

Zeitschrift: Schweizer Revue : die Zeitschrift für Auslandschweizer
Herausgeber: Auslandschweizer-Organisation
Band: 27 (2000)
Heft: 3

Artikel: Mobilität im Alpenland : keine Invasion aus dem Ausland
Autor: Schneider, Lukas M. / Gruber, Luzi Reto
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-911529>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 30.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Keine Invasion aus dem Ausland

INTERVIEW: LUKAS M. SCHNEIDER

Die Schweizer Bauwirtschaft hat eine schwierige Zeit hinter sich. Dank dem Ja des Souveräns zur Finöv-Vorlage (Finanzierung des öffentlichen Verkehrs) sehen im Untertagbau die Aussichten wieder etwas rosiger aus.

Herr Gruber, die Schweiz ist aufgrund ihrer geografischen Lage ein Tunnelland par excellence. Inwiefern schlägt sich dies auch im technischen Know-how nieder?

Der Untertagbau in der Schweiz umfasst ein jährliches Marktvolumen von über einer Milliarde Franken. Es wird in den kommenden Jahren noch zunehmen. Die Politik verlangt, dass immer mehr Infrastrukturbauten untertägig geführt werden. Das führt bei einem dicht besiedelten Land dazu, dass nicht nur in den Alpen, sondern auch im Mittelland viele Strassen und Infrastrukturverbindungen in Tunnels verschwinden. Dies erklärt, weshalb sich die Schweizer Untertagbauer in der Tat einen hohen technischen Wissensstand angeeignet haben. Im Vergleich zum Ausland haben wir in der Schweiz ein über Jahrzehnte gewachsenes hohes Lohnniveau. Das zwingt zu Technologien, die in Richtung Mechanisierung laufen.

Sind die Schweizer Tunnelbauspezialisten auch im Ausland gefragte Fachkräfte?

Der Export von Know-how findet praktisch nicht statt. Einerseits sind unsere Facharbei-

Der Interviewpartner Luzi Reto Gruber, dipl. Bau-Ing. ETH/SIA, ist Mitglied der Gruppenleitung der Batigroup und leitet die Division Untertagbau. Mit über 4000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ist die Batigroup die grösste Bauunternehmung in der Schweiz. Sie weist einen Umsatz von über einer Milliarde Franken aus.

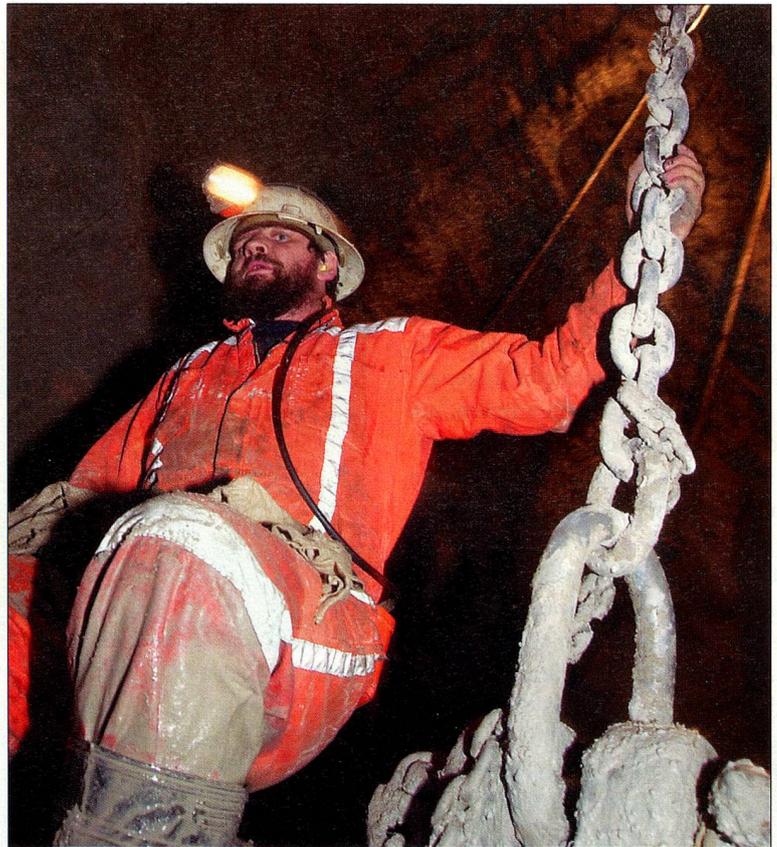


Foto: Markus Senn

Im Sedruner Schacht wird im Dreischichtbetrieb gearbeitet – rund um die Uhr, sieben Tage die Woche.

ter bereits schon zu einem überwiegenden Teil Ausländer. Zum andern ist die Mobilität von der Kaderseite her äusserst bescheiden. Da gibt es Leute, die sagen, ich will den Tunnel vor meiner Haustüre und nehme keine zwei Stunden Reisezeit pro Woche in Kauf.

Wie hat sich die Wettbewerbsfähigkeit der Schweizer Tunnelbauer verändert?

Die Schweiz hat nach wie vor, insbesondere im Hartgestein, eine führende Rolle inne. Für Alpendurchstiche wie auch Mittellandtunnels sind wir grundsätzlich nicht auf spezielles Know-how aus dem Ausland angewiesen. Es ist vielmehr so, dass wir hier als eigentliche Spezialisten gelten können. Grundsätzlich hat der Untertagbau in der Schweiz keine Invasion von ausländischen Tunnelbauern zu gewärtigen.

Wird im Ausbildungsbereich genügend vorgesorgt, damit das spezifische Wissen im Tunnelbau aufrechterhalten werden kann?

Im Untertagbau gilt es zu unterscheiden zwischen gewerblichen Arbeitnehmern und Kadermitarbeitern. Bei beiden gilt, dass spezielle Ausbildungsmöglichkeiten in der Schweiz nicht bestehen.

Das so genannte Learning on the job steht im Vordergrund. Es sind grosse Anstrengungen im Gange, durch Weiterbildung über den Verein Schweizerischer Untertagbauer Tageskurse anzubieten. Das sind aber nur Kurse, es ist keine Berufslehre damit verbunden. Auch auf der Stufe Kader kann der Beruf des Tunnelbauers nicht erlernt werden.

Wo liegen heute im modernen Tunnelbau die grössten Gefahren?

Die grösste Tücke besteht nach wie vor im Einsturz. Daher wird der Arbeitssicherheit ein hoher Stellenwert beigemessen. Der Alptraum eines jeden Tunnelbauers ist, wenn er im Hohlraum steht und ihm die Decke auf den Kopf fällt. Das ist leider nie völlig ausgeschlossen. 