

# DIE BRÜCKE ZUR KARRIERE

UNWEIT VON VANCOUVER WECHSELN HOCHSCHULABGÄNGER DIREKT IN EINE  
KÖNIGSDISZIPLIN DES INGENIEURBAUS: DEN BAU EINER RIESIGEN SCHRÄGSEILBRÜCKE

EVA WOLFANGEL / TEXT /// CHRISTOPH PÜSCHNER / FOTOS



DIE GOLDEN EARS BRIDGE ÜBER DEN FRASER RIVER ERSPART  
PENDLERN AB 2009 EINEN 30 KILOMETER LANGEN UMWEG



/// Der Wind pfeift in die Helme, Regen tropft von den Sicherheitsbrillen, durchweicht die neongelben Westen. Matthias Götz, 28, und Martin Schweizok, 30, scheinen die Nässe nicht zu spüren. Sie stehen auf einem der Brückenpylone 40 Meter über dem Fluss und starren in eine Schalung. „Mensch“, sagt Schweizok, „laut Plan müssen da vier Vierzig-Millimeter-Stähle rein. Dann wird es aber richtig eng, wenn wir den Beton einbauen!“

Ein Problem von vielen, das Schweizok und Götz in Kanada meistern müssen. Die beiden Jungingenieure bauen mit an einem Großprojekt in der Nähe von Vancouver: Wenn die sechsspurige Golden Ears Bridge im April 2009 fertig ist, wird sie sich einen Kilometer weit über den Fraser River spannen. „Ich musste jahrelang warten, bis ich meine erste Schrägseilbrücke bauen durfte“, sagt Oberbauleiter Dirk Deigmöller, 37, der zum dreiköpfigen Führungsteam der Baustelle gehört. „Diese Jungs dürfen gleich von der Uni weg ran.“ Dem Nachwuchs derartige Chancen zu bieten, sei eine Investition in die Zukunft, sagt Großprojektleiter Michael Heerdt, 40: „Unser Unternehmen braucht junge Leute. Sie müssen hier viel leisten, aber wir fördern sie auch und geben unsere Erfahrungen gerne weiter.“ Der Kaufmann im Führungstrio, Stefan Herschler, 36, ist von den Jungen begeistert: „Sie saugen das Wissen der Kollegen auf wie Schwämme“, sagt er zufrieden.

#### BAUEN MACHT SPASS

Für Uni-Abgänger Schweizok ist die Golden Ears Bridge vorläufiger Höhepunkt einer experimentierfreudigen Berufslaufbahn: Nach einer Augenoptikerlehre ging er zum Zivildienst nach Israel. Er half, einen Jugendclub zu errichten und entdeckte, wie viel Spaß Bauen macht. „Internationales Bauingenieurwesen“ klang genau richtig, er studierte in Mainz und Südafrika, bevor er mit dem Diplom in der Tasche nach Vancouver zu einem halbjährigen Praktikum auf der Golden Ears Bridge kam. Danach bot ihm Bilfinger Berger einen festen Job. Seit einem Jahr arbeitet er nun als „Field Engineer“, als einer, der mehr auf der Baustelle unterwegs ist, als im Büro sitzt. Bis zu zwölf Stunden am Tag, sechs Tage die Woche. Gerade mal zwei Wochen Urlaub hat er sich gegönnt, als im Februar zu Hause in Deutschland seine Tochter Paula geboren wurde. „Mehr war nicht drin“, sagt er. Täglich wartet er auf die Mails seiner Frau mit den neuesten Fotos des Töchterchens. Natürlich hätte er gerne mehr von seiner Familie. „Aber so ein großes Projekt ist eine einmalige Chance“, sagt er. „Das ist etwas anderes, als Einfamilienhäuser in Buxtehude zu bauen.“

#### 420 STUFEN BIS ZUM ARBEITSPLATZ

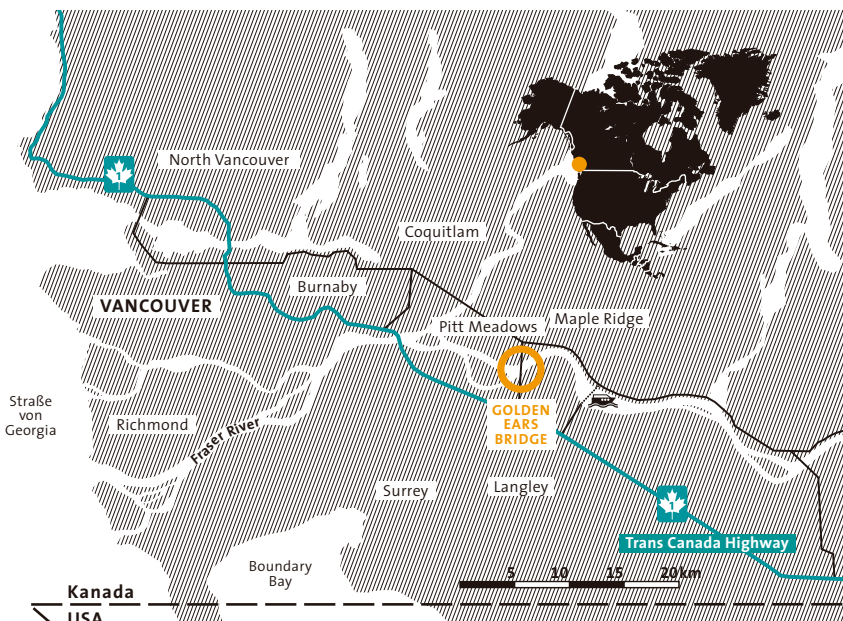
Am Fuße des südlichsten Pylons springt Schweizok in ein Boot, das zwischen den vier Pfeiler-Baustellen pendelt. Der Fraser River fließt hier nach Westen; die Brücke wird von Süden nach Norden fertiggestellt. Während am südlichsten Pfeiler schon an der Fahrbahn gebaut wird, ist der nördlichste Pfeiler erst zur Hälfte fertig. Bilfinger Berger baut auch die Verbindungsstraßen zur Brücke. Die südliche Auffahrt mit ihren sechs Fahrspuren windet sich bereits wie eine riesige graue Schlange an den Fluss heran. Als würde sie geduldig auf die Fertigstellung der Brücke warten, endet sie kurz vor dem Fluss hoch oben in der Luft.



**MATTHIAS GÖTZ, 28: „BRÜCKEN SIND SCHON DESHALB BESONDERE BAUWERKE, WEIL SIE MENSCHEN MITEINANDER VERBINDEN.“**



ARBEITSBESUCH: IN 80 METERN HÖHE INFORMIERT SICH MARTIN SCHWEIZOK (RECHTS) ÜBER DEN FORTGANG DER BEWEHRUNGSARBEITEN



EINES DER GRÖSSTEN PPP-PROJEKTE KANADAS

### GOLDEN EARS BRIDGE

Die Golden Ears Bridge über den Fraser River wird die östlichen Vororte Vancouvers miteinander verbinden. Bisher mussten Pendler einen gut 30 Kilometer langen Umweg fahren oder mit der Fähre über den Fluss setzen. Die neue Verbindung entlastet die stark frequentierte Brücke stadteinwärts und verkürzt die Fahrzeit erheblich. Golden Ears Crossing ist eines der größten Public Private Partnership-Projekte Kanadas. Bilfinger Berger plant, finanziert und baut die 1000 Meter lange Brücke sowie zwölf Kilometer Hoch- und Verbindungsstraßen. Ab 2009 wird das Unternehmen den Streckenabschnitt für 32 Jahre gegen ein festes Entgelt betreiben. Das Investitionsvolumen beträgt 600 Millionen Euro.



IM BÜRO SIND DIE JUNGINGENIEURE NUR SELTEN. PER WASSERTAXI FÄHRT MARTIN SCHWEIZOK DIE EINZELNEN PYLON-BAUSTELLEN AN



DIE ARBEITEN AN DEN ZUBRINGERN ZUR BRÜCKE AM NÖRDLICHEN UFER KOORDINIERT MARIO VIDUKA (UNTERES BILD, MITTE)

## VON DER UNI AUF DIE BAUSTELLE

Die Bilfinger Berger Gruppe bietet engagierten Studenten und Absolventen der Ingenieurs- und Wirtschaftswissenschaften Praktika und Diplomstellen im In- und Ausland an. Zu einer Reihe von Hochschulen bestehen enge Kontakte, darunter Aachen, Dresden, Kaiserslautern, Darmstadt, Karlsruhe, Mannheim, München und St. Gallen. Besonders gesucht sind derzeit Bauingenieure, aber auch Maschinenbauer, Verfahrenstechniker und Betriebswirte. Gebraucht werden Teamplayer mit hoher Flexibilität und der Bereitschaft, auch außerhalb Deutschlands zu arbeiten.

[www.bilfinger.de](http://www.bilfinger.de) > karriere

Am nächsten Pfeiler lässt sich Schweizok absetzen und erklimmt 420 Stufen, um auch hier die Bewehrungsarbeiten zu kontrollieren. In 90 Metern Höhe trifft er den Bewehrungsspezialisten Marcel Lutin, 47, ein Franzose mit einem wettergegerbten Gesicht. Schweizok erklärt das Problem mit der engen Schalung und den vier Vierzig-Millimeter-Stählen: „Können wir nicht stattdessen Zwanzig-Millimeter-Stähle einbauen?“ Lutin nickt: „Ja, das geht.“ Dann grinst er. Er freut sich, wenn die jungen Leute ihn um Rat fragen.

## JUNGSPUNDE UND ALTE HASEN

Arbeiter anzuleiten und zu kontrollieren, die das Alter seines Vaters hatten, fand Ryan Coppola zunächst nicht leicht. Erst vor ein paar Wochen hat der 25-jährige Australier sein Studium abgeschlossen, jetzt steht er unweit des Flussufers in einer containergroßen Schalung, in der ein Querträger der Brücke betoniert werden soll. Sie ist gefüllt mit einem dichten Stahlgeflecht, Stangen und Bügel mit unterschiedlichen Durchmessern kreuzen sich auf verschiedenen Ebenen. Ryan Coppola kontrolliert mit dem Zollstock die Abstände der Stahlstangen und vergleicht sie mit seiner Zeichnung. Eng und laut ist es in dem Hohlraum, zwischen den Stangen stehen Arbeiter, sie zerren und drücken daran, bis



**IM STAHLGEFLECHT: ERST VOR EIN PAAR WOCHEN HAT RYAN COPPOLA (LINKS) SEIN STUDIUM ABGESCHLOSSEN. JETZT SORGT ER DAFÜR, DASS DIE QUERTRÄGER IN BESTER QUALITÄT HERGESTELLT WERDEN**

sie richtig positioniert sind und verbinden sie mit Draht. „Na, hier musst du aber noch nachbessern“, fordert Coppola einen der Männer auf. Der Angesprochene ist sichtlich unwirsch. Es ist spät am Nachmittag, Zeit für den Feierabend, was will der Jungspund von mir, steht dem Arbeiter ins Gesicht geschrieben. Aber Coppola bleibt beharrlich. Am Abend schon soll der Beton in die Verschalung, und die Querträger müssen besondere Lasten aushalten. „Die Stangen haben nicht den richtigen Abstand, das geht so nicht“, sagt Coppola bestimmt.

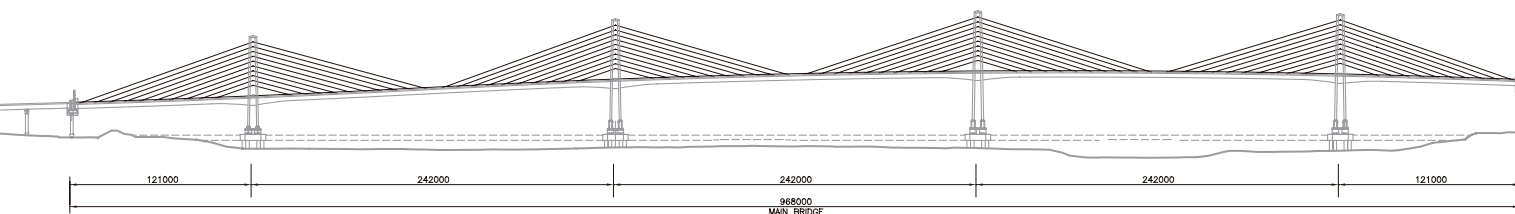
#### **DIE CREME DER BAUINGENIEURE**

Wie man mit Arbeitern aus Polen, Panama oder Thailand verhandelt, wird nicht an der Universität gelehrt. Dass man in der Enge der Bewehrungskörbe und unter Zeitdruck schnell aneinandergeraten kann, auch nicht. Coppola hat von den Polierern und seinen Chefs gelernt, wie man mit den Männern umgeht. Als ein Kollege einmal nicht einsehen wollte, dass er nachbessern muss, habe er ihn beiseitegenommen und allein mit ihm geredet. „Wir haben uns darauf geeinigt, die Kritik nicht persönlich zu nehmen, und das Ganze per Händedruck besiegelt. Danach lief es besser zwischen uns.“

Matthias Götz, 28, ist dafür zuständig, die Bewehrungsstähle für die gesamte Baustelle zu organisieren. Auf seiner Homepage im Internet hat er unter Hobbys geschrieben: „Ski fahren, bis die Bretter brennen.“ Aber jetzt sieht er die schneebedeckten Berge, die bei gutem Wetter hinter den Brückenpfeilern am Horizont aufragen, meist nur von ferne. Stattdessen sitzt er im Baucontainer zwischen Aktenbergen und Tafeln mit bunten To-do-Listen, manchmal bis spät in die Nacht. Warum eigentlich? „Man baut für die Zukunft. Die Brücke wird einen selbst überdauern“, sagt Matthias Götz, doch sicher spielen auch persönlicher Ehrgeiz eine Rolle. „Die Creme der Bauingenieure ist an solchen Brücken beteiligt, für uns Berufseinsteiger ist es ein großes Glück, dabei zu sein.“

#### **15 STUDENTEN UND HOCHSCHULABGÄNGER**

Derzeit absolvieren 15 Studenten und Hochschulabgänger ein halbjähriges Praktikum auf der Baustelle, manche bleiben gerne auch etwas länger. Fünf der letztjährigen Praktikanten wurden als Field Engineers übernommen, darunter Matthias Götz und Martin Schweizok. Mit zwei weiteren Jungingenieuren haben sie sich ein Haus gemietet. Wenn sie sich nach einem langen Tag auf ein Feierabendbier in der gemeinsamen Küche treffen,



### EINEN KILOMETER WEIT SPANNT SICH DIE GOLDEN EARS BRIDGE ÜBER DEN FRASER RIVER

fachsimpeln sie weiter. Im Zimmer von Götz steht nur ein Bett, ein Schreibtisch, ein Fernseher und in einer Ecke sein Koffer. Es hängt kein Bild an der Wand, wie auch im ganzen Haus nicht. Und der Kühlschrank ist nicht gerade üppig gefüllt: „Uns fehlt die Zeit zum Einkaufen“, sagt Matthias Götz und lacht.

Mario Viduka, 33, spricht mit Matthias Götz und Martin Schweizok fast nur am Telefon, denn er arbeitet auf der Nordseite des Fraser River. Viduka wacht über Straßen- und Erdarbeiten, acht Kilometer neue Straßen fallen in seine Zuständigkeit. Auf ihn als „Section Engineer“, den Leiter eines ganzen Bauabschnitts, stürmen oft alle gleichzeitig ein. Der Bürgermeister will seine Straße geflickt haben, das Wasserwerk seine Leitung unangetastet belassen, das Umweltamt die Fische im umgeleiteten Bach bewahren und der Anlieger seine Einfahrt frei haben. Dafür braucht Viduka Fingerspitzengefühl und starke Nerven. „Man fühlt sich manchmal wie ein Schiedsrichter“, sagt er.

### DER BODEN IST WEICH WIE ZAHNPASTA

Große Baustellen faszinieren ihn, seit er als kleiner Junge im heimischen Karlsruhe seinen Vater, einen Bauarbeiter, bei der Arbeit besuchte. Nach dem Abitur jobbte er auf dem Bau, um sich das Geld für das Studium zu verdienen. Mit ähnlicher Zielstrebigkeit verfolgt Mario Viduka nun den Bau der Verbindungsstraße zur Golden Ears Bridge. Der Boden sei weich wie Zahnpasta, scherzen die Ingenieure: eine Mischung aus Sand und Lehm mit viel Feuchtigkeit darin. Bei Belastung wird das Wasser aus dem Boden gedrückt, er senkt sich. Ein Material musste her, das auf der Trasse einen stabilen Untergrund schafft, aber nicht zu schwer auf den darunterliegenden Wasser- und Gasleitungen lastet. Die Bauleitung entschied sich für zwei Meter lange und eineinhalb Meter hohe und breite Styropor-Quader, die nun auf Teilen der Trasse als Fundament gelegt werden. „In Vancouver wird das Verfahren häufig angewendet“, sagt Viduka. „Aber in Europa kennt

man es kaum. Das finde ich spannend.“ Und noch aus einem weiteren Grund mag er die Arbeit an der Golden Ears Bridge: „In Deutschland würde so ein großes Projekt an verschiedene Firmen vergeben. Weil wir hier alles machen von der Planung bis zur Inbetriebnahme und später zum Betrieb, sind meine Gestaltungsmöglichkeiten viel größer.“

### SPRUNG INS UNGEWISSE

„Man fühlt sich ein bisschen so, als ob man irgendwo mit dem Fallschirm abgeworfen wird“, erklärt Großprojektleiter Michael Heerdt das Gefühl auf den großen Auslandsbaustellen. Man könne nicht auf bekannte Infrastruktur und lang etablierte Netzwerke zurückgreifen. „Das Aufgabenspektrum für den Einzelnen wird deshalb breiter und spannender.“ Die Nachwuchingenieure würden zu flexiblen Allroundern ausgebildet und künftig bei Bilfinger Berger sehr gefragt sein.

Am späten Abend checkt Mario Viduka noch einmal seine Mails. Der örtliche Gasversorger hat geschrieben: Die Bauarbeiten an einem bestimmten Punkt der Straße müssten eingestellt werden, da Leitungen beschädigt werden könnten. Mario Viduka lächelt müde – diese Hürde wird er morgen nehmen. Auf der Südseite der Baustelle profitiert die Ingenieurs-WG von Martin Schweizoks Zeit in Südafrika, wo er neben Bauingenieurwesen die lokale Küche studierte: Um 23 Uhr zieht er einen Orangenkuchen aus dem Ofenrohr. „Meine Mutter hat gesagt, von heißem Kuchen bekommt man Bauchschmerzen“, gibt einer zu bedenken. Dann greifen alle beherzt zu. Wer morgens um sechs wieder auf den Beinen sein muss, kann nachts nicht warten, bis der Kuchen kalt ist. //

ALTE HASEN, JUNGE SPUNDE:

DIE PROTAGONISTEN DER GOLDEN EARS BRIDGE KOMMEN ZU WORT

 [www.magazin.bilfinger.de](http://www.magazin.bilfinger.de)



NÖRDLICH DES FRASER RIVER ERHEBEN SICH DIE GOLDEN EARS BERGE