B. MAGAZIN.

DAS BAUSTELLEN-MAGAZIN FÜR VERKEHRSWEGBAUER

#01/16
APRIL 2016

TIERISCH SCHARF

Fremdwörter sind Glückssache oder was ist eigentlich ein Fuchsschwanz und braucht man sowas auf der Baustelle?

Seite 5

BAUSTELLE FÜR ANFÄNGER

Am Polierrapport erklärt Schulleiter Urs Lütolf, warum ein Lernender anders tickt als sein Vorgesetzter.

Seite 19

DIE GLORREICHEN 7

Joshua, Kevin, Tobias & Co. über Teamgeist und sonstige Highlights im Strassenbauer-Alltag.

Seite 27

SCHRÄGER JOB AUF DEM STOOS

AB SEITE 6

Das B. Magazin

Kostenlos abonnieren oder online lesen unter: LINK > **www.verkehrswegbauer.ch/bmagazin**

INHALT

06
TUNNELBAU AM KLETTERGURT

Die neue Standseilbahn am Stoos wird von oben nach unten gebaut: Die Tunnelzwischenstücke werden gesprengt. Anschliessend übernehmen die Tunnelvortriebsmaschine und das vierköpfige Team die Feinarbeit – bei einer Steigung von bis zu 110 Prozent nie ohne Seil und Klettergurt.

EINSATZ/NEWS

04
FRISCHFLEISCH
2× neu beim B. Magazin: Die Strassenbau-Lernenden Kevin und Lorenzo verstärken das Redaktionsteam.

WISSEN/SCHULE

12
POLE POSITION
Kleingerätekurs in Kaltbach: Schneeräumen, Startschwierigkeiten und Walzenparcours live!

MACHER/FIRMA

20
EVA FOREVER
Eva ist der heimliche Star bei den Strassen- und Tiefbauprofis Toller & Loher AG in Uetikon am See.

MACHER/BERUF

22
WERKSTATTMANAGER
Res Z'Rotz hält zusammen mit seinem Team den Betrieb bei der Lötscher Plus Gruppe am Laufen.

TECHNIK

28
WE ❤ OLDIES
Alles Rentner oder was? Was sich um die Jahrhundertwende so alles motorisiert auf den Baustellen getummelt hat.

FREIZEIT/PORTRAIT

30
CHEF IM SCHNEE
Strassenbauer Nico Gauer hat grosse Ziele: Der Liechtensteiner hat den Skiweltcup im Visier.

NEU@B. MAGAZIN

Zwei neue Gesichter in der Redaktion: Die beiden Strassenbau-Lernenden Lorenzo Felder und Kevin Studer mischen ab sofort mit beim B. Magazin und stellen sich gleich selber vor:

LORENZO FELDER

KEVIN STUDER

Wenn ich nicht Strassenbauer geworden wäre, dann ...

hätte ich Töffmechaniker gelernt. Ich fahre selber Motocross, da wäre das naheliegend gewesen. Allerdings hat es mir beim Schnuppern als Strassenbauer viel besser gefallen. Die Arbeit ist abwechslungsreicher und man ist den ganzen Tag an der frischen Luft.

wäre ich Maurer-Tiefbau. Das war nämlich die erste Lehre, die ich begonnen, aber nicht zu Ende gemacht habe. Nach einem Jahr Temporärarbeit habe ich die Lehre als Strassenbauer angefangen. Jetzt bin ich im 2. Lehrjahr und voll motiviert.

Das Beste und das Schlimmste als Strassenbauer?

Das Beste in meinem Beruf ist sicher Belagseinbau im Hochsommer! Wenn es so richtig heiss ist und die Sonne scheint, mag ich meine Arbeit. Ich hatte noch nie einen Sonnenbrand und achte darauf, immer genügend zu trinken. Das Schlimmste? Bei Kälte und Regen im Winter in einem Graben zu arbeiten. Aber jeder Winter geht vorbei. Immerhin geht es während der kalten Jahreszeit etwas lockerer zu und her und wir haben keinen Zeitdruck. Trotzdem ist mir der Sommer lieber.

Das Beste ist die Arbeit draussen. Den ganzen Tag an der frischen Luft und die körperliche Arbeit, das ist genau mein Ding. Am liebsten mag ich es, wenn es 30 Grad oder noch heisser ist, ich bin ein absoluter Sommer-Mensch. Im Winter kann es schon manchmal hart sein. Oft nehme ich meine ganzen Ferien und die geleisteten Überstunden zusammen und machen einen Monat frei während der kalten Zeit.

In der Redaktion des B. Magazin sitze ich, weil ...

... das für mich eine ganz neue Erfahrung ist. Ich möchte neue Einblicke gewinnen und sehen, wie die Geschichten entstehen und am Ende im Magazin landen. Ich werde zudem öfter die Augen und Ohren offen halten für neue Themen.

... ich mal einen Blick hinter die Kulissen werfen möchte. Ich freue mich, neue Leute kennen zu lernen. Vielleicht kann ich sogar auch mal ein Thema beisteuern.

FACEBOOK/BaustellenMagazin

DU SPRECHE BAUSTELLE?

Was ist ein Fuchsschwanz? Blöde Frage, natürlich das hintere Ende des pelzigen Vieches, das nachts die Kehrichtsäcke plündert und nichts im Hühnerstall verloren hat. Oder doch eher das Wimpel-Ding, das früher bei den Protz-Mantas am Rückspiegel hing? Irgendwie hat beides nicht wirklich was auf der Baustelle verloren ...

9 VON 10 SIND WEG

Gute Ausgangslage für talentierten Nachwuchs: 2015 konnten neun von zehn Lehrstellen im Verkehrswegbau besetzt werden.

Damit Lehrstellen keine Leer-Stellen bleiben. Im Sommer 2015 konnten die Schweizer Bauunternehmen fast alle Lehrstellen besetzen:

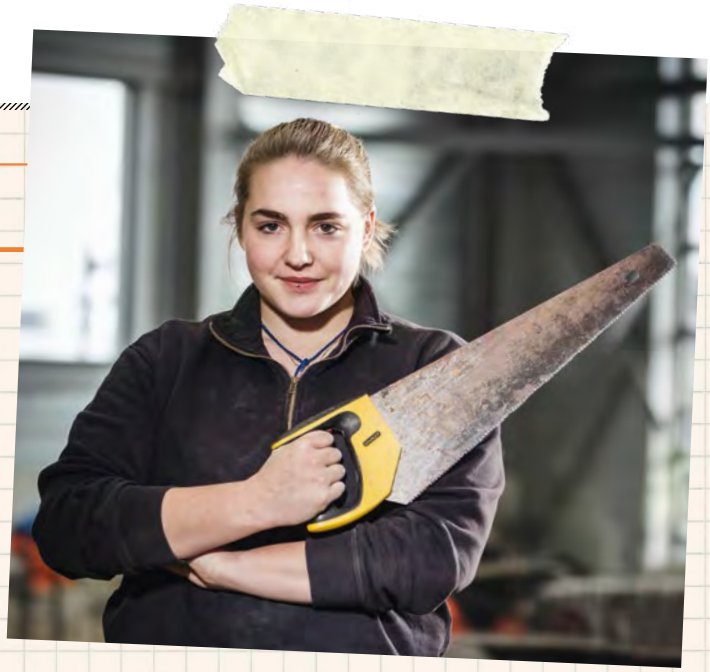
- 9 von 10 Lehrstellen als Strassenbauer/in EFZ
- 4 von 5 Lehrstellen als Gleisbauer/in EFZ
- zwei Drittel der Lehrstellen als Grundbauer/in EFZ
- und einen Drittel mehr Lehrstellen für Strassenbauer/in EBA als im Angebot war

Die Firmen schätzen die Lehrstellensituation sehr unterschiedlich ein. Oft ist es für stadtnahe Unternehmen schwieriger, Lernende zu finden. Für die meisten Firmen ist die Mund-zu-Mund-Propaganda der wichtigste Faktor, um ihren Nachwuchs zu finden. Wenn die Firma einen guten Ruf geniesst, ist das meist kein Problem. ■

FUCHSSCHWAHANZ...

Marlies Bircher, Strassenbau-Lernende, zeigt uns, wie der Fuchsschwanz aussieht, den man auf der Baustelle antrifft. Das Werkzeug findet sich meist irgendwo bei der Ausrüstung im Auto, obwohl es eigentlich ein Schreiner-Teil ist. Doch um einen schönen geraden Schnitt zu machen, ist der Fuchsschwanz praktischer als die Bügelsäge. ■

«Ich brauche den Fuchsschwanz meist, wenn wir Leitungen verlegen. Ich schneide damit die Rohre auf die richtige Länge.»



MIT SABRINA RICHTUNG WELTREKORD

Die neue Standseilbahn Stoos (SZ) auf Rekordkurs: Mit einem Gefälle von 47 Grad – das sind 110 Prozent – wird sie die steilste Standseilbahn der Welt. Für das Team vor Ort heisst das Tunnelbau in Extrem-Schräglage.

Die Standseilbahn Stoos im Kanton Schwyz ist der Zubringer für die rund 150 Einwohnerinnen und Einwohner des Dorfes Stoos. Sie stellt auch deren Grundversorgung sicher und fährt jährlich 7000 Tonnen Material aus Schlattli (571 Meter über Meer) auf die Bergstation Stoos (1275 Meter über Meer). Seit 1933 fährt die Stoosbahn täglich 28 Mal rauf und runter, von sieben Uhr morgens bis halb neun Uhr abends. Bis heute ist die Stoosbahn mit einer Steigung von 37,99 Grad (78,1 Prozent) die steilste Standseilbahn der Schweiz. Mit mehr als 80 Jahren auf dem Buckel wurde es Zeit für Erneuerungen – die Konzession für die bestehende Bahn läuft aus und kann nicht verlängert werden. Im Herbst 2013 starteten die Arbeiten für die neue Stoosbahn – moderne Kabinen mit horizontalem Ein- und Ausstieg, 50 Prozent mehr Kapazität und automatischer Niveauausgleich auf der gesamten Strecke lösen die bisherige Technik ab.

VON OBEN NACH UNTEN

Die ARGE Stoos, bestehend aus den Firmen Implenia Schweiz AG und der Vetsch Klosters, hat den Auftrag, die Strecke inklusive der drei Tunnels und der Schienen zu bauen. Die Berg- und die Talstation der neuen Bahn stehen bereits. Reinhold Boiger von Implenia ist Baustellenchef und hat inzwischen ein Team von 18 Leuten auf dem Stoos: «Ich war der erste hier oben, im Oktober 2013 bezog ich mein Büro im Bademeisterbüro in der alten Badeanstalt neben dem Installationsplatz», erinnert er sich. «Mit dem Laptop und zwei Mitarbeitern fingen wir mit dem Bau der Seilbahn für den Materialtransport an.» Denn die Strecke für die neue Bahn wird von oben nach unten gebaut. Dazu Reinhold Boiger: «Wir arbeiten mit einer Tunnelvortriebsmaschine. Mittels Sprengungen arbeiten wir uns talwärts.» Diese Bauweise ist sicherer, als von unten nach oben zu sprengen. Allerdings auch aufwendiger: Für den ersten der insgesamt drei Tunnels benötigte die ARGE rund ein Jahr: «Im ersten, rund 235 Meter langen Abschnitt konnten wir den Schutter aus den Sprengungen nicht ins Tal leiten und mussten alles aufwendig mit einer Windenbahn nach oben raus transportieren», so Boiger. Mit Wägelchen, wie früher in den Bergwerken.

Allrounderin: Sabrina, die Tunnelbaumaschine, wiegt satte 60 Tonnen. Sie kann bohren, spitzen, baggern und die Sprengungen vorbereiten, je nachdem welches Gerät an ihrem Arm montiert ist.

Arbeiten in Extrem-Schräglage: Ohne Klettergurt geht gar nix.
Die Verständigung läuft über Funk.

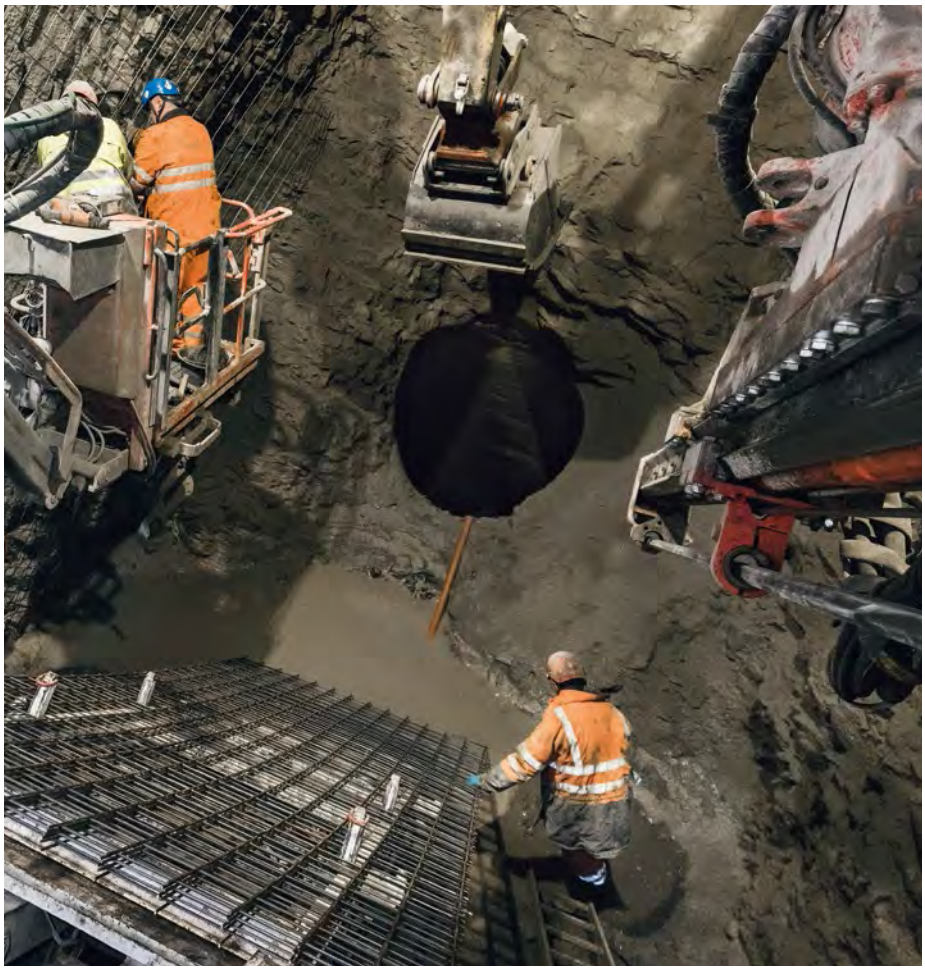
BLITZSCHUTZ UND STURMWARNUNG

Um überhaupt loslegen zu können, musste aber erst das gesamte Material auf den Stoos gebracht werden. Eine ganzjährige Zufahrtstrasse gibt es nicht. Deshalb wurde eigens eine Materialseilbahn erstellt, die genau über der geplanten Standseilbahnstrecke verläuft. So kann das Material jederzeit zur gewünschten Stelle gebracht werden. Die Bahn kann 7,5 Tonnen heben – das entspricht einer Gondel mit 93 Personen. Mit ihr wurde auch das Baumaterial für die Materialhalle, die Sprengstoff-Bunker und die Werkstattcontainer auf den Stoos geschafft. Die Installation dauerte insgesamt drei Monate. Während der Bauarbeiten fährt die Seilbahn oft mit höherer Kapazität als die Sessellifte auf den Skipisten oben. «Die Seilbahn ist so lange in Betrieb, wie die Sicht gut ist. Im Sommer ist das oft bis zehn Uhr nachts.» Einzig der Wind kann dem Betrieb einen Strich durch die Rechnung machen: «Wir dürfen bis zu Windgeschwindigkeiten von 60 km/h fahren, stellen aber den Betrieb bei 40 km/h ein. Das kam letztes Jahr öfter vor. Die Seilbahn ist zudem mit einem Blitzschutz ausgerüstet, wir hatten schon drei Blitzeinschläge», erklärt Boiger.

IM SCHRITTTEMPO ZUR FRAUENPOWER

Nach dem Einrichten und dem Bau des ersten Tunnels ging es zügig voran: Für den zweiten Tunnel wurden Vorbohrungen durchgeführt. «Eine externe Firma hat mit einem kleinen Bohrer vorgebohrt und mit einem Ausweitungsbohrkopf von unten nach oben ein rund 1,80 Meter grosses Loch ausgefräst.» Durch dieses wird nun das gesprengte Material ins Tal geführt. Vor dem Portal des zweiten Tunnels, mitten in der Steilwand, besteht ein Gefälle von 72 Prozent. In gemächlichem Schritttempo fährt der Wagen der elektrisch betriebenen Windenbahn etwas unterhalb der neuen Bergstation los und auf das erste, bereits fertige Tunnelportal zu. Ein letzter Blick auf die Figur der Heiligen Barbara, die Schutzpatronin der Tunnelbauer, die auf keiner Baustelle fehlen darf, und schon geht es in die Tiefe, Richtung Tunnel Nummer Zwei. Nun wird auch klar, wieso man auf der flachen Strecke oben in fast liegender Position im Wägelchen hängt – sobald es in die Steilwand geht, sitzt man nämlich aufrecht im Sitz. Nach rund zehn Minuten langsamen Abstiegs (alles andere wäre schlimmer als auf jeder Achterbahn) kommt die Vortriebs-

Nach der Sprengung wird der Schutter, der nicht sofort durch das vorgebohrte Loch in die Tiefe gerutscht ist, mit dem Bagger ins Loch geschüttet. Nachdem der Spritzbeton angebracht ist, werden die Gitter montiert.



maschine in Sicht: Sabrina – so wurde sie vom Team getauft – wiegt rund 60 Tonnen, läuft auf Schienen und hängt an zwei Seilen. Sie ist Bagger, Betonspritzmaschine und Bohrgerät in einem. Wenn sie stillsteht, verkantet sie sich zum Absichern in den Gleisen und verkeilt sich an den Tunnelwänden.

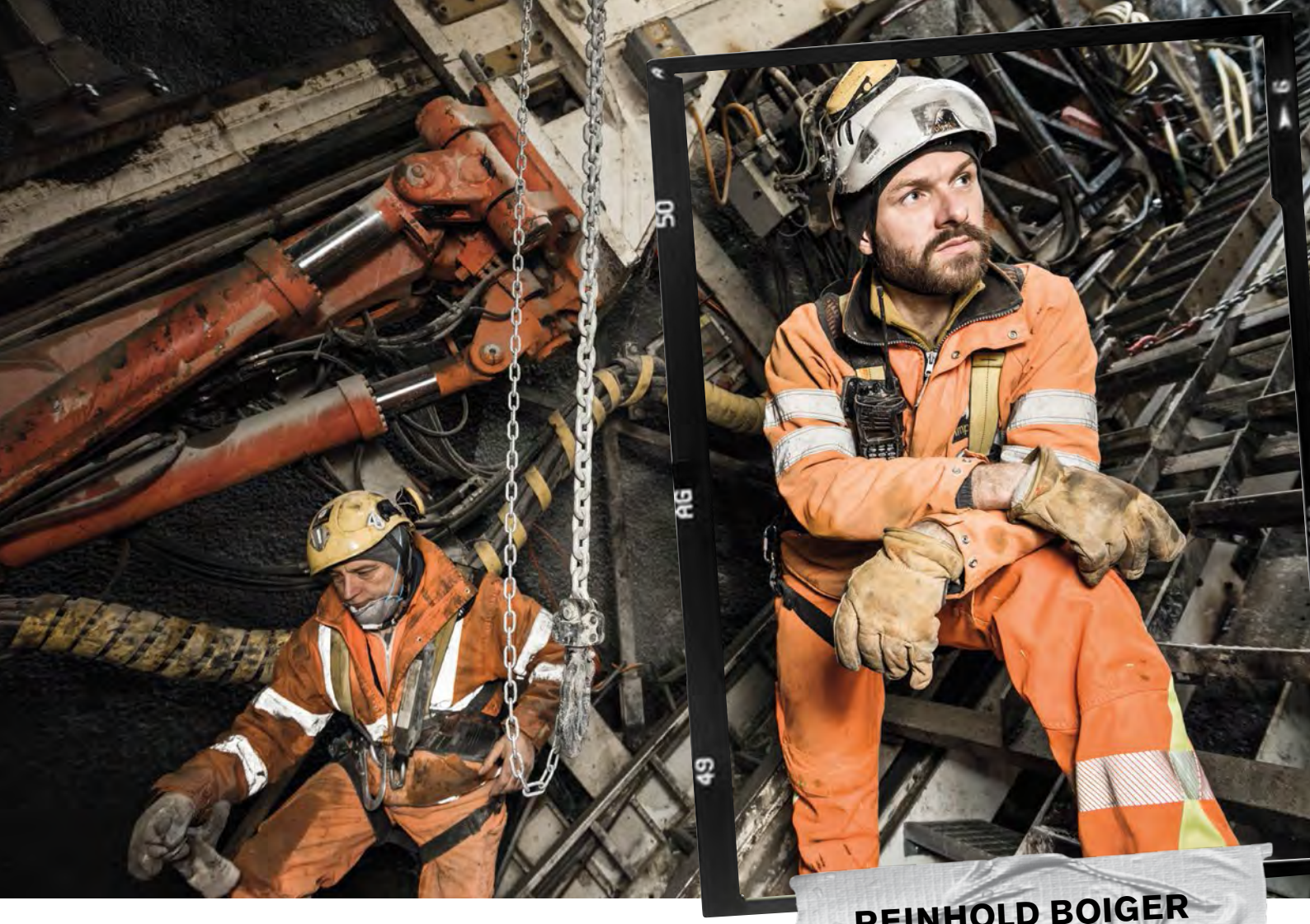
NEUN METER MIT 600 KILO SPRENGSTOFF

«Wir können nicht einfach mit verschiedenen Maschinen in den Tunnel fahren, deshalb ist Sabrina so ausgerüstet, dass wir alle Arbeiten mit ihr ausführen können.» So verfügt die Vortriebsmaschine über einen Baggerarm, auf dem man wahlweise die Düse für den Spritzbeton oder eben die Baggerschaufel befestigen kann. Der Arm sowie der Steuerkorb und die Seilwinden werden alle von einer Steuerung aus per Joystick navigiert. Im Moment schafft Sabrina den Schutter, der nach der Sprengung nicht direkt durch das Loch in die Tiefe gerutscht ist, mit der Schaufel ins Loch, danach wird die erste Spritzbetonschicht aufgetragen. Ziel ist es, wöchentlich neun Meter tiefer zu graben. Für jede Sprengung werden 76 Sprenglöcher gebohrt und für drei Meter Vortrieb

Sämtliche Funktionen von Sabrina können mit einer einzigen Fernbedienung gesteuert werden.

Beinarbeit: Die starke Steigung ist Gewöhnungssache, ein Ungeübter würde hier ganz schön ins Schnaufen kommen.

rund 200 Kilo Sprengstoff eingefüllt. Das ergibt ungefähr 250 Kubikmeter Festgestein, das pro Woche weggesprengt wird. Gesprengt wird übrigens mit Patronen, nicht mit Emulsion. Reinhold Boiger: «Sprengstoffemulsion muss bei einer konstanten Temperatur von 20 Grad Celsius gelagert werden, das ist hier oben nicht möglich. Zudem braucht es zwei Komponenten zum Sprengen, die erst im Tank vor Ort gemischt werden. Dazu fehlt uns der Platz im engen Tunnel. Deshalb sprengen wir hier mit Patronen.» Der Sprengstoff und die Zünder lagern in zwei Stahlbetonbunkern oben auf dem Stoos. «Wir dürfen maximal eine Tonne Sprengstoff lagern. Das reicht ungefähr für zwei Wochen.» Im Sommer 2016 geht es an den Bau des dritten Tunnels und dort wird es dann richtig, richtig steil: Mit 110 Prozent Gefälle hält die Standseilbahn dann den Weltrekord für eine Bahn, die auf Schienen von Seilen gezogen wird. Nicht mal Zahnradbahnen klettern so steil. ■



REINHOLD BOIGER
BAUSTELLENCHEF

WENN DER BERG RUFT

Ob als Tunnelbauer oder Hobbykletterer – der 36-jährige Reinhold Boiger ist ein Mann der Berge. Der gelernte Bergretter aus Bayern ist Baustellenchef auf dem Stoos.

Reinhold Boiger über den Arbeitsalltag in Steillage:
«Ich gehe mal schnell … gibt es hier oben nicht. Wir müssen immer vorausdenken: Welches Material, welches Werkzeug brauche ich in einer Stunde? Eben schnell was im Container holen dauert hier länger. Der Transportwagen benötigt von unserem Werkplatz gleich unterhalb der Bergstation auf dem Stoos ungefähr 10 Minuten bis zur aktuellen Baustelle im Tunnel Nummer Zwei. Natürlich gibt es auch die Fluchttreppe, die führt die gesamte neue Bahnstrecke entlang. Durch die enorme Steigung dauert es aber auch zu Fuss seine Zeit – und braucht Kondition. Wichtig ist daher eine funktionierende Kommunikation. Hier oben ist jeder mit Funk ausgestattet. Sollte dieser mal nicht funktionieren, haben wir eine Festnetztelefonanlage, deren Kabel durch sämtliche Tunnels verlegt wird.»

Reinhold Boiger über Besonderheiten und Highlights auf dem Stoos:
«Tunnelbaustellen sind immer etwas Besonderes. Das Team ist wichtig, es muss funktionieren. Das ist auch hier so: Wir arbeiten in drei Schichten, die meisten übernachten in den Containern hier. Der Umgang ist familiär. Ich habe in meinem Team viele langjährige Tunnelbauer. Einige von ihnen waren früher einmal Schornsteinfeger, Maurer oder sogar Tanzlehrer. Sie alle wurden mit dem Tunnel-Virus infiziert und machen heute ihre Arbeit mit Leib und Seele. Die Abwechslung und der Berg, der immer wieder mit Überraschungen aufwartet, machen die Arbeit hier so interessant. Zudem gibt es grosse Maschinen und ein bisschen Abenteuer ist auch jedes Mal dabei.»

Reinhold Boiger über seine Beweggründe, weit ab der Heimat zu arbeiten:
«Ich habe in München Bauingenieur studiert. Während des Studiums machte ich ein Praktikum auf einer Tunnelbaustelle und wusste: Das ist es, da will ich später hin. Auch wenn es bedeutet, dass man viel im Ausland unterwegs ist. Ich bin leidenschaftlicher alpiner Kletterer und bei der ehrenamtlichen Bergrettung. Nicht zuletzt deshalb wurde ich für die Aufgabe hier angefragt. Ich war davor schon fünf Jahre auf Tunnelbaustellen in der Schweiz tätig, unter anderem bei der Durchmesserlinie in Zürich. Ich wohne in Bayern, fand das Projekt aber so spannend, dass ich gleich zugesagt habe. Nun klettere ich halt in den Schweizer Bergen!» ■

AN DIE GERÄTE, FERTIG… LOS!

Im 1. Lehrjahr steht für jeden Lernenden an der Berufsfachschule für Verkehrswegbauer in Sursee der Kleingerätekurs auf dem Programm. Während einer Woche lernen sie den Umgang mit Kleinbagger, Walze, Kompaktlader und Co.

KÄPPELI

3 CHEFS, 3 POSTEN, 6 AUFGABEN

Der Kleingerätekurs wird von einem Ausbildner aus dem Team der überbetrieblichen Kurse geleitet. Diese Woche ist es Samuel Lüscher (Bildmitte). Unterstützung bekommt er von den beiden Vorarbeitern in Ausbildung, Michael Scheidegger (links im Bild) und Dominique Kirchmeier (rechts). Die Lernenden werden bei Kursbeginn auf die Posten «Kanalisation, Spriessung», «Fahrparcours» und «Winkelplattenelemente» aufgeteilt. Insgesamt gilt es, sechs verschiedene Aufgaben zu meistern. Dafür haben die Lernenden eine Woche Zeit.

BRIEFING UND RAPPORTSCHREIBEN

Treffpunkt ist frühmorgens vor dem Gebäude 7. Von dort geht es mit dem Kleinbus auf das Übungsgelände der Firma Beck Transporte in Kaltbach. Fünf Minuten Fahrt und schon ist die Truppe vor Ort und parat fürs morgendliche Briefing. Zuerst wird der Tagesrapport vom Vortag geschrieben, dann übernimmt Samuel Lüscher das Wort und erklärt die heutigen Aufgaben.

INBETRIEBNAHME DER MASCHINEN

Über Nacht hat es geschneit. Bevor die Geräte in Betrieb genommen werden können, müssen erst einmal die Schneebesen gezückt werden. Nach dem Schneeräumen wird der Ölstand gemessen, der Tankstand geprüft, die Maschine auf allfällige Schäden kontrolliert und die Betriebsstunden nochmals notiert. Dann kann es losgehen.

POSTEN KANALISATION
Die Hälfte der Lernenden beginnt mit dem maschinellen Aushub des Grabens. Anschliessend wird das Spriesselement mit dem Bagger versetzt. Die anderen verlegen die Rohrleitung und Verdämmung. Der künftige Vorarbeiter Michi Scheidegger gibt Tipps und zeigt, wie man einen Schacht schön gerade hinbekommt oder den Bagger richtig bedient.

TAGESZIEL
- Grabenaushub, Spriessung
- Bettung, Verlegung Rohrleitung und Verdämmung

DAS WIRD GELERNT
- Kleinmaschinen, Geräte und Werkzeuge bedienen
- Grabenspriessungen sicher und fachgerecht erstellen
- Fertigteile schützen und transportieren

«Den Bagger bedienen ist nicht ganz einfach. Das macht diesen Posten spannend.»

Nando Marti, W. Dietziger AG, St. Gallen

POSTEN PARCOURS

«Hier können die Lernenden üben, mit der Walze schön einer Linie entlang zu fahren», erklärt der künftige Vorarbeiter Dominique Kirchmeier. Auch der Umgang mit der ferngesteuerten Walze muss geübt werden. Mit dem Kompaktlader werden zudem Paletten versetzt. Die Postenarbeit wird mit zusätzlichen Geschicklichkeitsübungen attraktiver gestaltet. Spitzen und fräsen von Betonelementen stehen an diesem Posten ebenfalls auf dem Programm.

TAGESZIEL

- Parcours abstecken
- Fräsen und schneiden
- Walze bedienen, geradeaus fahren
- Palette versetzen mit dem Pneulader
- Manövrieren

DAS WIRD GELERNT

- Inbetriebnahme der Kleinmaschinen und Geräte
- Einsatzbereitschaft der Maschinen überprüfen
- Kleinmaschinen und Geräte bedienen
- Parkdienst

«Ich finde den Kurs super. Ich arbeite gerne körperlich, aber auch der Umgang mit den Maschinen macht Spass.»

Michael Camenzind, Marti AG, Luzern

POSTEN WINKELPLATTENELEMENTE

Die Gruppe von Samuel Lüscher hat die Aufgabe, Winkelplattenelemente zu versetzen und diese zu hinterfüllen. Bei diesem Posten ist neben Geschick im Umgang mit dem Bagger auch Körpereinsatz und Teamgeist gefragt. Und heute kommt noch eine spezielle Herausforderung dazu: Die Nacht war kalt und der Bagger will nicht starten. Da braucht es Geduld und Fingerspitzengefühl.

TAGESZIEL

- Winkelplatte versetzen
- Hinterfüllung
- Rückbau

DAS WIRD GELERNT

- Betonfertigteile, Natursteinblöcke oder Steinkörbe aufgrund von Planungsunterlagen oder Vorgaben vom Lieferanten versetzen
- Fachgerechte Montage von Betonfertigteilen und Co.

«Beim Baggerfahren wechseln wir uns ab. Es ist keine leichte Aufgabe, der Boden muss danach ganz eben sein.»

Ramon Büchler, Cellere AG, Amriswil

VOM CONTAINER AUF DIE QUEEN MARY 2

Ihr erstes Büro war in einem Baucontainer auf dem Campus Sursee. Heute, 15 Jahre später, liebt Daniela Baurmann ihre Tätigkeit in der Administration der Berufsfachschule Sursee noch wie am ersten Tag. Auch wenn sie ab und zu von einer Weltreise auf der Queen Mary 2 träumt.

HIER WERDEN SIE GEHOLFEN – ALLE

«Als Sachbearbeiterin Empfang bin ich Ansprechperson für alle und alles. Ich teile mir den Job mit Martha Weber. Am Vormittag bin ich da, nachmittags sie. Zusammen sind wir Drehscheibe und Angelpunkt für Lehrer, Lernende, Eltern, Lehrbetriebe, Schulleitung – einfach für alle, die nicht weiterwissen, eine Auskunft wünschen oder ein Problem haben. Als ich angefangen habe vor 15 Jahren waren wir zu dritt. Mein Büro war in einem Baucontainer. Im Sommer war das super, wir hatten eine Klimaanlage. Im Winter jedoch wurde es empfindlich kalt. Da geht's uns heute wesentlich besser. Hier am Empfang geht es manchmal sehr hektisch zu und her. Trotzdem könnte ich mir nicht vorstellen, alleine in einem Bürokämmerlein zu sitzen – ich brauche den Trubel einfach.»

SCHULBÜCHER SCHLEPPEN UND ELTERN BERUHIGEN

«Eine besondere Herausforderung ist das Bereitstellen des neuen Schulmaterials. Das ist jeweils eine grosse Materialschlacht, bei der wir ordentlich viel rumschleppen müssen. Vor Beginn des neuen Schuljahrs häufen sich zudem die Anrufe von Eltern künftiger Lernender. Ich bin selber Mutter und kann gut nachvollziehen, welche Sorgen und Ängste Eltern plagen, die ihren Nachwuchs das erste Mal für längere Zeit aus den Augen lassen müssen. Mit viel Verständnis und den nötigen Informationen gelingt es mir meist, sie zu beruhigen. Ich schätze den Kontakt mit den verschiedenen Menschen hier – da sind die Lernenden, die an den Schalter kommen, die Lehrpersonen in den Büros um uns herum, die telefonischen Anfragen. Es läuft immer etwas und der Umgang ist sehr offen und freundlich.»

EIN GUTES BUCH UND EIN EIGENER BUTLER

«Natürlich bleibt mir auch noch etwas Zeit für mich. Zum Ausspannen und Erholen lese ich gerne und viel. Ich bin seit 25 Jahren verheiratet, und wenn ich mit meinem Mann seine Heimatstadt Aachen besuche, setzt er mich stets vor der grössten Buchhandlung ab. Drei Stunden später komme ich schwer beladen wieder heraus. Ich bin zudem ein riesiger Grossbritannien-Fan! Einmal im Jahr muss ich mindestens hin, sonst vermisse ich die Leute, die Mentalität, das Essen. Einmal habe ich mit der Queen Mary 2 die Transatlantik-Route gemacht, von Southampton nach New York. Mit Abendkleid, Afternoon Tea und eigenem Butler. Sollte ich mal im Lotto gewinnen, möchte ich so richtig nach englischem Stil mit der Queen Mary 2 auf Weltreise.» ■

DEINE STIMME AM POLIERRAPPORT

Lernende ticken anders – das weisst du, aber weiss es auch dein Polier? Er oder dein Vorarbeiter sind die wichtigsten Bezugspersonen während deiner Ausbildung. Damit die Zusammenarbeit klappt, informiert die Berufsfachschule Verkehrswegbauer in deiner Firma am Polierrapport.

Dienstag, 16 Uhr, Werkhof der Implenia AG in Wattenwil/BE: Die Mannschaft der Implenia versammelt sich zum Polierrapport. Rund 40 Mitarbeitende füllen die Holzbänke. Diesmal mit dabei: Urs Lütolf, Schulleiter der Berufsfachschule der Verkehrswegbauer in Sursee. Er wurde von der Firmenleitung eingeladen, um die anwesenden Vorarbeiter und Poliere in ihrer Aufgabe als Bezugspersonen der Lernenden zu unterstützen.

TATORT SCHAUEN ODER AUSGANG?

Urs Lütolf hält diese Informationsveranstaltung nicht zum ersten Mal. Mit vielen Beispielen aus seiner langjährigen Erfahrung bringt er die Thematik schnell auf den Punkt. «Während wir am Sonntagabend den Tatort schauen und danach in Gedanken bereits auf der Baustelle sind, geht der Lernende nochmals in den Ausgang.» Natürlich hat er am Montagmorgen ganz andere Sachen im Kopf als sein Polier oder Vorarbeiter. Lütolf zeigt auf, wie die Lernenden denken, was ihnen wichtig ist, was in ihrem Leben gerade abgeht. Dieses Wissen schafft Verständnis und erleichtert die Zusammenarbeit mit den Lernenden.

DIE BERUFSFACHSCHULE VERKEHRSWEGBAUER KOMMT VOR ORT

Soll die Informationsveranstaltung über Lernende Thema beim nächsten Polierrapport sein? Terminanfragen und weitere Infos auf:

LINK www.verkehrswegbauer.ch/polierrapport

Andrew Reber (59), Polier, hat schon 40 Lernende ausgebildet

«Die grösste Herausforderung für mich bei einem Lernenden sind die ersten drei Monate. Ich muss den Lernenden kennen lernen, er fängt ein völlig neues Leben an und wird ins kalte Wasser geworfen. Bei diesem Neuanfang braucht er Unterstützung und Motivation. Vieles, wovon Urs Lütolf berichtet, kenne ich aus meinem Alltag mit den Lernenden. Ich behandle die Jugendlichen gerecht und zeige ihnen auch die Grenzen auf. So, wie ich dem Lernenden begegne, so kommt es zurück. Ich versuche, stets mit gutem Beispiel voran zu gehen.»

FAST EINE FAMILIE UND EINE RICHTIGE MISS SCHWEIZ

Die Firma Toller & Loher AG in Uetikon am See ist 7 × 24 Stunden für ihre Kunden da. Flexibel, familiär und traditionsbewusst. Mit Eva im Ausstellungsraum beweist das Unternehmen: Wahre Schönheit altert nicht.

Bei der Firma Toller & Loher AG in Uetikon am See arbeitet zwar kein Herr Toller mehr und Herr Loher (78) hat die Geschäftsleitung schon vor längerem an Bruno Ragnacci übergeben. Trotzdem ist der Betrieb sehr familiär. «Das Unternehmen wurde 1950 von Köbi Toller gegründet», erzählt Kurt Loher, früherer Inhaber. «1983 übernahm ich die Firma und gründete eine Aktiengesellschaft mit dem Namen Toller & Loher AG. Inzwischen bin ich pensioniert, stehe Bruno aber noch beratend zur Seite.» Auch ohne Verwandtschaftsgrad ist es Kurt Loher wichtig, den Mitarbeiter in den Mittelpunkt zu stellen. «Wir sind nach wie vor ein sehr familiärer Betrieb. Bei uns werden auch die längst pensionierten Mitarbeiter zum Weihnachtsessen eingeladen.» Doch auch der Nachwuchs ist wichtig! «Während meiner rund 35 Jahre als Geschäftsführer bildeten wir mehr als 70 Lernende aus.» Aktuell hat das Unternehmen jedes Jahr ein bis zwei Strassenbau-Lernende.

NACHWUCHS AUS DEM FUSSBALLCLUB

Bruno Ragnacci ist seit mehr als 25 Jahren Geschäftsführer der Firma. Der gelernte Tiefbauzeichner hat eine Strassenbau-Lehre bei der Toller & Loher AG angehängt und die Bauführerschule gemacht. Er ist der Firma treu geblieben und weiss: «Das beste Kader bekommen wir, wenn wir die Leute selber ausbilden. Wir haben viele Bauführer, die schon bei uns die Lehre gemacht haben.» Auch wenn es nicht ganz einfach ist, am reichen rechten Zürichsee-Ufer Lernende zu finden: «Die meisten gehen ans Gymi und möchten später ins Büro.» Doch bis jetzt hat das Unternehmen immer Glück gehabt. Sei es mit Interessenten aus dem Junioren-Fussballclub, den Bruno Ragnacci in seiner Freizeit trainiert oder am Ende doch einer aus dem Nachbardorf, der wahres Handwerk zu schätzen weiss. «Wir geben dem Nachwuchs die besten Chancen, im Beruf weiter zu kommen und später Verantwortung zu übernehmen.»

WALZEN-RALLYE UND EINE ECHTE MISS SCHWEIZ

Neben ihrem guten Ruf und dank des 24-Stundenpikettdienstes, der die Toller & Loher zum flexiblen Retter in der Not macht, punktet das Unternehmen mit einem wahren Highlight: Im Ausstellungsraum in Uetikon steht Eva – die erste Walze der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Winterthur. Der Prototyp verliess 1923 die Fabrik und stand lange im Einsatz bei der Toller & Loher. Heute kommt sie noch bei Walzen-Rallyes in England und speziellen Anlässen in der Gegend rund um den Pfannenstiel zum Einsatz. «1996 organisierten wir eine Nostalgie-Street-Parade, an der zahlreiche Walzen-Oldtimer teilnahmen. Unsere Eva war natürlich auch dabei – mit der damaligen Miss Schweiz Stefanie Berger am Steuer», erinnert sich Kurt Loher. Wenn Eva nicht im Einsatz ist, steht sie, vorteilhaft beleuchtet, im Ausstellungsraum und so mancher Uetikoner erfreut sich ihres Anblickes beim abendlichen Spaziergang mit dem Hund. ■

Eva im Hintergrund, Geschäftsführer Bruno Ragnacci links und Kurt Loher rechts.

IM WERKHOF

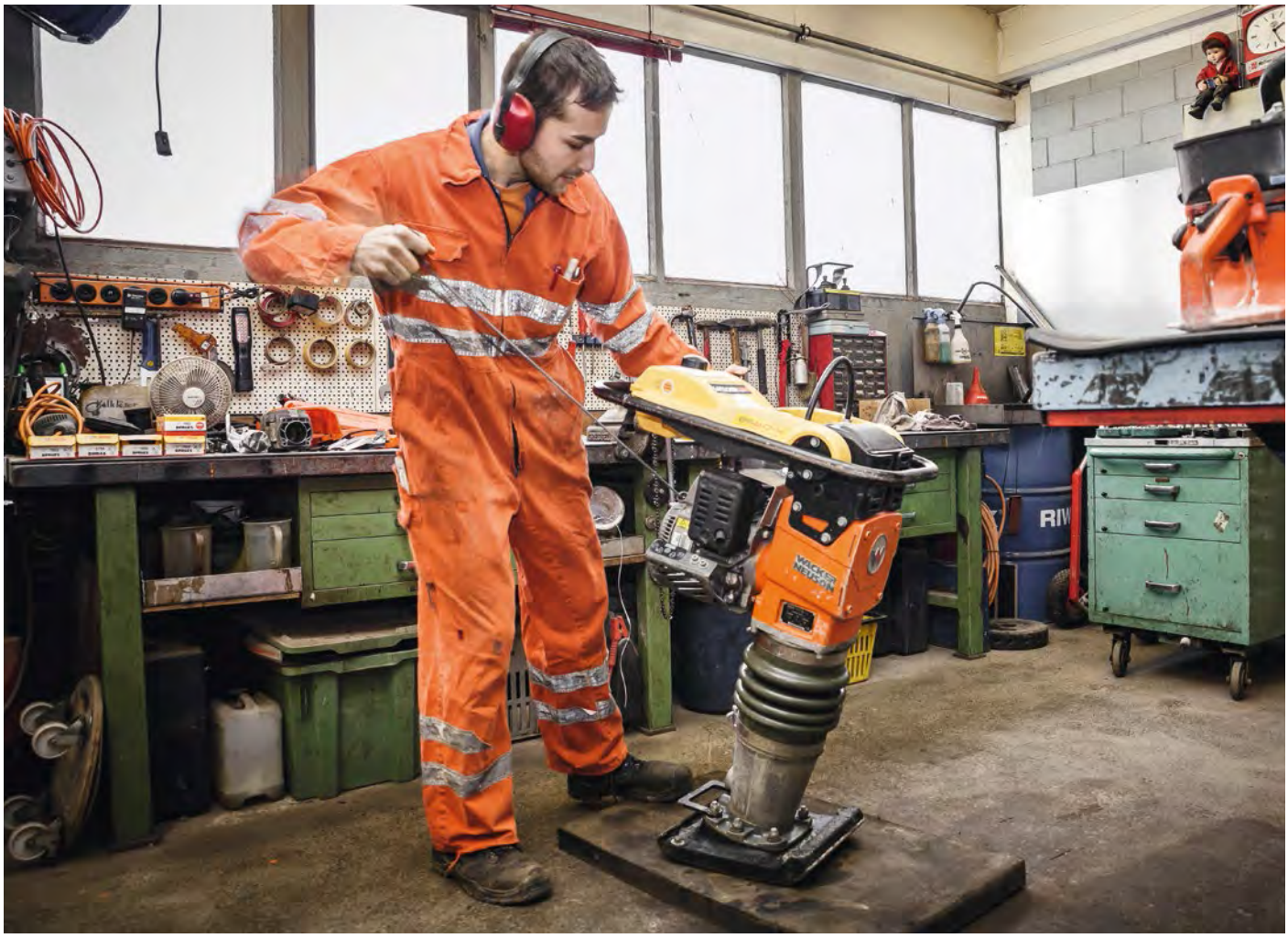
Herr über 150 Baumaschinen und einen Baulogistikpark von 45 Lastwagen: Als Werkstattleiter muss Res Z'Rotz den Überblick behalten. Zusammen mit seinem Team sorgt er dafür, dass der Betrieb im Werkhof der Lötscher Plus Gruppe wie am Schnürchen läuft.

Damit an der Front, das heisst, auf all den Baustellen draussen, alles rund läuft, braucht es nicht nur ein eingespieltes Team. Es braucht auch jede Menge Equipment: Vom 3-Tonnenbagger über den Dumper bis hin zur Motorsäge oder dem Stampfer müssen alle Maschinen einwandfrei funktionieren. Denn oft reicht eine kleine Panne, ein Ölverlust oder ein Starter, der nicht funktioniert, und die ganze Baustelle steht still. Wer also sorgt dafür, dass die Maschinen und Kleingeräte tiptop in Schuss sind, alle Wartungen regelmässig gemacht werden und wer steht auch mal notfallmässig auf der Matte, äh, auf der Baustelle, um einen Schaden zu beheben? Bei der Lötscher Plus Gruppe ist es das Team von Res Z'Rotz, Werkstattleiter und Mann für alle Fälle. Er führt uns durch seine Werkstatt und meint: «Es könnte sein, dass ich plötzlich weg muss. Man weiss nie, wann es ein Notfall auf einer Baustelle gibt.»

Res Z'Rotz (l) und Bruno Landolt (R)

ER KENNT SIE ALLE

Der 50-jährige gelernte Landmaschinenmechaniker ist seit 15 Jahren Werkstattleiter bei der Lötscher Plus Gruppe in Luzern. «Ich kenne jede einzelne Maschine in- und auswendig.» Fast wie ein Arzt kennt er die gesamten Krankengeschichten der Gross- und Kleingeräte, weiss, wann der letzte Service gemacht wurde, welche Macken, Schwächen, Beulen und Dellen sich wo verstecken. Zusammen mit Bruno Landolt, Verantwortlicher für das Inventar, trägt er die Verantwortung für den Maschinen- und Fuhrpark. «Bei der Frage von



Motorgerätemechaniker Gery Koch hat einen wichtigen Posten: Er flickt nicht nur kaputte Teile, er kümmert sich auch um die Wartung und schult das Team in Sachen Bedienung und Umgang mit den Kleingeräten.

Neuanschaffung oder Reparatur arbeiten Bruno und ich Hand in Hand. Meine Einschätzungen helfen ihm, den richtigen Zeitpunkt für Neuanschaffungen zu wählen.» Das letzte Wort hat natürlich die Geschäftsleitung, doch: «Bei uns sind die Entscheidungswege kurz, die Geschäftsleitung kennt sich aus mit der Materie und legt Wert auf unsere Empfehlungen.»

HEISSE EISEN, KÜHLE KALKULATION

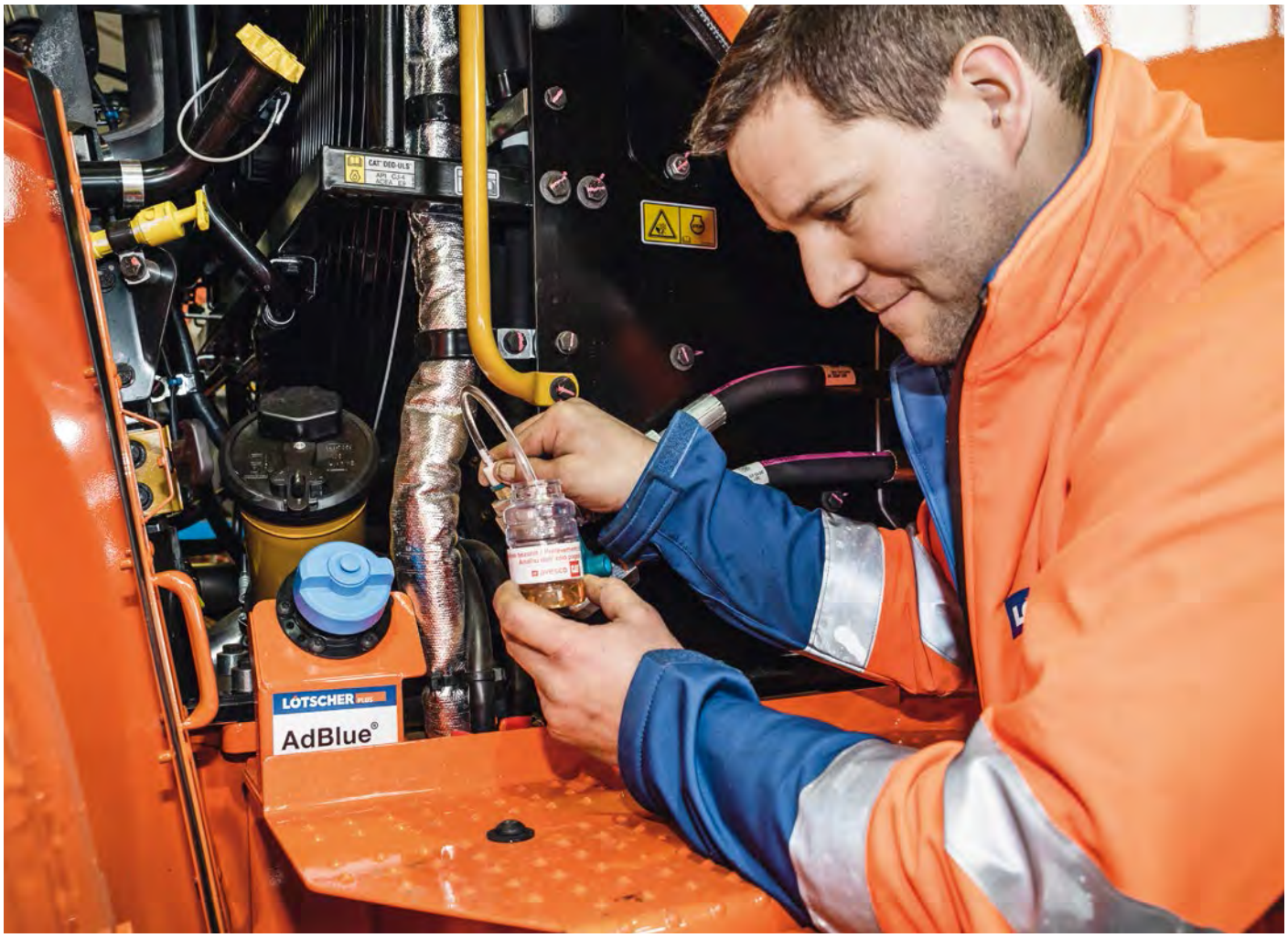
Doch vor einem Neukauf wird wenn möglich repariert. Res Z'Rotz führt uns in die hauseigene Schlosserabteilung im Werkhof. Urs Heer ist seit 25 Jahren bei der Lötscher Plus Gruppe. Er ist gelernter Schmiedschlosser. Heute steht eine riesige Humusschaufel bereit. «Die Schaufel braucht ein neues Messer. Durch die Abnutzung im Erdreich hat sich das Messer um ungefähr 10 Zentimeter verkürzt und ist stumpf.» Heer wird ein neues Messer aus speziell verschleissfestem Stahl anbringen. Das dauert zwei Tage. Gemäss Res Z'Rotz schafft eine Baggerschaufel rund 2000 Arbeitsstunden, dann hat sie ihren Dienst getan. «Das kommt natürlich auch auf die Bodenbeschaffenheit an. Bei quarzhaltigem Material geht es schneller, ist es nur Erdreich, bleibt die Schaufel länger im Einsatz.» Und was passiert mit den ausgemusterten Maschinen und Anbaugeräten? «Unsere Maschinen gehen in den Export. Geräte aus der Schweiz sind sehr gefragt, denn sie sind gut in Schuss und wurden regelmässig gewartet.» Während der Stahl an der Humusschaufel auskühlt, wendet sich Urs Heer den feinen Rissen eines grossen Dozerschildes zu. Mit Helm, Sichtschutz und Plasmabrenner macht er sich daran, das rissige Material des Schildes zu verflüssigen und anschliessend mit neuem Stahl zu verschweissen.

KLEINE GERÄTE – GROSSE BEDEUTUNG

Weitab von Lärm und Hitze der Schlosserabteilung liegt die Werkstatt von Gery Koch. Er ist Motorgerätemechaniker. Res Z'Rotz erläutert: «Die Kleingeräte werden oft unterschätzt. Sie kommen jeden Tag auf der Baustelle zum Einsatz und müssen funktionieren. Die Leute draussen müssen also wissen, wie sie mit den Geräten umzugehen haben und was es an Pflege braucht.» Denn wie bei den grossen Maschinen gilt auch für einen Trennjäger, eine Motorsäge, einen Stampfer oder eine Verdichtungsplatte: Wenn das Gerät nicht funktioniert, kann nicht gearbeitet werden und die Baustelle steht still. Motorgerätemechaniker Gery Koch ist nicht nur zuständig für die Reparaturen, sondern kümmert sich auch um die regelmässige Wartung und Revision der rund 200 Kleingeräte der Firma. Zudem schult er die Arbeiter. «Wenn es nötig ist, gehe ich auch mal auf die Baustelle und repariere ein Gerät direkt vor Ort.»

NICHT MEHR GANZ DICHT

Zwischen Gerys Werkstatt und der Schlosserabteilung steht ein grosser Baustellen-Dumper, man hört das Klickern



Sämtliche Maschinen der Lötscher Plus Gruppe laufen mit Bio-Öl.
Bei jeder Neuanschaffung wird eine Öl-Probe entnommen und analysiert.

von Schraubenschlüsseln und ein paar orange Hosenbeine lugen unter der Maschine hervor. «Das ist unser Lernender Ruedi Bucheli», erklärt Z'Rotz. Zusammen mit seinem Kollegen Patrick Infanger macht er den 2000-Stunden-Service des Grossdumpers. «Den kleinen Service nach 500 Stunden machen wir oft direkt auf der Baustelle. Für den grossen muss die Maschine in die Werkstatt.» Und hier wird der Dumper regelrecht auseinandergenommen: Alle Schläuche, Pumpen und Abdichtungen werden überprüft. Beim kleinsten Makel werden sie ersetzt – denn niemand will einen Ölunfall auf der Baustelle. Und was passiert, wenn es trotzdem einmal leckt? «Bei Problemen auf der Baustelle rücken wir aus. Im Winter kommt es häufig beim Starter zu Problemen, im Sommer sind es eher die Kühler, die verstopfen.» Oder eben ein Schlauch, der nicht mehr ganz dicht ist. Zum Schutz der Umwelt sind sämtliche 150 Baumaschinen mit biologisch abbaubarem Hydrauliköl ausgerüstet.

Für den Service bleibt dieser Dumper für kurze Zeit in der Werkstatt. «Wir achten darauf, dass wir den Service so planen, dass die Maschine zwischen zwei Einsätzen in die Werkstatt kommen kann.» So werden überflüssige Transporte vermieden, denn dieser Dumper darf nicht auf der Strasse fahren und muss extra verladen werden.

NOTFALLEINSATZ IM HIMMELREICH

Und dann klingelt es doch noch, das Notfallhandy von Res Z'Rotz. Es ist der Polier der Baustelle «Himmelreich» in Luzern, ein Rückbau einer grossen Überbauung. Der Baumaschinenführer des grossen Abbruchbaggers meldet einen Ölverlust, zudem zeigt der Partikelfilter ein Problem an. Das ist Chefsache: Rasch packt Z'Rotz seine Ausrüstung zusammen und setzt sich ins Auto. «Der Ölverlust ist nicht gross, trotzdem muss die Sache überprüft werden. Es könnte eine Leitung kaputt gehen oder es hat ein Leck bei einer Schweissnaht.» Um den Partikelfilter zu überprüfen nimmt er den Laptop mit. Vor Ort sieht es ein bisschen aus wie auf dem Mond: Der Rückbau ist bereits weit fortgeschritten und mittendrin steht der Abbruchbagger, ein Spezialaufleger englischer Konstruktion, dessen Verschleissteile man nicht einfach so bestellen kann. Z'Rotz klettert zielstrebig zum riesigen Baggerarm und prüft die ölverschmierte Stelle. Bald schon zückt er sein Notizbuch und fertigt eine Zeichnung an. Er misst, notiert und nickt zufrieden. «Das Leck ist bei einem kleinen Normteil. Das werde ich in der Werkstatt selber anfertigen und dann direkt auf der Baustelle verschweissen.» Keine Gefahr eines grösseren Ölschadens also. Und der Partikelfilter? Die Analyse am Computer läuft. Auch hier wird Res Z'Rotz eine Lösung finden. ■

NOTEN ZWEITRANGIG

Bei der Suche nach dem richtigen Lernenden zählen nicht nur die Noten: Wichtig ist in erster Linie, dass der Lernende Interesse am Beruf, grossen Einsatz und viel Lernwille zeigt.

ROLAND HAUSER
Lehrlingsverantwortlicher
Egli Strassenbau AG, Wetzikon

ROMAN BÄRTSCHI
Lehrlingsverantwortlicher
Faes Bau AG, Burgdorf

WAS IST IHRE AUFGABE ALS LEHRLINGSVERANTWORTLICHER?

Meine Aufgabe besteht in erster Linie darin, die Lernenden in den Arbeitsprozess zu integrieren und so eine Basis für eine erfolgreiche Zukunft zu schaffen. Bei uns können nicht alle Lernenden perfekt Deutsch. Ich habe regelmässige Besprechungen mit all unseren sechs Lernenden. Alle zwei Monate können sie bei mir ihre Sorgen loswerden, und wir besprechen die Noten. Der Nachwuchs ist unsere Zukunft: Wir versuchen, unser Kader mit eigenen Leuten aufzubauen und jeder, der interessiert und lernwillig ist, bekommt die Chance, sich weiterzubilden.

Als Lehrlingsverantwortlicher bespreche ich mich einmal pro Monat mit jedem unserer Lernenden. Ich sehe mir vorher die Noten und die Absenzen an und wir schauen, wie es auf der Baustelle läuft. Bei diesen Gesprächen kann er mir auch sagen, wenn ihn etwas bedrückt. Mit der neuen Lerndokumentation sind ja auch immer Projektaufgaben verbunden, die gehe ich gemeinsam mit den Lernenden durch. Ich finde es sehr wichtig, den Nachwuchs gut zu betreuen und die Bedürfnisse, Wünsche und Defizite zu kennen. Nur so können wir die Lernenden auf ihrem Berufsweg unterstützen.

WORAUF WIRD BEI DER SUCHE NACH LERNENDEN BESONDEREN WERT GELEGT?

Den Basic-Check müssen wir haben. Zudem sollte der künftige Lernende eine Woche zum Schnuppern kommen. Wir haben sehr erfahrene Poliere, auf deren Rückmeldung ich mich immer verlassen kann. Sie erstellen mir einen Bericht, aufgrund dessen ich sehe, wie sich der Schnupperstift gemacht hat und ob er sich für eine Lehre eignet. Wenn das der Fall ist, muss er uns eine saubere Bewerbung schicken. Danach suche ich das persönliche Gespräch mit ihm und seinen Eltern und einem Lehrvertrag steht nichts mehr im Weg.

Bei uns muss jeder den Basic-Check ausfüllen. Zudem ist es wichtig, dass er vorgängig zum Schnuppern kommt. Im Idealfall ist er eine Woche bei uns. Im Anschluss rede ich mit dem Bewerber. Auch der Austausch mit dem Polier und dem Team ist wichtig, denn vor Ort auf der Baustelle erkennt man immer am besten, ob sich jemand eignet und für den Beruf interessiert. Die Noten sind zweitrangig. Wenn einer sich draussen bewährt, teamfähig und lernwillig ist, hat er gute Chancen, die Lehre erfolgreich zu bestehen.

WELCHE ANREIZE BIETEN SIE IHREN LERNENDEN?

Wir sind regional verankert und bieten unseren Lernenden sehr viel Abwechslung. Zudem schicken wir sie einmal im Jahr ins Lehrlingslager des Baumeisterverbands ins Bündnerland. Dort helfen sie beim Aufbau oder der Renovierung von Gebäuden und sind das erste Mal auf sich selber gestellt. Sie haben zwar einen Betreuer, müssen aber auch viel selber organisieren, das ist sehr lehrreich. Ein weiterer Anreiz bei uns ist der Leistungslohn: Wer gut in der Schule ist, wird belohnt.

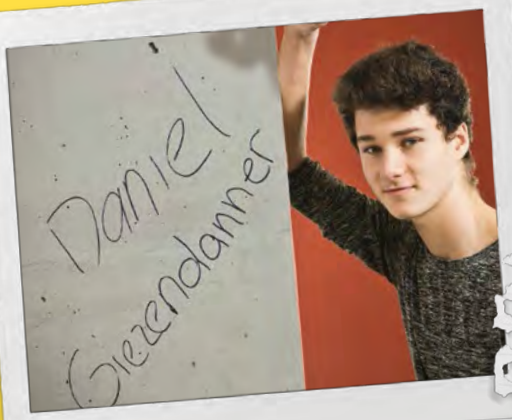
www.egli-strassenbau.ch Anzahl Lernende: 4 Strassenbauer

Wir sind ein sehr familiäres Unternehmen. Insgesamt haben wir 80 Mitarbeiter, da kennt jeder jeden mit Namen. Wir sind ein sozialer Betrieb und geben niemanden so schnell auf. Wenn einer Probleme in der Schule hat, dann geben wir ihm die nötige Unterstützung auch im Betrieb. Als klassisches Strassenbauunternehmen erhalten die Lernenden bei uns Einblick in viele abwechslungsreiche Arbeiten: Schacht verputzen, Kofferung, Randabschlüsse oder sie sind mit der Belagsgruppe unterwegs.

www.faesbau.ch Anzahl Lernende: 3 Strassenbauer

SIEBEN GUTE GRÜNDE

Sieben Strassenbau-Lernende im 1. Lehrjahr, sieben starke Argumente, warum sich eine Lehre im Strassenbau lohnt.



«Mein Vater ist Polier, ich bin immer in den Ferien auf die Baustelle und wusste bald, dass ich Strassenbauer werden will. Die Abwechslung und die Maschinen finde ich cool.»

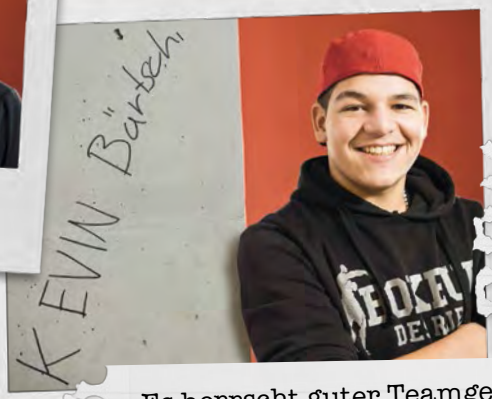
«Ich arbeite gerne draussen und der Umgang mit den Maschinen gefällt mir.»

«Ich sehe am Ende des Tages, was ich gemacht habe. In der Firma werde ich akzeptiert und kann auch sagen, was ich denke. Hier werde ich ernst genommen.»

«Ich arbeite gerne mit Maschinen und das Team bei uns ist super. Am liebsten setze ich Pflastersteine.»

«Mir gefällt die tägliche Herausforderung. Jeden Tag raus zu gehen und eine Arbeit zu machen, die nicht jeder kann, das motiviert mich.»

«Mich fasziniert es, etwas zu schaffen, das Bestand hat, von dem ich nachher sagen kann: Das habe ich gebaut.»



«Es herrscht guter Teamgeist und die Weiterbildungsmöglichkeiten im Strassenbau sind super.»

ALTES EISEN?

Von wegen! Auch im letzten Jahrhundert wurden schon Strassen gebaut, die zum Teil heute noch in Gebrauch sind. Die altehrwürdigen Baumaschinen von damals waren wichtige Vorreiter für die heutige Technik auf dem Bau.

Der Flächenverdichter

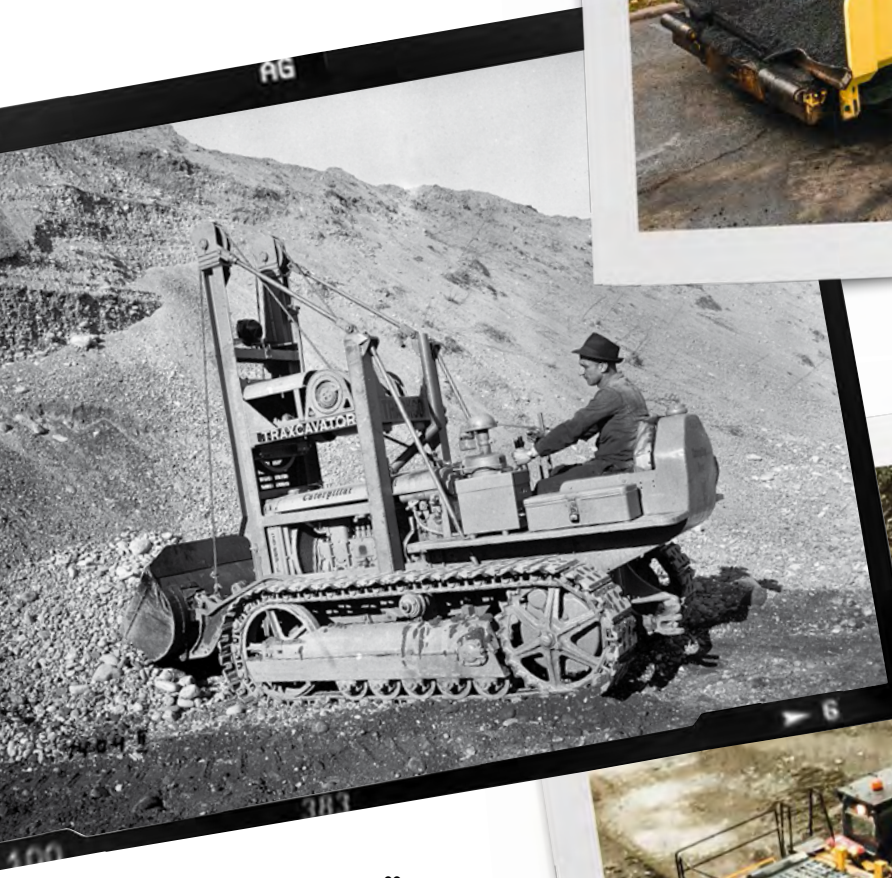
Mit mehreren Platten am Boden des Fahrzeugs wurde zu früheren Zeiten der Boden verdichtet.

Die Vibroplatte

Heutzutage geht das einfacher: Der Anbauverdichter, auch Vibroplatte genannt, ist einfach in der Handhabung und wesentlich platzsparender als die grosse Maschine früher.

Einbaufertiger gestern und heute

Mit den Autos im 20. Jahrhundert kam das Bedürfnis nach staubfreien, härteren Strassen. Erst aus Beton, dann wurden Einbaufertiger für Asphaltbeläge gebaut.



Baggern früher, baggern heute

Für den Bau und Unterhalt aller National-, Kantons- und Gemeindestrassen in der Schweiz braucht es grösseres Geschütz als noch vor 100 Jahren.

KONKURRENZ AUS DEM NACHBARLAND

Er fährt im Nationalkader des Liechtensteinischen Skiverbands und er hat grosse Ziele: Strassenbaulernender Nico Gauer ist auf dem Weg zum Profi-Skirennfahrer – und dafür nimmt er einiges in Kauf.

Der Fürst ist bestimmt stolz auf ihn: Nico Gauer, 20 Jahre alt, Strassenbaulernender und Anwärter auf künftige Skiweltcup-Punkte. «Ich stehe auf den Skiern, seit ich zwei Jahre alt bin», erzählt der sympathische Sportler aus dem Ländle. Aufgewachsen in Balzers, muss er nur den Berg hochfahren und schon steht er mitten im Liechtensteinischen Skigebiet Malbun. «Meine Grossmutter hat hier eine Ferienwohnung. Mit meinen Cousinen und Cousins stand ich jede freie Minute auf der Piste.» Schrittweise hat er sich hochgearbeitet: Mit sechs Jahren trat er dem Skiclub bei. «Da war es noch ein Hobby. Ich fuhr Rennen, war erfolgreich und hatte Spass.» Mit 13 Jahren wurde er Mitglied im Liechtensteinischen Skiverband: «Das ist dann schon eine Liga höher, hier geht es viel professioneller zu und her. Wir haben erfahrene, vollamtliche Trainer und für Reisen stehen zwei Teambusse zur Verfügung. Ich zahle jährlich einen Kaderbeitrag an den Verband. Dafür ist ansonsten alles bezahlt: Kleider, Rennanzüge, Übernachtungen und Verpflegung. Mit Ausnahme des Mittagessens am Renntag. Das wird von den Fahrern selber bezahlt. Einzig das Ski- und Schuhmaterial muss jeder Athlet persönlich organisieren. Dies ist jeweils abhängig von den Leistungen (FIS-Punkte). Ich werde komplett von der Fischer Sport GmbH ausgerüstet.»

DREI STUFEN BIS ZUM SKI-OLYMP

Der Weg ganz an die Spitze ist weit: «Es gibt drei Stufen: Die FIS-Rennen, die Europacup-Rennen und natürlich den Weltcup», erklärt Nico. Für jedes gefahrene Rennen gibt es Punkte, die entscheiden über die Startnummer im nächsten Rennen. «Je niedriger die Startnummer, desto mehr Chancen auf einen Platz in den vorderen Rängen. Denn mit Startnummer 80 ist die Piste bereits nicht mehr so gut in Schuss. Da ist es beinahe unmöglich, noch vorne rein zu fahren.» Mit 20 Jahren ist Nico noch relativ jung. Die meisten Skitalente sind durchschnittlich 28 Jahre alt, bis sie im Weltcup richtig punkten können. «Im März fuhr ich meine ersten Europacup-Rennen». Während des Winters sieht man Nico nicht an seinem Arbeitsplatz bei der Bühler Bauunternehmung AG Triesenberg. Nico macht seine Zusatzlehre als Strassenbauer in drei anstatt in zwei Jahren: «Mein Chef ist sehr entgegenkommend, er ist selber skibegeistert und sein Sohn Fabian fährt mit mir im Team. Die Blockkurse an der Berufsfachschule in Sursee kann ich jeweils am Ende der Skisaison nachholen. Da ich schon eine Handelsschule gemacht habe, muss ich die Fächer Allgemein bildender Unterricht und Sport nicht mehr besuchen. Im April werde ich für mehr als einen Monat in der Schule sein.»

MIT AKSEL AUF DEM GLETSCHER

Pro Saison bestreitet Nico ungefähr 40 Rennen: «Momentan fahre ich noch alle vier Disziplinen: Slalom, Super-G, Riesenslalom und Abfahrt. Ich habe mich noch nicht in eine Richtung spezialisiert. Das wird aber noch kommen, man kann meist nicht in allen vier Disziplinen vorne mit

sindus
COLMAR
Audi
reusch

Das Liechtensteiner Nationalkader (v.l.): Fabian Bühler, Silvan Marxer, Manuel Hug und Nico Gauer

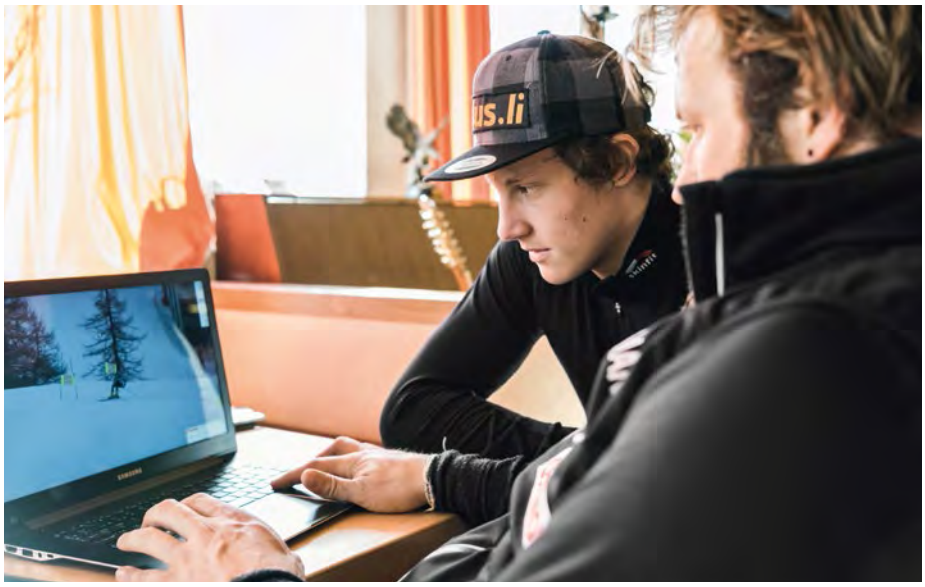
dabei sein.» Zurzeit läuft es Nico im Slalom am besten. Sein grosses Vorbild ist der Norweger Aksel Lund Svindal: «Aksel ist nicht nur ein super Skifahrer, er ist auch ein cooler Typ.» Bodenständig und sympathisch sei er, erzählt Nico. Er muss es wissen, denn im Sommer trifft sich meist die gesamte Skielite irgendwo auf einem Gletscher: «Da kommt es schon vor, dass du mit einem der ganz Grossen zusammen in der Gondel hochfährst.» Von der Körpergrösse her hat Nico sein grosses Vorbild bereits um zwei Zentimeter geschlagen: Mit 1,91 Meter ist er relativ gross für einen Skirennfahrer. «Die Grösse ist nicht so entscheidend, aber ein gewisses Gewicht solltest du schon auf die Skier bringen.» Mit 90 Kilo besteht noch Luft nach oben für Nico – Aksel bringt satte 97 Kilo auf die Waage.

GEBROCHENE DAUMEN UND KEINE FASTNACHT

In Punkto Verletzungen hat Nico bis jetzt Glück gehabt. Ganz im Gegensatz zu Svindal, für den die aktuelle Saison wegen eines Kreuzbandrisses früh zu Ende war, haben Nicos Knie- und Fussgelenke bis jetzt gehalten. «Ich bin froh, hatte ich noch keine grösseren Verletzungen. Bis auf ein, zwei Gehirnerschütterungen und viermal einen Bruch des linken Daumens bin ich verschont geblieben.» Viermal den linken und dreimal den rechten Daumen, um genau zu sein. Das hält aber einen wahren Profi nicht vom Weiterfahren ab: «Da pausiert man meist ein, zwei Tage. Dann bekommt man einen Gips, mit dem man genau den Stock halten kann und ab geht's auf die Piste.» Hart im Nehmen ist Nico auch was seine Freizeit betrifft. Die ist nämlich sozusagen nicht vorhanden. Mit Wintertraining auf der Piste und Sommertraining auf dem Gletscher bleibt nur wenig Zeit für die Freundin oder die Kollegen. «Meist fehlt mir der Ausgang nicht. Ich kenne es nicht anders und habe mir ein Ziel gesetzt: Ich will Skiprofi werden. Dazu sind gewisse Opfer nötig.» Nur manchmal, im Februar zum Beispiel, wurmt es Nico, dass er nicht doch mit auf die (Fastnachts-)Piste kann.

BLÖDELN MIT DEM SERVICEMANN

Doch solche Gedanken sind schnell vergessen, denn schon steht das nächste Rennen an. Vor dem Start hat Nico seinen persönlichen Ablauf, um sich auf die Fahrt vorzubereiten. «Ich mache meine Übungen zum Einwärmen, meist immer dieselben. Dann gehe ich den Lauf noch mal im Kopf durch.» Immer oben mit am Start: Der Servicemann Nicola Kindle. Er ist für das Material zuständig – und nicht nur das: «Kurz vor dem Start blödle ich meist noch mit Nicola rum. Das lenkt mich ab und hält die Nervosität fern.» Dann, zwei Fahrer bevor er an der Reihe ist, ist fertig lustig und Nico konzentriert sich auf den Start. Seit der Saison 2015/16 wird Nicos Team von Wolfgang Auderer trainiert. Auderer hat bis letztes Jahr Tina Weirather im Weltcup betreut. «Das Training mit Wolfi ist sehr anspruchsvoll, man merkt, dass er aus dem Weltcup kommt und grosse Ziele mit uns anstrebt.»



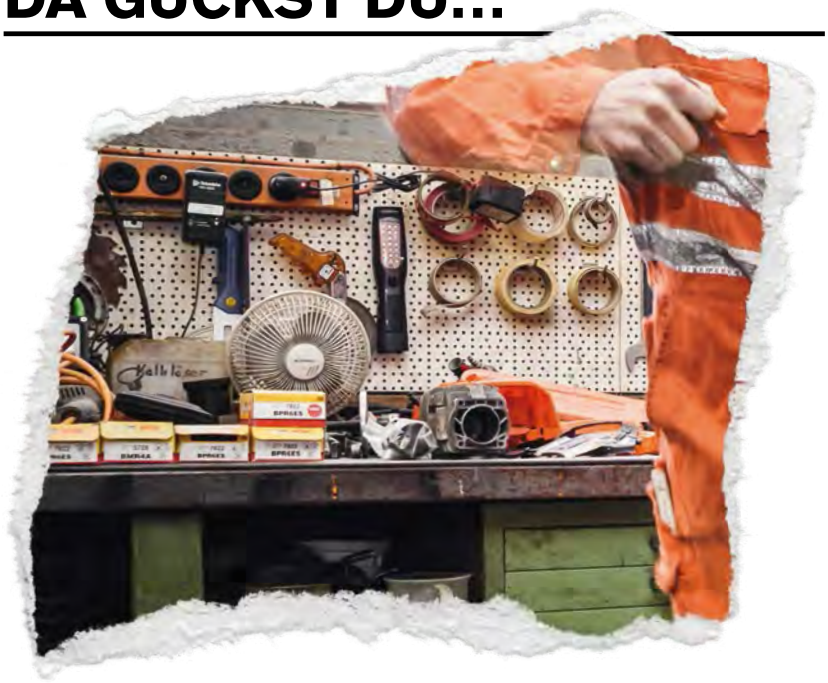
Rennanalyse:
Zusammen mit Cheftrainer Wolfgang Auderer werden die Läufe des Vormittags auseinandergenommen.

BLAUER ZEH UND BEQUEME SKISCHUHE

Ganz zum Schluss noch eine Frage: Können Skischuhe bequem sein? «Nein! Es gibt keine bequemen Skischuhe, die schmerzen immer irgendwo ein bisschen. Ich bekomme zum Beispiel regelmässig blaue Zehen, weil ich vorne anstosse», lacht Nico. Wie wäre es dann mit einer Grösse grösser? «Letztes Jahr hatte ich grössere Schuhe, das war aber nicht besser. Das Gefühl, wenn die Schuhe eng sitzen, ist direkter, man fährt einfach viel besser.» Auch wenn Nico für die Konkurrenz fährt und vielleicht einst einem Schweizer die Medaille vor der Nase wegschnappt – dem sympathischen Liechtensteiner gönnt man den Erfolg von Herzen und kann ihn sich bestens auf dem Podest neben Svindal & Co. vorstellen. ■

Quizfrage

DA GUCKST DU…



Auf welcher Seite ist der oben gezeigte Bildausschnitt? Schick deine Antwort bis 15. Juli 2016 an baustelle@verkehrswegbauer.ch. Mit etwas Glück gewinnst du bei der Verlosung ein Hoodie und ein T-Shirt!

FACEBOOK/BaustellenMagazin

3 DINGE…

… die man (nicht) unbedingt wissen muss:

01 Batman heisst in Schweden «Läderlappen».

02 Tomaten haben mehr Gene als Menschen.

03 Im Iran werden an Ostern nicht die Eier, sondern die Küken eingefärbt.

AND THE HOODIE GOES TO…

Thomas König aus Amriswil. Er kam im letzten Quiz auf die Raupe und hatte das nötige Losglück: Ein Hoodie und ein T-Shirt im Strassenbauer-Look gehören ihm. Das B. Magazin gratuliert und wünscht viel Spass!

IMPRESSUM

HERAUSGEBER:

BFS VERKEHRSWEGBAUER

Berufsfachschule Verkehrswegbauer
Postfach
6210 Sursee
Tel. 041 922 26 26
info@verkehrswegbauer.ch
www.verkehrswegbauer.ch

REDAKTION UND INSERATE:
Matthias Forster
Infra Suisse
Postfach
8042 Zürich
044 258 84 92
baustelle@verkehrswegbauer.ch

REDAKTIONSKONZEPT UND TEXT:
Sibylle Ambs-Keller – www.die-textwerkstatt.ch

GESTALTUNG/LAYOUT:
Eclipse Studios – www.eclipsestudios.ch

FOTOS:
Ben Zurbriggen – www.ben-zurbriggen.ch
(Seite 4, 5, 12 – 17, 19, 22 – 25,
Markus Lamprecht – www.markus-lamprecht.ch
(Seite 6 – 11, 18, 21, 27, 30 – 33)

DRUCK:
Galledia AG – www.galledia.ch

AUFLAGE:
5500

infra suisse

64.25

« DIE GROSSEN GERÄTE UND FAHRZEUGE SIND COOL.»

WWW.GRUNDBAUER.CH

GRUNDBAUERIN/ GRUNDBAUER

▸ EIN BERUF FÜR DICH?

BFS VERKEHRSWEGBAUER

www.verkehrswegbauer.ch