

Der Polier

Herausgegeben von der Gewerkschaft Unia

**Das Fachmagazin
für Baupolier
und Vorarbeiter.**

März 2019

Megaprojekt Zukunft Bahnhof Bern

Seite 6–9

Neuer LMV und Rente mit 60 – **Heisser Herbst brachte die Wende**

Unfall auf der Baustelle – **Wer trägt die Verantwortung?**

Termindruck und Stress – **Poliere sind besonders betroffen**

Inhaltsverzeichnis

Neuer LMV
Rente mit 60 und höhere Löhne
Seite 3

Unfall auf der Baustelle
Wer trägt die Verantwortung?
Seite 5

Megaprojekt in Bern
Der Bahnhof der Zukunft
Seite 6

Stress auf dem Bau
Die Sicht des Experten
Seite 10

Termindruck
«Ausbaden müssen es
wir Poliere»
Seite 11

Polier-Porträt: Urs Infanger
«Oben Schlamm,
unten Überraschungen»
Seite 12

Impressum

Redaktion: Chris Kelley (ck),
Pepo Hofstetter (ph)
Redaktionelle Mitarbeit: Michael
Stötzel (ms)
Fotos: Lucas Dubuis, Manu Friederich,
Michael Schoch, Thierry Porchet
Titelbild: Manu Friederich
Gestaltung und Druck: Printoset
Herausgeber: Unia Zentralsekretariat,
Sektor Bau, Welpoststrasse 20,
3000 Bern 15
Redaktionsschluss: 8. März 2019
Auflage: 4000 Exemplare.



Die Gewerkschaft.
Le Syndicat.
Il Sindacato.

Editorial

Schweizer Löhne für
Arbeit in der Schweiz



Das Trauerspiel begann im letzten Sommer. Im Juni erklärte FDP-Bundesrat Ignazio Cassis, er sei bereit, den aktuell geltenden Lohnschutz in den Verhandlungen über einen Rahmenvertrag mit der EU zu opfern. Schnell bekam der Bundesrat prominente Schützenhilfe nicht nur von ParteikollegInnen, sondern auch von Baumeister-Präsident Lardi. Der Angriff auf den Schweizer Lohnschutz war eröffnet.

Aktuell geben die selbsternannte Wirtschaftselite und ihre Helfershelfer in der Politik alles, um die laufende Debatte zu verharmlosen. Es gehe doch nur um technische

Details. Dabei geht es um viel mehr. Vielleicht nicht für sie, aber für jene, die auf einen Schutz ihrer Löhne angewiesen sind.

Mit dem aktuell vorgeschlagenen Rahmenvertrag ist der heutige Lohnschutz in Frage gestellt. Die EU verlangt, dass die Schweiz ausländische Firmen und Scheinselbstständige weniger kontrolliert. Kauttionen und wirksame Bussen gegen Lohn-dumping sollen für viele Firmen nicht mehr zulässig sein. Sperren gegen Dumping-Firmen stellt die EU ebenfalls in Frage. Künftig soll der Massnahmen-katalog der EU-Durchsetzungsrichtlinie bestimmen, welchen Lohnschutz die Schweiz erlassen darf. Bei Auslegestreitigkeiten würde der Europäische Gerichtshof entscheiden. Der hat in der Vergangenheit oft Lohnschutzmassnahmen gestoppt. Damit wäre auch eine künftige Anpassung der flankierenden Massnahmen an neue Realitäten in der Arbeitswelt von vornherein verhindert.

Die Löhne in der Schweiz sind fast doppelt so hoch wie im benachbarten Aus-land. Die Preise auch. An einem Abbau beim Lohnschutz hätten vor allem unseriöse Firmen ein Interesse. Die korrekten Firmen und die Arbeitnehmenden hätten das Nachsehen.

Es geht also um die Grundsatzfrage: Sollen auch künftig Schweizer Löhne für Arbeit in der Schweiz bezahlt werden oder nicht?

Die Position der Gewerkschaften ist und bleibt klar. Als vor Jahren die bilateralen Verträge ausgehandelt wurden, erklärten sie schon damals: Bilaterale ja, denn es braucht geregelte Beziehungen zu unseren Nachbarsländern. Aber nur unter der Bedingung, dass die hiesigen Löhne und Arbeitsbedingungen geschützt werden. Das gilt auch heute. Deshalb haben die Gewerkschaften – an vorderster Front die Unia – seit letztem Juni die neuen Angriffe auf den Lohnschutz vehement bekämpft. Und werden das auch weiterhin tun.

Mit freundlichen Grüssen
Chris Kelley

Verantwortlicher Baukader und Mitglied der Sektorleitung Bau der Unia

Neuer Landesmantelvertrag: Rente mit 60 und höhere Löhne

Der heisse Herbst brachte die
Wende

Knapp vor einem vertragslosen Zustand gelang im Dezember bei den Bau-Verhandlungen der Durchbruch. Dank dem Engagement Tausender von Bauarbeitern und Polieren konnte eine Verschlechterung der Arbeitsbedingungen verhindert, die Rente mit 60 gesichert und eine Lohnerhöhung durchgesetzt werden.

(ck) Die Baumaschinen stehen still an diesem Novembervormorgen in Zürich. Kein Kran dreht sich am Horizont, keine Fahrmischer donnern durch die Strassen. Doch ruhig ist es nicht. Ein langer, eindrücklicher Zug von Bauarbeitern zieht lautstark vom Helvetiaplatz her über die Sihl in Richtung Stadtzentrum. Bauarbeiter aus verschiedenen Teilen der Deutschschweiz haben an diesem Dienstag die Arbeit niedergelegt und sich in Zürich versammelt. Eine Tramchauffeurin, die gerade Kaffeepause macht, hält den Daumen hoch und meint anerkennend: «Viel Erfolg! Ihr macht das richtig!»

Durchbruch dank kraftvollem Protest
Kaum auf der Bahnhofstrasse angekom-

men, nähert sich vom Bahnhof her ein zweiter grosser Bauarbeiterzug. Das Banner «Unia Vaud c'est nous!» macht klar, woher die Kollegen stammen. Wie tags zuvor haben die Waadtländer Bau-Leute auch heute die Arbeit niedergelegt und sind nach Zürich gereist. Als die beiden Demo-Züge aufeinander treffen, fliegen die Emotionen hoch. Gemeinsam ziehen sie zur Limmat, essen auf der zentralen Bahnhofbrücke Zmittag und marschieren dann zum nahegelegenen Sitz des Schweizerischen Baumeisterverbandes. Der Aktionstag in Zürich wird sich – zusammen mit den vorhergehenden Protesttagen in anderen Teilen der Schweiz – als entscheidend erweisen für den späteren Durchbruch in den Verhandlungen.

Blockade der Baumeister
Bereits Anfang letzten Jahres begannen die Gewerkschaften mit dem Baumeisterverband über den neuen Landesmantelvertrag und die Rente mit 60 (FAR) zu verhandeln. Denn der Landesmantelvertrag (LMV) lief Ende 2018 aus. Und weil in den kommenden Jahren vorübergehend mehr Bauarbeiter von der wohlverdienten Frührente profitieren werden, brauchte es hier zur Überbrückung der Babyboomer zusätzliche Finanzierungsmassnahmen.

Doch die Verhandlungen kamen nicht vom Fleck. Denn der Baumeisterverband hatte bereits vor den Verhandlungen und über verschiedene Medien herausposaunt, dass er nur einen neuen LMV mit massiven Verschlechterungen bei den Arbeitszeiten und Löhnen akzeptieren würde. Beim FAR forderten die Baumeister Rentenalter 62 oder 30 Prozent weniger Rente.

Fortsetzung auf Seite 4



Nur dank dem vereinten Einsatz von Tausenden von Bauarbeitern in der ganzen Schweiz gelang bei den LMV-Verhandlungen der Durchbruch: Demo vom 23. Juni in Zürich. Foto: Lucas Dubuis

«Jetzt längts eifach!»

Die Bauarbeiter-Delegierten der Unia beschlossen im Februar, sich gegen dieses radikale Abbauprogramm zu wehren. «Immer mehr leisten mit immer weniger Leuten? Vier Jahre ohne Lohn-erhöhung und jetzt unsere Arbeitsbedingungen verschlechtern und die Rente kürzen? Jetzt längts eifach!», drückte ein Delegierter die Stimmung auf dem Bau aus.

Den Beschlüssen folgten rasch Taten. Im Frühling gab es unzählige Versammlungen auf den Baustellen und eine Abstimmung mit über 20000 Teilnehmern. 93 Prozent sprachen sich für Kampfmassnahmen aus, sollte der Baumeisterverband an seinem Kahlschlagprogramm festhalten. Höhepunkt der ersten Jahreshälfte war der 23. Juni, als 18000 Bauarbeiter aus der ganzen Schweiz in Zürich ihren Kampfwillen bekräftigten.

Scheinangebot der Baumeister

Der Baumeisterverband reagierte mit einem Scheinangebot: eine Lohnerhöhung und «nur noch» geringe Kürzungen bei der Frührente. Im Gegenzug aber verlangte er eine massive Verschlechterung der Arbeitsbedingungen: bis zu 300 Überstunden pro Jahr, die 50-Stundenwoche und Lohnkürzungen für ältere Bauarbeiter.

«Lohn und FAR regeln, dafür unsere Gesundheit opfern? Das ist Erpressung!»,

so der O-Ton auf vielen Baustellen. Im Oktober und November legten über 16000 Bauleute aus Protest die Arbeit nieder und sorgten so für einen heissen Herbst.

Das machte Eindruck, endlich lenkte der Baumeisterverband ein. Einen Monat vor dem vertragslosen Zustand, am 3. Dezember, einigten sich Gewerkschaften und Baumeister auf einen neuen LMV und die Sanierung der Frührente ohne Rentenkürzungen.

Die wichtigsten Resultate

- FAR: Rentenalter und Rentenhöhe bleiben gleich wie bisher. Die Arbeitnehmerbeiträge steigen ab April 2019 um 0,5 Prozent und ab 2020 nochmals um 0,25 Prozent. Bei einem Deckungsgrad von 110% gehen die Beiträge wieder zurück.

- Der LMV enthält einzelne Verbesserungen für beide Seiten und gilt bis 2022. Neu gibt es bei der Entlassung von älteren Bauarbeitern eine zwingende Anhörungspflicht. Zudem gilt der LMV neu auch für Asbestsanierung und die Paritätischen Berufskommissionen können künftig betroffene Arbeitnehmende über geldwerte Verstösse gegen den GAV informieren. Bei der Arbeitszeit wird die Zahl der monatlich möglichen Überstunden von 20 auf 25 erhöht und die Auszahlung der Überstunden auf Ende April verlegt. Equipen, die zu mehr als 60 Prozent im Be-

Nachverhandlungen im Polier-GAV

Auch für die Poliere ist die Rente mit 60 (FAR) gesichert. Nun müssen auch die Verbesserungen, die im Landesmantelvertrag erreicht worden sind, für die Poliere gesichert werden. Dies betrifft unter anderem das Anrecht auf eine garantierte Lohnerhöhung in den nächsten zwei Jahren. Eine erste Verhandlungsrunde für den neuen Polier GAV hat im Februar stattgefunden, eine zweite folgt Ende März.

lagseinbau tätig sind, haben neu die gleiche Arbeitszeitregelung wie Bergregionen.

- Für 2019 gibt es für alle Arbeitnehmer, die dem LMV unterstellt sind, eine generelle Lohnerhöhung von 80 Franken und 2020 nochmals zusätzlich 80 Franken. Die Mindestlöhne werden im gleichen Rahmen angepasst.

Zusammenstehen lohnt sich!

Der Erfolg der Bauarbeiter ist nicht nur materiell. «Ich bin stolz darauf, was wir gemeinsam erreicht haben. Gemeinsam sind wir die Unia!» meint Sandro, ein junger Maurer aus der Ostschweiz. Und Antonio, ein Kranführer aus Zürich, fügt hinzu: «Wir haben gezeigt: Wir Bauarbeiter kämpfen für unsere Rechte.» Und die ganze Schweiz hat gesehen: Zusammenstehen lohnt sich!

Unfall auf der Baustelle

Wer trägt die Verantwortung?

Das Unfallrisiko auf dem Bau ist dreimal höher als im Durchschnitt aller Branchen. Jedes Jahr ereignen sich nahezu 50000 Unfälle. Bei jedem dieser Dramen stellt sich die Frage nach der Verantwortung und Schuld. Oft ist der Polier der Erste, der angeklagt wird.

Unfälle auf Baustellen können schwerwiegende rechtliche und finanzielle Konsequenzen nach sich ziehen. Dabei ist das Risiko gross, dass der Polier aufgrund seiner leitenden Funktion strafrechtlich verfolgt wird. Er kann bei Unfällen im schlimmsten Fall sogar wegen einfacher oder schwerer Körperverletzung oder gar wegen fahrlässiger Tötung verurteilt werden. Zudem kann er zur Zahlung von Schadenersatz verpflichtet werden.

Strafrecht und Zivilrecht

Bei einem Unfall werden nach der Untersuchung zwei Gerichte aktiv: das Strafgericht und das Zivilgericht. Strafrechtliche Sanktionen haben grundsätzlich zum Ziel, Menschen vor der Begehung einer Straftat abzuhalten. Kurz gesagt: Die Angst vor einer Sanktion soll davon abhalten, einen Gesetzesverstoss zu begehen. Das zivilrechtliche Verfahren hat hingegen zum Ziel, die Opfer zu entschädigen und ihnen moralische oder wirtschaftliche Wiedergutmachung zukommen zu lassen. Oft wird zuerst der Entscheid des Strafgerichts abgewartet, bevor die Frage des Schadenersatzes untersucht wird. Aber selbst bei einem Freispruch durch das Strafgericht kann die angeklagte Person unter Umständen zivilrechtlich zur Verantwortung gezogen werden.

Um festzustellen, wer an einem Unfall die Schuld trägt, untersucht das Strafgericht, ob jemand den Unfall vorsätzlich oder fahrlässig verursacht hat. Wenn ein Polier für die Einhaltung der Sicherheitsvorschriften auf der Baustelle zuständig ist und er dieser Aufgabe nicht nachgekommen ist, kann er deshalb vor Gericht gestellt werden. Auch die Erteilung eines gefährlichen Auftrags kann als Ursache für einen Unfall betrachtet werden.

Rechte und Pflichten des Poliers

Für einen Polier ist es daher wichtig, seine Rechte und Pflichten zu kennen. Aus rechtlicher Sicht liegt die Hauptverantwortung für die Arbeitssicherheit beim Arbeitgeber. Dieser kann jedoch aufgrund der Befehlshierarchie auf dem

Bau eine Vielzahl von Aufgaben nach unten delegieren und damit den Polier beauftragen. Der Polier ist daher verantwortlich dafür, sein Personal, auch die temporär Angestellten, mit den Sicherheitsvorschriften vertraut zu machen. Er muss zudem regelmässig überprüfen und sicherstellen, dass die Sicherheitsvorschriften auf der Baustelle richtig umgesetzt werden. Wenn die nötigen Sicherheitsmassnahmen nicht ergriffen werden, kann er von seinem Arbeitgeber wegen Nichteinhaltung der Vertragspflichten, insbesondere der Sorgfaltspflicht (Art. 321e OR), oder vom Opfer wegen mangelnder Gewährleistung der Sicherheit zur Verantwortung gezogen werden. Bei einem Unfall ist der Polier oft der Erste, der angeklagt wird.

Bei Gefahr Arbeit stoppen

Angeichts der immer kürzeren Termine und des finanziellen Drucks wird es jedoch immer schwieriger, die Sicherheit korrekt zu gewährleisten. Manchmal fehlt gar das erforderliche Material

oder der Arbeitgeber erteilt selber gefährliche Aufträge. Doch selbst unter diesen Umständen kann bei einem Unfall der Polier rechtlich dafür verantwortlich gemacht werden. Deshalb muss er als Vorgesetzter die Arbeit einstellen, wenn die Sicherheit seiner Mitarbeitenden nicht gewährleistet ist – wenn nötig gegen den Willen seiner Vorgesetzten. Denn das Gericht bestraft diejenigen, der auf der Baustelle präsent war und die Verantwortung für die Anwendung der Sicherheitsvorschriften trug.

Der Polier befindet sich daher oft in einer Sandwich-Position zwischen seinem Arbeitgeber und seiner Verantwortung als Vorgesetzter auf der Baustelle. Deshalb gilt: Bei fehlenden oder mangelhaften Sicherheitsvorkehrungen Stopp sagen und in heiklen Fällen oder bei Unklarheiten Kontakt mit der Gewerkschaft aufzunehmen.

François Clément

Wer eine ausführlichere Erläuterung der «Haftungsfragen rund um die Baustelle unter besonderer Berücksichtigung der Stellung des Poliers» wünscht, kann das gerne bestellen bei chris.kelley@unia.ch.

Erfolgreiche Kommunikation im Team

Deutschkurse für Bauarbeiter

Es liegt auf der Hand: Eine erfolgreiche Kommunikation im Team ist das A und O für einen reibungslosen Baustellenablauf!

Wir bieten deshalb in verschiedenen Regionen der Deutschschweiz Deutschkurse für fremdsprachige Bauarbeiter:

- 13 Wochen – 52 Lektionen à 45 Minuten
- Bauspezifische Themenfelder sowie Alltagsthemen
- Mündliche Sprachkompetenz im Zentrum
- Von März bis Juni oder September bis Dezember



Die Kurse werden vom Parifonds finanziert bei einem symbolischen Betrag von 100.– Franken pro Teilnehmer. Das Erwachsenenbildungsinstitut ECAP führt die Kurse durch.

Haben Sie Mitarbeiter oder kennen Sie jemanden, der interessiert ist? Mehr Infos und Anmeldung: sprachkurse@unia.ch oder 031 350 23 28



Auf dem Bau lauern viele Gefahren – der Polier muss die Arbeit einstellen, wenn die Sicherheit nicht gewährleistet ist. Foto: Manu Friederich

Megaprojekt Zukunft Bahnhof Bern

An vier Bauplätzen bauen die SBB, der Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) und die Stadt Bern derzeit an der Zukunft des Bahnhofs Bern – ein Megaprojekt von 1 Milliarde Franken. Enge Platzverhältnisse, der dichte Bahnbetrieb und die zahlreichen Bauherren und Partner machen das Bauen zur echten Herausforderung.

Wer per Bahn nach Bern reist, spürt es am eigenen Leib: Der Bahnhof platzt aus allen Nähten. Zu den Hauptverkehrszeiten herrscht ein riesiges Gedränge, wälzen sich Massen durch die enge Unterführung, und auch die Ende 2004 eingeweihte Passerelle «Welle» im Westen brachte nur wenig Linderung. Heute frequentieren durchschnittlich 275 000 Personen den zweitgrössten Bahnhof der Schweiz. Bis im Jahr 2030 rechnen die SBB-Prognostiker nochmals mit 100 000 Personen mehr – es droht der Kollaps.

Zehn Jahre Planung

Höchste Zeit also, den Bahnhof, der in den 1970er Jahren als topmoderner Bau eingeweiht und gefeiert wurde, massiv auszubauen und für die Zukunft fit zu machen. Doch das ist nicht so einfach. Einklemmt zwischen der Stadt und einer stark befahrenen Strasse im Süden und der Erhebung «Grosse Schanze» im Norden, ist die verfügbare Fläche be-

schränkt. Zehn Jahre lang tüftelten die Verantwortlichen an Projekten, wie der Bahnhof freundlicher und geräumiger, wie die bestehenden Unterführungen entlastet und die Zugänge kundenfreundlicher gestaltet werden könnten.

«Zehn Jahre lang tüftelten die Verantwortlichen an Projekten, wie der Bahnhof kundenfreundlicher gestaltet werden könnte.»

2017 dann begannen die Bauarbeiten des Projekts «Zukunft Bahnhof Bern».

Zwei Teilprojekte

Im Infopavillon im 1. Stock der Bahnhof-Parkterrasse erwarten uns Martin

Meier (Kommunikation SBB) und Stefan Häberli (Kommunikation RBS). Anhand eines grossen Modells des künftigen Bahnhofs erklären sie uns die verschiedenen Bauprojekte. Vereinfacht gesagt, besteht das Mega-Projekt aus zwei Teilen:

- Neue «Unterführung Mitte»: Zwischen der heutigen Personenunterführung und der Passerelle «Welle» im Westen bauen die SBB eine neue, grosszügige «Unterführung Mitte» mit Zugängen vom Quartier Länggasse (Norden) und dem Bubenbergrplatz (Süden) her. Hinzu kommen weitere Verbesserungen wie der Abbruch der Wand beim Perron 1 (was einen freien Blick auf die Stadt und mehr Tageslicht in die finstere Perronhalle bringt) und eine zweistöckige Verlängerung des Perrons 9/10.

- Neuer RBS-Bahnhof: Die RBS bauen unter den SBB-Geleisen 2 bis 7 einen neuen Tiefbahnhof mit vier Geleisen (Meterspur) und neuen Zufahrtstunnels. Denn der jetzige RBS-Kopfbahnhof (beim Ausgang Neuengasse) ist heillos überlastet. In den 1960er Jahren für 16 000 Passagiere gebaut, steigen heute täglich 60 000 Personen ein und aus; Ankommende und Abfahrende müssen

mit einem Ampelsystem aneinander vorbei geschleust werden.

Die meisten Arbeiten erfolgen unterirdisch und sind für Aussenstehende kaum sichtbar. Sichtbar hingegen sind die vier grossen Installationsplätze mit den Anlagen, Maschinen und Containern, die für den Bau im Untergrund benötigt werden: drei für den neuen RBS-Bahnhof, einen für die neue SBB-Unterführung. Hier werden die Voraussetzungen geschaffen, damit das Projekt Bahnhof Bern überhaupt gebaut werden kann.

Nadelöhr Grosse Schanze

Kilian Schärer, Oberbauleiter des LOS 1, erwartet uns beim Eingang zum Installationsplatz Grosse Schanze. Hier werden Vorarbeiten für den Aushub der «Unterführung Mitte» und den Zugang Länggasse gemacht. Im November 2017 begonnen, sollen sie im Juni 2019 abgeschlossen sein. Die Bauarbeiter haben einen 35 Meter tiefen Schacht ausgehoben und bauen nun an einem 63 Meter langen Tunnel Richtung Bahngelände. Je nach Gesteinsart stossen sie täglich ei-



Deckelbau hinter der Reithalle: Mit dem Grossbohrer wird die Bohrpfehlwand gebaut. Foto Sam Bosshard/RBS

nen bis zwei Meter vor und bauen erst die Kalotten, dann die Strossen. Von diesem Zugang aus wird später, ein Stockwerk unter den Geleisen, die neue Personenunterführung ausgehoben. «Es

ist ein Nadelöhr, über den auch der gesamte Aushub abtransportiert werden muss», erklärt Kilian Schärer. Die Platzverhältnisse sind extrem eng, pro Schicht könnten deshalb nur fünf, sechs Leute in der Grube arbeiten, so Schärer. Um die Arbeitssicherheit zu gewährleisten, sei ein spezielles Sicherheitskonzept erarbeitet worden, und die Suva kontrolliere den Platz regelmässig. Auch die Stabilität des Geländes

«Auf einer Länge von 300 Metern mussten 300 Stahlbögen in den Tunnel eingebaut werden, nachts zwischen halb eins und fünf Uhr.»

wird über Vermessungspunkte im Boden permanent kontrolliert. Ein Geologe überprüft täglich das Gesteinsmaterial und entscheidet dann zusammen mit dem Polier, ob spezielle Sicherungsmassnahmen nötig sind. Schärer ist froh, dass bisher noch kein Unfall passiert ist.

Für ein kurzes mediales Aufsehen sorgte im letzten Oktober hingegen ein Knochenfund am südöstlichen Rand der Baugrube. Überraschend war das nicht: Die Schanze diente im 18. Jahrhundert als Friedhof für abhängige, arme Bauern – ein grosser Teil davon war schon in



Die Arbeiten im Untergrund werden von vier Installationsplätzen aus vorwärtsgetrieben. Grafik SBB/RBS



Nadelöhr Grosse Schanze: Über den 35 Meter tiefen Schacht wird der gesamte Aushub der neuen Unterführung abtransportiert werden.



«Grösster Sandkasten der Stadt Bern»: Für den Bau der neuen RBS-Zufahrtstunnels müssen 95 000 Kubikmeter Material ausgehoben werden.

den 1960er Jahren beim Bau des heutigen Bahnhofs Bern zerstört worden. Die Aushubarbeiten konnten nach kurzer Unterbrechung unter Begleitung des Archäologischen Dienstes des Kantons Bern wiederaufgenommen werden.

1300 Tonnen Stahl

Extrem eng sind die Platzverhältnisse

Ein Milliardenprojekt

Stadt Bern, SBB und RBS – bzw. Bund und Kanton – lassen sich den Ausbau des Bahnhofs einiges kosten. Der grösste Brocken ist der neue RBS-Bahnhof, der inklusive neue Zufahrt auf rund 614 Millionen Franken zu stehen kommt. 360 Millionen kosten die neuen SBB-Anlagen. Diese Ausgaben sind bereits bewilligt. Für die Neugestaltung des Verkehrs im Bahnhofumfeld – in Diskussion sind unter anderem eine neue unterirdische Fussgängerpassage beim Hirschengraben und eine unterirdische Velostation – rechnet die Stadt Bern mit 93 Millionen Franken. Für die Vorprojekte läuft bis Anfang April ein Mitwirkungsverfahren.

auch auf der gegenüberliegenden Seite der Geleise, wo die RBS einen Zugang zur Baustelle des neuen Bahnhofs erstellt. «Die verfügbare Fläche ist dort nicht viel grösser als ein Badetuch», scherzt Stefan Häberli von der RBS Kommunikation. Um den Installationsplatz «Laupenstrasse» einrichten zu können, wurde dort, zehn Meter über Bahngleisen und Fahrleitungen, eine immense Stahlplattform errichtet. «Hier haben wir 1300 Tonnen Stahl verbaut, was etwa dem Gewicht von 930 Mittelklasse-Autos entspricht», sagt Häberli. Noch diesen Frühling, wenn die Logistikplattform fertig installiert ist, beginnen hier die Aushubarbeiten für den neuen, viergleisigen Sackbahnhof im zweiten Untergeschoss, tief unter den SBB-Geleisen und der neuen Unterführung Mitte. «Das Aushubmaterial wird über ein Förderband direkt vom Schacht über die Stahlplattform zu einer Verladestation geführt und auf Lastwagen umgeladen», erklärt Häberli.

«Grösster Sandkasten der Stadt Bern»

Der neue RBS-Bahnhof braucht auch neue Zufahrtstunnels – sie werden von zwei weiteren Installationsplätzen aus gebaut. Der eine liegt beim Hirschen-

park, rund einen Kilometer nordöstlich des Bahnhofs. «Wir sind hier im grössten Sandkasten der Stadt Bern», witzelt Oberbauleiter Mario Sterchi, der für die Arbeiten beim Hirschenpark verantwortlich ist. «Wir heben eine grosse Baugrube aus, um den Zufahrtstunnel zum neuen RBS-Bahnhof zu bauen und ihn hier mit dem bestehenden Tunnel

«Derzeit werden die Voraussetzungen geschaffen, damit das Projekt Bahnhof Bern überhaupt realisiert werden kann.»

zu verknüpfen». Die Aushubarbeiten sind schon weit fortgeschritten, einmal fertig, wird der «Sandkasten» 160 Meter lang, 32 Meter breit und bis zu 30 Meter tief sein. Insgesamt müssten 95 000 Kubikmeter Material ausgehoben und per Lastwagen abtransportiert werden, sagt Sterchi. Arbeiter sind daran, die letzten Bohrpfähle zu erstellen. «Insgesamt sind es 150 Pfähle mit einer Länge von

17 bis 33 Metern, welche die Baugrube abgrenzen», so Sterchi. Gleichzeitig müsse der bestehende Tunnel unmittelbar unter der Baugrube abgesichert werden. Auf einer Länge von 300 Metern seien insgesamt 300 Stahlbögen eingebaut worden, «nachts zwischen halb eins und fünf Uhr, wenn auf dieser dicht befahrenen Eisenbahnlinie keine Züge fahren. Die Arbeiter mussten zuerst die Fahrleitungen abnehmen und morgens wieder montieren – es bleibt nur ein kurzes Zeitfenster pro Nacht», sagt Sterchi.

Deckelbau hinter der Reithalle

Der vierte Installationsplatz liegt beim Eilgutareal hinter der Reithalle, dort wo SBB und BLS ihre Züge abstellen. Tief im Boden wird sich hier der neue RBS-Anfahrtstunnel in vier Röhren teilen. Derzeit wird hier im Deckelbauverfahren dafür gesorgt, dass diese Tunneln ohne Beeinträchtigung des Bahnverkehrs gebaut werden können.

Dazu wurden auf der einen Hälfte des Baufelds die Geleise abgebaut. Am Rand dieses Felds erstellten die Bauleute eine Bohrpfahlwand: Sie bohrten zuerst jeden zweiten Bohrpfahl in den Boden, hohlten ihn aus und füllten ihn mit Beton. Dann setzten sie die Pfähle in den Zwischenräumen – die Tunnelwand ist fertig. Darauf und auf den festen Untergrund abgestützt, betonierten sie einen



Für die Arbeitssicherheit wurde ein spezielles Konzept erarbeitet: Kilian Schärer, Oberbauleiter beim Installationsplatz Grosse Schanze.

Deckel, bauten die Baustelle zurück und verlegten die Geleise. Dasselbe passiert nun auf der zweiten Hälfte des Baufelds: Die Geleise werden abmontiert, eine zweite Bohrpfahlwand erstellt, die zweite Hälfte des Deckels betoniert, die Geleise zurückgebaut. So können die Geleise genutzt werden, während unter dem Deckel der Ausbau stattfindet.

Nächster Ausbauschritt 2040

Läuft alles nach Plan, wird der neue Bahnhof Bern 2025 fertig sein. Fertig gebaut ist aber damit noch lange nicht:

Bereits sind weitere Ausbauschritte ab 2040 in Diskussion. Geplant sind zusätzliche vier Geleise unter der Grosse Schanze. Aber das ist Zukunftsmusik...

Pepo Hofstetter (Text) und Manu Friederich (Fotos)

Zahlreiche weitere Informationen zum Projekt finden sich auf www.zukunftbahnhofbern.ch. Der Infopavillon ist jeweils am Mittwoch von 15 bis 19 Uhr und am Samstag von 9 bis 13 Uhr geöffnet. Am 25. Mai findet ein Tag der offenen Baustelle für die Bevölkerung statt.



Im Westen wird ein Perron massiv verlängert, im Hintergrund (links) die Stahlplattform des Installationsplatzes Laupenstrasse.

«Burnout ist auch auf dem Bau ein grösseres Problem»

Was sind die Gründe, was die Folgen und wer ist speziell gefährdet vom Stress auf dem Bau? Ein Gespräch mit Andreas Martens, Geschäftsleiter bei AEH Zentrum für Arbeitsmedizin, Ergonomie und Hygiene in Zürich.

Herr Martens, viele Poliere klagen über einen wachsenden Termindruck und immer mehr Stress. Können Sie das aus Sicht der Arbeitsmedizin bestätigen?

Untersuchungen über die gesamte Arbeitswelt zeigen klar, dass die psychischen Belastungen zugenommen haben. Aber wir verfügen über keine Zahlen für einzelne Branchen. Und nicht alle Beschäftigten einer Branche sind gleich betroffen.

Mehr Stress ist also ein Fakt?

Die psychischen Belastungen und dadurch der Stress haben aus unserer Sicht klar zugenommen. Aber es gibt zwei Seiten: die effektive Belastung und die gefühlte Beanspruchung, wie es beim Menschen ankommt. Vermutlich sind beide gewachsen. Die Produktivität hat stark zugenommen, es gibt eine Verdichtung beim Bauen. Insbesondere bei grossen Neubauten wird sehr spitz gerechnet und eng kalkuliert. Aber auch die subjektive Wahrnehmung dürfte



Andreas Martens: «Am Stärksten gefährdet sind nebst den PlanerInnen die Poliere und Bauführer». Foto: Michael Schoch

sich verändert haben. Früher hat man auf dem Bau viel getrunken; man trank sich gewissermassen über die Belastungen weg. Heute gibt es dieses Ventil viel weniger.

Was belastet die Leute am meisten?

Wir haben versucht, die wichtigsten Belastungen und deren Auswirkungen zusammenzustellen. Bei den Belastungen sind es der Druck des Bauherrn, der bereits erwähnte Termindruck – früher hat man für den Bau eines Einfamilienhauses doppelt so viel Zeit einberechnet wie heute. Sehr belastend sind auch überlange Arbeitszeiten (und entsprechend kürzere Erholungszeiten) sowie unklare Aufträge – manchmal ist am Morgen noch nicht fertig gezeichnet, was am späteren Nachmittag gebaut werden muss. Negativ wirken sich Störungen im Bauablauf aus und die vielen Schnittstellen, die gemanagt werden müssen (Stichwort Subunternehmen), der Kostendruck, die hohe Verantwortung sowie die oft unscharfe Trennung zwischen Arbeits- und Freizeit – Stichwort ständige Erreichbarkeit.

Wegen des Termindrucks wird immer häufiger auch am Samstag gearbeitet.

Das stelle ich auch fest. Wir haben es nicht genau untersucht, verfügen in unserer Nachbarschaft an der Zürcher Europaallee aber über Anschauungsmaterial. Da wird seit mehr als fünf Jahren gebaut und ich habe oft Samstagsarbeit beobachtet. Oder dass sie abends um halb acht noch betonieren.

Welche Berufsgruppen sind am stärksten gefährdet?

Am stärksten gefährdet sind nebst den PlanerInnen die Poliere und Bauführer. Sie tragen viel Verantwortung und müssen sehr viel koordinieren: zwischen einzelnen Gewerken, den verschiedenen Firmen und betriebsintern mit unterschiedlichen Teams und Gruppen. Sie müssen es ausbaden, wenn sie die Informationen nicht rechtzeitig erhalten, wenn sie ungeplant Pause machen

müssen und gleichzeitig wissen, dass der Beton hart wird, wenn es nicht vorwärts geht, und sie dann ein Problem haben.

Und die Folgen?

Diese Belastungen führen einerseits dazu, dass die Leute mehr krank werden, häufiger ausfallen. In der Schweiz fällt ein Beschäftigter im Hoch- und Tiefbau jährlich durchschnittlich während 12 Tagen aus, bei allen Arbeitnehmenden sind es rund 9,5 Tage. Die psychische Belastung kann zu Burnout führen, was nicht eine Krankheit ist,

«Die psychischen Belastungen und dadurch der Stress haben aus unserer Sicht klar zugenommen.»

sondern ein Syndrom: Man fühlt sich innerlich ausgebrannt und erschöpft, kann nicht mehr abstellen und taucht schliesslich ganz ab. Psychische Belastungen können auch den Alkoholkonsum fördern, zu Fehlern und mehr Unfällen führen. Wer im Stress ist, weiss vor lauter Aufgaben bald nicht mehr, wo anfangen, und fokussiert sich dann auf irgendetwas, was nicht immer das Beste ist. Man hat eine Art Tunnelblick, schaltet links und rechts aus – und in dieser Situation passieren dann viele Fehler und auch Unfälle.

Gibt es Zahlen zu Burnouts auf dem Bau?

Nicht für die Branche, nur für einzelne Unternehmen. Als wir das Thema beim Schweizerischen Baumeisterverband einbrachten, hiess es erst, dieses Problem gebe es auf dem Bau nicht. Anhand von Zahlen aus Unternehmen konnte gezeigt werden, dass es sehr wohl ein Thema ist. Heute führen wir regelmässige Workshops zu Burnout durch und stellen fest: Es gibt hier schon ein grösseres Problem, gerade bei den Kadern von den Polieren an aufwärts.

Interview: Pepo Hofstetter

«Ausbaden müssen es wir Poliere»

Wie nimmt ein Polier, wie nimmt ein Bauunternehmer den wachsenden Termindruck wahr? Für beide ist klar: Ausbaden müssen ihn Bauführer und Poliere.

(ph) Der Druck auf den Baustellen habe in den letzten zehn Jahren enorm zugenommen, sagt Polier Conrad Plozza. «Die Termine werden immer enger und um einen Auftrag zu bekommen, sagt die Baufirma zu allem Ja». Dabei seien die Fristen oft unrealistisch und man beginne oft mit der Arbeit, bevor der Bauprozess fertig geplant sei. «Es gibt dann immer wieder Änderungen und Unklarheiten, der Druck wächst – und wir Poliere und die Bauarbeiter müssen es ausbaden.»

Immer weniger bauen immer mehr

Conrad Plozza weiss, wovon er spricht. Seit vierzig Jahren arbeitet er auf dem Bau, und es werde immer extremer. «Immer weniger Leute machen immer mehr Arbeit. Und immer mehr wird ausgelagert, an Subfirmen und Akkordanten. Das erschwert die Organisation eines Bauplatzes und zu viele Arbeiten finden gleichzeitig statt.» «Du musst heute unbedingt noch betonieren, damit morgen die Maurer beginnen können, du kannst nicht warten. Das führt zu gefährlichen Situationen.»

Plozza nennt verschiedene Gründe für den verschärften Zeitdruck. Erst überlege sich der Bauherr, was er bauen will, dann kommen Ausschreibung und Bewilligungsverfahren, und wenn dann endlich gebaut werden kann, müsse es umso schneller gehen.

Schönwetter-Pläne

Oft seien die Zeitpläne im wahrsten Sinne Schönwetter-Pläne: «Wir arbeiten draussen, nicht in einer Werkstatt. Doch die Zeitpläne werden für ideale Bedingungen gemacht. Aber wenn es kalt ist und du mehr Kleider tragen musst, oder wenn es 30, 35 Grad heiss ist, geht es halt weniger schnell.» Früher sei die Arbeit bei schlechtem Wetter auch mal ausgesetzt worden, was heute selten der Fall sei. Und weil eine Arbeitsstunde bei einer Offerte finanziell ins Gewicht falle, schauten die Firmen, dass die Stundenzahl möglichst klein bleibt.

Die Sicht des Unternehmers

Ähnlich sieht es Jean-Luc Schouwey, Projektleiter beim Freiburger Bauriesen JPF Construction und Präsident des Freiburger Baumeisterverbandes. Der administrative Teil eines Bauprozesses nehme immer mehr Raum ein. Die Zeit, die es für Ausschreibung, allfällige Re-kurse etc. brauche, werde oft unterschätzt und dann beim eigentlichen Bau umso mehr gedrängt. «Das müssen dann die Poliere als letztes Glied in der Kette ausbaden.»

Die Poliere seien heute aber, so Schouwey, besser ausgebildet. Dank besseren technischen Mitteln könnten sie den wachsenden Stress zwar nicht zu 100 Prozent ausgleichen, aber es erleichtere ihre Arbeit. Viel Potential sieht Schouwey, der auch an der Freiburger Hochschule für Technik und Architektur lehrt, in der Informatik und beim BIM. Dank Laptops und Tablets könnten heute zum Beispiel Baustellenrapporte direkt auf der Baustelle erstellt werden und man müsse sich nicht mehr mit einem Haufen von teils veralteten Plänen auf Papier herumschlagen. Viel Arbeit könnte auch ins Büro delegiert werden.

Nebst Informatik und Schulung sieht Schouwey aber vor allem Potential bei der Planung. «Das erste, was wir seitens Unternehmer machen sollten, ist die



Termindruck und Stress führen zu gefährlichen Situationen. Foto: Thierry Porchet

Planung zu verbessern. Um eine Baustelle seriös vorbereiten zu können, sollten die Pläne fix und fertig mindestens drei bis vier Wochen vor Baubeginn bereit liegen und dann nicht mehr geändert werden. Wenn das gelingt, wäre das schon viel!»

Für grundsätzliches Umdenken

«Eine verbesserte Planung wäre bereits ein grosser Schritt nach vorne», sagt Chris Kelley, Baukader-Verantwortlicher der Unia. «Doch es braucht eine grundlegende Veränderung in der Denkweise.» Heute seien Preis und Termin zunehmend wichtiger als die Bau-Qualität und die Gesundheit der Arbeiter. Die Unia werde deshalb «zusammen mit ihren aktiven Mitgliedern analysieren, wo der Handlungsbedarf am dringendsten ist und welche Massnahmen nötig sind, um die Situation nachhaltig zu verbessern.»

Zahlen zum Stress

(ph) In der Schweiz fühlt sich mehr als ein Viertel aller Arbeitnehmenden (27,1 Prozent) gestresst, fast 30 Prozent fühlen sich emotional erschöpft – Tendenz steigend. Das zeigt der Job-Stress-Index 2018 der Gesundheitsförderung Schweiz. Zahlen speziell zum Baugewerbe liefert die Schweizerische Gesundheitsbefragung 2012: Damals beklagten fast die Hälfte der Befragten, dass sie sich meistens oder immer beeilen müssen, um die Arbeit zu erledigen (45,6%) und dass sie an zu viele Sachen gleichzeitig denken müssen (44,3%).

In Deutschland führte die Berufsgenossenschaft Bau (Unfallversicherung für die Bauwirtschaft und baunahe Dienstleistungen) 2018 eine repräsentative Umfrage zu psychischen Belastungen im Arbeitsalltag durch. Von den 5658 Befragten beklagten 61 Prozent den Zeit- und Termindruck; fast die Hälfte (48%) empfinden ihn als belastend – bei den Bau- und Objektleitern (inkl. Bauführer) waren es gar 72 Prozent!

«Oben Schlamm, unten Überraschungen»

Ohne Spezialtiefbauer wie Urs Infanger stünden viele Gebäude auf wackeligen Beinen.

(ms) Der erste Hinweis Urs Infangers zu seinem Beruf könnte leicht missverstanden werden. «Wir Spezialtiefbauer stehen extrem viel im Dreck und Schlamm», sagt er. Aber damit will Infanger nicht andeuten, dass die Arbeit von ihm und seinen Kollegen nur das wäre. Ganz im Gegenteil: Spezialtiefbauer wie er sorgen überhaupt erst dafür, dass grössere Bauwerke hochgezogen werden können.

Denn sie sichern die Baugruben, sorgen für Grundwasserumleitung oder -absenkung und je nach der Beschaffenheit konsolidieren sie die Böden mit Betoninjektionen oder treiben Betonpfähle in den Grund, die bis zu 1,50 Meter Durchmesser haben können und so die Lasten der künftigen Gebäude auf tragfähige Schichten übertragen. «Recht vielseitig» sei seine Arbeit, meint Infanger. Solche Bescheidenheit scheint typisch für ihn.

Späte Lehre

Der heute 53-Jährige hat über 30 Jahre Berufserfahrung auf dem Gebiet hinter sich. Nach der Schule fand er zunächst keine Lehrstelle, die zu ihm passte. Ein Bekannter der Familie bot ihm einen Job in dessen Firma an, die Grundwasser absenkte. Drei Monate wollte er mal reinschnuppern, dann packte es ihn und er blieb dabei. Bis zu seiner Pensionierung will er keine andere Arbeit mehr machen.

Mit 22 wechselte er zum Zuger Bau- dienstleister und Baustoffunternehmer Risi. Und erhielt dort das Angebot, trotz seines jugendlichen Alters und trotz noch fehlender formaler Ausbildung eine neue Abteilung für Grundwasserabsenkung aufzubauen. «Cool» sei das gewesen, wieder so eine bescheidene Untertreibung.

Risi war nicht nur bereit, die entsprechenden Finanzen für die neue Abteilung zur Verfügung zu stellen, die Firma ermöglichte es Infanger auch, blockweise die Lehre als Grundbauer nachzuholen und später die Polierschule zu be-

suchen. Auf dieser Grundlage und dank seiner langen praktischen Erfahrungen nimmt er heute als Prüfungsexperte die Abschlussprüfungen von Grundbaulehrlingen ab.

Bei Risi herrschte damals eine familiäre Atmosphäre, erzählt Infanger. Das gefiel ihm. Deshalb ging er weiter, als die Risi-Gruppe 2010 mehrheitlich vom Baustoffkonzern Jura Holding übernommen wurde. Über Umwege kam er zum Berner Ableger des Bauriesen Mar-

«In China haben sie vor 5000 Jahren mit dem Bau der Mauer begonnen und sind noch immer nicht fertig.»

ti, den er schon in Arbeitsgemeinschaften mit Risi kennengelernt hatte. In den ersten Jahren war er für seine neue Firma viel unterwegs. Er lebte ein Jahr im Tessin und beteiligte sich am anspruchsvollen Bau des Ceneri-Tunnels. Unter anderem erstellte er dort mit seiner Gruppe Pfähle für die Lärmschutzwände.

«Alles erwischt»

Beim Ceneri erlebte er auch, was für Spezialtiefbauer fast unvermeidlich ist: Ganz genau können sie nämlich nie wissen, welche Überraschungen der Untergrund für sie bereit hält. So trafen sie beim Bohren der Löcher für die Trägerpfähle zum Beispiel die Tunnelentwässerung. Im Lauf der Zeit hätten sie «ausser den Stromkabeln alles erwischt, was man erwischen kann», erzählt er und lacht ganz entspannt. Immerhin hatte die Lage der Pfähle für die Lärmschutzwand Priorität.

Entscheidend für die Arbeit in letztlich unbekannter Geologie sei immer auch die Erfahrung des Maschinisten, der die bis zu 110 Tonnen schwere Bohrmaschine bediene. Er müsse bemerken, wenn sie auf schwierige Bodenschich-



Freude an der vielseitigen Arbeit: Urs Infanger (53) hat über 30 Jahre Berufserfahrung hinter sich. Foto: Manu Friederich

ten oder Wasseradern stossen. Und stets müsse er darauf achten, seine Kollegen mit dem riesigen Koloss nicht in Gefahr zu bringen. Deshalb arbeitet Infanger auch immer mit dem gleichen Maschinisten und einem eingespielten Team zusammen. Temporäre kämen beim Spezialtiefbau nur selten zum Einsatz. Höchstens dann, wenn keine grösseren Maschinen zum Einsatz kommen.

Von China lernen?

Was seinen Beruf heutzutage schwieriger mache, sei die oft fehlende praktische Erfahrung der hochausgebildeten Planer und Bauleiter, meint Infanger. Diejenigen, die noch eine Lehre vor ihrem Studium gemacht hätten, fehlten heute, sie seien bereits pensioniert. «Wenn ich früher auf ein Problem stiess, konnte ich den Bauleiter anrufen. Dann kam er und wir suchten eine Lösung für das Problem.» Heute gebe es das nur noch ganz selten. Hinzu käme der Termindruck, wie überall auf dem Bau. Und dazu fällt Infanger ein schon gewagtes Bild ein: «In China haben sie vor 5000 Jahren angefangen, die Mauer zu bauen. Sie sind heute noch nicht fertig», sagt er und muss selbst über diesen Vergleich schmunzeln.