tragseil ist 58 Millimeter dick und wiegt 131 Tonnen. Dann ziehen sie das 168 Tonnen schwere Umlaufseil ein, welches die Kabinen bewegt. Oben beim Eigergletscher haben Arbeiter im Dreischichtbetrieb eine neue Bergstati-

on gebaut und sie mit zwei bis zu vierzig Meter langen Stollen mit der Station der Jungfrauabahn verbunden. «Das ausgebrochene Material, rund 23000 Kubikmeter Fels, liegt immer noch oben, dort wo früher der Gletscher war», sagt Projektleiter Klossner.

Letzter Schliff

Unten in Grindelwald Grund, beim neuen Terminal und dem zugehörigen Parkhaus, werden derweil die letzten Arbeiten abgeschlossen. Einige Arbeiter sind daran, die obere Etage des Parkhauses fertig zu betonieren, andere ver-



«Ein schöner Arbeitsplatz!»: Beat Klossner ist seit 2018 als Projektleiter für die technische Realisierung des Grossprojekts verantwortlich.



Baustelle Eigergletscher: 23 000 Tonnen Fels haben Arbeiter für die neue Bergstation (2320m) ausgebrochen. Foto: Jungfraubahnen.

legen Isoliermatten und Kabel oder bauen zusammen mit Technikern die Umlaufschienen für den Eiger Express ein – «eine anspruchsvolle Millimeterarbeit», wie Frutiger-Polier Roger Grossniklaus sagt, der ebenfalls seit über zwei Jahren in Grindelwald tätig ist. Das fünfstöckige Parkhaus (zwei davon im Boden) bietet Platz für über 1000 Autos. Wie schon das Terminal- wird auch das Parkhausgebäude mit vertikalen Holzlamellen eingekleidet, das Flachdach begrünt, was den voluminösen Gebäuden



«Wir mussten uns zeitweise schon dahinterklemmen, um die Termine einzuhalten»: Polier Roger Grossniklaus (rechts).

– es wurden rund 34 000 Kubikmeter Beton verbaut – eine erstaunliche Leichtigkeit verleiht.

Draussen füllen Arbeiter die noch offene Grube zwischen Hang und Terminal

mit Schaumglas-Schotter. Das leichte, aus Altglas hergestellte Material dient dazu, den Hangdruck auf das Gebäude zu mindern. In Grindelwald Grund bewegt sich der Hang ganz leicht in Richtung Lütschinen-Bach und somit auf

Der Berghang bewegt sich leicht auf das V-Bahn-Terminal zu, was spezielle bauliche Schutzmassnahmen erforderte.

den Terminal der V-Bahn zu. Aus diesem Grund, so erzählt Projektleiter Klossner, musste zwischen dem Terminal und dem Hang ein 80 Zentimeter breiter Hohlraum eingebaut werden und der Aushub der grossen Baugrube musste in zwei Etappen erfolgen.

Zeitdruck und Corona

Auf besondere Herausforderungen angesprochen, erwähnt Klossner den Zeitdruck. Er sei seit Beginn enorm gewesen, mit klar fixierten Terminen: im Dezember 2019 Eröffnung der neuen Männlichen-Bahn und des Eisenbahn-Anschlusses, im Dezember 2020

Umstrittenes Projekt

(ph) Das Projekt V-Bahn erhitze jahrelang die Gemüter. Umstritten war vor allem die neue Seilbahn zum Eigergletscher, führt sie doch am Fuss der berühmten Eigernordwand entlang. Nebst zahlreichen Einheimischen gehörten auch die Umweltorganisationen Pro Natura und Stiftung Landschaftsschutz zu den Kritikern. Die neue Seilbahn sei eine hässliche «Wäscheleine» und verschandele die Landschaft in einer sensiblen Region, kritisierten sie. Mit dem Mega-Projekt setzten die Jungfraubahnen zudem einseitig auf immer noch mehr Wachstum, fragwürdigen Massentourismus und asiatische Pauschal tourist/innen, was nicht zukunftsweisend sei.

Die Kritik führte zu ein paar Korrekturen am Projekt. So legten die Jungfraubahnen unter anderem zwei Masten der Schwebebahn tiefer als ursprünglich geplant, und die Gondeln werden statt in einem auffälligen Rot mit Schweizerkreuz in einem diskreten Anthrazit Richtung Eigernordwand schweben. Als das Bundesamt für Verkehr dem 470 Millionen-Projekt Ende Mai 2018 grünes Licht gab, verzichteten die Umweltverbände deshalb auf Rekurse.

Die Frage nach dem Sinn bzw. Unsinn solcher Mega-Projekte mitten in den Bergen aber bleibt. Schon in den letzten Jahren besuchten jeweils über eine Million Tourist/innen das Jungfraujoch (dieses Jahr werden es Corona-bedingt weniger sein). Das Projekt ist Teil eines Konkurrenzkampfes alpiner Top-Destinationen, die mit immer neuen Projekten um meist dieselben Tourist/innen buhlen. Eine direkte Konkurrentin der Jungfrauregion ist der Titlis (3020m). Um im alpinen Tourismus-Wettbewerb mitzuhalten, soll auch dort eine neue, futuristische Bergstation der Architekten Herzog & de Meuron und eine neue Pendelbahn gebaut werden.

Eröffnung des Eiger Express, des Parkhauses und aller Terminal-Anlagen. «Diese Termine blieben bestehen, obwohl wir wegen der Einsparungen drei Monate später als geplant loslegen konnten», so Klossner. Sie hätten sich «zeitweise schon etwas dahinterklemmen müssen, um die Termine einzuhalten», pflichtet Polier Grossniklaus bei. Aber so sei es nun mal, meint er achselzuckend, heute müsse alles immer schneller und effizienter gehen.

In Grindelwald hätten sie immer im Einschichtbetrieb gearbeitet, die Gemeinde habe die Betriebszeiten strikte vorgegeben: morgens von 7 bzw. 8 (mit Lärm) bis 12 Uhr, nachmittags von 13 bis 19 Uhr. Der milde letzte Winter und der schöne Frühling hätten aber ideale Bedingungen geboten, sodass sie mit den Bauarbeiten sogar im Vorsprung sind. Und vielleicht habe auch der Corona-Lockdown etwas mitgeholfen, meint Klossner: «Über drei Monate lang lief hier oben touristisch nichts. Da hatten wir allen Platz für uns!»

Auf der Baustelle hätten sie das Corona-Problem bislang recht gut meistern



Social Distancing auch beim Essen»: Dank viel Platz hätten sie die Corona-Regeln gut einhalten können, sagt Polier Roger Grossniklaus.

können, betonen Projektleiter Klossner und Polier Grossniklaus. Die Baustelle sei grossflächig, die Distanzregeln könnten deshalb zumeist gut eingehalten werden. Regelmässig hätten sie die

Leute geschult und auf die Vorschriften hingewiesen. Im Rohbau des Parkhauses wurden verschiedene, voneinander abgetrennte Aufenthaltsräume eingerichtet, in denen sich die Arbeiter mit genügend Abstand aufhalten und verpflegen können; zahlreiche Waschbecken ermöglichen die persönliche Hygiene und die sanitärischen Einrichtungen würden dreimal täglich geputzt. Eine grössere Herausforderung sei der Personentransport zwischen Thun und Grindelwald gewesen, da hätten sie mehr Fahrzeuge einsetzen bzw. mehr Fahrten durchführen müssen. Es habe verschiedenen Kontrollen gegeben, sagt Klossner, firmeninterne und auch mehrere von der Unia, die aber keine Beanstandungen zeigten. Johannes Supe von der Unia Berner Oberland bestätigt dies. Allerdings sei wegen des Zeitdrucks das Abstandhalten generell nicht immer einfach.

Eröffnung am 5. Dezember

Das Projekt V-Bahn wird am 5. Dezember abgeschlossen – eine Woche früher als ursprünglich geplant. Dann wird der moderne Terminal mit seinen Rollbändern, Läden, dem Bistro und VIP-Lounge, das grosse Parkhaus und der Eiger Express inklusive Tal- und Bergstation der Öffentlichkeit übergeben. Für Beat Klossner geht dann nicht nur ein interessantes Bauprojekt zu Ende, sondern sein Berufsleben auf dem Bau: Er geht in Pension.

Pepo Hofstetter (Text) und Manu Friederich (Fotos).



Hang in Bewegung: Um den Druck zu vermindern, sichern Arbeiter den neuen Terminal mit Schaumglas-Schotter.

Welche Lehren ziehen wir aus der Covid-19-Krise?

Der Ausbruch der Corona-Pandemie traf die Bauwirtschaft hart. Die Distanz- und Hygienevorschriften des Bundes forderten die Verantwortlichen aller Baustellen heraus, einige Kantone verfügten gar einen Baustopp. Auch zwischen den Sozialpartnern flogen mitunter die Fetzen. Welche Bilanz ziehen die Leiter des grössten Bauunternehmens und der grössten Baugewerkschaft der Schweiz?

Herr Vollmar, wie hart wurde Implenia von der Corona-Krise getroffen?

Jens Vollmar: Unsere Mitarbeitenden wurden innerhalb kürzester Zeit vor grosse Herausforderungen gestellt. Schon vor dem behördlich verordneten Lockdown stellten wir den Schutz der Beschäftigten ins Zentrum und bildeten mit unseren Gesundheitsexperten globale und regionale Taskforces. Wie alle Unternehmen mussten wir sehr flexibel auf die fast täglich erlassenen Massnahmen der Behörden reagieren. Und die Baustellenverantwortlichen waren gefordert, Lösungen zu suchen, wenn zum Beispiel Lieferketten plötzlich nicht mehr funktionierten.

Stellte Implenia von sich aus Baustellen ein?

Vollmar: Bevor es im Tessin und in der Romandie zu einem behördlichen Stopp kam, stellten wir in Absprache mit den Bauherren nur einzelne Baustellen temporär für kurze Zeit ein. Das Wissen über den Virus war damals noch viel kleiner als heute. Dann kamen aber relativ schnell die behördlichen Vorgaben und wir lernten auf den Baustellen rasch, mit der neuen Situation umzugehen.

Wie war es für die Gewerkschaft Unia?

Nico Lutz: Es war auch für uns sehr herausfordernd. In einer ersten Phase waren viele Emotionen im Spiel. Viele Beschäftigte waren verunsichert, hatten Angst; man wusste nicht, was da kommt. Es war eine hektische Zeit: Was gestern gegolten hatte, galt heute schon nicht mehr, und niemand wusste, was morgen sein würde. Für uns als nationale Gewerkschaft waren auch die regionalen Unterschiede bei der Ausbreitung des Virus herausfordernd. Dies führte zu teils hitzigen Diskussionen, etwa wenn die Tessiner früh forderten, man müsse alle nicht unbedingt notwendigen Tätigkeiten unterbrechen. Mit der Zeit lernte man mit der Situati-

on umzugehen. Und wenn wir teils auch harte Kritik übten, so kann ich heute feststellen: Auf den Baustellen ist viel passiert. Wir hatten wohl noch nie so saubere Baustellen!

Vollmar: Weil die Fallzahlen regional sehr unterschiedlich waren, war es für uns nachvollziehbar, dass die Behörden auch verschieden reagierten. Für uns war es sehr wichtig, dass die Baustellen unter Einhaltung der Präventions- und

«Es gab viele Beschäftigte, die nicht verstanden, warum der Bundesrat zwar dazu aufforderte, zu Hause zu bleiben, sie selber aber weiterarbeiten mussten.»

Nico Lutz

Schutzmassnahmen weitestgehend offenbleiben konnten. Es war aus wirtschaftlichen Gründen bedeutend, dass die Behörden so entschieden. Und im Nachhinein sehen wir auch, dass dieser Entscheid richtig war. Die Massnahmen haben sich als richtig und der Situation angepasst erwiesen.

Wie wurden die Schutzmassnahmen auf den Baustellen entwickelt. Wurden sie einfach von oben, von Bern verordnet?

Vollmar: Es gab die Merkblätter des Seco. Wir entwickelten aber schon vorher zusammen mit unseren Gesundheitsexperten Massnahmen. Gleichzeitig sammelten wir auf den Baustellen viele Vorschläge, wie man sich auf den Bauplätzen organisieren, Pausen staffeln, Anfahrten gestalten kann usw. Wir

haben auch eine vom Smartphone abrufbare, digitale Plattform aufgebaut mit mehrsprachigen Merkblättern, Bildern, Filmen, Fallbeispielen, Tipps, Feedback-Möglichkeit, usw.

Welche Massnahmen waren am schwierigsten umzusetzen?

Vollmar: Man kann das nicht pauschal sagen, das war je nach Baustellensituation verschieden. Dort, wo man genügend Platz hatte, war es einfacher als dort, wo man in engen Verhältnissen arbeiten musste. Es braucht dann umfassendere Massnahmen. Sicher war das Einhalten der Abstandsregeln anspruchsvoll und ich bin dankbar, dass alle so gut mitgemacht haben.

Welche Rolle spielten die Poliere?

Vollmar: Sie waren extrem wichtig. Sie sind es, die den Zugang haben zu allen Personen auf einer Baustelle, ohne sie wäre es unmöglich gewesen, jeden einzelnen zu erreichen. Und ich muss sagen: Chapeau, sie haben das sensationell gut gemacht! Sie waren es, die den Umgang mit dem Virus vor Ort gemeistert haben.

Für Implenia lief somit alles optimal?

Vollmar: Die von den Behörden angeordneten Massnahmen waren wie gesagt adäquat, natürlich immer vor dem Hintergrund, dass die Situation für alle neu war und viele Unbekannte enthielt. Die Entwicklung der Fallzahlen zeigt, dass sie auch etwas brachten. Für die Zukunft wünschen wir uns, dass wir



Nico Lutz, Leiter Sektor Bau der Unia



Jens Vollmar, Leiter Division Hochbau und Länderpräsident Schweiz von Implenia

alle die gesammelten Erfahrungen mitnehmen, um im Umgang zwischen Unternehmen, Verbänden und Gewerkschaften noch konstruktiver zu sein.

Lutz: Die Lage war regional verschieden, je nach Entwicklung der Fallzahlen. Im Tessin war es für Arbeitnehmende wie Arbeitgeber weitgehend unbestritten, dass angesichts der raschen Ausbreitung alle nicht dringend notwendigen Arbeiten unterbrochen und die Leute zu Hause bleiben sollten. Denn wir alle wissen, dass kontaktarmes Bauen sehr schwierig ist. Im Tessin, aber auch in Genf und der Waadt beschloss man deshalb härtere Massnahmen. Wenn wir in Zürich oder Bern ähnlich hohe Fallzahlen gehabt hätten, dann wäre auch die Diskussion dort anders verlaufen.

Wo sah die Unia die grössten Mängel?

Lutz: Wir erhielten sehr viele Meldungen über Missstände. Das Problem war, dass niemand ein Kontrolldispositiv vorbereitet hatte. Die Kantone, die gesetzlich dafür verantwortlich wären, hatten zu wenig personelle Ressourcen, sie waren auf dem Terrain nicht präsent oder mit Kurzarbeit beschäftigt. Der Vorschlag, die Suva damit zu beauftragen, war deshalb sinnvoll, obwohl die Suva eigentlich nicht für den Vollzug des Arbeitsgesetzes zuständig ist. Aber auch sie hatte anfänglich bloss 34 Leute, die 30 000 Baustellen hätten kontrollieren sollen!

Hier hätten die Sozialpartner eine grössere Rolle spielen, stärker einbezogen werden sollen. Es hätte eine stärkere Zusammenarbeit zwischen Behörden, der Suva und den Kontrollvereinen geben sollen. Auf nationaler Ebene hat sich der Baumeisterverband jedoch dagegen

gestraut. In einzelnen Kantonen hat es aber gut funktioniert. Im Aargau oder auch in Baselland waren der Baumeisterverband und die Gewerkschaften über den Kontrollverein ins Kontrolldispositiv eingebunden.

Vollmar: Auf unseren Baustellen gab es sehr viele Kontrollen, von der Suva, kantonalen Stellen und auch von der Polizei, und wir führten auch eigene durch. Wir verfügen mit unseren Sicherheitsbeauftragten, die normalerweise die Massnahmen zur Arbeitssi-

«Die Forderung nach einer flächendeckenden Schliessung der Baustellen stiess bei vielen unserer Beschäftigten auf Unverständnis.»

Jens Vollmar

cherheit kontrollieren, über eine grosse und vernetzte Sicherheitsorganisation. Wir kontrollierten täglich zehn bis fünfzehn Baustellen in der ganzen Schweiz und hatten keine einzige, die wegen Verstössen gegen die BAG-Vorschriften hätte geschlossen werden müssen.

Die Unia forderte einen Stopp aller Baustellen, was nicht überall gut ankam.

Lutz: Wir hatten die Einschätzung, dass es nicht genügend Ressourcen gab, um die notwendigen Schutzmassnahmen auf den Baustellen tatsächlich umzusetzen. Deshalb forderten wir einen technischen Stopp aller nicht gesellschaftlich dringenden Arbeiten. Wir stellten diese Forderung zu einer Zeit, als es unklar war, wie sich die Krankheit weiterentwickeln wird und man damit rechnen musste, dass es auch in anderen Teilen der Schweiz zu «Tessiner Verhältnissen» kommen würde. Rückblickend bin ich froh, dass die getroffenen Massnahmen ausreichten.

Vollmar: Die Forderung nach einer flächendeckenden Schliessung stiess bei vielen unserer Beschäftigten auf Unverständnis. Denn nebst dem Schutz der Gesundheit, der zuoberst steht, ist auch der Schutz des Arbeitsplatzes wichtig. Die Behörden haben ihren Job mit Au-

genmass und angesichts des sehr dynamischen Umfelds ruhig und professionell gemacht, und wir setzten die Vorschriften zusammen mit den Polieren auf den Baustellen um. Wir sahen, dass dies praktisch überall möglich war, viele verstanden deshalb die Unia-Forderung nicht.

Lutz: Es gab aber auch viele Beschäftigte, die nicht verstanden, warum der Bundesrat zwar dazu aufforderte, zu Hause zu bleiben und Kontakte zu vermeiden, sie selber aber weiterarbeiten mussten. Im Tessin und in der Westschweiz stiessen die Firmen, die weiterarbeiten wollten, auf Unverständnis.

Der Schweizerische Baumeisterverband (SBV) reagierte forsch und drohte mit einem Abbruch der Sozialpartnerschaft. Sehen Sie das auch so, Herr Vollmar?

Vollmar: Ich glaube, man sollte sich wieder auf die Themen konzentrieren, bei denen man konstruktiv zusammenarbeiten kann. Ich denke nicht, dass die Frage der Sozialpartnerschaft die richtige ist. Am Schluss geht es um eine ausgewogene Balance zwischen Wirtschaft, Gesellschaft und den verschiedenen Interessen, und meiner Meinung nach hat man das auch in dieser schwierigen Phase nicht schlecht gemacht. Dieses gut ausbalancierte System sollte man jetzt nicht ins Ungleichgewicht bringen.

Lutz: Auf nationaler Ebene gab es zwischen der Unia und dem SBV zeitweise eine sehr ideologische Auseinandersetzung. Es war wie eine verkehrte Welt: Wir forderten, die Sozialpartner sollten bei der Umsetzung und Kontrolle der Massnahmen eine aktivere Rolle spielen. Und jene, die sonst von Selbstverantwortung und weniger Staat reden, wollten möglichst viel dem Staat überlassen. Aber es gab viele Kantone, in denen die Zusammenarbeit im Alltag gut spielte.

Derzeit diskutieren wir zusammen mit der Suva, und da macht auch der SBV wieder mit, wie man die Kontrollen qualitativ verbessern kann. Auch in anderen Bereichen arbeiten wir wieder konstruktiv zusammen. Es wird aber bestimmt auch künftig wieder Konflikte geben. Das gehört auch dazu.

Gespräch: Pepo Hofstetter; Fotos Michael Schoch

Das Gespräch fand Anfang Juli statt.

«Ich muss nicht täglich reinfunkern.»

Romano Infantino ist gelassen und vertrauensvoll als Polier. Nur in seiner Freizeit geht immer noch die Post ab.

(ms) Fast ins Schwärmen gerät der Polier Romano Infantino, wenn er von seiner Arbeit in Frankreich erzählt. Mitte der 90er Jahre war das. Er gehörte zu den Bauleuten, welche die in der Architekturgeschichte aufsehenerregende Kathedrale von Évry schufen. Der Tessiner Architekt Mario Botta hatte den oben schräg abgeschnittenen Zylinder entworfen. Mit dem ornamental aufgelockerten Ziegelmauerwerk und einem Kranz von 24 Silberlinden am oberen Rand. «Etwas vom Schönsten, das ich je gebaut habe», sagt Infantino.

Hockey und Polierschule

Es war auch eine seiner ersten Arbeiten als Polier. Schulung und Prüfung hatte er im Tessin gemacht. 1991 war der damals 25-Jährige aus Solothurn nach Ascona gezogen. Dort konnte er seinen Beruf als Maurer und seine Leidenschaft als Hockey-Goalie miteinander verbinden. Denn sein neuer Chef war zugleich Präsident des Erstligisten HC Ascona. Er ermöglichte es Infantino, nebeneinander zu arbeiten, im Verein zu spielen und samstags die Polierschule in Gordola zu besuchen. Zweifellos ein volles Programm.

Nach drei Jahren schloss er die Ausbildung zum Polier ab und kann sich seitdem «Dipl. Polier» nennen. Wohl typisch für ihn: Er streicht das nicht besonders hervor. Es gebe viele gute Kollegen, die keine Polierschule von innen gesehen hätten.

Nach seinem Aufenthalt in Frankreich war er, zurück in der Schweiz, einer der vielen Poliere, welche die Baukrise der 1990er-Jahre ausbaden mussten. Die Bauwirtschaft steckte in der zweiten Hälfte der 90er Jahre in einer massiven Rezession, in deren Verlauf etwa die Hälfte der Bau-Leute ihre Stelle gefährdet sah oder gar verlor. Auch Infantino war zwei Jahre arbeitslos. Er dachte daran, den Beruf zu wechseln und begann ein Praktikum in der Altenpflege. Heute sagt er: «Das war eine gute Schulung, so

etwas mal zu machen, würde jedem gut tun.» Damals allerdings griff er zu, als ihm nach drei Monaten im Praktikum eine Stelle als Maurer angeboten wurde und kehrte in seinen erlernten Beruf zurück. Und es ging wieder aufwärts. Er konnte bald wieder eine Baustelle als Polier übernehmen.

Seit 2004 ist er angestellt bei der Solothurner Sterki-Bau, das ist eine der beiden grossen Unternehmen der Region. Für sie zieht er jetzt am Rande des Zent-

«Feierabend ist Feierabend. Auch für mich.»

rums von Lyss BE eine ganze Siedlung hoch, «meine bisher grösste Baustelle». Die Arbeiten an den elf sechs- und achtstöckigen Blöcken mit insgesamt etwa 200 Wohnungen begannen im letzten Oktober. Anfang September sollen die ersten drei Blöcke im Rohbau fertig sein.

Stress bewältigen

Infantino zur Seite stehen eine Stammebelegschaft von zehn Kollegen und bis zu zehn Akkordanten, Eisenleger, Verschaler und Maurer. Er kennt die Prob-

leme mit fragwürdigen, oft betrügerischen Subunternehmen, bei Sterki muss er sich darum aber nicht kümmern. Die Akkordanten kämen aus «vernünftigen» Firmen, mit denen er teilweise schon seit 16 Jahren zusammenarbeite. Er habe Vertrauen in die Leute, und «sie wissen, was zu tun ist. Da muss ich nicht täglich reinfunkern.» Wenn überhaupt, dann empfinde er Stress nur, «wenn das Klima unter den Leuten nicht auszuhalten ist». Dieses sei gefährdet, wenn ihnen die Arbeit mal über den Kopf zu wachsen drohe. Aber in dem Fall brauche er mehr Arbeiter und in seiner Firma klappe es gut, gegebenenfalls die Beschäftigten der einzelnen Baustellen umzuverteilen. «Solchen Stress kann man also bewältigen.»

Insofern kann er normalerweise auch den Feierabend einhalten und muss nicht wie viele andere Poliere abends noch eine Stunde dranhängen, um den nächsten Tag, die Lieferungen von Beton, Eisen oder Steinen zu organisieren. «Feierabend ist Feierabend, auch für mich» sagt er. Auch bei dieser grossen Baustelle schaffe er das Organisatorische innerhalb der regulären Arbeitszeit.

Feierabend. Und danach?

Und nach Feierabend? Er koche gerne, sagt er, und praktiziere unter Anleitung seiner Frau Qigong, die chinesischen Kampfkunst- und Meditationsübungen. Und nach wie vor spiele er Hockey, jetzt eben bei den Senioren. «Sobald ich die Schlittschuhe anlege, macht es Klick im Kopf. Und dann geht schon noch die Post ab.»



Romano Infantino (54): «Mario Bottas Kathedrale von Évry ist etwas vom Schönsten, das ich je gebaut habe.» Foto: Manu Friederich