



Andreas Lenk (49) am Steuer seines Fünffachers: «Für die Unterschrift musste ich eine Feuerleiter zur Betonmischanlage hochsteigen. Das ist eine Zumutung.»

Fotos: Pascal Wiederkehr

«Ohne uns funktioniert keine Baustelle»

Das Zürcher Unterland ist das Rohstofflager des Kantons Zürich: 90 Prozent des Kieses wird hier abgebaut. Die Chauffeure stehen unter Zeitdruck und werden von den Autofahrern kaum geduldet.

Pascal Wiederkehr

«Heutzutage gelten Lastwagen nur noch als Ärgernis», sagt Andreas Lenk, der am Steuer seines Fünffachers sitzt. Es ist noch dunkel, als der Lastwagen auf der A51 Richtung Flughafen Zürich fährt. «Aber ohne uns könnte keine Baustelle funktionieren.» Kurz vor sieben Uhr wird die Baustelle zur Erweiterung des Parkhauses Ost sichtbar. Vom Parkhaus sieht man nur die Baugrube und das Fundament, daneben steht eine Betonmischanlage. Vorsichtig fährt Lenk seinen Lastwagen rückwärts heran und kippt den Kies in einen Stahlbehälter, aus dem er dann in den Silo der Anlage gelangt.

Tücken im Arbeitsalltag

Das Bauunternehmen Marti braucht heute zum Betonieren 150 Kubikmeter Kies. Den Auftrag hat das Winter-

thurer Familienunternehmen Toggenburger erhalten. Auf den Strassen sind ihre Lastwagen leicht an der gelben Lackierung zu erkennen.

Mit seinem Fünffacher kann Lenk pro Fahrt maximal 24 Tonnen transportieren, was etwa 16 Kubikmetern entspricht. Damit keine Verzögerungen entstehen, fahren im 15-Minuten-Takt gelbe Kipper zur Baustelle. Lenk zieht seinen Schutzhelm an und steigt aus. Der 49-jährige Chauffeur muss den Lieferschein unterschreiben lassen. Als er zurückkommt, ärgert er sich: «Für die Unterschrift musste ich eine Feuerleiter zur Betonmischanlage hochsteigen. Das ist eine Zumutung.» In diesem Moment kommt ein Angestellter der Bauunternehmung und ruft durchs Fenster: «Kannst du das nächste Mal von der anderen Seite herankommen?» «Kann ich machen», antwortet Lenk und schlägt auch gleich vor, dass sie bei der Anlage einen Holzkasten für die Lieferscheine anbringen sollen, damit die Fahrer nicht mehr hochklettern müssen.

Kies ist der bedeutendste Rohstoff, der in der Schweiz abgebaut wird. Ein grosser Teil wird zur Herstellung von Beton, aber auch im Strassenbau verwendet. Alleine im Kanton Zürich werden gemäss dem Kantonalen Amt für Abfall, Wasser,

Energie und Luft jährlich rund 3 Millionen Kubikmeter Kies von 33 Kiesunternehmungen abgebaut. 90 Prozent davon stammen aus dem Zürcher Unterland. Die Abbautätigkeit sorgt für dichten Lastwagenverkehr, was zu Unmut bei der Bevölkerung führt.

Zwölf Mal durch Eglisau gefahren

Auch an diesem Tag sind wieder viele Lastwagen unterwegs. Zwölf Mal wird Lenk heute über die Rheinbrücke in Eglisau fahren müssen. 20 000 Fahrzeuge benutzen sie täglich, unter ihnen sind 2000 Lastwagen. «Es ist ein Blödsinn, dass die Umfahrung nicht gebaut werden darf», sagt Lenk.

Im vergangenen Januar hatte der Zürcher Regierungsrat entschieden, die Projektierung der geplanten Umfahrung von Eglisau wegen eines Gutachtens der Eidgenössischen Natur- und Heimatschutzkommission einzustellen. Laut der Kommission widerspreche das Projekt den Zielen des Landschaftsschutzes. Der Entscheid ärgert nicht nur die Bevölkerung, sondern auch die Kiestransporteur. «Das Kies liegt einfach auf der falschen Seite des Rheins», meint Lenk. Sonst müsste man nicht immer durch Eglisau fahren.

Die Firma Toggenburger betreibt zwei Kieswerke, eines in Wil ZH und eines in Marthalen. Das Ziel ist das Kieswerk in Wil im Rafzerfeld. Der Lastwagen fährt an einem Becken mit Wasser vorbei. «Das ist die Radwäsche.» Wenn die Lastwagen wieder aus dem Kieswerk fahren, müssen sie alle dort durch, damit sie keinen Dreck auf die Strassen bringen. Der Unterschied ist offensichtlich: Vor dem Kieswerk war der Asphalt sauber, drinnen kann man ihn vor lauter Erde kaum mehr sehen.

Bei einer Art Check-in-Kasten bremst Lenk und hält seine Karte an einen Scanner. «Jetzt wird im Kieswerk die nächste Ladung vorbereitet.» Er fährt weiter vor. Neben der Kiesabgabe zeigt ein Display an, wer als Nächster dran ist. Lenk kann so-

fort unter die Abgabe fahren. Nach wenigen Sekunden prasselt der Kies auf die Ladefläche.

Zu schaffen macht der Zeitdruck

Lenk fährt schon seit fast 20 Jahren für die Firma Toggenburger. Fünf Jahre als Fahrer einer Fremdfirma, danach als Angestellter. Er habe seine Arbeit im Grossen und Ganzen gerne. «Es ist aber ein anstrengender Job.» Vor allem der Zeitdruck mache zu schaffen. Wegen einer Verzögerung im Kieswerk wird sein Zeitplan durcheinandergebracht. Die Baustelle am Flughafen hat Kies nachbestellt. Das wäre eigentlich kein Problem, aber es ist bald Mittag und Lenk muss seine Ruhezeiten einhalten. «Für die Lieferung reicht die Zeit aus, aber danach wird es knapp», erklärt er. Er muss einen Parkplatz finden und am Flughafen kann er seinen Lastwagen nirgendwo legal abstellen. Die gesetzliche Arbeits- und Ruhezeitenverordnung sorgt für Stress. Die Chauffeure müssen ihre Zeiten selbstständig einteilen – das braucht viel Erfahrung. «Wir schaffen es bis zum Coop in Bachenbülach.» Dort werden die Lastwagen noch geduldet, weshalb auch viele Chauffeure dort ihre Mittagspause verbringen und im Coop-Restaurant essen gehen. Am Nachmittag muss

Lenk Aushub bei einer Baustelle neben dem Bahnhof Schwerzenbach abholen. Damit die Lastwagen von Toggenburger nicht leer herumfahren, holen die Chauffeure nach der Kieslieferung Aushub von Baustellen ab. In 70 Prozent der Fälle könne dies kombiniert werden. Als der Baggerfahrer die erste Schaufel auf den Lastwagen leeren will, bemerkt Lenk, dass sich in der Erde auch Beton- und Ziegelreste befinden. Der Aushub ist verschmutzt. Der Baggerfahrer ruft den Bauleiter an – das Deponieren von Bauabfällen kostet mehr. «Die Chauffeure sind selbst dafür verantwortlich, was auf ihren Lastwagen geladen wird», sagt Lenk. Als geklärt ist, was passieren soll, fährt er zu einer Deponie für verschmutzten Aushub in der Nähe von Eglisau. Auf der Fahrt ruft Lenk seinen Kollegen an, der den gleichen Auftrag hat: «Du musst aufpassen, was sie dir aufladen.»

Um 16 Uhr ist sein Arbeitstag, der um 6 Uhr begonnen hat, vorbei. «Heute sind wir 300 Kilometer gefahren.» Doch etwas muss Lenk tun, bevor er endgültig Feierabend hat: die Ladefläche mit Wasser abspritzen. Die nächste Kieslieferung darf schliesslich nicht von Resten des Aushubs verschmutzt werden.



Auf der Rückfahrt nimmt Andreas Lenk Aushub mit.



Im Kieswerk in Wil: Bald prasselt der Kies auf die Ladefläche.