«Der Berg gibt den Takt vor»

geschrieben von Barbara Falk | Oktober 25, 2019

Herr Aschwanden, was arbeiten Sie?

Ich bin Projektleiter Infrastruktur beim Amt für Betrieb Nationalstrassen hier im Kanton Uri.

Sie sind beim Kanton tätig, aber für die Nationalstrassen zuständig?

Das ist richtig. Eigentümerin der Nationalstrassen ist das Bundesamt für Strassen ASTRA. Das Nationalstrassennetz ist in mehrere Gebietseinheiten aufgeteilt, und wir vom kantonalen Amt für Betrieb Nationalstrassen sind im Auftragsverhältnis für den betrieblichen sowie den kleinen baulichen Unterhalt in der Gebietseinheit XI zuständig.

Wie gross ist dieses Gebiet?

Es erstreckt sich von Norden ab Küssnacht im Kanton Schwyz und ab Beckenried im Kanton Nidwalden und reicht bis nach Airolo im Süden. Dazu gehören die Axenstrasse, der Seelisbergtunnel, der Gotthardtunnel und die Gotthard-Passstrasse. Das heisst, wir unterhalten rund 150 Kilometer des Nationalstrassennetzes. Auf diesen Strecken gibt es viele Infrastrukturanlagen, die stets unterhalten werden müssen.

Gibt es unterschiedliche Aufgabenbereiche?

Das Amt für Betrieb Nationalstrassen ist in mehrere Bereiche unterteilt: Betrieb, Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen (BSA), Infrastruktur, Administrative Dienste und Stabstelle.

Der Betrieb ist für alle wiederkehrenden Arbeiten zuständig wie zum Beispiel für den Winterdienst, die Grünpflege und die Reinigung.

Die Abteilung BSA sorgt für den einwandfreien Betrieb diverser Sicherheitsanlagen und elektromechanischen Anlagen wie Beleuchtungen, Lüftungen, Energie, Fernwirkung, Kommunikation, Videoübertragung, Signalisationen und Lichtsignalanlagen.

In meiner Abteilung «Infrastruktur» sind wir für unterschiedliche Fachbereiche zuständig. Der wohl wichtigste Teil beinhaltet das Trassee, also die Fahrbahn, da dort Beschädigungen am schnellsten wahrgenommen werden. Ein weiterer Bereich umfasst die rund 1000 Kunstbauten wie Brücken oder Stützmauern in unserem Gebiet. Der dritte Bereich wird in Tunnel und Geotechnik zusammengefasst. Dazu gehört alles, was mit Naturgefahren zusammenhängt, also Steinschläge, Lawinen, Murgänge etc.

Was ist Ihr persönliches Hauptaufgabenfeld?

Ich arbeite hauptsächlich im Fachbereich Naturgefahren, weil ich in dieser Thematik sehr viel Erfahrung habe. Ich arbeitete zuvor als Bauleiter in einem Ingenieurbüro auf diesem Fachgebiet und habe unter anderem die Projekte im Bereich Hochwasserschutz im Kanton Uri begleitet.

Zudem habe ich den Spezialkurs «Arbeiten am hängenden Seil» absolviert. Da die Beachtung spezifischer Sicherheitsaspekte sehr wichtig ist, darf beruflich nur mit dieser Zusatzausbildung am Seil gearbeitet werden. Dies kann notwendig sein, um zum Beispiel zusammen mit einem Geologen die Abbruchstelle nach einem Felsabbruch zu begutachten.

Ist jedem Bereich ein Projektleiter zugeteilt?

Ja, jeder Fachbereich hat einen oder mehrere Projektleiter. Je nach verfügbaren Ressourcen und laufenden Projekten arbeiten wir auch bereichsübergreifend; so bin ich zum Beispiel auch oft im Fachbereich Kunstbauten tätig. Im Moment absorbieren mich Projekte im Naturgefahrenbereich aber sehr stark.

Was geschieht, wenn es zu einem unvorhergesehenen Naturereignis kommt?

Sobald wir die Meldung erhalten haben, rückt jemand vom Amt Betrieb Nationalstrassen aus und leitet Sofortmassnahmen ein.

Kommt es im Kanton Uri regelmässig zu Naturereignissen?

Ja, uns geht im Moment die Arbeit nicht aus; in letzter Zeit gab es etliche turbulente Situationen.

Sehr aktuell ist der Felssturz vom 26. Dezember 2018 im Bereich Zingel an der Axenstrasse. Bei einem solchen Ereignis werden zuerst Sofortmassnahmen in die Wege geleitet, um die Strasse baldmöglichst wieder für den Verkehr freigeben zu können. Danach geht es um die Planung, wie alles wiederaufgebaut werden kann.

Vielleicht haben Sie auch das Bild in der Zeitung gesehen, auf dem ein Lieferwagen auf einem Haufen Geröll stillstand und diverse Auffahrunfälle nach sich zog. Grund war ein Murgang im Aeschenwald bei Gurtnellen. Die Auswirkungen dieses Ereignisses werden momentan im Rahmen eines Projekts bearbeitet. Das heisst, die Situation wurde analysiert, dann wurden die Instandhaltungsarbeiten geplant und ausgeschrieben, und nun gelangen sie zur Ausführung. Während der Ausführungsphase bin ich für die Bauleitung zuständig.

Dann laufen parallel diverse Projekte?

Ja, im Bereich Naturgefahren laufen momentan viele Projekte parallel. Es gab diverse Felsstürze, welche die Strassen mehr oder weniger beeinträchtigt haben.

Gibt es eine Koordination zwischen dem ASTRA und den SBB, wenn von einem Ereignis auch die Bahnlinie betroffen ist?

Ja, sobald es Schnittstellen gibt, wird koordiniert. Es ist zu

unterscheiden zwischen planbaren Projekten und unvorhersehbaren Ereignissen. Die zu kontaktierenden Amtsstellen oder Abteilungen wurden bereits mit den unterschiedlichsten Krisen konfrontiert und haben entsprechend Erfahrung im Umgang damit.

Sie erwähnten, dass bei der Verantwortlichkeit für den Gotthardpass auch die Schneeräumung dazugehört. Was schliesst dies alles mit ein?

Ja, das gehört zum Strassenunterhalt, welcher durch den Bereich Betrieb umgesetzt wird. Neben dem gängigen Winterdienst ist die Passöffnung ein wichtiger Teil dieser Arbeit. Während der Passöffnung wird gleichzeitig geprüft, ob es über den Winter Schäden gegeben hat oder ob Felspartien instabil wurden. Ist dies der Fall, werden Geologen beigezogen. Sobald bauliche Massnahmen notwendig sind, werden wir (Abteilung Infrastruktur) beigezogen, um die Instandsetzung zu organisieren.

Setzen Sie auch Messsysteme ein, um Gefahrenherde frühzeitig zu erkennen?

Ja, das läuft aber oft direkt über das ASTRA (Abteilung Erhaltungsplanung). Dies wird im Auftragsverhältnis mit Geologen und Ingenieuren geregelt. Sie überwachen die Anlagen und werten die Messungen in einem bestimmten Intervall aus.

Viele Messungen werden mittlerweile allerdings online überwacht. Zudem haben wir viele Verankerungen in den Felsen, die jährlich von einem Ingenieurbüro geprüft. Dabei werden die Veränderungen ausgewertet und die Resultate in Berichten festgehalten. Erst wenn Massnahmen notwendig sind, werden wir beigezogen.

Und Drohnen?

Nein, unser Amt setzt keine Drohnen ein, aber die Geologen arbeiten teilweise mit Drohnen. Sie ersetzen zwar die Begehung

nicht, helfen aber, zusätzliche Informationen zu bekommen.

Wo besteht die grösste Gefahr für Naturgefahren? Bei der Axenstrasse?

Da sich unser ganzes Streckennetz im Gebirge befindet, ist die Wahrscheinlichkeit eines Naturereignisses überall latent vorhanden. Es wird jedoch sehr viel in Überwachung und Kontrollen investiert, um allfällige Vorzeichen frühzeitig zu erkennen. Gewisse Prozesse in der Natur lassen sich jedoch nicht voraussagen. Es findet ständig eine Erosion statt, da die Geologie nicht zu arbeiten aufhört.

Ihre Arbeit ist letztlich von der Natur abhängig?

Ja, das ist richtig. Unsere Arbeit ist nicht planbar, der Berg macht, was er will. Das ist hier aber überhaupt kein Thema. Wenn ein Einsatz notwendig ist, hilft man einander. Es schaut niemand zuerst auf die Uhr, ob nicht schon bald Feierabend ist. Wir erledigen unsere Arbeit lösungsorientiert, unabhängig von der Arbeitszeit.

Gibt es auch Projekte, die das ASTRA selbst betreut?

Das Amt für Betrieb Nationalstrassen erledigt den sogenannten kleinen baulichen Unterhalt.

Wenn es sich um Grossprojekte wie das Erhaltungsprojekt Schöllenen handelt, macht es das ASTRA selbst. Wir werden dann im Rahmen der Projektorganisation als Fachbereich Betrieb angehört. So stellen wir sicher, dass ein Projekt so umgesetzt wird, dass wir es später betrieblich unterhalten können. Der kleine bauliche Unterhalt wird durch uns umgesetzt, teilweise werden wir auch für kleinere ASTRA-Projekte beauftragt.

Und die Gotthard-Passstrasse?

Auch bei der Gotthard-Passstrasse werden kleinere Projekte durch das Amt für Betrieb Nationalstrassen erledigt, grössere

Projekte werden vom ASTRA betreut. Die Passstrasse ist die verkehrstechnische Redundanz zum Tunnel. Wenn der Gotthardtunnel aus Sicherheitsgründen gesperrt werden muss, wird die Passstrasse zur Alternativroute, sofern sie nicht in der Wintersperre ist; andernfalls gibt es grossräumige Umfahrungen. Für diese sind wir aber nicht zuständig.

Sind Sie auch für die Überprüfung von risikobehafteten Stellen zuständig?

Nein, nicht in Bezug auf Naturgefahren. Das ASTRA hat Geologen mit der Überprüfung beauftragt. Dabei ist das gesamte Gebiet in 5 Abschnitte unterteilt. Somit ist sichergestellt, dass dieses im 5-Jahresrhythmus kontrolliert wird.

Wir unterstützen und begleiten die Geologen, insbesondere, wenn bereits im Vorfeld klar ist, dass die Situation an einer bestimmten Stelle bauliche Massnahmen erfordert.

Sie sind aber vom Kanton Uri und nicht vom ASTRA angestellt?

Ja, das ist korrekt. Der Arbeitsvertrag wird mit dem Amt für Betrieb Nationalstrassen des Kantons Uri abgeschlossen, das zur Baudirektion Uri gehört. Der Auftraggeber ist aber das ASTRA. Unser kantonales Amt erfüllt eine Dienstleistung für das ASTRA als Bundesamt.

Wie muss man sich den Ablauf eines Projekts vorstellen?

Am Anfang steht das Naturereignis. Danach folgt die Erstintervention. Das heisst, der Betrieb sperrt den Gefahrenperimeter ab, erstellt wenn möglich eine Verkehrsumleitung und trifft in Absprache mit dem Geologen Sofortmassnahmen. Bei einem Felssturz wird die Situation durch einen Geologen vor Ort geprüft. Je nach Ausmass des Naturereignisses und der Gefahr, werden Felssprengungen oder Felsräumungen notwendig, bevor die Strecke wieder freigegeben

werden kann.

Wenn die Sofortmassnahmen abgeschlossen sind, wird ein Massnahmenprojekt erstellt. Im Projektteam arbeiten wir mit Ingenieuren, Geologen und Vertretern des ASTRA zusammen und definieren, welche Massnahmen und Arbeiten notwendig sind, um die geforderte Verkehrssicherheit zu gewährleiten.

Wird jedes Projekt vom ASTRA begleitet?

Ja, jedes unserer Projekte hat auch einen Projektverantwortlichen beim ASTRA. Diesem wird ein Projekt vor der Ausführung zur Genehmigung vorgelegt. Die Zusammenarbeit ist sehr gut, und ich kann bei meinen Projekten relativ selbstständig arbeiten.

Wie geht es nach der Freigabe eines Projekts weiter?

Das ASTRA erteilt uns den Auftrag, ein Projekt umzusetzen. Danach erstellen wir die Submissionsunterlagen für die öffentliche Ausschreibung der Arbeiten. Nach der erfolgten Vergabe durch uns übernehmen wir in der Regel die Bauleitung und schliessen das Projekt mit einer Schlussdokumentation ab.

Können Sie uns ein aktuelles Projekt beschreiben?

Ja gerne. Wie erwähnt hat im Dezember 2018 über der Axenstrasse im Bereich Zingel ein Felsabbruch stattgefunden. Das Ereignis zerstörte einen Teil der Schutzbauwerke (Steinschlagschutzbauwerke) und verschüttete die Trafostation sowie den Weg der Schweiz. Die Trafostation liegt rund 70 Meter über dem See und ca. 150 Meter unter der obersten Felskante. Rund 80 Meter über der Trafostation sind teils massive Felsblöcke aus dem Fels gebrochen und haben die Trafostation darunter teilweise zerstört. Die Fahrbahn selbst wurde zum Glück nicht beeinträchtigt. Es war aber nicht klar, ob noch weitere Felsstücke abbrechen und auf die Fahrbahn gelangen könnten. Die Trafostation stellt die Stromversorgung

der Schaltanlagen und des Lichts sicher, weshalb man Sofortmassnahmen einleiten musste.

Danach haben wir mit einem Geologen das Ausmass des Felsabbruchs überprüft. Einzelne abgebrochene Felsblöcke waren so gross wie Autos.

Der Weg der Schweiz, der unterhalb der Abbruchstelle durchführt, war ebenfalls betroffen, er ist bis heute gesperrt und kann in nächster Zeit auch nicht geöffnet werden; es führt nun eine Umleitung durch den Tunnel. Das Galeriedach wurde zum Glück nicht beschädigt, es weist eine sehr robuste Bauweise auf. Glücklicherweise lag der Ort des Haupteinschlages beim Tunnelportal. Es hat deshalb den Gewölbebereich erwischt und nicht die Galerie selbst.

Auf den Bildern sieht man, dass wir die Fahrbahn mit einer Bretterwand schützen mussten, weil es immer wieder zu kleinen Nachbrüchen kommen kann und über einen längeren Zeitraum die Gefahr bestand, dass Steine auf die Fahrbahn gelangen bzw. fahrende Autos treffen könnten.

Wie haben Sie diesen Felsabbruch überprüft?

Vom Helikopter aus sah man nicht genau, ob und wo noch Gefahrenpotenzial bestand. Deshalb haben wir die Abbruchstelle vor Ort am hängenden Seil besichtigt: Ich bin zusammen mit einem Geologen und einem Unternehmer mit Felsspezialisten auf einer Höhe von 250 Metern über dem See los und wir haben uns langsam nach unten bis zur Strasse abgeseilt. Ich habe genügend Respekt vor solchen Einsätzen, aber keine Angst.

Wie ging es dann weiter?

Vier Personen haben während drei Wochen die Felswand gereinigt und absturzgefährdetete Steine entfernt, damit wir überhaupt an die beschädigte Stelle herankommen konnten; teilweise lösten sich bei den Felsräumungsarbeiten riesige Felspakete. Hierfür war unter anderem ein Verkehrsdienst auf dem See

notwendig, welcher den Gefahrenperimeter dort überwachte, da die Felsstücke aufgrund der sehr hohen Fallhöhe bis zu 250 Meter weit in den See hinausgeschleudert werden konnten.

Sobald das Galeriedach vollständig geräumt und das Ausmass des Schadens bekannt ist, wird ein Massnahmenprojekt erstellt und die Arbeiten zur Instandsetzung werden ausgeschrieben.

Sie scheinen ein sehr vielfältiges Arbeitsgebiet zu haben?

Ja, das ist so. Man muss einerseits über bautechnisches Wissen verfügen, und andererseits wissen, wie man korrekt submittiert. Mir gefällt diese abwechslungsreiche Arbeit sehr, und meine bisherige Berufserfahrung hilft mir bei der Erfüllung dieser Aufgaben.

Wie war Ihr beruflicher Werdegang?

Ich habe ursprünglich eine handwerkliche Ausbildung gemacht. Ich bin gelernter Maurer und habe danach die Polierschule besucht sowie die eidgenössische Prüfung abgelegt. Nach 10-jähriger Tätigkeit als Polier habe ich in die Planung gewechselt und bin seither als Bauleiter tätig.

Dank meines beruflichen Werdegangs konnte ich beide Seiten miterleben und sowohl ausführungstechnisch als auch planerisch sehr viel Erfahrung sammeln. Das ermöglicht mir, extrem viel Know-how von beiden Seiten einzubringen. Das macht meine Arbeit sehr spannend.

Meine Erfahrung hilft mir auch, wirtschaftlich gute Lösungen zu erkennen und umzusetzen. Es ist eine der grössten Herausforderungen, unter dem Aspekt die bestmögliche Sicherheit zu gewährleisten, ohne dass die Kosten aus dem Ruder laufen.

War für den Wechsel in die Planung noch eine

Weiterbildung notwendig?

Nein. Meine praktische Ausbildung mit eidgenössischer Prüfung ermöglichte mir den Wechsel in ein Ingenieurbüro. Die Aufgaben als Projekt- und Bauleiter in der Planung sind vergleichbar mit den Aufgaben als Polier in einer Unternehmung.

Gestützt auf die damalige Stellenausschreibung suchte das Ingenieurbüro einen «Bauleiter/ Polier». Diese Kombination traf perfekt auf mich zu. Es handelte sich um ein Ingenieurbüro, das rund 120 sehr gute Ingenieure beschäftigte, dem aber die Praktiker fehlten. Sie suchten deshalb explizit jemanden mit praktischer Erfahrung um diese Schnittstelle zu schliessen. Mein damaliger Vorgesetzter hatte meine Fähigkeiten technischer Natur erkannt und mich im Gegenzug bei den administrativen Aufgaben sehr gut unterstützt. Ich konnte viel von ihm lernen, da für die korrekte Durchführung eines Submissionsverfahrens viel Wissen und Erfahrung notwendig sind.

Welche Ausbildung ist für Ihre heutige Arbeitsstelle notwendig?

Das ist abhängig von der Vorbildung, also ob man von der Planungs- oder Handwerkerseite kommt. Notwendig ist eine Bauführer- oder Bauleiterausbildung an einer Technikerschule. Wir haben hier Mitarbeitende mit unterschiedlichen Ausbildungswegen.

Weshalb haben Sie vom Ingenieurbüro zum Kanton Uri gewechselt?

Ich war bei einem sehr guten Unternehmen tätig und hatte von dieser Seite her mit dem Amt für Betrieb Nationalstrassen zu tun. Als eine Stelle frei wurde, hat es mich gereizt, eine neue Herausforderung anzunehmen. Ich bin nun 50 Jahre alt und wollte die Gelegenheit nutzen, bevor es zu spät ist bzw. ein Wechsel immer schwieriger wird.

Wie lange arbeiten Sie schon hier?

Seit drei Jahren und mir gefällt es noch immer sehr gut. Der Wechsel war ein guter Entscheid. Natürlich muss man sich am neuen Ort wieder einarbeiten und sich in eine bestehende Organisation einfügen, aber ich kam hier in ein sehr gutes Umfeld und kann mich glücklicherweise relativ schnell an einem neuen Ort zurechtfinden und einbringen. Von daher verlief die Einarbeitungszeit gut, und ich kann heute wie bei meinem bisherigen Arbeitgeber wieder extrem selbstständig arbeiten. Das gefällt mir sehr gut, und ich kann so mein Potenzial am besten entfalten. Im Gegenzug trage ich die Verantwortung für meine Entscheidungen – das macht Freude und motiviert mich.

Arbeiten Sie vorwiegend im Büro oder draussen?

Das ist abhängig von der Projektphase, also ob es sich um die Planungs- oder Ausführungsphase handelt. Ich schätze, dass ich generell rund 80 Prozent im Büro und 20 Prozent draussen arbeite; es kann auch mal in Richtung 70:30 tendieren.

Wie kann man einen typischen Arbeitstag im Büro beschreiben?

Eine typische Tätigkeit ist die Bearbeitung der Mail-Flut. Es finden zudem regelmässig Projektsitzungen statt, je nach Projektphase mit Ingenieuren, Geologen oder interne Gespräche für abteilungsübergreifende Koordinationsaufgaben. Die Mitarbeiter des Betriebs müssen wissen, wann welche Projekte umgesetzt werden und ob spezielle Signalisationen benötigt werden. Während der Ausschreibungsphase eines Projekts nimmt die Aufarbeitung der Unterlagen für das Submissionsverfahren einige Zeit in Anspruch.

Teamarbeit ist sehr wichtig?

Ja, man muss unbedingt team- und kommunikationsfähig sein. Da hinter jedem Projekt ein grosses Konstrukt steht und viele Leute involviert sind, ist zudem Fingerspitzengefühl

gefordert. Ausserdem muss die Kommunikation je nach Gesprächspartner bzw. Berufsgruppe angepasst werden.

Was sind typische Arbeiten, wenn sie vor Ort sind?

Es geht oft um die Besprechung von Detaillösungen und die Kontrolle, ob Arbeiten wie vereinbart umgesetzt werden. Im Vordergrund steht also die Sicherstellung der Qualität.

Bei Erstinterventionen geht es darum, sich vor Ort ein Bild zu machen und grundlegende Entscheide zu treffen. Dazu gehören in der Regel Diskussionen mit Geologen, Ingenieuren und Unternehmern.

Was gefällt Ihnen besonders gut an Ihrem Beruf?

Die Möglichkeit, selbstständig zu arbeiten, motiviert mich sehr. Mir gefällt zudem, dass wir etwas bewirken können. Wir stellen eine beschädigte Anlage wieder instand, womit ein Mehrwert entsteht. Wenn wir ein Teilstück für die Verkehrsteilnehmer sicherer und für die Unterhaltsarbeiten besser zugänglich machen können, freut mich das.

Macht es zusätzlich Freude, dass man Ihre Arbeit vor Ort sieht?

Ja, das gibt ein gutes Gefühl. Ich investiere viel Energie und Herzblut. Schön sind auch die Erlebnisse mit den Menschen, mit denen man vor Ort zusammenarbeitet, und dass man als Team ein Ziel erreichen kann.

Was gefällt Ihnen nicht oder welche Arbeiten machen Sie weniger gern?

Das ist eine schwierige Frage. Es gibt Sachen, die mich mehr herausfordern als andere. In diese Situationen muss man sich reinschicken und sich der Herausforderung stellen. Es gibt aber nichts, das ich nicht gerne mache.

Das ist schön zu hören. Gibt es auch gefährliche Situationen bei der Arbeit vor Ort?

Ja, das gibt es, zum Beispiel nach Ereignissen wie dem Felsabbruch vom Dezember 2018. Man sichert die Ereignisstellen zwar nach bestem Wissen und Gewissen, doch wenn man im Fels ist, kann es immer nochmals einen Steinschlag geben. Auch wenn man die besten Sicherheitsvorkehrungen trifft, bleibt ein Restrisiko.

Wenn man hier im Kanton Uri lebt oder aufgewachsen ist, ist man sich dieser Gefahr bewusst. Wir leben hier in einem Bergkanton, und die Naturgefahren sind allgegenwärtig, seien es Lawinen, Steinschläge oder Hochwasser – das gehört zu uns. Man lernt, die Gefahren einzuschätzen. Eine hundertprozentige Sicherheit gibt es aber nie.

Sind Sie auch im Kanton Uri aufgewachsen?

Ja, hier in Flüelen. Ich bin vor Jahren aus dem Kanton Uri wegzogen, es hat mich aber wieder hierhin zurückgezogen.

Der Kanton Uri bietet viel mehr, als man auf den ersten Blick erkennt oder von einem «Transitkanton» erwartet. Wenn man die Transitachse vom oder ins Tessin verlässt und in eines der Nebentäler fährt, gibt es wunderschöne Orte zu entdecken.

Naturereignisse halten sich ja nicht an die Bürozeiten. Leisten Sie Pikettdienst?

Die Kollegen der Abteilung Strassenunterhalt sind bei einem Naturereignis für die Erstintervention verantwortlich und müssen Pikettdienst leisten. Der jeweilige Einsatzleiter unserer Gebietseinheit entscheidet dann, ob ausserhalb der Arbeitszeit vor Ort Sofortmassnahmen eingeleitet werden müssen und jemand aus unserem Team vor Ort sein muss. In der Regel können wir aber während der regulären Arbeitszeit hinzustossen.

Ein Beispiel für einen sofortigen Einsatz: Bei einem grösseren Ereignis auf der Axenstrasse wurde ich vom Einsatzleiter aufgeboten, und wir haben die Strasse sofort gesperrt. Obwohl es sich um eine wichtige Verkehrsachse handelt, konnten wir sie während vier Tagen nicht mehr freigeben. Wir haben in dieser Zeit fast rund um die Uhr gearbeitet, um sie wieder verkehrstauglich zu machen. Solche Einsätze sind zwar anstrengend, motivieren mich aber auch sehr. Ich kann meine Fähigkeiten einbringen, um der Allgemeinheit einen Dienst zu erweisen und die Strasse für den Verkehr schnellstmöglich wieder zur Verfügung zu stellen. Dabei hat die Sicherheit auf der Baustelle immer oberste Priorität.

Bekommen Sie aus der Bevölkerung Rückmeldungen nach einem Ereignis?

Ich persönlich nicht. Es gibt Leute, die nachfragen, aber das läuft über eine zentrale Stelle oder über die Polizei.

Unser Ziel ist, so an den Nationalstrassen zu arbeiten, dass die Bevölkerung gar nichts bemerkt. Viele Arbeiten werden in der Nacht gemacht, um die Behinderung der Strassen so gering wie möglich zu halten.

Was tun Sie in der Freizeit?

Ich verbringe möglichst viel Zeit mit meiner Familie, also mit meiner Frau und meinen beiden Söhnen, die bereits 17 und 20 Jahre alt sind. Sie sind mir sehr wichtig und helfen mir, den Ausgleich zum Arbeitsalltag zu finden. Ich bin in der glücklichen Situation, dass meine Frau mich unterstützt und mir den Rücken freihält; so kann ich bei der Arbeit jederzeit gute Leistung erbringen.

Ich bin ausserdem ein sehr aktiver Mensch. Mein grösstes Hobby ist das Mountainbiking – ich liebe es, Downhill-Strecken hinunterzufahren. Das erfordert meine volle Konzentration und hilft, vom Alltag abschalten zu können – Gedanken an ein laufendes Projekt haben in diesem Moment keinen Platz. Wir

haben im Kanton Uri viele Seilbahnen, die ich gerne nutze. So kann ich je nach Bedarf gute Touren mit dem richtigen Mass an Aufstiegen und Abfahrten zusammenstellen. Schön ist, dass mein jüngerer Sohn diese Leidenschaft teilt und mich oft begleitet. Letztes Jahr haben nur wir beide einen Roadtrip durch Österreich gemacht und verschiedene Bikeparks besucht.

Ich bin ausserdem Vormund für meinen Neffen, der nach dem Tod meines Bruders Vollwaise ist. Für ihn da zu sein, ist mir sehr wichtig. Ich bin überdies im Vorstand einer evangelischen Freikirche und im Vorstand eines gemeinnützigen Vereins, der sich für junge Familien einsetzt und ein Kaffee mit grossem Indoor-Spielplatz betreibt.

Sie sind sehr engagiert.

Ja, das hat aber auch mit der momentanen Lebenssituation zu tun. Als meine Söhne jünger waren, hatte die Zeit mit meiner Familie erste Priorität. Heute sind die Jungs selbstständiger, und wir haben mehr Freiraum für andere Engagements.

Herzlichen Dank für das Gespräch.