#01/20
APRIL 2020

B. MAGAZIN.

DAS BAUSTELLEN-MAGAZIN FÜR VERKEHRSWEGBAUER

UNTER DEM ASPHALT

Was steckt unter dem Asphalt und wie wird man Strassenbauer? Die neue Strassenbau-Arena im Verkehrshaus zeigts dir.

Seite 5

MIT AUGENZWINKERN

Fünf Fragen, fünf überraschende Antworten der Informatik-Lehrer an der Berufsfachschule Verkehrswegbauer.

Seite 19

OHNE LIMIT

Wer bremst hat verloren: Kein Speed Limit und hoher Adrenalinfaktor für Skicross-Talent Sven Liechti.

Seite 30

DAUMEN HOCH

STRASSENBAUER GIBTS JETZT AUCH AUF YOUTUBE!

SEITE 27

Znüni näh

Das B. Magazin

In der Baubaracke auflegen für spannendere Pausen. Kostenlos abonnieren:

verkehrswegbauer.ch/bmagazin

INHALT

SCHICHTARBEIT IM PENDLERSTROM

Alles neu im Bahnhof Bern: Die Gleise des Regionalverkehrs Bern-Solothurn (RBS) werden neu 17 Meter unter den bestehenden SBB-Gleisen verlaufen. Dazu wird im Rahmen des Projektes Zukunft Bahnhof Bern im 24/7-Betrieb gearbeitet, während der Zugverkehr weiterläuft.

EINSATZ/NEWS

04
GOLDJUNGE
Grundbauer Valerio Jud schlug alle auf der Boardercross-Piste und holte sich seine wohlverdiente Goldmedaille.

WISSEN/SCHULE

14
#STAYATHOME
SwissSkills 2020: Leider machte der Coronavirus den Vorausscheidungen einen Strich durch die Rechnung.

WISSEN/INSIDE

18
ZWISCHENBILANZ
In der Whatsapp-Umfrage ziehen die neuen Lernenden Bilanz über das erste Halbjahr als Strassenbauer.

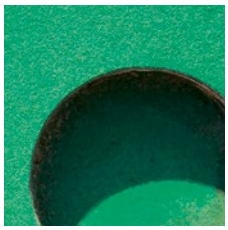
MACHER/FIRMA

20
TALENTSCHMIEDE
Die Gränicher AG ist ein Familienbetrieb und stellt dieses Jahr bereits das 3. SwissSkills-Team.

MACHER/BERUF

22
GANZ OBEN
Sein Arbeitsplatz liegt 34 Meter über dem Boden: Kranführer Petro Peixoto kennt keine Höhenangst.

AUSFAHRT



34
NICHTS DRIN
Was zu 99,9 Prozent aus nichts besteht und welche Erfindung nebst dem Ricolatäfeli aufs Schweizer Konto geht.

GOLD FÜR GRUNDBAUER VALERIO JUD

Goldjunge: Im Januar holte **Valerio Jud** aus Uznach an den Olympic Youth Games in Lausanne die **Goldmedaille im Snowboard-Cross.** Der Grundbaulernende trainiert vier bis sieben Mal pro Woche – und bekommt von seinem Lehrbetrieb, der JMS Risi AG in Rapperswil-Jona, volle Unterstützung. «Für Trainings und Camps kann ich mir frei nehmen.» Mit Gold an den Olympischen Jugendspielen hat sich Jud ein halbes Jahr vor seinem 18. Geburtstag in den Geschichtsbüchern verewigt. Denn mit viel Nervenstärke und voll fokussiert hat er im entscheidenden Rennen alles richtig gemacht. Das B. Magazin gratuliert!

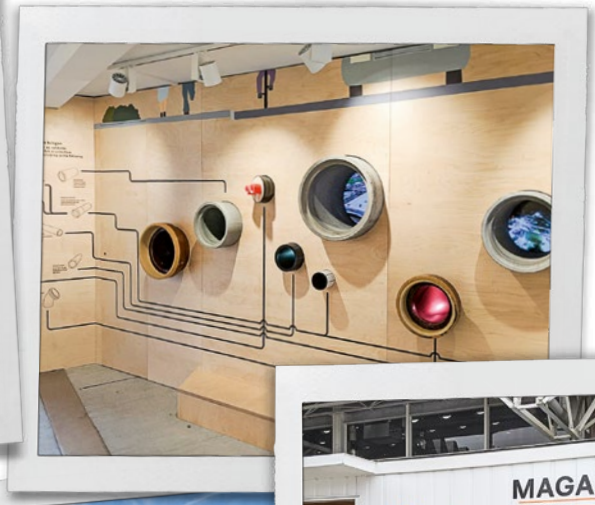
Und wie macht sich der Strassenbaulernende **Sven Liechti** in seiner Top-Disziplin, dem **Skicross?** Alles dazu ab **Seite 30.**

ANIMIERTE BAGGER FÜRS HANDY

Verkehrswegbauer.ch im neuen Look! Wir könnten natürlich jetzt jede Menge über die neue Website der Berufsfachschule Verkehrswegbauer schreiben. Dass sie neue Texte und schöne Bilder hat, ja sogar super **animierte Bagger, Kräne und Dumper.** Dass sie extrem logisch aufgebaut ist und auf iPad, Handy oder Grossbildschirm super daherkommt. Kurz: Dass du es auf einen Blick checkst und dir mit **wenigen Klicks alle Infos** holen kannst, die du brauchst. Du kannst aber auch einfach dein Handy zücken und dir das Ganze mithilfe des QR-Codes selber anschauen.

AB IN DIE ARENA

Die neue StrassenbauArena im Verkehrshaus Luzern macht nicht nur Lust, Strassenbauer zu werden. Sie liefert auch viele spannende Fakten rund um das Thema.



Was steckt eigentlich unter dem Asphalt und wofür braucht es einen Flüsterbelag? Antworten darauf bieten die zwei neuen Container im Verkehrshaus Luzern.

Neue Spiel-Bagger und -Dumper und viel zu entdecken für die Strassenbauer-Generation der Zukunft!

Zeig deinen jüngeren Geschwistern und Cousinen, wo der Hammer hängt oder wie der Bagger funktioniert.

In der neu konzipierten StrassenbauArena erfährt man alles rund um den Strassenbau, die Strassenbauberufe, Material, Geschichte und – natürlich! – die Maschinen.

LINK verkehrshaus.ch

UNTER DEN GLEISEN

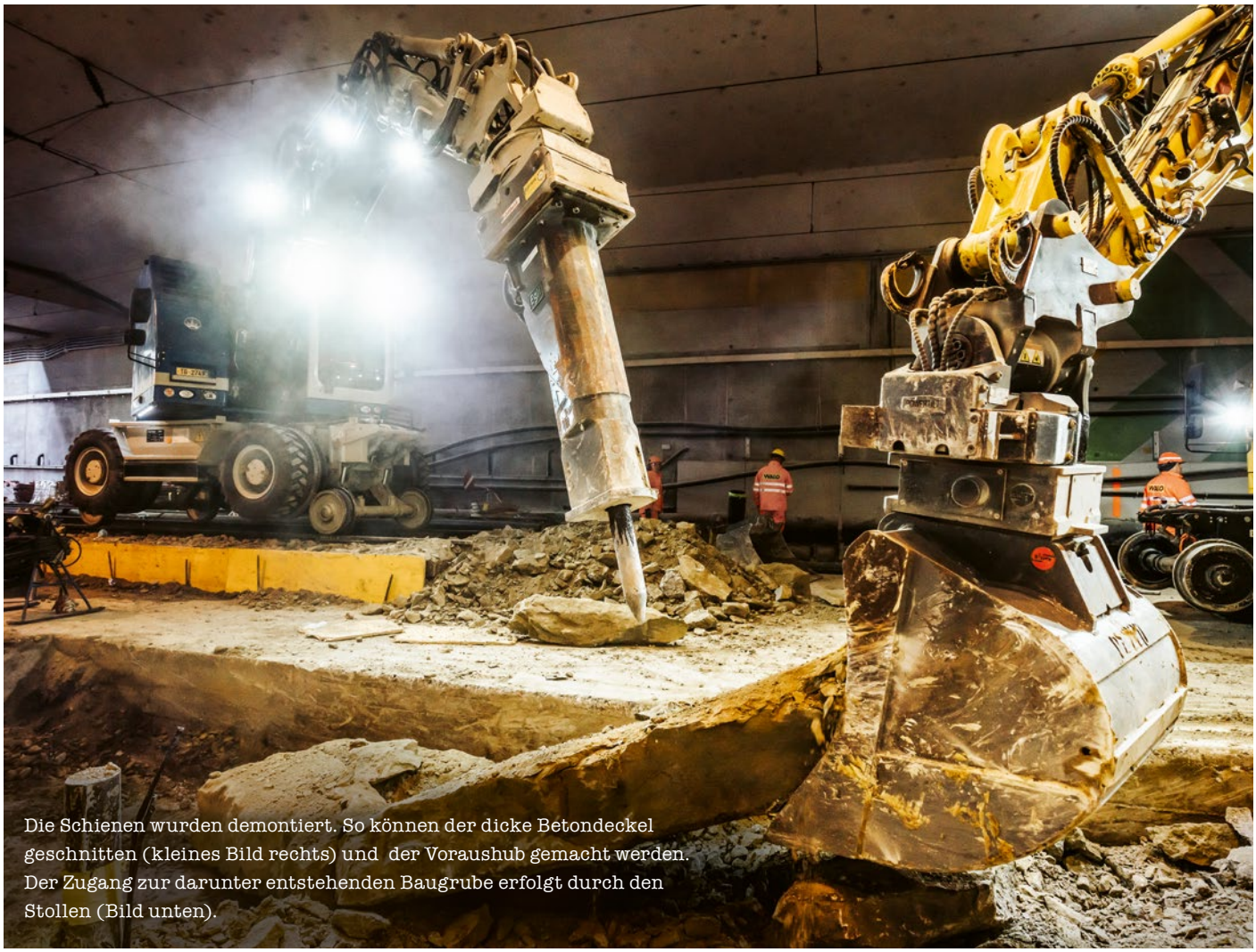
24/7-Schichtbetrieb auf und unter den Gleisen im Bahnhof Bern: Beim Projekt Zukunft Bahnhof Bern wird der Bahnhof des Regionalverkehrs Bern–Solothurn (RBS) komplett neu gebaut – 17 Meter unter den bestehenden SBB-Gleisen.

«An so einem Projekt arbeitet man nur einmal im Leben, es ist riesig.» Bauführer Stephan Niklaus von der Kibag AG Bern hat auf jeden Fall alle Hände voll zu tun, und das nicht erst seit Start der 24-Stunden-Schichtarbeit Anfang Januar 2020. Worum gehts? Als erster U-Bahnhof der Schweiz eröffnete 1965 der kleine, viergleisige RBS-Bahnhof im Hauptbahnhof Bern seine Tore. Damals rechnete die RBS mit täglich 16 000 Pendlern. Heute verkehren dort rund 60 000 Fahrgäste pro Tag. Es wird eng rund um die RBS-Gleise, da helfen auch die Verbreiterungen der Zugangstreppe und der Ausbau des Warteraums nichts mehr. Denn nicht nur der Passagierstrom wird immer grösser, es braucht künftig auch mehr und längere Züge für besseren Komfort und grössere Sicherheit.

Mit dem Projekt Zukunft Bahnhof Bern wird der zweitgrösste Bahnhof der Schweiz ausgebaut.

Stephan Niklaus, Bauführer der Kibag AG

Neben dem Installationsplatz auf der Grossen Schanze befindet sich der Stollen mit dem Zugang zur Baustelle für die neue Unterführung der SBB.

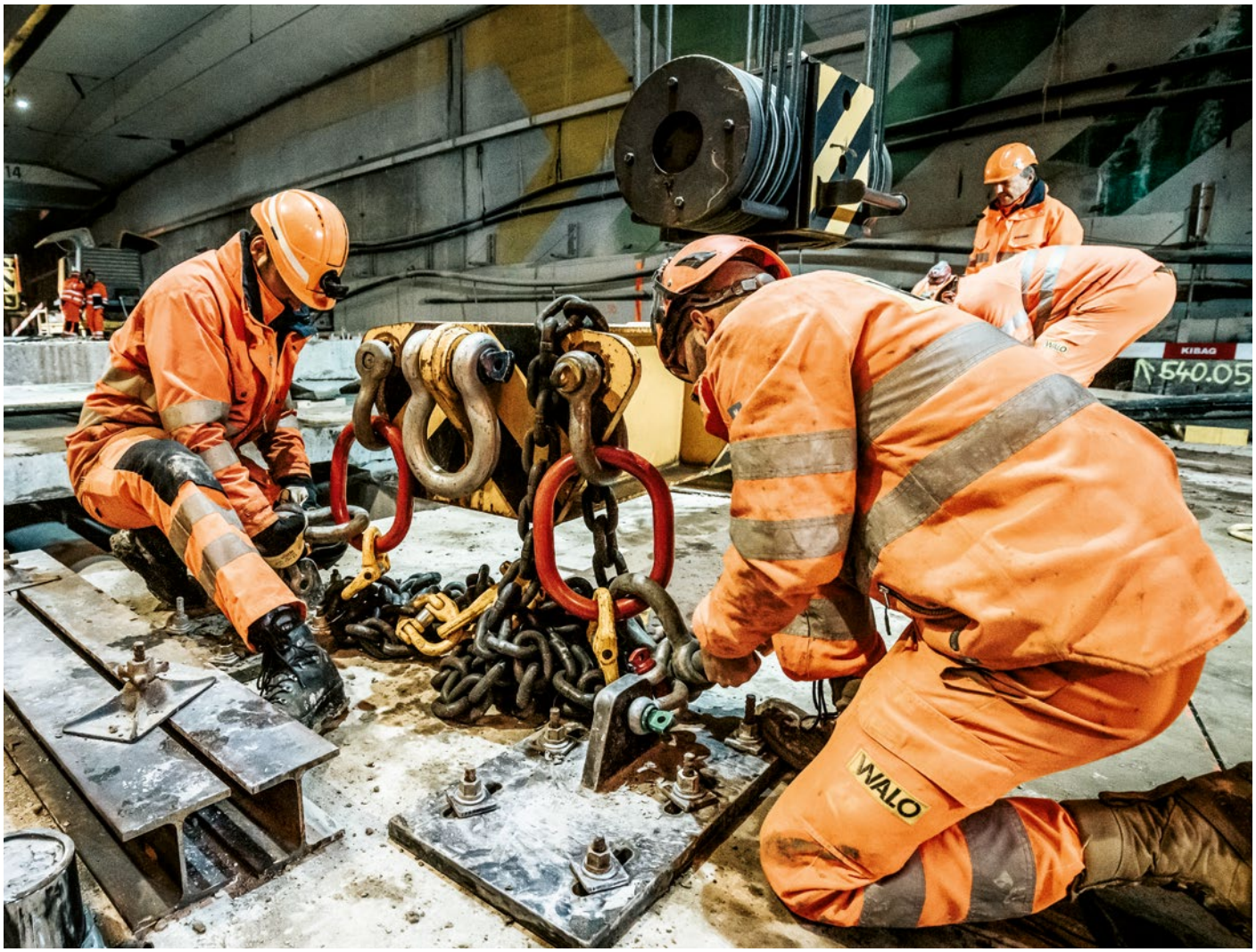


Die Schienen wurden demontiert. So können der dicke Betondeckel geschnitten (kleines Bild rechts) und der Voraushub gemacht werden. Der Zugang zur darunter entstehenden Baugrube erfolgt durch den Stollen (Bild unten).

So wurden vor rund zehn Jahren zwanzig Um- und Ausbauvarianten für den RBS-Bahnhof ausgearbeitet. Ende 2012 wurde entschieden: Der neue Bahnhof soll unter dem SBB-Bahnhof und seinen Gleisen entstehen. 2017 haben die Bauarbeiten, die zum Gesamprojekt Zukunft Bahnhof Bern gehören, begonnen. Das Teilprojekt RBS-Bahnhof ist mit rund 600 Millionen Franken budgetiert. «Der neue Tiefbahnhof wird unterhalb der bestehenden Gleise 2 bis 7 der SBB gebaut. Die Perronebene liegt dann rund 17 Meter unter der SBB-Passage», erklärt Bauführer Stephan Niklaus. «In diesem Zuge passen wir wo möglich auch gleich die Höhe der bestehenden SBB-Perrons für barrierefreies Ein- und Aussteigen an.»

VON DER AUSSICHTSPLATTFORM IN DEN STOLLEN

Der Installationsplatz der Arbeitsgemeinschaft (ARGE) befindet sich auf der Grossen Schanze. Diese liegt oberhalb des Bahnhofs Bern auf dem Gelände der Universität, mit bester Aussicht auf die Stadt Bern. Dort befindet sich auch der riesige Stolleneingang, von dem aus der Bereich unter den SBB-Gleisen ausgehöhlt wird. «Seit Sommer 2019 haben Pascal Bosshard von der Walo und ich zusammen das Bauprogramm ausgearbeitet. Der Zeitdruck war hoch, für den Start Anfang Januar haben wir beinahe rund um die Uhr geplant und gerechnet», so Stephan Niklaus. Denn der Beginn des neuen Jahrzehnts ist zugleich auch Startschuss für die Aushöhlung der Baugrube unter den Gleisen 12 und 13. Für diese Arbeiten steht ein Rund-um-die-Uhr-Betrieb auf dem Programm. «Am Montag früh um halb drei, sobald wir die Freigabe der SBB erhalten hatten, legte unser Team los.» Das Aufgebot: Ein Team von 60 Arbeitern im Drei-Schicht-Betrieb, eine Lokomotive, zwei Gleisbagger in Betrieb, ein Gleisbagger auf Reserve, vier Gleisrollis, vier Flachwagen, ein Pneubagger und ein 4,7-Tonnen-Radlader für die Logistik auf dem externen Installationsplatz in der



Aebimatte. Dazu kommen Abbauhämmer, Betonzangen, Felslöffel und Bohrgeräte.

DAS HERZSTÜCK DES BAHNHOFS

Inzwischen ist Mittwoch, Tag 3 der Rund-um-die-Uhr-Arbeiten. Am Gleis 13 wird auf Hochtouren gearbeitet. Während die einen auf dem Perron auf den Zug warten, verschwinden die anderen hinter der Baustellenabsperrung Richtung Gleis 13. Die Gleise 12 und 13 sind für den Zugverkehr gesperrt. Besser gesagt: Die Gleise

wurden auf einer Länge von 30 Metern ausgebaut. Denn hier, auf Höhe der künftigen Unterführung, verläuft auch das Herzstück des ganzen Bahnhofs: Der Versorgungstunnel mit Netzwerk- und Stromkabeln, die alle in einem Stollen verlaufen. «Die Kabel wurden in eine Brücke eingebaut, die auf 30 Metern freischwebend ist, so dass wir den Tunnel darum herum ausbrechen können.» Im Moment läuft der Voraushub und das Schneiden des 90 Quadratmeter grossen Betondeckels über dem Tunnel. In der Nacht von Donnerstag auf Freitag wird der gesamte Deckel mit einem Schienenkran entfernt. «In der Nacht von Samstag auf Sonntag werden die Gleise auf einer Gleisbrücke wieder verlegt. Alle weiteren Arbeiten erfolgen unter den Schienen, die dann wieder voll in Betrieb sein werden.»

ZUFAHRT NUR AUF SCHIENEN

Für den Aushub des Schotters, die Schneidarbeiten, die Ankerbohrungen und alle weiteren Arbeiten erfolgt die Zu- und

13
C 13
WALO

Mit dem 30 Meter langen Kranarm des Kirow-Krans auf Schienen werden die 23 Tonnen schweren Betonstücke herausgehoben. Dazu ist ein Team von 12 Mann nötig, die die jeweiligen Betonstücke am Ausleger befestigen und für den sicheren Abstransport sorgen.

Das Herzstück des Bahnhofs: Unter dem Betondeckel befindet sich der Versorgungstunnel mit Netz- und Stromkabeln, die in einer Brücke verbaut wurden und über der Baugrube durchführen werden.

Abfahrt des Materials auf Schienen. «Wir können nicht mit Dumper oder Lastwagen auf die Baustelle fahren. Dafür haben wir die Gleisfahrzeuge», so Stephan Niklaus. «Die Zufahrt erfolgt ab unserem zweiten Installationsplatz auf der Aebimatte, das ist rund ein Kilometer ausserhalb des Bahnhofs.» Für die Teams und die Bauleitung heisst das: Planung ist das A und O, denn es kann nicht schnell mal ein zusätzlicher Kubikmeter Beton geliefert werden. Für den Schienenverkehr hat die Arbeitsgemeinschaft eigens Leute ausgebildet oder von extern dazu gemietet. So ist Lokführer Marc Favri von der TR Trans Rail AG heute für die Tagesschicht zuständig. «Als ausgebildeter Gleisbauer und Lokomotivführer fahre ich auch Personenzüge. Die Arbeit hier auf der Baustelle ist mal etwas anderes.» Für seine Fahrten von der Baustelle im Bahnhof zum Installationsplatz muss Favri jedes Mal die Freigabe der SBB-Betriebszentrale in Olten einholen. Zudem wird jeder Zug von einem SBB-Angestellten begleitet. Überhaupt wird die Sicherheit grossgeschrieben – wie natürlich auf jeder Baustelle. Nebst den SBB-Richtlinien werden noch weitere Aspekte berücksichtigt. Denn die Arbeiten im Bahnhof verlaufen unter den Stromleitungen der SBB. Der Radius des Kranarms ist in der Höhe begrenzt. Für die Strassen- und Stahlbauarbeiter bedeutet die Baustelle auf Schienen eine Umstellung: «Weil alle Maschinen auf Schienen stehen, kann es sein, dass sich eine Mulde plötzlich bewegt, das ist auf einer normalen Baustelle nicht der Fall.»

SCHLAFEN IM VW-BUS

Nachdem die Gleisbrücke in der Nacht von Samstag auf Sonntag eingebaut sein wird, gelangt das Team ab nächster Woche durch den Stollen zur Baustelle. «Wir werden nicht mehr mit Kranen oder grossen Maschinen arbeiten können, das wird alles mit Manpower gemacht», erklärt Stephan Niklaus. Obwohl er bereits die ganze Nacht vor Ort war, steht er auch jetzt, kurz vor Mittag, immer noch auf der Baustelle. «Die Logistik ist sehr anspruchsvoll. Zudem möchte ich sehen, was läuft, meine Leute hier unterstützen und mithelfen.» Der 33-Jährige ist keiner, der den ganzen Tag im Büro sitzt. Und auch keiner, der sich nach Feierabend in ein warmes Hotelbett legt. «Ich habe meinen VW-Bus hier auf dem Installationsplatz. Da ich im Berner Oberland wohne, brauche ich eine halbe Stunde für den Weg. Da lege ich mich lieber hier im Bus kurz aufs Ohr.» Und zum Zmorge ziehe er ein hausgemachtes Birchermüesli jedem Hotel-Frühstücksbuffet vor, so der Bauführer. Im Moment ist sein Team gut im Zeitplan. Nächste Woche wird ein provisorisches Perron auf Mikropfählen errichtet. «Das Perron wird der Länge nach halbiert und Hälfte für Hälfte erneuert.» Zudem muss das Postparc-Gebäude, das über den Gleisen steht, mit Mikropfählen und einer Stahlkonstruktion, die in der Baugrube verankert wird, abgesichert werden. So geht es dann Etappe für Etappe in die Tiefe. «Zeitgleich werden sämtliche Rolltreppen, Rampen und Lifte ersetzt und auf das neue Niveau angepasst.» Fixfertig soll das Gesamtprojekt Zukunft Bahnhof Bern übrigens 2029 sein. ■

«DIE ORGANISATION HIER IST RIESIG!»

Strassenbauerin Julia Vikas, 24, hat letzten Sommer ihre Zusatzausbildung abgeschlossen und steht seit drei Tagen jede Nacht auf dem Installationsplatz in Bern.

Julia Vikas über die aktuelle Baustelle:
«Ich arbeite das erste Mal im Schichtbetrieb. Seit Montag früh arbeite ich in der Nachtschicht auf dem Installationsplatz Aebimatte. Ich war noch nie auf einer solch grossen Baustelle mit so vielen Leuten, Maschinen und einer solch grossen Logistik. Es ist sehr eindrücklich, die Organisation ist riesig! Da ich nächste Woche wieder in Tagschicht arbeiten werde, gehe ich nach Ende der Arbeit um halb neun Uhr morgens nicht gleich ins Bett. Das mache ich erst gegen drei, vier Uhr nachmittags. Meine Schicht beginnt dann wieder um Mitternacht. Ich bin aber gerne etwas vorher da, trinke einen Kaffee und bringe mich auf den neuesten Stand. Am Montag haben wir den ganzen Installationsplatz direkt an den Gleisen in der Aebimatte eingerichtet. Jetzt stellen wir jeden Tag und jede Nacht das jeweilige Material bereit, be- und entladen die Züge. Für mich ist es nicht das erste Mal, dass ich an den Gleisen arbeite. Auf der aktuellen Baustelle sind die Sicherheitsvorschriften aber noch einmal grösser und es gilt viel zu berücksichtigen.»

Julia Vikas über ihre Berufswahl:
«Meine erste Lehre habe ich als Landschaftsgärtnerin gemacht. Das Gärtnern ist eine Leidenschaft von mir, eine Herzensangelegenheit. Ich habe auch auf dem Beruf gearbeitet, war sogar als Vorarbeiterin mit eigenem Team unterwegs. Irgendwann wollte ich aber noch etwas Neues lernen, mich einerseits weiterentwickeln und andererseits einen Beruf mit besseren Perspektiven erlernen. Denn ich möchte später auf eigenen Füssen stehen und für mich sorgen können. Der Strassenbau kam meinen Vorstellungen am nächsten und ich musste zudem nur noch die zweijährige Zusatzausbildung absolvieren. Die habe ich letzten Sommer mit Bravour abgeschlossen. Im Mai beginne ich mit meiner Vorarbeiterausbildung und wer weiss, vielleicht mache ich auch noch den Polier. Mir gefällt die Arbeit auf der Baustelle. Ich freue mich jeden Tag auf die Arbeit mit den Händen und im orangen Outfit.» ■

CORONAVIRUS: DIE VORAUSSCHEIDUNGEN IN DELÉMONT WURDEN GESTRICHEN.

VON SURSEE ÜBER DELÉMONT NACH BERN?

Der Startschuss ist gefallen: Die elf Teams, die im April in Delémont um das Ticket an die SwissSkills in Bern kämpfen, stecken mitten in den Wettkampfvorbereitungen. Das B. Magazin war am Infotag in Sursee dabei und begleitete ein Team auf den privaten Übungsplatz.

«Das ist der Anfang einer ungewöhnlichen Geschichte.» So begrüsste Matthias Forster, Geschäftsführer von Infra Suisse und OK-Präsident der Strassenbauer-Schweizermeisterschaft die elf Teams. An diesem Samstag sitzen die 22 Teilnehmer aus der Deutsch- und der Westschweiz nicht als Lernende, sondern als Strassenbau-Profis mit Schweizermeister-Potential im Klassenzimmer der ÜK-Halle. Wettkampfchef Damien Plumey, Chefexperte Werner Portmann und Matthias Forster versorgen die Teams mit allen nötigen Infos für die Vorausscheidungen vom 1. bis 4. April in Delémont.

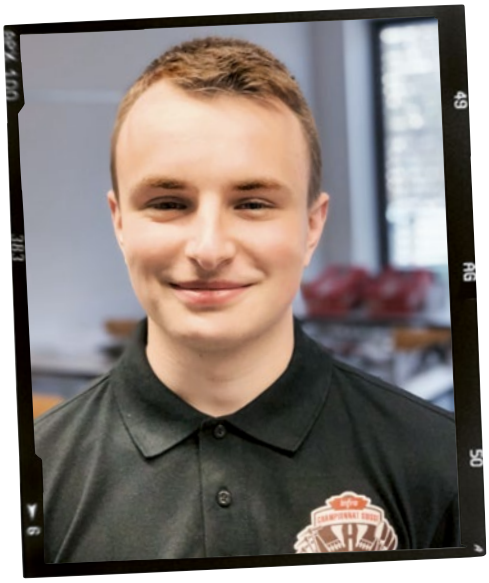
Welche sechs Teams schlussendlich in Bern um den Schweizermeister-Titel kämpfen, weiss niemand. Dass aber alle Teilnehmer voll parat sind, zeigt sich nicht nur beim Fotoshooting und den Interviews. Erik Müllener und Sandro Leuenberger von der Gränicher AG fahren nach dem Infotag in Sursee direkt nach Huttwil zum Üben auf den Werkhof. Dort werden sie vom Lehrlingsverantwortlichen Martin Jost bereits mit den Plänen eines früheren Prüfungsobjektes erwartet.

GEKOMMEN, UM ALLES ZU GEBEN!

◀ Joël Stäuble, Erne AG Bauunternehmung, Laufenburg
«Mit der Teilnahme an der Vorausscheidung für die SwissSkills bereite ich mich einerseits auf die Lehrabschlussprüfung vor. Andererseits nimmt es mich natürlich wunder, wo ich stehe, im Vergleich zu den anderen. Ist ein Sieg möglich? Ich werde auf jeden Fall etwas nervös sein in Delémont.»

▲ Alessandro Dietschi, Gebr. Huber AG, Wöschnau
«Ich finde, die SwissSkills sind eine gute Gelegenheit, Erfahrungen zu sammeln und später einen guten Job zu finden. Ich bin ein Wettkampftyp und freue mich auf die Vorausscheidungen. Die Zuschauer könnten mich allerdings ein wenig nervös machen.»

Franco Reber, ▶ Walo Bertschinger AG, Wimmis
«Mein Teamkollege Sven Liechti und ich sind zusammen in einer Klasse und oft gemeinsam auf der Skipiste. Ich weiss, wir sind ein gutes Team, sind in den ÜKs immer vorne mit dabei. Ich rechne uns gute Chancen aus bei den Vorausscheidungen, sofern wir keine Flüchtigkeitsfehler machen.»



▲ Aaron Imlig, Sustra Tiefbau + Strassen AG, Sursee
«Ich bin im 2. Lehrjahr und bin im Team mit meinem Arbeitskollegen Jean, der im 3. Lehrjahr ist. Ich schätze, wir schaffen die Vorausscheidungen und qualifizieren uns für Bern. Das ist auf jeden Fall unser Ziel! Und gewinnen wäre auch nicht schlecht. Ich bin ein guter Motivator und habe Teamgeist.»

◀ Jean Lagler, Sustra Tiefbau + Strassen AG, Sursee
«Ich bin stolz darauf, Strassenbauer zu sein und vertrete das gerne an einem Anlass wie den SwissSkills. Ich schätze mich als Wettkampftypen ein und möchte eigentlich immer gewinnen. Der Zeitplan wird eine Herausforderung für mich werden. Ich schätze, Aaron und ich haben eine Chance und werden auf jeden Fall eine gute Leistung zeigen.»

WEITERE INFORMATIONEN: STRASSENBAUER.CH/MEISTERSCHAFT

DER WERKHOF WIRD ZUM TRAININGSLAGER

Nach den vielen Informationen und dem Fotoshooting in der ÜK-Halle in Sursee sind Erik Müllener und Sandro Leuenberger direkt ins rund eine halbe Stunde entfernte Huttwil gefahren. Denn sie haben heute noch etwas vor: Weil sowohl Erik als auch Sandro bis zu den Vorausscheidungen im April nicht im Betrieb arbeiten, müssen sie am Wochenende zusammen trainieren. Voller Einsatz also auf dem Werkhof ihres Arbeitgebers, der Gränicher AG!

Obwohl du bei der Gränicher AG arbeitest, bist du bis Ende März nicht im Betrieb. Wieso nicht?
Erik: «Ich fahre diese Saison einen Pistenbully in Grindelwald. Das war ein lang gehegter Traum von mir. Das Timing ist etwas blöd, aber Sandro und ich kriegen das schon hin.»

Du hast deine Strassenbaulehre bereits abgeschlossen, richtig?
Erik: «Sandro und ich haben beide die Lehre bereits abgeschlossen. Die Zulassung für die SwissSkills geht nach Alter, deshalb können wir trotzdem dabei sein. Ich freue mich auf die Erfahrungen, die wir bereits jetzt bei den Vorausscheidungen in Delémont sammeln können.»

Denkst du, es ist ein Vorteil, dass ihr ausgelernt seid?
Erik: «Einerseits ist es sicher ein Vorteil, da wir mehr Arbeitsroutine haben. Andererseits ist die Theorie schon etwas länger her. Ich werde sicher noch einmal einen Blick in die Lerndokumentation werfen, um mir das eine oder andere wieder ins Gedächtnis zu rufen.»

Wo liegen deine Schwächen, wo deine Stärken?
Erik: «Ich bin ein Teamplayer und Sandro und ich kennen uns schon lange. Die Zusammenarbeit wird also gut funktionieren. Ich weiss nicht, ob ich ein Wettkampftyp bin. Es könnte sein, dass ich nervös werde, bevor es losgeht.»

Sandro, auch du bist nicht als Strassenbauer unterwegs die nächste Zeit, richtig?
Sandro: «Ja, ich bin zurzeit im Militärdienst. Der dauert noch bis im Mai. Aber ich denke, mithilfe der Übungsobjekte können wir uns gut vorbereiten.»

Hast du bereits früher mit Erik zusammengearbeitet?
Sandro: «Erik und ich sind Kollegen, nicht nur bei der Arbeit. Wir kennen uns schon lange und haben denselben Kollegenkreis. Bei der Gränicher AG sind wir oft gemeinsam unterwegs auf der Baustelle.»

Erik hat Angst vor der Nervosität. Wie sieht es bei dir aus?
Sandro: «Leider geht es mir ähnlich. Ich bin eher der nervöse Typ und habe leider noch kein Gegenmittel dafür gefunden. Ich hoffe, dass Erik und ich uns gegenseitig beruhigen und stärken können.»

Wo liegen deine Schwächen, wo deine Stärken?
Sandro: «Ich bin manchmal etwas unsicher und lasse mich schnell aus dem Konzept bringen. Dafür arbeite ich aber sehr genau und kontrolliere lieber einmal zu viel als zu wenig. Das betrachte ich als eine Stärke.»

Was werden die grössten Herausforderungen sein, sowohl in Delémont als auch in Bern?
Sandro: «Der Zeitdruck ist sicher ein Thema. Ich glaube, die Zuschauer und das ganze Drumherum werden uns nicht gross stören, da gewöhnt man sich dran. Sollten wir es aber bis Bern schaffen oder gar Gold holen, ist das doch eine tolle Bestätigung, dass wir gut sind in unserem Beruf.» ■

Bauführer und Lehrlingsverantwortlicher Martin Jost (links) wählt jeweils Objekte aus früheren Prüfungen aus, die als Übung dienen. Im Anschluss wird das Resultat gemeinsam besprochen.

STRASSENBAU-NEULINGE – WAS GEHT?

Das 1. Lehrjahr ist schon fast vorbei – wie ist die Stimmung bei den Rookies? Im Chat geben vier angehende Strassenbauer und eine Strassenbauerin Auskunft.

B. Dein 1. Winter auf der Strasse – wars schlimm?

Aleksandar Jovanovic, 21
Toldo AG

Nein, überhaupt nicht. Ich fand die Arbeit angenehm.

B. Was war die schwierigste Arbeit, die du bis jetzt gemacht hast?

Belagseinbau fand ich am Anfang sehr schwierig! Aber mit der Zeit wird auch das leichter.

B. Wie verlief dein allererster Arbeitstag der Lehre?

Benjamin Spielmann, 17
Stämpfli AG

Der verlief sehr gut! Ich weiss noch, es war ziemlich heiss, aber ich habe mich schnell dran gewöhnt.

B. Schule oder Baustelle – dein Favorit?

Ganz klar: Baustelle ist mein Favorit!

B. Was magst du am Strassenbau am meisten?

Kilian Johann, 16
Hans Renggli Bau AG

Ich liebe die Vielseitigkeit, die Teamarbeit und dass wir den ganzen Tag draussen arbeiten dürfen.

B. Was war die grösste Herausforderung bis jetzt in deiner Lehre?

Dass ich körperlich mithalten kann und das frühe Aufstehen.

B. Arbeitest du lieber im Sommer oder im Winter?

Larissa Hulliger, 15
Kibag AG

Ich arbeite lieber im Winter, weil ich da viel anziehen kann, um warm zu haben. Im Sommer hat man so oder so zu heiss, egal was man macht.

B. Was ist das Beste an deinem Lehrbetrieb?

Das Familiäre zwischen den Mitarbeitern. Wir haben es alle sehr gut untereinander und viel Spass bei der Arbeit.

WIE TICKEN DEINE LEHRER?

Name: Furrer Sybille
Unterrichts-Fach: Informatik
Wohnort: Schongau
Kinder: 2 Jungs, 17 und 20 Jahre alt

5 Fragen

1. Ich bin Informatik-Lehrer geworden, weil …
ich gerne mit Lernenden arbeite
2. Auf den Unterricht bereite ich mich wie folgt vor:
PC starten und O365 Klassenshare Point füllen
3. Am liebsten befasse ich mich mit dem Unterrichts-Thema …
Layout, Bilder und Rechtschreibeprüfung
4. Damit bringen mich die Lernenden auf die Palme:
Totale Ablenkung durchs Handy
5. Wenn ich nicht Lehrer geworden wäre, wäre ich …
Berufsbildnerin, sicher kein Programmierer oder Software Entwickler.

Name: Ivo Keller
Unterrichts-Fach: Informatik
Wohnort: Hochdorf
Kinder: keine

5 Fragen

1. Am Informatik-Unterricht mag ich besonders …
die Abwechslung
2. Eine grosse Herausforderung der Informatik ist …
immer dran (à jour) zu bleiben!
3. Auf diesen Gebieten kenne ich mich auch gut aus:
Stammtischphilosophie, Musik, Handball, Ethik …
4. Es gibt Schultage, an denen könnte ich …
schon mal die Geduld verlieren (jetzt mach emol!)
5. Als Schauspieler würde diese Rolle am besten zu mir passen:
George Berger (Hair)

DIE MEISTER-MACHER?

Man findet sie knapp vor der Grenze zum Kanton Luzern und das schon seit 1963: Die Gränicher AG ist ein Familienbetrieb und tief verwurzelt in Huttwil, Bern. Geschäftsführer Martin Gränicher setzt auf sein Team: im Berufsalltag und an den SwissSkills.

Martin Gränicher, der Firmenchef, sitzt im Aufenthaltsraum des Unternehmens im bernischen Huttwil, umgeben von ‹Familienfotos›: «Anlässlich unseres 50-Jahr-Jubiläums vor sieben Jahren haben wir einen Fotografen engagiert und allen unseren Mitarbeitenden zu Weihnachten ein Porträt geschenkt. Die Bilder sind so toll geworden, dass wir sie alle hier an die Wand gehängt haben.» Der 47-Jährige führt das Unternehmen in der dritten Generation und schwört auf seine rund 50 Mitarbeitenden.

«Wir sind ein sehr familiär geführter Betrieb. Da es hier auf dem Land ungefähr in jedem Dorf ein Bauunternehmen gibt, ist die Konkurrenz gross. Unser Credo ist, mit guter Arbeit zu überzeugen. Nach diesem Rezept hat bereits mein Vater gehandelt und das Unternehmen etabliert und fest in der Gegend verankert.» Die Gränicher AG legte den Fokus zu Beginn auf Strassen- und Tiefbau, seit 25 Jahren ist sie aber auch im Bereich Hochbau erfolgreich. «Unser Einzugsgebiet liegt im Umkreis von rund 20 Kilometern. Wir haben Belagsfertiger und Einbauteams. Ein Drittel der Aufträge erhalten wir im Hochbaubereich.» Einige Mitarbeitende sind seit 30 Jahren oder länger im Unternehmen. «Dieses Jahr ging einer unserer Chauffeure nach 40 Jahren bei uns in Pension. Das ist heutzutage nicht mehr üblich und ich denke, das ist eine hohe Auszeichnung für unsere Firma.»

CHAMPIONS 2020?

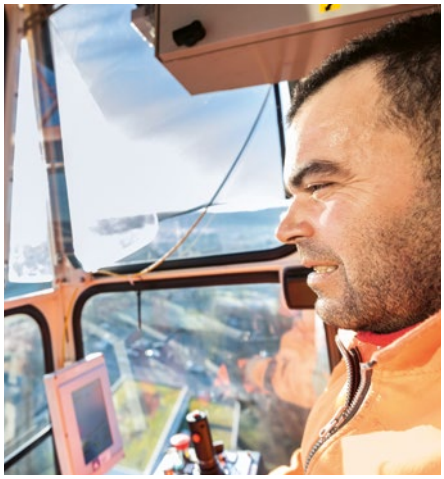
Gränicher, der in der Jugend Eishockey in der Nati-B gespielt hat, weiss, wie wichtig Teamgeist ist: «Ohne gute Mitarbeitende funktioniert eine Firma nicht. Mir ist Teamspirit sehr wichtig.» Ein wichtiger Pfeiler des Unternehmens ist der Nachwuchs: «Bereits meinem Vater war die Ausbildung von Lernenden sehr wichtig. Sie halten einen nicht nur jung, sie sind auch die Bauprofis von morgen.» Die Gränicher AG bildet regelmässig sieben bis neun Lernende in verschiedenen Sparten aus. Und die Strassenbauer unter ihnen bekommen regelmässig eine besondere Chance!

Denn dieses Jahr steht bereits das dritte Team der Gränicher AG am Start im Kampf um den Schweizermeister-Titel im Strassenbau. Nach einer Silbermedaille 2014 und einer guten Leistung des Gränicher-Teams 2018 steigen dieses Jahr Erik Müllener und Sandro Leuenberger für ihren Beruf in die SwissSkills-Arena. Bestehen sie die Vorausscheidung im April, werden sie im Herbst nach Bern reisen. «Ich bin sehr stolz auf unseren Nachwuchs. Ich war als Zuschauer in Bern. Mit dem Stand und der hervorragenden Arbeit an den Objekten in der Arena wird den Besuchern dort ein tolles Bild des Strassenbauerberufs vermittelt.» Ob es dieses Jahr für den Meistertitel reicht, steht in den Sternen. Auf jeden Fall wird aktuell fleissig geübt im Werkhof der Gränicher AG (siehe Artikel Wissen-Schule). ■

Firmeninhaber Martin Gränicher (rechts) zusammen mit dem Bauführer und Lehrlingsverantwortlichen Martin Jost im Werkhof in Huttwil.

200 STUFEN IN DEN HIMMEL

Petro Peixoto, 41, ist Kranführer bei der Implenia AG. Er hat zurzeit alle Hände voll zu tun auf der Baustelle für die Einhausung der Autobahn in Schwamendingen/ZH. Wie er es nach ganz oben geschafft hat und wieso er da nicht einsam ist, lest ihr im Interview.



Wie hoch ist dieser Kran hier in Schwamendingen?
Der Kran ist 34 Meter hoch. Im Moment stehen drei Kräne hier auf der Baustelle. Später werden es insgesamt 15 Kräne auf einer Länge von einem Kilometer sein. Je nachdem, wie die Kräne ineinander schwenken, werden sie dann höher oder niedriger aufgebaut.

Wie lange braucht man, um einen Kran aufzustellen?
Da hier der Untergrund relativ gut ist, mussten wir nicht pfählen, sondern konnten eine Flachfundation erstellen, um den Kran zu verankern. Das wird jeweils am Tag vorher gemacht. Den Kran aufzustellen dauert dann ungefähr einen Tag. Die einzelnen Teile werden mit dem Pneukran aufeinandergestellt. Der Ausleger wird am Boden zusammengebaut und am Schluss installiert. Dieser Kran steht seit November 2019 hier und bleibt bis Ende 2022 stehen.

Was ist deine Aufgabe hier auf der Baustelle?
Mit dem Kran bringe ich das Material auf die Baustelle und an die richtigen Orte. Jeder Kran hat einen ihm fest zugeteilten Bereich und dementsprechend ein Team, das am Boden arbeitet. Hier sind wir zurzeit zwischen zehn und zwölf Mann.

Wieviel Last kannst du mit dem Kranarm bewegen?
Mit dem Ausleger kann ich vorne maximal drei Tonnen heben, gegen innen, also näher an der Kabine, sind es ungefähr 12 Tonnen. Der Kran ist hinten mit einer Überlast ausgestattet. Hängt zu viel Gewicht dran, blockiert er automatisch.

Was kannst du damit bewegen?
Der Kran ist so konzipiert, dass ich total drei Tonnen heben kann. Das sind zum Beispiel ein Kubik Beton zu 2500 Kilo in einem 500-Kilo-Kübel. Oder ich bringe die Stahlträger zur Stabilisation der Baugrube in die richtige Position. Die wiegen ungefähr 2,5 Tonnen!

Wie lange bist du schon Kranführer?
Seit acht Jahren. Ich habe ursprünglich eine Maurerausbildung gemacht.

Wie bist du Kranführer geworden?
Ich habe dafür die Kranführerausbildung Kategorie B gemacht für Turmdrehkrane am Campus Sursee.

Wie lange sitzt du pro Tag in der Kabine?
Ich klettere morgens hoch und bleibe oben bis zur Mittagspause. Die mache ich dann unten mit den Kollegen in der Baracke. Dann steige ich wieder hoch und bleibe bis Feierabend oben.

Wie lange brauchst du, bis du oben in deiner Kabine bist?
Dieser Kran hier ist nicht so hoch, da brauche ich zwei, drei Minuten bis ich die rund 200 Stufen nach oben gestiegen bin.

Man darf keine Höhenangst haben, oder?
(Lacht) Nein.

Was sind die grössten Gefahren hier oben?
Eine ist starker Wind. Da kann es dann schon unruhig werden und das Manövrieren mit dem Ausleger wird schwierig. So ab ca. 50 km/h Windgeschwindigkeit gehe ich nicht mehr hoch.

Ist es nicht einsam hier oben?
Nein, überhaupt nicht. Natürlich habe ich schön meine Ruhe, aber ich stehe ja auch in ständigem Funkkontakt mit meinen Kollegen am Boden. Auf dieser Baustelle haben immer zwei oder drei Kollegen Funk dabei.

Was ist, wenn du auf die Toilette musst?
Das ist reines Training. Ich gehe in der Mittagspause und nach Feierabend auf die Toilette und sonst nicht.

Was nimmst du alles mit rauf in die Kabine?
Ich habe meist einfach eine Flasche Wasser dabei, das reicht mir.

Wie ist die Kabine ausgerüstet?
Ich habe zwei Joysticks für die Steuerung und einen Bildschirm.

DU WILLST KRANFÜHRER WERDEN?

Auf dem Campus Sursee stehen vier Kräne für die Ausbildung bereit.

Kat. A:
Fahrzeugkräne (Ausweis obligatorisch)

Kat. B:
Turmdrehkräne (Ausweis obligatorisch)

Übrige Kräne:
Hallen-, Brücken- und Portalkran (ohne Ausweis, aber mit Ausbildungspflicht)

So läuft die Ausbildung

Ausbildung Kategorie A

Grundkurs Kranführer	2 Tage
Prüfung	½ Tag

Zusatzangebot
Neben dem obligatorischen Grundkurs können die Kenntnisse im Bereich Arbeitssicherheit und Fachtechnik zusätzlich vertieft werden.

Ausbildung Kategorie B

Grundkurs Kranführer	2 Tage
Prüfung	½ Tag

Zusatzangebot
Neben dem obligatorischen Grundkurs können die Kenntnisse in verschiedenen Aufbaukursen vertieft werden. Dies ist für angehende Kranführer wichtig, die im Betrieb wenig Gelegenheit zum Üben haben, ein zusätzliches Fahrtraining benötigen oder Lernunterstützung wünschen.

Voraussetzungen
Persönliche Eignung (Suva-Gesundheitsformulare), mündliche und schriftliche Deutschkenntnisse, bauhandwerkliche Erfahrung und technisches Verständnis.

Weitere Infos:

IST DAS DEIN NÄCHSTER LEHRBETRIEB?

Rofra Bau AG
Weidenring 34, 4147 Aesch
Tel. +41 61 756 94 94
www.rofrabaut.ch

LEHRBETRIEB-CHAT

Das B. Magazin geht in die Lehrbetriebe. Diesmal geben Rolf Frei, Lehrlingsverantwortlicher bei der Rofra Bau AG und der Strassenbaulernende Lucas Kehl Auskunft über die Ausbildung.

ROLF FREI
Lehrlingsverantwortlicher Rofra Bau AG

LUCAS KEHL
Strassenbaulernender Rofra Bau AG, 2. Lehrjahr

B. **Herr Frei, was bringen Sie den Lernenden als Erstes bei?**

In unserem Beruf sind Sicherheitsvorschriften sehr wichtig. Aber auch firmenspezifische Gepflogenheiten helfen den Lernenden, sich in ihrem neuen Alltag zurechtzufinden.

B. **Was ist für Sie das Wichtigste, worüber ein Lernender beim Abschluss verfügen sollte?**

Stolz für unseren Beruf und Selbstständigkeit in diesem. Das Wissen, dass man sich jederzeit weiterbilden kann, da das Berufsfeld sehr vielfältig ist.

B. **Nach welchen Kriterien wählen Sie Ihre Lernenden aus?**

Wichtig ist das Vorhandensein handwerklichen Geschicks. Ich schaue aber auch auf die schulischen Leistungen, auf Zuverlässigkeit, Umgangsformen und die Motivation, den Beruf des Strassenbauers zu erlernen.

B. **Lucas, was war das Spannendste, das du bis jetzt gelernt hast?**

Ich fand bis jetzt das Versetzen von Pflastersteinen und das Ausfugen dieser das Interessanteste.

B. **Was möchtest du am Schluss deiner Lehre alles können?**

Na ja, logischerweise alles, was von einem Strassenbauer am Schluss der Lehre erwartet wird. Ich möchte über alle nötigen Bausteine verfügen, um auch die Möglichkeit zu Weiterbildungen zu haben.

B. **Was hat dich dazu bewegt, dich als Lehrling im Strassenbau zu bewerben?**

Für mich war es wichtig, einen handwerklichen Beruf zu lernen, bei dem man im Freien arbeiten kann. Das Erstellen von Infrastrukturbauten für die Allgemeinheit ist ein super Plus bei dem Job.

ZUKUNFTSTRÄUME @YOUTUBE

Weil es im Berufsinfozentrum keine Strassenbauer gibt, die Red und Antwort stehen und die Infobroschüren nicht reden können: Direkt von der Baustelle auf dein Handy – Verkehrswegbauer @ Youtube.

«Das Büro? Ist nicht so meine Welt … ich nehm euch mal mit auf meine Baustelle!»

In die Tiefe mit dem Grundbauer.

«Polier, Vorarbeiter oder sogar Bauführer. Mit dieser Lehre ist alles drin.»

Strassenbauer Luca Merz macht sich keine Sorgen um seine Zukunft.

«Ohne uns Strassenbauer würde es nicht laufen. Mit Top-Teamwork leisten wir jeden Tag Top-Arbeit.»

Lorenzo Bargähr aus Chur liebt die Abwechslung in seiner Lehre.

Alle freien Lehrstellen, Infos über die verschiedenen Sparten im Verkehrswegbau sowie Wissenswertes über die Lehrfirmen gibts auf bauberufe.ch.

LINK bauberufe.ch

LÄUFT AUF SCHIENEN

Mit dem **S22 Railroad (RR)** hat der liechtensteinische Hersteller Kaiser AG den perfekten Bagger auf Schienen geschaffen. Denn Arbeiten im Gleisbereich finden unter speziellen Bedingungen statt und unterliegen in der Schweiz strengen Auflagen der Bahn. Mit dem Zweiwegbagger – ja, er hat auch noch Räder für die Strasse – sind alle nötigen Bedingungen erfüllt. Das B. Magazin durfte einen Blick in die Werkstatt in Schaanwald / FL werfen.

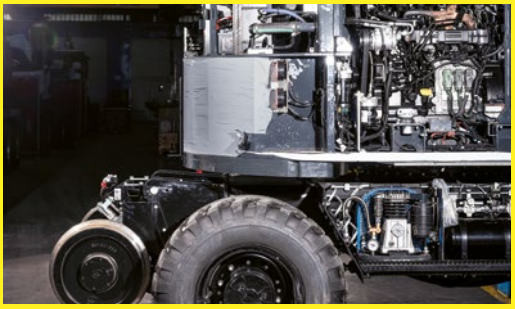
Blick in die Werkstatt: Hier wird der S22 RR gebaut. Die einzelnen Komponenten werden von unten nach oben gefertigt und montiert. Das heisst, zuerst der Unterwagen, dann der Oberwagen als Stahlbauteil und so weiter, bis am Schluss noch die Feinarbeiten und technischen Einstellungen gemacht werden.

Technische Facts

Länge:	8 m (bei eingeklapptem Ausleger)
Breite:	2,5 m
Grabtiefe:	4,8 m
Motor:	John Deere 4045 HFC09
Leistung:	125 kW (168 PS)
Tankinhalt:	280 l
Steuerung:	per Joystick

Zwei Mann an Bord: Die Doppelkabine braucht es, weil auf dem Gleis immer eine Begleitperson mitfährt. Diese muss aus Sicherheitsgründen auch bremsen und hupen können und freie Sicht nach vorne und hinten haben.

Nicht nur das Schienenfahrwerk, die gesamte Maschine wurde speziell für die strengen Vorgaben im Schweizer Bahnverkehr konzipiert. Jedes Fahrzeug muss von der Bahn abgenommen werden. Der S22 RR wird je nach Wunsch mit SBB- oder schmalspurkompatiblem Fahrwerk hergestellt.



Kleiner Heckschwenkradius: Dank der sogenannten profilfreien Bauweise mit einem Radius von weniger als 1,57 Metern muss der Gleisbagger seine Arbeitsposition nicht räumen, wenn auf dem Nachbargleis ein Zug vorbeifährt. Ein normaler Bagger mit Schienenaufsatz muss sich bei Gegenverkehr jeweils in Fahrtrichtung ausrichten.

SPEKTAKEL AM BERG

Adrenalin pur und Action bis zur Zielgeraden: Strassenbaulernender Sven Liechti stürzt sich als Skicross-Talent jeden Hang hinunter.

Die Konzentration ist hoch im Starthäuschen. Wir befinden uns oberhalb der Station Bretaye auf 1800 Meter über Meer im Skigebiet von Villars-sur-Ollon/VD. Strassenbauer Sven Liechti wird sich gleich mit drei Kontrahenten auf dem Kurs der Youth Olympic Games messen. Wer wird als Erster die Ziellinie überqueren? Auf der Audi Skicross Tour duellieren sich an diesem Januar-Wochenende die Europacup-Skicrosser und -Skicrosserinnen aus 13 Nationen in spannenden Vierer-Duellen, sogenannten Heats. Sven startet in Heat Nummer 11 und trägt die blaue Startnummer. «Die verschiedenen Farben der Startnummern zeigen, wer der Beste in der Quali war», erklärt er. Der Schnellste fährt in Rot und darf sich auch seinen Startplatz aussuchen. Die beiden besten Startpositionen befinden sich in der Mitte. Sven muss sich mit einem Aussenplatz begnügen. Sobald der Startschuss fällt und der Begrenzungsbalken nach vorne kippt, stürzen sich die vier Skicrosser in den Hang. Wie auch beim Boardercross ist die Strecke mit Sprüngen, Wellen und Kurven gespickt und verlangt den Fahrern alles ab.

BEAT FEUZ ALS NACHBAR

Für den 18-jährigen Emmentaler ist es bereits die zweite Saison im Junioren-Hochleistungskader. «Ich fahre Ski seit ich zwei Jahre alt bin. Mit neun habe ich mit Alpin-Skirennen angefangen.» Auch wenn das Emmental nicht berühmt für seine Skiregionen ist, für seine Talente steht es allemal in den Schlagzeilen: «Beat Feuz kommt aus dem Nachbardorf. Meine Mutter, die früher auch Alpin-Rennen gefahren ist, war seine Skiclub-Leiterin», erzählt Sven. Doch im Gegensatz zu Abfahrts- und Super-G-Spezialist Feuz hat sich Sven mit 15 Jahren für den Wechsel zum Skicross entschieden. «Ich bin ein Adrenalinjunkie und Skicross entspricht mir viel mehr. Es ist ein risikoreicher Sport, aber bis jetzt hatte ich nur zwei schwere Stürze und keine grösseren Verletzungen.» Will heissen, einmal flog die Kniescheibe raus und einmal konnte er drei Tage kaum noch laufen,

Sven im offiziellen Skidress. Der Helmsponsor, die Firma Jakob Markt, ist aus dem Emmental und sein persönlicher Sponsor.

Nach der Pistenbesichtigung gehts ans Aufwärmen. Am Abend vor jedem Rennen nimmt Sven wenn möglich ein Eisbad in einem See oder Fluss.

Sven ganz links mit der blauen Startnummer. Er konnte den heutigen Start nur zwei Mal üben, anstatt wie üblich an die 50 Mal.

Fast alle Skicross-Fahrer kommen aus dem alpinen Bereich. Man muss technisch und körperlich parat sein, aber auch mentale Stärke zeigen. Auch eine gewisse Risikobereitschaft führt im Skicross schlussendlich zum Erfolg.

weil er nach einem Sprung aus grosser Höhe auf den Rücken gestürzt war. Doch das ist Schnee von gestern – an diesem Samstag ist Sven voll und ganz auf sein Europacup-Rennen fokussiert. «Vor dem Rennen bin ich nicht mehr so nervös wie früher», meint er und beweist es, indem er dem B. Magazin noch locker Red und Antwort steht. «Sobald ich im Starthäuschen bin, habe ich aber schon meine Rituale, immer die gleichen Bewegungen, die ich mache, um meinen Kopf leer zu bekommen.»

K.-O.-PRINZIP UND EIN QUÄNTCHEN GLÜCK

Die Bedingungen an diesem Wochenende sind für Sven nicht optimal. «Ich hatte die ganze Woche Schule in Sursee und konnte deshalb nicht trainieren.» Für ihn steht noch bis im Sommer seine Ausbildung zum Strassenbauer an erster Stelle. «Mein Arbeitgeber, die Kibag AG in Langnau i. E., gibt mir extrem viel Freiraum. Ich kann mir frei nehmen für die Rennen.» Letzte Woche war die Präsentation seiner Vertiefungsarbeit über den Skicross-Sport an der Berufsfachschule und so verpasste er das Training in Villars-sur-Ollon. «Der Start heute ging in die Hose, sonst wäre eine Qualifikation für die nächste Runde trotz der schlechteren Startposition dringelegen», zieht er nach dem Zieleinlauf als Dritter Bilanz. Skicross funktioniert nach dem K.-o.-System: Die beiden Erstplatzierten aus jedem Heat steigen in die nächste Runde auf. «Wenn du gut bist, kann es sein, dass du vier Rennen an einem Tag fährst. Das braucht enorm viel Kondition.» Doch um zu gewinnen, spielen noch mehr Faktoren eine Rolle: Die Skipräparation, Kraft, Technik, Risikobereitschaft und ja, auch ein Quäntchen Glück kann ausschlaggebend sein. «Konditionell bin ich in guter Verfassung, nicht zuletzt auch dank meiner beruflichen Tätigkeit. Ich kann zwar im Sommer nicht alle Trainingseinheiten einhalten wegen der Arbeit, dafür hab ich tagsüber bereits eine Art Training.» Was die Risikobereitschaft angeht, sieht sich Sven nicht als Draufgänger: «Ich fahre mit Kopf. Ich gehe nicht immer volles Risiko ein, wenn es sich nicht lohnt.»

OLYMPIATEILNAHME 2026?

Für seine Zukunft hat Sven sehr konkrete Pläne: «Nach der Lehre setze ich voll auf Skicross. Gleichzeitig möchte ich die Matur an einer Sportschule machen.» Schule und Sport also. Weil man im Sport aber nie weiss, was kommt, kann sich Sven sehr gut vorstellen, später in den Strassenbau zurückzukehren und in Richtung Bauführer zu gehen, denn: «Auch wenn ich immer ein guter Schüler war, ist die Strassenbauerlehre meine Wunschlehre. Ich wollte ursprünglich das Sportgymi machen, bin jetzt aber froh, ist es so gekommen.» Svens bisher grösste Erfolge in sportlicher Hinsicht waren ein Podestplatz bei den Junioren-Schweizermeisterschaften und die Teilnahme als einer der Jüngsten an der Junioren-Weltmeisterschaft. «In meinem Jahrgang zähle ich zu den Besten in Europa. Mein grosses, und ich denke, nicht unerreichbares Ziel ist der Olympiasieg 2026.» In der Zwischenzeit schliesst er seine Lehre ab, trainiert auf und neben der Piste und findet wie bis anhin dazwischen immer noch ein bisschen Zeit für seine drei anderen Hobbies: Eishockeyspielen, Hornussen und Motocross-Fahren. Ach ja, und auch mit seiner Freundin, mit der er seit zwei Jahren zusammen ist, verbringt er gerne Zeit. ■

Quizfrage

WER SUCHT, DER FINDET

Auf welcher Seite befindet sich der unten gezeigte Bildausschnitt? Schick uns Deine Antwort inkl. Name und Adresse via QR-Code bis zum 15. Juli 2020. Mit etwas Glück gewinnst Du einen coolen Strassenbauer-Hoody!

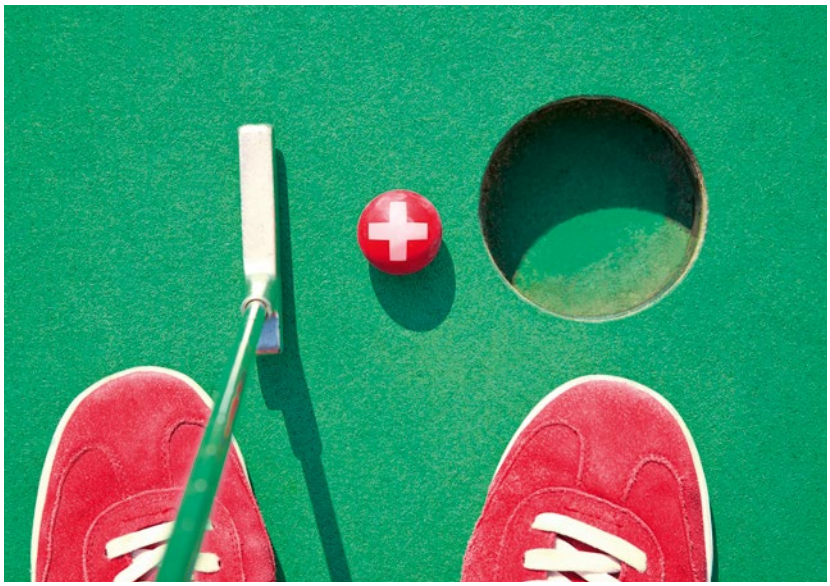
3 DINGE …

… die man (nicht) unbedingt wissen muss:

01 Eiscreme wurde bereits im Jahr 1620 erfunden.

02 Minigolf ist eine Schweizer Erfindung.

03 Ein Atom besteht zu 99,9 Prozent aus nichts.



DAUMEN HOCH!

Das B. Magazin gratuliert Benno Eicher aus Schüpfheim. Er hat das Quiz der letzten Ausgabe gewonnen. Die richtige Antwort lautete: a.

Besucht uns auf:

infrasuisse

BaustellenMagazin

InfraFachverband

Ideen, Tipps, Fragen an:

r.foerster@infra-suisse.ch

IMPRESSUM

HERAUSGEBER

BFS VERKEHRSWEGBAUER

Berufsfachschule Verkehrswegbauer
Postfach 53, 6210 Sursee
041 922 26 26, info@verkehrswegbauer.ch
verkehrswegbauer.ch

REDAKTION
Ronny Förster
Infra Suisse, Postfach, 8042 Zürich
058 360 77 77, r.foerster@infra-suisse.ch
infra-suisse.ch

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

GESTALTUNG UND LAYOUT
Eclipse Studios – eclipsestudios.ch

FOTOS
Markus Lamprecht – markus-lamprecht.ch
(Seiten: 22 – 25, 28 – 29)

Ben Zurbriggen – ben-zurbriggen.ch
(Seiten: Cover, 4, 6 – 13, 14, 16 – 17, 21, 30 – 33, Rücken)

DRUCK
Galledia AG – galledia.ch – Auflage: 5500

strassenbauer.ch

infra suisse

DRAUSSEN ARBEITEN

LERNE STRASSENBAUER

BFS VERKEHRSWEGBAUER

www.verkehrswegbauer.ch