

Brücken schlagen

Generationenwechsel
bei der MOAG
Seite 19



Instandhaltung
Brücken in der
Ostschweiz

4



Zukunftsfähig
Modernisierung
in Uznach

14

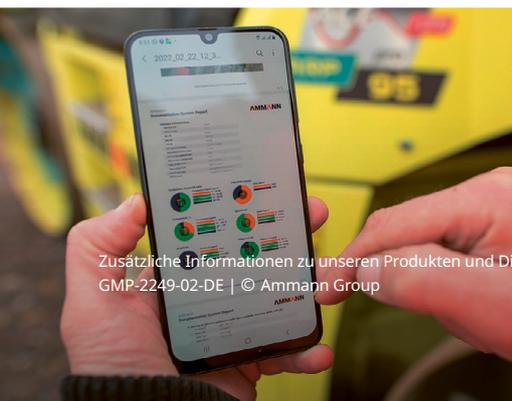


Family Business
Immer einen Schritt voraus:
Arnold Frick

26



STÄRKUNG DER INFRASTRUKTUR FÜR DIE NÄCHSTE GENERATION



AMMANN

Zusätzliche Informationen zu unseren Produkten und Dienstleistungen finden Sie unter: www.ammann.com
GMP-2249-02-DE | © Ammann Group

Inhalt

Mobilität

Brückensanierungen in der Ostschweiz 4

Facts

Spektakuläre Ostschweizer Brücken 8

Nachhaltigkeit

Mehrfachrecycling ohne Qualitätseinbussen 10

Qualität

Optimierte Rezepturen, mehr Recycling 14

Menschen

Generationenwechsel bei der MOAG 19

Intern

Unser Team in Sennwald 24

Family Business

Der umtriebige Arnold Frick 26

Unterwegs

Der St. Galler Brückenweg 30

Uns gibts auch online

Unsere spannenden Hintergrundartikel, Reportagen, Interviews und Fotos finden Sie auch in unserem Online-Magazin. Reinschauen lohnt sich.



derasphaltprofi.ch



Impressum

der asphaltprofi, 24. Jahrgang, Mai 2025

Herausgeber: MOAG Baustoffe Holding AG, Spühlstrasse 4, 9016 St. Gallen, moag.ch, 071 242 79 99

Gesamtverantwortung: Daniel Weber, Geschäftsführer

Konzept, Redaktion und Gestaltung:

Rund & Komma GmbH, St. Gallen, rundundkomma.ch

Druck: Schmid-Fehr AG, Goldach

Auflage und Erscheinen: 3000 Ex., 2x jährlich

Titelbild: Die Haggenbrücke in St. Gallen wurde 1937 eröffnet und vor 15 Jahren für 6,3 Millionen Franken saniert. Sie ist dem Velo- und dem Fussverkehr vorbehalten und ein Kulturgut von nationaler Bedeutung.

Weiterbauen



Liebe Leserin,
lieber Leser

Jede Generation hinterlässt Spuren. Sie treten für mich besonders deutlich hervor, wenn ich Bauwerke betrachte. Geht es Ihnen genauso? Solide erhalten sie die Ideen und Werte ihrer Erbauer. Dauerhaft zeigen sie sich den Nachfolgegenerationen. Einigen davon – unseren Ostschweizer Brücken – schenken wir in dieser Ausgabe von *der asphaltprofi* unsere volle Aufmerksamkeit.

Nicht nur, weil Brücken unglaublich eindrucksvolle Bauwerke sind, sondern vor allem auch, weil die Redewendung «Brücken schlagen» hervorragend zu diesem MOAG-Jahr passt. Denn bei uns steht ein Generationenwechsel an. Ich durfte Anfang Jahr die Geschäftsleitung von Markus Blum übernehmen, in unserem Verwaltungsrat übergab Roger Fahrer das Zepter an Ueli Weber.

Ich bin in ein Unternehmen eingetreten, das sowohl wirtschaftlich als auch menschlich einmalig aufgestellt ist. Markus Blum hat in seinen 25 Jahren als Geschäftsführer unglaublich viel bewirkt. Er hat die Kreislaufwirtschaft konsequent vorangetrieben, sodass wir heute in dieser Hinsicht schweizweit zu den absoluten Vorreitern gehören. In dem von ihm aufgebauten, grossartigen Team gehören Vertrauen, Respekt und gegenseitige Unterstützung zum selbstverständlichen Umgang. Und er hat sich wie kein anderer dafür eingesetzt, dass sich die Ostschweizer Tiefbaubranche vernetzt – dass wir diskutieren, uns austauschen und uns gegenseitig weiterbringen. All dies sind Errungenschaften, die so dauerhaft und stabil sein können wie Bauwerke. Wenn wir sie weiterpflegen!

Ich bin dankbar, in solch ehrenvolle Fussstapfen treten zu dürfen. Voller Tatendrang werde ich das Werk, das die Vorangegangenen bei der MOAG geschaffen haben, in ihrem Sinn weiterführen. Und dabei – genau wie sie – immer offen für Neues bleiben.

Ich wünsche Ihnen eine gute Lektüre.



Ihr Daniel Weber

Brücken erfolgreich instand halten



Mit einem gigantischen, 500 Milliarden Euro schweren Finanzierungspaket will Deutschland seine Infrastruktur auf Vordermann bringen. Der schlechte Zustand von Schienennetz und Strassen und insbesondere marode Brücken sind der Auslöser dafür. Auch bei uns sind viele Brücken deutlich über 50 Jahre alt. Unsere Umfrage zeigt jedoch, dass die Instandhaltung in der Ostschweiz vorbildlich läuft.

Text: Anina Rüttsche, Bilder: zVg

Hügel, Berge, Täler und Gewässer: Die abwechslungsreiche Topografie der Schweiz führt dazu, dass viele Brücken zu unseren Verkehrswegen gehören. Mehr als 40'000 sind es insgesamt, wenn man neben den Strassenbrücken auch diejenigen für Eisenbahnen, Velofahrende und Fussgänger mitzählt. Betrachtet man ausschliesslich die Strassenbrücken, sind es rund 10'000. Für 4400 davon ist das ASTRA auf nationaler Ebene zuständig, um die anderen kümmern sich Kantone und Gemeinden.

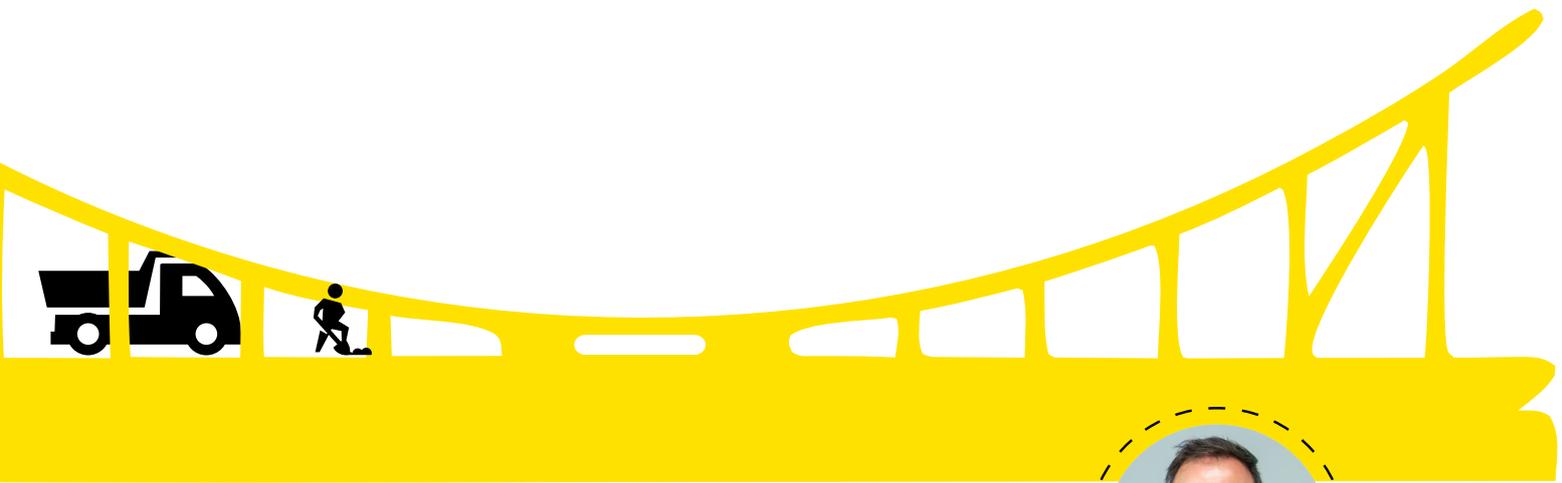
Ein Grossteil unserer Brücken ist im Zuge der Ausbauten von Strassenverbindungen in den 1950ern und 1960ern entstanden. Ihre übliche Nutzungsdauer beträgt 90 bis 100 Jahre. «Doch über die Hälfte sind bereits älter als 60-jährig», berichtete Jürg Röthlisberger, Direktor des Bundesamts für Strassen (ASTRA), in der vergangenen Ausgabe von *der asphaltprofi*. Er nannte diese Tatsache als Thema, das ihn sehr beschäftigt und wies darauf hin, dass das ASTRA gemeinsam mit Fachleuten aus der Privatwirtschaft in

die Forschung investiert, um daraus die wirkungsvollsten Massnahmen in Bezug auf den Brückenbau und die Erhaltung der bestehenden Bauwerke ableiten zu können.

Zu den laufenden Projekten gehören Untersuchungen zu Last- und Widerstandsmodellen, zudem werden realistischere Modelle zur besseren Abschätzung des Rest-Ermüdungswiderstands von bestehenden Bauteilen der Brücken wie der Fahrbahnplatte ermittelt. Dank dieser Anhaltspunkte erkennen die Fachleute frühzeitig, welche Verstärkungen wann nötig sind – oder eben nicht. Im Fokus stehen die vorhandenen Reserven der Konstruktionen und weitere Kriterien, die erfüllt sein müssen, damit die sichere Nutzung weiterhin möglich ist. Andere Studien am Nationalstrassennetz betreffen das Baumaterial Stahlbeton und dessen Dauerhaftigkeit. «Erwähnenswert sind auch die zahlreichen kleineren Pilotprojekte, die den Transfer der Forschungsergebnisse in die Praxis sicherstellen», teilt die Medienstelle des ASTRA auf Anfrage mit.

Wasser als grösster Feind

Eine der Fachpersonen, die sich mit den alltäglichen Aufgaben im Bereich Brückenbau bestens auskennen, ist Philipp Gerster. Der Ingenieur aus St. Gallen hat sich auf die Instandhaltung und Instandsetzung von Brücken in der Ostschweiz spezialisiert. Diese Projekte setzt er im Auftrag seines Arbeitgebers, der Wälli AG Ingenieure, um. «Mit den passenden Massnahmen zum optimalen Zeitpunkt ist es möglich, die Nutzungsdauer einer Brücke auf bis zu 150 Jahre auszuweiten», erklärt er. Konkret geht es darum, die Brücken regelmässig zu sichten und zu überwachen. Das Team um Philipp Gerster führt solche Kontrollen etwa alle fünf Jahre durch und erfasst Schäden. Der Ingenieur bezeichnet den allgemeinen Zustand der Brücken in unserer Gegend als annehmbar bis gut. Dies betrifft auch die älteren Exemplare. Auch sie seien auffallend solid, denn bereits Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts habe man robuste Materialien wie Beton oder Stahl für den Brückenbau verwendet. «Allerdings hat sich das Verkehrsaufkommen in der



Zwischenzeit vervielfacht», räumt er ein. «Seit es Autos und den Schwerkverkehr gibt, werden die Brücken weitaus stärker beansprucht, und das setzt ihnen zu.»

Philipp Gerster macht deutlich, dass die Langlebigkeit von Brücken stets von verschiedenen Faktoren abhängt. Er führt das Tragwerk, die Ausführung und deren Qualitätssicherung sowie die Art und Häufigkeit der Nutzung auf. Die geografische und klimatische Lage des Bauwerks sind laut Philipp Gerster ebenfalls entscheidend, und auch die Witterung ist ein Faktor, der nicht ausser Acht gelassen werden darf. «Der grösste Feind einer Brücke ist das Wasser, vor allem, wenn es in Kombination mit Taumitteln auftritt», sagt der Ingenieur. «Um dieses von der Tragkonstruktion fernzuhalten, ist es wichtig, die Brücken gut abzudichten.» Hierfür empfiehlt Philipp Gerster neben der Abdichtung in der Regel einen Belag aus Gussasphalt.

Mehr Komfort, weniger Lärm

Die zentrale Bedeutung der Asphaltierung von Brücken kommt auch in einer Umfrage bei den kantonalen Tiefbauämtern zur Geltung. Erwähnt werden die gültigen Normen, insbesondere die Norm VSS 40 450, die von Abdichtungssystemen und bitumenhaltigen Schichten auf Brücken mit Fahrbahnplatten aus Beton handelt. «Diese Werte sind für uns eine wichtige Projektierungsgrundlage», sagt

«Mit den passenden Massnahmen zum optimalen Zeitpunkt ist es möglich, die Nutzungsdauer einer Brücke auf bis zu 150 Jahre auszuweiten.»

**Philipp Gerster, Wälli AG Ingenieure,
Fachperson Bereich Brückenbau**

Urs Kast vom Tiefbauamt des Kantons Appenzell Ausserrhoden. Er weist aber auch darauf hin, dass ein Standardaufbau eines Brückenbelags nicht definiert werden kann, denn die objektspezifischen Gegebenheiten seien überall unterschiedlich.

Neben den geltenden Vorgaben wird in den Antworten zudem mehrfach die Dauerhaftigkeit genannt, also die Dichte und die Standfestigkeit des Materials, das neu zum Einsatz kommt. «In der Regel verwenden wir bei grösseren Brücken einen dreischichtigen Guss-

asphaltbelag», erklärt Oliver Bettschen vom Tiefbauamt des Kantons St. Gallen. Grundsätzlich werde, sofern eine Abdichtung vorhanden ist, immer eine Schutzschicht aus Gussasphalt eingebaut. Die Binder- und die Deckschicht können auch mit Walzasphalt erstellt werden. «Dies ist zum Beispiel bei kleineren Objekten der Fall oder überall dort, wo es aus Gründen des Fahrkomforts und der Lärmthematik sinnvoll ist.» --





Übersicht über Ostschweizer Kantone, Kantonsstrassen und damit verbundene Kunstbauten

Appenzell Innerrhoden

Sanierungen grösstenteils abgeschlossen

Im Kanton Appenzell Innerrhoden, dessen Landesbauamt für die vergleichsweise überschaubare Anzahl von 17 grösseren Brücken zuständig ist, spürt man derzeit keinen Druck bezüglich einer Sanierungswelle. «In den kommenden 10 bis 20 Jahren steht nur wenig an, da alle dringlichen Arbeiten schon erledigt sind», teilt Amtsleiter Ralf Bürki mit. Dazu gehört beispielsweise das Projekt Metzbrücke. Die Metzbrücke wurde Mitte des 19. Jahrhunderts erbaut und führt in Appenzell über die Sitter. Es handelt sich um eine historische Doppelbogenbrücke mit Wellenbrechern, die unter Denkmalschutz steht. 2023 haben umfassende Renovationsarbeiten stattgefunden, erstmals seit 70 Jahren. Während dieser langen Zeit haben verschiedene Umwelteinflüsse die Betonkonstruktion und den Sandstein stark beansprucht und den Mittelpfeiler unterspült. Im Zuge der Sanierung hat man die Befahrbarkeit verbessert und den Fahrbahnrand angepasst, zudem wurde die Strasse leicht verbreitert. Für den Belag gab

es eine zeitgemässe Aufwertung:

Die neue Betonplatte wurde mit einem Gussasphaltsystem abgedichtet, die Deckschicht erhielt einen hellen Asphalt zur Akzentuierung. Damit soll mehr Aufmerksamkeit für kritische Querungen geschaffen werden.



«In den kommenden 10 bis 20 Jahren steht nur wenig an, da alle dringlichen Arbeiten schon erledigt sind.»

Ralf Bürki, Amtsleiter

Appenzell Ausserrhoden

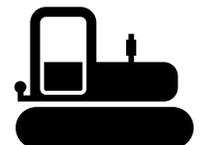
Kontinuierliche Erfassung des Zustands



«Der Aufwand bei der Projektierung von Sanierungen ist oft grösser, als wenn man von Grund auf neu baut.»

Urs Kast, Leiter Abteilung Strassen- und Brückenbau

Auf dem Strassennetz des Kantons Appenzell Ausserrhoden werden rund 120 Brücken verzeichnet – Hangbrücken, Kragkonstruktionen sowie Unter- und Überführungen, wobei 100 zum Eigentum oder Miteigentum des Kantons gehören. «Neben zahlreichen kleineren Unterhaltsarbeiten sanieren oder ersetzen wir zwei bis drei Objekte pro Jahr», berichtet Urs Kast, der die Abteilung Strassen- und Brückenbau leitet. Am wichtigsten ist laut Urs Kast der Ersatz der beiden Brücken zwischen Speicherschwendi und Rehetobel. «Sie haben das Ende ihrer Nutzungsdauer erreicht und genügen den Anforderungen an eine sichere Verkehrsinfrastruktur nicht mehr», erklärt er. Geplant ist, die beiden kleinen Bogenbrücken durch eine neue, 127 Meter lange Brücke zu ersetzen. Mit dem steigenden Bewusstsein für Nachhaltigkeit und Kreislaufwirtschaft wird auch im Kanton Appenzell Ausserrhoden viel in die Sanierung von Brücken investiert. Die Erfassung eines bestehenden Tragwerks, die Überprüfung des Zustands und die Massnahmenplanung bilden die Basis. Trotz den anstehenden Arbeiten trifft der Begriff «Sanierungswelle» laut Urs Kast nicht auf den Kanton Appenzell Ausserrhoden zu, denn die notwendigen Massnahmen können mit den finanziellen Mitteln aus der Strassenrechnung umgesetzt werden.





Kanton St. Gallen
Arbeiten im üblichen Umfang



Oliver Bettschen,
Leiter Kunstbauten

Im St. Gallischen gibt es knapp 400 grössere Brücken, für die das kantonale Tiefbauamt verantwortlich ist. Rund 20 von ihnen müssen im Zeitraum von 2023 bis 2028 saniert werden. Im darauffolgenden Strassenbauprogramm, das von 2029 bis 2033 dauert, sind es noch deren 10. Das Total der Sanierungsarbeiten sowie der Um- und Ersatzbauten von Brücken beläuft sich auf kantonaler Ebene innerhalb der nächsten 20 Jahre auf etwa 50 Fälle. «Dies sind bis zu 13 Prozent unseres Bestands», teilt Oliver Bettschen mit, der als Leiter Kunstbauten beim kantonalen Tiefbauamt tätig ist. Am nötigsten seien Massnahmen bei der Brücke über die Bahngleise in Sargans, die als «Jordan» bekannt ist – hier ist ein Ersatzbau vorgesehen. Laut Oliver Bettschen entsprechen die anstehenden Arbeiten in seinem Zuständigkeitsgebiet keiner auffälligen Sanierungswelle, sie seien einfach Teil des Unterhalts im üblichen Rhythmus. Finanziell äussert sich dies im Kanton St. Gallen folgendermassen: Jährlich sind 4,5 Millionen Franken für Unterhalt und Sanierung von Brücken budgetiert, weitere 15 bis 20 Millionen fliessen in neue Investitionen.

Kanton Thurgau
Kontinuierlich planen und ausführen

Das Tiefbauamt des Kantons Thurgau kümmert sich um über 650 Bauwerke entlang der Kantonsstrassen, davon 71 Brücken mit einer Spannweite von über 15 Metern. In den kommenden zwei Jahrzehnten sind Instandsetzungen an zwölf Grossebrücken erforderlich – dies sind jene, deren Gesamtlänge mehr als 50 Meter beträgt oder die eine Spannweite von über 25 Metern aufweisen. «Die übrigen Brücken werden erhalten oder teilersetzt», sagt Brückeningenieur Mario Töngi. Er ist beim kantonalen Tiefbauamt in der Abteilung Kunstbauten tätig und erwähnt die Thurbrücke bei Pfyn als Beispiel mit besonderem Sanierungsbedarf. Vor allem deren Enden und die Fahrbahnübergänge seien in schlechtem Zustand. Mario Töngi betont, dass alle Instandsetzungen von Kunstbauten und Strassen kontinuierlich geplant und ausgeführt werden, sodass keine eigentliche Sanierungswelle anstehe. «Unsere eingesetzten



Mario Töngi,
Brückeningenieur

Mittel orientieren sich am Finanzhaushalt des Kantons Thurgau, bei den Baumassnahmen wird der Schwerpunkt auf die Nachhaltigkeit gelegt», erklärt der Ingenieur. «Wir setzen auf Dauerhaftigkeit, Material- und Kosteneffizienz und auf die Verhältnismässigkeit von Projektanforderungen. Dies gilt auch bei der Asphaltierung.»

Spektakuläre Verbindungen

In der Ostschweiz sind jede Menge Brücken zu finden. Einige davon sind bereits mehrere Jahrhunderte alt, andere wurden erst in den letzten Jahren gebaut. Wir präsentieren eine Auswahl der faszinierendsten Exemplare und verraten einige erstaunliche Fakten.

Text: Anina Rütsche



Bild: © Kecko from Rural area of Eastern Switzerland – Tamina Bridge Pfäfers-Valens, CC BY 2.0

Die Weitesten und Höchsten

Mit einer Spannweite von 260 Metern und einer Höhe von 200 Metern über der Talsohle ist die 2017 eröffnete Taminabrücke zwischen Pfäfers und Valens im südlichen Teil des Kantons St. Gallen die grösste Bogenbrücke hierzulande. Es handelt sich um eine Strassenbrücke in Betonbogenbauweise und um eine bedeutende Verkehrsachse in dieser Gegend.



Bild: © Kanton St. Gallen

Die Verbindende

Brücken wirken verbindend – auch zwischen Ländern. Im Kanton St. Gallen wird dies an der Grenze zum Fürstentum Liechtenstein und zu Österreich deutlich, die von zahlreichen Übergängen geprägt ist. Ein Beispiel ist die vor knapp 70 Jahren erbaute Rheinbrücke zwischen Au (CH) und Lustenau (A).



Bild: © Wikimedia Commons, Roland Zumbühl

Die Älteste

Die sagenumwobene Thurbrücke bei Bischofszell ist die längste noch erhaltene Natursteinbrücke der Schweiz. Erbaut wurde sie 1487. Ihren Spitznamen «krumme Brücke» trägt sie, weil ihr Grundriss einige Knicke aufweist. Dies, damit die Pfeiler auf den Felsen aus Nagelfluh im Flussbett verankert werden konnten.



Bild: © Wikimedia Commons, Schöfför

Die Bewegteste

Die Haggenbrücke in St. Gallen darf ausschliesslich zu Fuss oder mit dem Velo passiert werden. Sie wird auch «Gangelibrug» genannt, weil sie bei der Eröffnungsfeier im Herbst 1937 durch die Last der Besuchenden ins Schwanken geraten sein soll. 2009 und 2010 fanden umfassende Sanierungsarbeiten statt, bei denen Schwingungstilger zum Einsatz kamen, um die Querbewegungen zu mindern.



Bild: © Hanspeter Schliess

Die Neuesten

Nach wie vor werden in der Ostschweiz Strassenbrücken gebaut. Zu den aktuellen Projekten zählen die Überführung Mühlestrasse in Herisau und die Brücke über den Sulzbach bei Berneck. Beide Bauten wurden im Jahr 2022 fertiggestellt.

Material mit viel Potenzial



Alten Asphalt entsorgen? Auf keinen Fall! Ausbruchasphalt ist ein wertvoller Rohstoff, der recycelt werden kann – und zwar mehrfach. Allerdings muss dafür das alte und rissige Bitumen wieder fit gemacht werden. Wie das am besten gelingt, hat ein gemeinsames Forschungsprojekt von Universitäten in Deutschland und Österreich sowie der Empa untersucht.

Text: Fabienne Frei, Bilder: Daniel Ammann

Steigendes Verkehrsaufkommen und zunehmend extreme Witterungseinflüsse belasten unsere Strassen. Der Belag muss darum regelmässig ausgebaut, verbessert oder sogar vollständig ersetzt werden. In der Schweiz entstehen dabei jährlich zwei bis drei Millionen Tonnen Ausbauasphalt. Der Grossteil des Materials wird in den Anlagen der Asphaltproduzenten verarbeitet und erneut im Strassenbau eingesetzt. Auch die MOAG produziert seit über 40 Jahren Recyclingasphalt und leistet so einen wertvollen Beitrag zur Kreislaufwirtschaft.

In den letzten Jahren hat das Thema Nachhaltigkeit stark an Bedeutung gewonnen. «Diesen Trend haben auch Behörden und Politik aufgenommen und die Normen für die Verwendung von Recyclingmaterial im Strassenbau rasch angepasst», sagt Peter Bodmer. Als Geschäftsführer der ViaTec AG – ein Labor für Baustoffprüfungen und Asphaltanalyse – beobachtet er die Entwicklungen im Bereich Baustoffrecycling mit grossem Interesse. Heute ist

in der Schweiz in Tragschichten ein Recyclinganteil von bis zu 80 Prozent erlaubt, in Binderschichten bis zu 60 Prozent und in Deckbelägen bis zu 50 Prozent.

Knacknuss Bitumenregeneration

«Eigentlich sollten wir 100 Prozent des alten Baustoffs wieder für dieselben Schichten weiterverwenden», sagt Prof. Michael P. Wistuba von der Technischen Universität Braunschweig. Mit dem Green Deal, den die EU 2019 vorstellte und der eine klimaneutrale Wirtschaft bis 2050 anstrebt, ist auch die Strassenbaubranche gezwungen, noch mehr CO₂ einzusparen. Darum soll zukünftig noch mehr alter Asphalt weiterverwendet werden. Doch wie kann das alte und spröde Bitumen wieder fit gemacht werden? Mit dieser Frage beschäftigte sich unter anderem ein Forschungsprojekt, an dem technische Universitäten aus Deutschland und Österreich sowie die Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (Empa) beteiligt waren. Michael P. Wistuba von der TU Braunschweig hat das Projekt geleitet;

er findet den länderübergreifenden Brückenschlag naheliegend: «Altes Bitumen regenerieren ist für alle eine Herausforderung. Darum macht es Sinn, gemeinsam zu forschen.»

Alter Asphalt wird in den drei Ländern allerdings sehr unterschiedlich wiederverwertet. Während Österreich eher zaghaft vorgeht und teilweise ein Downcycling stattfindet, sind einige deutsche Bundesländer sehr innovativ und experimentieren auf Pilotstrecken mit hohen Zugaberaten. Und die Schweiz? Das Thema erhalte aktuell viel Rückenwind, allerdings seien die Voraussetzungen anspruchsvoll, sagt der Asphaltforscher: «Während in

«Immer wiederkehrendes Recycling ist möglich.»

**Michael P. Wistuba,
TU Braunschweig**

Deutschland kilometerlange Strassen «abgefressen» werden und die Aufbereitung somit wirtschaftlicher erfolgen kann, gibt es in der Schweiz kaum solche Grossbaustellen.» Neben der kleineren Menge sei auch die schwankende Zusammensetzung des Ausbruchmaterials eine Herausforderung. «Man muss sich genau überlegen, wann es Sinn macht, welche Halde zu verwenden», so Michael P. Wistuba.

Asphaltrecycling ohne Grenzen?

Neben der Auffrischung von Bitumen beschäftigte ein weiterer Aspekt die Forschungsgruppe. Es wurde bereits

Asphalt der zweiten Generation verbaut. In absehbarer Zeit wird er wieder ausgebaut und ein drittes Mal verwendet. «Darum fragten wir uns: Ist irgendwann Schluss mit dem Wiederverwenden?»

Im Labor wurde der Alterungsprozess von Asphalt simuliert, der Altasphalt mehrfach wiederverwendet und die Gebrauchseigenschaften der Recyclingmischungen aufwendig geprüft. «Unsere Ergebnisse zeigen, dass altes Material immer wieder mit frischem vermischt werden kann – und zwar ohne Qualitätseinbussen», sagt Michael

P. Wistuba. «Weltweit konnten wir zum ersten Mal systematisch nachweisen, dass immer wiederkehrendes Recycling möglich ist.»

Die grösste Herausforderung ist allerdings, das alte Bindemittel, das am Gestein haftet, wieder zu reaktivieren. Für die Verjüngung braucht es frisches Bitumen und oft auch weitere Zusatzstoffe. Der Forscher mahnt hier zur Vorsicht: «Einige dieser Zusätze funktionieren am Anfang, aber dann kommt es zu einer raschen Alterung des Bindemittels.» Zudem sei der Markt für diese Produkte kaum reguliert.



Ausbauasphalt wiederverwerten: Das ist auch möglich, wenn das Material bereits einen Recyclinganteil hat.





... und der Verkehr rollt weiter.

- Schichtverbund
- Oberflächenbehandlung
- SAMI
- Strassenreparaturzug
- Riss-Sanierung
- Belagsanschlussflächen



Neuteerbit AG Salmsach
neuteerbit.ch



Cellere baut.

Die Cellere Bau AG ist ein traditionsreiches und schweizweit führendes Bauunternehmen mit rund 600 Mitarbeitenden. Unsere Stärke liegt in der regionalen Verankerung unserer Betriebe, denn die Nähe zu unseren Auftraggebern ist uns wichtig.

Wir bieten Dienstleistungen in den folgenden Bereichen an:

- Strassen- und Tiefbau
- Infrastrukturbau
- Umbau und Renovation



Cellere Bau AG
cellere.ch



Ihr Partner für Entsorgung und Transport

- Entsorgung
- Mulden- und Containerservice
- Baumaschinentransporte
- Kranarbeiten
- Spezialtransporte
- Dichtheitsprüfungen
- Kanalreinigung
- Kanalfernsehen



Landolt Transport AG
landolt.ch



Grünfelder & Lorenz AG
Bauingenieure und Planer

Gemeinsam planen und entwickeln, besprechen, terminieren, steuern und entscheiden, berechnen, beschaffen, leiten und begleiten, meistern, überzeugen, Spatenstich, BIM2Field, Bauleitung, Aufrichte, Eröffnung.



Grünfelder & Lorenz AG
gruenfelder-lorenz.ch



Sooo geht das! Seit 1934.

«Ziel ist es, den Baustoff 20, 30 oder sogar 50 Jahre zu nutzen.»

Peter Bodmer, ViaTec AG

⇒ Modernes Messverfahren

Umso wichtiger ist es darum, den Alterungsprozess des Bindemittels möglichst genau zu kennen. «Oft werden noch die gleichen Prüfverfahren wie vor 100 Jahren angewendet, obwohl wir heute ganz andere Bindemittel haben. Darum arbeiteten wir mit modernen rheologischen Verfahren mithilfe des Dynamischen Scherrheometers», sagt der Projektleiter. Damit kann die Viskosität (Zähigkeit) des Bitumens bei verschiedenen Temperaturen und Belastungsdauern geprüft werden. «Mit diesem Werkzeug ist das Verjüngen keine Hexerei mehr», betont der Forscher. Auch in der Praxis findet das Verfahren Anklang. Im ViaTec-Labor in Winterthur steht seit zwei Jahren ein Dynamisches Scherrheometer. Peter Bodmer ist von dieser Messmethode überzeugt –

und nicht nur er: «Unterdessen prüfen ganz viele Kantone mit dieser Methode, denn sie ist einfach, hochpräzise und kostengünstig.»

Praxisnaher Leitfaden für die Branche

Das Team rund um Michael P. Wistuba hat aus den Forschungsergebnissen einen kurzen Leitfaden für die Strassenbaubranche erstellt. Der Guide schlägt eine systematische Vorgehensweise vor zur Prüfung und Freigabe von Rezepturen mit hohen Recyclinganteilen. «Mit dieser einfachen und praxisnahen Systematik lässt sich nachweisen, dass eine neue Rezeptur die geforderten Eigenschaften gemäss Typprüfung erfüllt», bestätigt Peter Bodmer.

Der Leitfaden kann über die Website des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) bezogen werden. Bis jetzt erhält er von der Branche allerdings nur wenig Beachtung. «Völlig zu Unrecht», finden die beiden Asphaltexperten. «Der Guide ist ein gutes Werkzeug, um Gewährleistungsansprüchen zu entgehen. Wer seinen Baustoff im Detail kennt, kann Schaden abwenden und Risiko

minimieren», sagt Michael P. Wistuba, und Peter Bodmer ergänzt: «Die Herstellung von Asphalt setzt CO₂ frei. Umso wichtiger ist es, den Baustoff möglichst lange im Kreislauf zu behalten und ihn 20, 30 oder sogar 50 Jahre zu nutzen.»

Dass dies ohne Qualitätseinbussen möglich ist, hat das länderübergreifende Forschungsprojekt bewiesen. Nachhaltigere und langlebigere Strassen sind keine Vision mehr. Jetzt liegt es an der Branche, das Recyclingpotenzial von Ausbruchasphalt voll auszuschöpfen.

— —

Weitere Infos

Den Leitfaden «Guide VSS 72 001» können Sie online bestellen:

→



mobilityplatform.ch





Effizienter und nachhaltiger

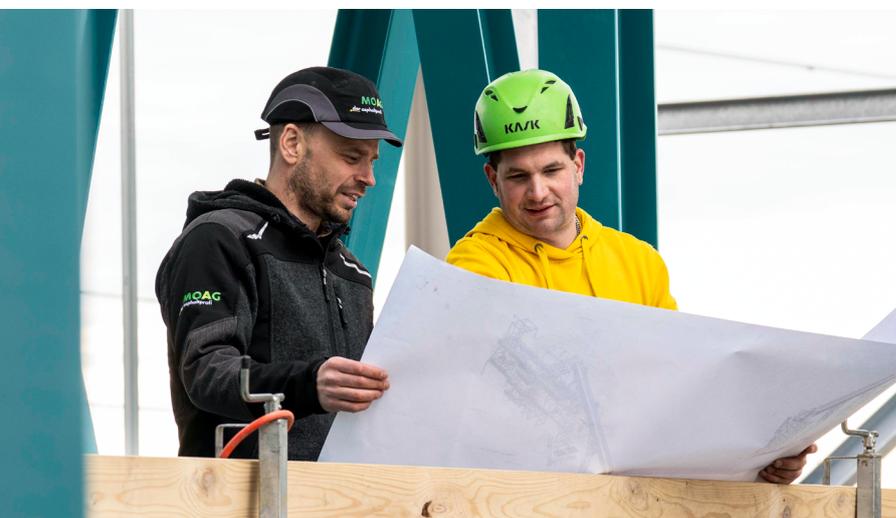
Was für ein rasantes Projekt! In nicht einmal sechs Monaten wurde das MOAG-Werk in Uznach umfassend modernisiert. Nun wird dort Asphalt mit der modernsten Technologie bereitgestellt, was mehrfach Vorteile bringt: weniger CO₂-Emissionen, Verwertung von mehr Recyclingmaterial, einfachere Prozesse für die Mitarbeiter und speditiveres Verladen für die Kunden.

Text: Fabienne Frei, Bilder: Bodo Rüedi



«Mit der neuen Anlage sind wir flexibler. Davon profitieren die Kunden und die Mitarbeiter.»

Markus Brändle, Anlagenchef im Werk Uznach



Durchgetaktet: Philip Schifferle und Markus Brändle bei einer Lagebesprechung.

Die Aussicht aus 20 Meter Höhe ist gigantisch: Rundum erstreckt sich die Linthebene, durchschnitten von der Autobahn A15 und der Linth, die auch die Grenze zwischen den Kantonen St. Gallen und Schwyz markiert. Ganz weit hinten die schneebedeckten Glarner Alpen; auf der grossen Wiese nebenan haben sich ein Dutzend Störche versammelt.

Der Mischturm des MOAG-Werks Uznach ist beim Besuch Mitte Februar auch ein Aussichtsturm, denn für die Bauarbeiten wurde ein Teil des Gehäuses entfernt. Markus Brändle hat allerdings keine Zeit, den eindrucklichen Weitblick zu geniessen. Seit sechs Jahren ist er Anlagenchef im Werk Uznach und war zuvor seit 2014 als

Mischmeister tätig. Nun koordiniert er das Umbauprojekt und ist Ansprechperson für die Bauarbeiter. Heute sind rund 20 Arbeiter vor Ort: Stahlbauer, Anlagenbauer, Elektromonteure. «Einer hat immer eine Frage», sagt Brändle und eilt weiter zu einem Monteur, der seine Einschätzung benötigt. Für lange Diskussionen reicht die Zeit aber nicht, denn Markus Brändle muss rasch entscheiden: «Eine Nacht über eine Entscheidung schlafen liegt nicht drin. Spätestens nach dem Znüni muss alles geklärt sein, denn der Umbau muss zügig vorankommen.» Der Zeitplan für das Umbauprojekt ist äusserst sportlich. Innerhalb von sechs Monaten wird das Werk in Uznach auf die neueste Technologie der Asphaltproduktion umgerüstet.

Recycling im Fokus

Seit 2013 betreibt die MOAG am Rande von Uznach ein Asphaltmischwerk. Doch seit der Inbetriebnahme hat sich die Baubranche markant verändert. Heute gilt das Credo: Primärbaustoffe müssen geschont und die Kreislaufwirtschaft gefördert werden. Der Recyclingprozess ist deshalb in den letzten Jahren in den Mittelpunkt gerückt, und entsprechend hat sich die Technologie zur Aufbereitung von altem Asphalt rasant entwickelt. Darum hat sich die MOAG entschieden, das Werk in Uznach umfassend zu modernisieren und mit neuer Technologie eine Brücke zu einer nachhaltigen Asphaltproduktion zu schlagen. «Das Ziel ist, dass wir in Zukunft möglichst allen Ausbruchasphalt, der von den Strassenbauunternehmen angeliefert wird, wiederverwerten können», erklärt Philip Schifferle, technischer Leiter bei der MOAG. Bis jetzt konnte nur ein Teil des ausgebrochenen Asphalts recycelt werden.

Das soll sich künftig ändern. Die neue Anlage kann mehr Recyclingmaterial verarbeiten, sodass der Anteil von wiederverwendetem Asphalt von heute 38 Prozent auf 65 Prozent wachsen wird. Möglich macht das der Einbau einer Gegenstrom-Paralleltrommel oben im Mischturm. Die Anlage wurde dafür von 20 Metern auf 28 Meter aufgestockt. Philip Schifferle steht unter der Trommel und erklärt die





Funktionsweise: «Während das Recyclingmaterial früher durch einen Gasbrenner erwärmt wurde, wird es neu mit einem Heissgaserzeuger erhitzt. Dadurch werden die Emissionen stark reduziert.» So kann die MOAG jährlich einige Tonnen CO₂ einsparen. Die modernisierte Anlage ist nicht nur umweltschonender, sondern auch effizienter. Statt 200 Tonnen pro Stunde können zukünftig 250 Tonnen produziert werden. Ausserdem lassen sich mehr Mischungen vorbereiten, da neu zehn Verladesisilos mit einem Fassungsvermögen von circa 500 Tonnen Mischgut zur Verfügung stehen. «Davon profitieren unsere Kunden, denn nun können wir in den Stosszeiten die Lkw rascher abfertigen», sagt Anlagenchef Markus Brändle und erwähnt eine weitere Verbesserung: Bisher gab es einen kleinen Puffersilo zum Einlagern des Recyclingmaterials. Neu können zwei grosse Puffersilos mit «Vorrat» gefüllt werden. «So sind wir bei der Mischgutproduktion flexibler, können den Arbeitstag besser einteilen und müssen nicht regelmässig über Mittag arbeiten», sagt Markus Brändle. Kostenpunkt der neuen Anlage: über acht Millionen Franken.

Anspruchsvolle Logistik

Philip Schifferle arbeitet seit 16 Jahren bei der MOAG und hat in dieser Zeit verschiedene Bauprojekte betreut, unter anderem den Neubau des Werks in Sennwald. Das Projekt in Uznach sei aber aus mehreren Gründen eine besondere Herausforderung: «Erstens ist der Zeitplan eng getaktet, und zweitens ist das Areal in Uznach mit 4000 Quadratmetern sehr klein.» Zum Vergleich: Das Areal in Mörschwil umfasst 60'000 Quadratmeter, jenes in Sennwald 17'000. Der Umbau in der Linthebene ist darum eine logistische Meisterleistung. Denn es gibt keine freien Flächen, um Bauteile zwischenzulagern. Das heisst: Alles muss «just in time» abtransportiert oder angeliefert werden.

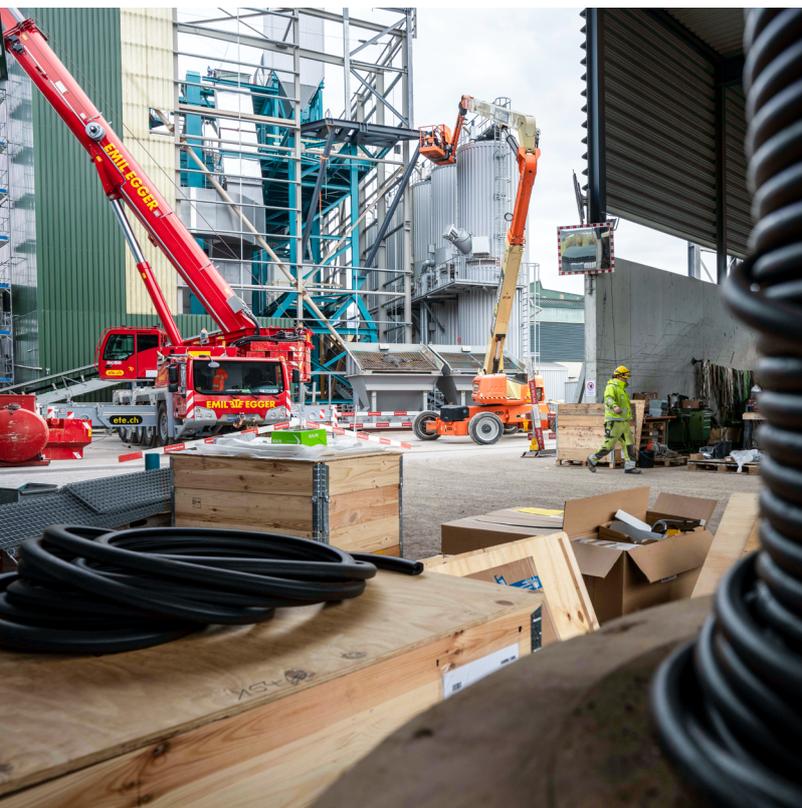
«Logistisch und zeitlich ist das Umbauprojekt eine grosse Herausforderung.»

Philip Schifferle, Technischer Leiter

Umso wichtiger war darum eine perfekte und gut durchdachte Vorbereitung. Bereits im Herbst 2024 wurden 30'000 Tonnen Ausbruchasphalt nach Sennwald und Mörschwil verschoben oder der thermischen Entsorgung zugeführt, damit auf diesem Platz das Fundament für die Aufgabebunker (Doseure) für das Recyclingmaterial erstellt werden konnte. Ausserdem wurde die Hülle der Anlage verstärkt und erste Baugruben wurden ausgehoben. Parallel dazu lief die Asphaltproduktion im normalen Rahmen weiter. Für den Anlagenchef und seine drei Mitarbeitenden begann eine herausfordernde Zeit – oder wie es Markus Brändle formuliert: «Das Projekt ist für uns ein gigantischer Hoselupf.»

Ende November stellte das Team die Asphaltproduktion ein, und innerhalb von nur drei Wochen wurde die alte Anlage demontiert. Doch wohin mit den nicht mehr benötigten Silos, Förderbändern und Trommeln? Philip Schifferle kontaktierte Anlagenhändler, die im Export tätig sind. Innerhalb zweier Wochen waren die abmontierten Anlagenteile nach Deutschland und Polen verkauft. Somit war der Bauplatz leer geräumt, und Anfang 2025 startete wie geplant der Aufbau der neuen Anlage.

Bei diesem Umbau ist höchste Effizienz gefordert.
Darum laufen viele Arbeiten parallel.



Philip Schifferle, Technischer Leiter bei der MOAG, hat die Projektfäden in der Hand.

Bildergalerie

Mehr Fotos vom Umbau in Uznach finden Sie online.



derasphaltprofi.ch/umbau-uznach

Ein Band über die Zufahrtsstrasse

Keine drei Monate später laufen auf der Baustelle bereits die «Feinarbeiten». Zuoberst auf dem Mischturm schweisst ein Arbeiter an einem Träger, zwei Etagen weiter unten werden elektrische Installationen getestet, und an einem Kran baumelt ein grosser Abluftkanal, der an diesem Nachmittag noch eingebaut werden soll. Vieles läuft zeitlich parallel und örtlich auf mehreren Ebenen. «Wir haben oben, in der Mitte und unten Monteure am Arbeiten. Die Arbeitssicherheit hat darum oberste Priorität», sagt Philip Schifferle. Bis jetzt läuft beim Umbau alles nach Plan. Ein wichtiges Element der neuen Anlage fehlt allerdings noch: ein

40 Meter langes Förderband, welches das Recyclingmaterial vom Lagerplatz direkt in die Gegenstrom-Paralleltrommel bringen wird. Bis anhin wurde das Material immer mit einem Pneu-lader transportiert. Dafür musste das Gefährt jeweils die Lkw-Einfahrt überqueren, was den Werksverkehr teilweise behinderte. «Die Förderband-Brücke vereinfacht unsere Prozesse und sorgt ausserdem für mehr Sicherheit auf dem Gelände», erklärt Philip Schifferle.

Der Countdown läuft

Der nächste grosse Schritt ist die Inbetriebnahme des modernisierten Werks Anfang April. Dann bleiben

zwei Wochen Zeit, um die neuen Motoren und Sensoren zu testen, die Anlage samt modernerem Leitsystem kennenzulernen und die Qualität der produzierten Mischungen zu überprüfen. Mit der neuen Anlage optimiert das MOAG-Team in Uznach auch die Rezepturen, und es erhöht den Recyclinganteil im Mischgut. «Mit den ersten Mischungen aus der neuen Anlage werden wir die Schlaglöcher auf dem Areal ausbessern», sagt Philip Schifferle und lacht – damit am 14. April 2025, wenn die Anlage das erste Mal wieder offen ist, die Lkw über eine ebene Einfahrt auf die Brückenwaage und unter die Verladesilos fahren können. ■■



Wir bauen mit Menschen für Menschen.

- Strassenbau
- Werkleitungsbau
- Pflästerungsarbeiten
- Spezialtiefbau
- Tief- und Rückbau
- Ingenieurtiefbau
- Hochbau
- Umbau und Schadstoffsanierungen
- Bautenschutz



STUTZ AG Bauunternehmung
stutzag.ch



Wir haben die Antwort.

Wer sich mit der Zukunft beschäftigt, möchte Klarheit. Gemeinsam mit Ihnen finden die St. Galler Stadtwerke die für Sie bestmögliche Lösung.

- Strom
- Wasser
- Wärme
- Gas
- Glasfaser
- E-Mobilität



St. Galler Stadtwerke
sgsw.ch



Die KIBAG asphaltiert schon heute mit der Technologie der Zukunft.

- Verkehrswegebau
- Tief- und Rückbau
- Wasser- und Spezialtiefbau
- Altlastensanierungen
- Kanaltechnik und -unterhalt
- Bohrungen
- Erdsonden
- Gesamtleistungen GU/TU
- Bausupport



KIBAG Bauleistungen AG
kibag.ch



Sustainable – Smart

- Strassenbau
- Tiefbau
- Gartenbau



Hürlimann Bau AG
huerlimannbau.ch



Der abtretende und der neue Verwaltungsratspräsident der MOAG: Roger Fahrer (links) und Ueli Weber (rechts)

Ein grosser «Gump»

Bei der MOAG werden 2025 gleich mehrere Brücken geschlagen: Nicht nur ist Daniel Weber als neuer Geschäftsführer in die Fussstapfen von Markus Blum getreten, auch im Verwaltungsratspräsidium findet ein Generationenwechsel statt. Am gemeinsamen Gesprächstisch stehen der alte und der neue Amtsinhaber Rede und Antwort.

Interview: Carmen Püntener,
Bilder: Bodo Rüedi





Roger Fahrer und Ueli Weber, unser Heftthema heisst «Brücken schlagen» – wie ging der Übergang vom alten zum neuen MOAG-Verwaltungsratspräsidenten vonstatten?

■ **Roger Fahrer:** Da Ueli schon viele Jahre im Verwaltungsrat ist, kannte er diese Art der Arbeit und die Aufgaben vor der Amtsübernahme. Der Übergang geht nicht von 0 auf 100 über die Bühne. Wie beim Wechsel in der MOAG-Geschäftsleitung ist es auch bei uns: Der «Alte» ist noch da, wenn Fragen auftauchen.

■ **Ueli Weber:** Roger hat mir in den letzten Monaten bereits gezeigt, wie er das gemacht hat. Und wir sind weiter im Austausch. Mir persönlich bedeutet dieses Amt sehr viel. Insbesondere, weil auch ich aus einer der MOAG-Gründerfirmen stamme.

Nennen Sie uns je drei Attribute der MOAG, die das Unternehmen am besten beschreiben.

■ **Roger Fahrer:** Die MOAG ist einer der innovativsten Belagsproduzenten in der Schweiz. Ein wirtschaftlich gesundes Unternehmen und ein Produzent, der das Recyclinggeschäft im Griff hat. Das können nur wenige Produzenten von sich behaupten.

■ **Ueli Weber:** Hier möchte ich einhaken: Die MOAG ist bereit für die Kreislaufwirtschaft, weil sie dafür bereits viel investiert hat. Die Werke sind auf dem neuesten Stand der Technologie. Und die MOAG verfügt über fantastisches Personal und treue Kundschaft.

Wie wichtig erscheint Ihnen die geografische Aufstellung des Unternehmens?

■ **Ueli Weber:** Die Verteilung zwischen Thurgau, St. Gallen, dem Rheintal und dem Linthgebiet ist eine ideale Ausgangslage. Die Werke liegen perfekt an den Hauptverkehrsachsen. Das macht die Versorgung der Baustellen einfach, und es erlaubt, Rochaden vorzunehmen.

■ **Roger Fahrer:** Die MOAG hat ein Team mit Leuten aufgebaut, die auch

bereit sind, zu «fliegen». Damit meine ich, dass sie bei anderen Werken aus-helfen. Das ermöglicht eine Flexibilität in der Produktion, die vor 20 Jahren noch nicht denkbar gewesen wäre.

Dafür muss ich vor allem auch Markus Blum, dem langjährigen MOAG-Geschäftsführer, und meinem Vorgänger im Verwaltungsrat, Markus Morant, ein Kränzchen widmen. Sie haben die Firma auf dieses Niveau gehoben.

Beschreiben Sie einen typischen, charakteristischen MOAG-Moment.

■ **Roger Fahrer:** Die Eröffnungen modernisierter Werke oder neuer Anlagen waren für mich immer besonders schöne Momente. Das geschah während meiner Zeit rund alle zwei Jahre einmal. Es zeigt, dass die MOAG einen wirklich sehr hohen Standard aufrechterhält und immer wieder zu den Spitzenreiterinnen gehört, wenn es um den Fortschritt in der Belagsproduktion geht.

■ **Ueli Weber:** Wir sind immer einen Schritt voraus. Das ist aber auch nur möglich, weil wir wirtschaftlich nachhaltig agieren und Aktionäre haben, die mitmachen.



Roger Fahrer, *1956, ist Bauingenieur und trat 1979 in die Firma Schafir & Mugglin AG ein. Nach zehn Jahren in diversen Positionen wurde er 1989 zum Geschäftsführer ernannt. Danach folgte eine Reihe von internen Wechseln, die durch Firmenübernahmen entstanden: Sowohl bei der Stuang AG als auch bei der Batigroup AG sass er in der Konzernleitung. Nach der Fusion mit der Zschokke AG zur Implenia führte er den Bereich Bau Deutschschweiz. 2014 trat er aus der Firma aus und wurde CEO der Cellere Bau AG. Roger Fahrer amtete zudem während rund 20 Jahren als Präsident des Baumeisterverbands Zürich/Schaffhausen.

Roger Fahrer, Sie waren von 2019 bis April 2025 Verwaltungsratspräsident. Was hat Ihre Zeit in diesem Amt geprägt?

■ **Roger Fahrer:** Die Agilität. Sobald ein Projekt in die Abschlussphase ging, haben wir ein neues angestossen. Wir haben die Werke in Uzwil und Mörschwil modernisiert und einen grossen Schritt in Richtung Kreislaufwirtschaft gemacht.

■ **Ueli Weber:** Roger hat zudem den Generationenwechsel in der Geschäftsführung und nun den Wechsel zu mir wesentlich mitgeprägt. Im Verwaltungsrat sind in dieser Zeit auch viele Oldies weggegangen und neue Mitglieder hinzugekommen. Nun gehöre ich zu den Oldies (*lacht*).

■ **Roger Fahrer:** Ja, in den letzten sechs Jahren gab es einen grossen «Gump» zur neuen, jüngeren Generation.

Ueli Weber, wie möchten Sie in Ihrer neuen Rolle den Geschäftsführer der MOAG unterstützen?

■ **Ueli Weber:** Als Verwaltungsratspräsident möchte ich vor allem den nötigen Rückhalt bereitstellen. Insbesondere auch, wenn es um die «diplomatischen» Beziehungen zur Kundschaft geht. Es ist zudem mein Ziel, mit dem Geschäftsführer zusammen dafür zu sorgen, dass die Qualität so hoch bleibt und die Kontinuität gewährleistet ist. Während der Geschäftsführer auch im Alltag steckt und unmittelbare Herausforderungen lösen muss, sehe ich mich als denjenigen, der das Langfristige im Auge behält.

Die Aufstellung der MOAG ist etwas speziell, da der Verwaltungsrat ausschliesslich aus Personen besteht, die selbst in Baufirmen tätig sind und darum wirklich Ahnung von der Sache haben ...

■ **Roger Fahrer:** Es ist vielleicht speziell, wenn man es mit einem grossen Konzern vergleicht. In unserer Branche ist es der Normalfall. Die Mitglieder

des Verwaltungsrats sollen ein grundlegendes, eigenes Interesse daran haben, dass es vorwärtsgeht und dass die Firma gut aufgestellt ist.

Wo sehen Sie beide die grössten Herausforderungen, wenn es um den Belagsbau der Zukunft geht?

■ **Ueli Weber:** Wir müssen die Fühler permanent ausgestreckt halten, um die rasanten technologischen Fortschritte zu analysieren und unsere Technologien weiterhin auf dem neuesten Stand zu halten.

■ **Roger Fahrer:** Es ist ein ständiges Tüfteln und Probieren. Und dann Machen. Die MOAG muss weiterhin dafür sorgen, dass die Altbelagshaufen nicht weiter anwachsen. Es wird heute nicht mehr neu gebaut, sondern nur noch renoviert. Wir müssen – und damit meine ich die gesamte Branche – in eine echte Kreislaufwirtschaft eintreten und stets mindestens gleich viel Material einbauen, wie zuvor ausgebaut wurde.

Ueli Weber, gibt es Veränderungen, die Sie bei der MOAG anstossen möchten?

■ **Ueli Weber:** Die wichtigen Fragestellungen sind gegeben. Es geht darum, die ökologische, wirtschaftliche und soziale Nachhaltigkeit sicherzustellen. Das heisst konkret, wir müssen uns aufs Kerngeschäft konzentrieren und dieses weiterhin in dieser hohen Qualität betreiben.

Warum wird der Strassenbau, und damit die MOAG, auch in Zukunft wichtig bleiben?

■ **Ueli Weber:** Strassen gehören zu den elementarsten Infrastrukturbauten der Schweiz. Sie werden wichtig bleiben, denn auch eine nachhaltige Mobilität spielt sich zu einem grossen Teil auf dem Asphalt ab.

■ **Roger Fahrer:** Und man darf nicht vergessen: Es geht nicht nur um die Strasse als befahrbare Unterlage. Ein riesiger Teil anderer Infrastrukturkomponenten liegt unter unseren Strassen:





Bauen aus einer Hand!

Die E. Weber AG und ihre Tochterfirmen bieten Dienstleistungen in allen wichtigen Disziplinen auf dem Bau:

- Projektentwicklung
- Tief- und Strassenbau
- Hochbau / Umbau
- Fassadenbau
- Kundenmaurerarbeiten
- Beton bohren und schneiden

Qualität, Sicherheit und Termintreue sowie individuelle Kundenwünsche und Lösungen sind unsere Passion.



E. Weber AG
weber-wattwil.ch



Vertrauen wächst nicht von heute auf morgen. Aber in 90 Jahren.

Tiefbau

Erdbau, Wasserbau, Kanal- und Werkleitungsbau, Strassenbau, Rückbau, Gartenbau, Sportplatzbau, Altlastensanierung, Spezialtiefbau

Hochbau

Wohnungsbau, Gewerbebau, Umbauten / Renovationen



Vetter AG
vetter.ch



Auf uns baut man

- Strassenbau
- Tiefbau
- Wasserbau



Karl Geiges AG
geiges-ag.ch

der asphaltprofi



Das Online-Magazin der MOAG

Unsere spannenden Hintergrundartikel, Reportagen, Interviews und Fotos finden Sie auch online. Reinschauen lohnt sich.



derasphaltprofi.ch



Fernwärme, Strom, Gas- und Wasserleitungen sowie IT-Netzwerke, um nur einige zu nennen. Diese Netzwerke wird es auch in 100 Jahren noch brauchen.

Wie bewegen Sie sich selbst auf den Ostschweizer Strassen?

■ **Ueli Weber:** Ich fahre einen Land Rover Defender. Aus reiner Leidenschaft. Ich besitze aber auch ein Generalabonnement und bin sehr oft mit dem öffentlichen Verkehr unterwegs.

■ **Roger Fahrer:** Ich bin klassisch meist mit dem Auto unterwegs. Oder dann zu Fuss am Wandern, was jetzt immer öfter vorkommt.

Sie spielen auf Ihren Ruhestand an – welche Brücke schlagen Sie aktuell in Ihrem Leben?

■ **Roger Fahrer:** Diese Brücke habe ich bewusst über mehrere Jahre gespannt. Vor fünf Jahren bin ich aus dem operativen Geschäft ausgetreten. Und es war gut, meine Verwaltungsratsmandate zu behalten. Ich höre auch jetzt nicht auf einen Schlag auf. Ich bleibe im Verwaltungsrat der Cellere Bau AG

Ueli Weber, *1964, ist gelernter Maurer und studierter Bauingenieur. Während sechs Jahren arbeitete er im Ingenieurbüro Gerevini in St. Gallen, bevor er 1991 als Nachfolger ins Familienunternehmen E. Weber AG eintrat. Neben seiner Funktion als Geschäftsführer übernahm er immer wieder wichtige Mandate in der Baubranche. Unter anderem amtierte er als Infra-Suisse-Vizepräsident, als Präsident der Berufsfachschule Verkehrswegbauer in Sursee und als Präsident des Baumeisterverbands des Kantons St. Gallen. Zudem war er 24 Jahren lang Verwaltungsratspräsident der Clientis Bank Toggenburg.

wie auch der Kieswerk Oldis AG. Mir ist wichtig, dass ich all die persönlichen Kontakte weiterpflege, die mich durch mein Berufsleben begleitet haben. Es sind Menschen, mit denen ich ein Leben lang zu tun hatte, und daraus sind viele Freundschaften entstanden. Aber ich werde mehr reisen, Ski fahren und lesen.

Ueli Weber, Sie sind in Ihrer Freizeit begeisterter Musiker, Sie lieben das Reisen, Kunst und Geschichte. Wie viel Zeit können Sie Ihren Hobbys widmen?

■ **Ueli Weber:** Ich sehe seit 30 Jahren nicht fern und bin nicht aktiv auf Social Media (*lacht*). Nein, im Ernst: Lesen und Musik beflügeln die Gedanken. Es fordert mich und wirkt sich auch positiv aufs Berufsleben aus.

Gibt es etwas, das Sie der Leserschaft dieser Publikation unbedingt noch sagen möchten?

■ **Roger Fahrer:** Ich wünsche beiden, dem neuen MOAG-Geschäftsführer Daniel Weber und meinem Nachfolger Ueli, alles Gute. Und Markus Blum möchte ich ein riesiges Dankeschön aussprechen. Ich wünsche ihm, dass er in seinem neuen Lebensabschnitt Erfüllung findet.

Roger Fahrer und Ueli Weber, vielen Dank für das Gespräch. – –





Das MOAG-Team unseres Werks in Sennwald: (von links) Thomas Grunder, Allrounder; Andreas Schwarz (genannt Blacky), Brechmeister; Rolf Huber, Mischmeister; Christian Gantenbein, Stv. Anlagenchef; Jan Wohlwend, Mischmeister; Patrick Rutz, Anlagenchef.

Unser Team in Sennwald

In den fünf MOAG-Werken Uznach, Uzwil, Mörschwil, Weiningen und Sennwald sind eingespielte Teams im Einsatz. In dieser Ausgabe von *der asphaltprofi* blicken wir ins Rheintal. Anlagenchef Patrick Rutz erzählt, warum er sein Team nicht missen möchte.

Aufgezeichnet von: Carmen Püntener

«Bei uns wird sehr viel gelacht. Das zeigt, wie gut wir uns verstehen. Es fängt damit an, dass wir uns vor Arbeitsbeginn zum Kaffee treffen. Es spielt keine Rolle, dass wir grosse Altersunterschiede haben. Im Gegenteil, es ist ein Vorteil. Die Jungen betrachten gewisse Dinge anders und bringen neue Inputs ein. Im Gegensatz dazu verfügen die Älteren über Erfahrung und können diese weitergeben. Beides bereichert uns.

Wenn wir nach dem Kaffee starten, weiss jeder genau, was er zu tun hat. Denn die Bestellungen stehen schon am Vorabend fest. Zwischen sieben und acht Uhr ist Rushhour. Dann kann es mitunter hektisch werden. Deshalb arbeiten wir in den ersten Stunden zu zweit in der Anlagensteuerung. Wie viel es für die Mischmeister zu tun gibt, hängt vom Auftrag ab. Man kann es mit Kuchenbacken vergleichenn: Wenn du 20 gleiche Kuchen machen willst, ist es einfach. Wenn du aber 20 verschiedene Kuchen bäckst, wird es schwieriger. Wenn gleichzeitig noch das Telefon klingelt, dann ist richtig was los. Zum Glück sind wir so eingespielt, dass wir auch das gut meistern.

Gemeinsam, gekonnt und flexibel

In der Zusammensetzung unseres kleinen Teams ist es mir wichtig, dass wir einander aushelfen. In der Regel

arbeiten wir mit einer Viererbelegung. Das variiert jedoch nach Auftragslage. An einem Tag, an dem wir 800 Tonnen Asphalt produzieren, läuft eher wenig. Wenn es 3200 Tonnen sind – unsere bisherige Spitzenleistung –, dann wissen wir am Abend wirklich, was wir geleistet haben.

Nachtschichten und Wochenendarbeit gehören bei uns auch dazu. Tatsächlich hat das in den letzten Jahren zugenommen. Die Menschen möchten im Strassenverkehr keine Einschränkungen hinnehmen. Insofern verlagert sich der Belageinbau zusehends auf Randzeiten. Und wir sind da, wenn uns die Kunden brauchen. Auch nachts oder am Sonntag.

Auch für Notfälle gut gerüstet

Das Wichtigste in einem Asphaltwerk ist, dass die Mischanlage durchgehend läuft. Den Brecher können wir kurzzeitig stoppen, ohne Einbussen hinnehmen zu müssen, und auch der Fahrer des Pneuaders kann wenn nötig aushelfen. Wenn wir trotz allem eine Panne haben, fangen die Zahnräder unseres Notfallszenarios an zu laufen.

«In einem kleinen Team ist es entscheidend, dass man einander aushelfen kann.»

Patrick Rutz, Anlagenchef

Was ist los? Wie lange brauchen wir, um es zu beheben? Dann entscheide ich, wen ich wo abziehen kann, um zu helfen. Solange ein mechanisches Teil eine Störung hat, ist es nicht schlimm. Prekärer sind Ausfälle in der Steuerung oder bei einem Elektromotor. Um einen Ersatz einzubauen, brauchen wir unter Umständen einen Autokran. Eine komplette Abschaltung kommt jedoch fast nie vor. Und wenn doch, können wir die Produktion auf andere MOAG-Werke auslagern. Das ist das Gute an unserer Aufstellung mit mehreren Werken in den Regionen.

Meine Aufgabe als Anlagenchef macht mir Freude. Ich bin an technischen Dingen interessiert, arbeite aber auch gern handwerklich. Ich bin jetzt seit sechs Jahren bei der MOAG und habe noch keinen einzigen Tag erlebt, an dem ich morgens keine Lust hatte, zur Arbeit zu kommen. Es ist ein Dürfen. Denn der Job ist abwechslungsreich.

Zufrieden bin ich, wenn unsere Kunden zufrieden sind und der Arbeitstag reibungslos abgelaufen ist. Und wenn wir einen schönen Posten Asphalt produziert haben. Dann bin ich stolz.»

--

Wir gratulieren!



Marko Grubisic

Anlagenchef in Mörschwil,
25 Jahre bei der MOAG



Remo Grunder

Maschinist in Mörschwil,
10 Jahre bei der MOAG



«Geht nicht gibts nicht»

In unserer Serie «Family Business» fühlen wir Inhabern von Bauunternehmen den Puls. Der oder die Interviewte bestimmt jeweils, wer als Nächstes an die Reihe kommt, und stellt auch gleich die erste Frage. In dieser Ausgabe steht Arnold Frick Rede und Antwort. Er wurde von Philipp Baumgartner ausgewählt.

Interview: Carmen Püntener, Bilder: Daniel Ospelt

Pünktlich auf die Minute braust Arnold Frick mit seinem Elektroauto vor dem Hauptgebäude der Frickbau AG heran. Hoch die Treppe und rein ins Büro. Im Eilschritt. Eines ist klar: Dieser Mann vergeudet keine Minute. Im Gespräch zeigt sich der Unternehmer jedoch besonnen. Bis seine Leidenschaften – das Lösen von kniffligen Aufgaben und das Bergsteigen – Thema werden. Dann fangen seine Augen an zu leuchten.

Arnold Frick, wir beginnen mit der ersten Frage von Philipp Baumgartner. Welche Technologien oder Innovationen werden den Strassenbau in den kommenden Jahren prägen?

Ich rechne damit, dass sich im Bereich der CO₂-Reduktion einige neue Ansätze durchsetzen werden. Aktuell passiert viel. Leider verkauft sich unsere Branche nicht so gut wie der Holzbau. Wir dürften ruhig stolz auf uns sein.

Wie meinen Sie das?

Wir sind schon sehr weit gekommen. Die Vision einer Kreislaufwirtschaft ist in greifbare Nähe gerückt – gerade, wenn es um den Strassenbau geht. Leider hat sich das Bild, das man von unseren Werkstoffen

hat, noch nicht verändert. Die MOAG ist da vorbildlich: Sie kommuniziert und zeigt auf, was möglich ist. Wir Baufirmen müssen in dieser Hinsicht (noch) mehr tun.

Gibt es weitere Bereiche, die sich verändern? Zum Beispiel im Zusammenhang mit der Digitalisierung?

Auf jeden Fall. Eine Walze, die Verdichtungswerte automatisch kontrolliert und meldet, wenn sie genügend gewalzt hat: Das ist jetzt schon Realität. Die elektronische Überwachung der Baustelle ist die Zukunft. Wenn sie «verhebt», muss der Ingenieur nicht mehr so oft auf der Baustelle sein. Wir müssen uns aber bewusst sein: Wir als Ausführende übernehmen dann nochmals mehr Verantwortung. Es wird noch wichtiger werden, dass wir mitdenken.

Ihr Unternehmen setzt auf Innovation, wie Sie auf der Website schreiben.

Was genau bedeutet das Wort für Sie?

Wir sind ein Team, das sich Neuerungen gegenüber offen zeigt. Konkret geht es vor allem um die Einstellung. Für



Diese Firma mischt fast überall, wo gebaut wird, ein bisschen mit: vom Hoch- bis zum Spezialtiefbau, in der Produktion von Betonfertigteilen und natürlich im Strassenbau. Unter den Referenzprojekten der 1941 gegründeten Frickbau AG sind einige markante Bauten zu finden: mehrere Rheinbrücken, die runden Bogenhallen von Arbonia und das Rechenzentrum Ostschweiz in Gais. So vielseitig das Portfolio, so breit abgestützt ist die Firma in der Verwandtschaft. Brüder und Söhne, Cousins und Nichten – um die Nachfolgegeneration muss sich diese Familie momentan keine Sorgen machen. In der vierten Generation stehen mehrere Junge in den Startlöchern, um das Unternehmen im Frickschen Sinn dereinst weiterzuführen.

jede noch so herausfordernde Aufgabe gibt es eine Lösung, davon bin ich überzeugt. Manchmal ist es nicht die offensichtliche, sondern man muss um die Ecke denken. Diese Herangehensweise macht uns innovativ.

Der Titel dieses Hefts heisst «Brücken schlagen» – wie sehen Sie die Rolle Ihres Unternehmens im grossen Ganzen der Baubranche? Schlagen auch Sie Brücken?

Ich denke schon. Die Zusammenarbeit mit allen Beteiligten eines Bauwerks kann herausfordernd sein. Es «menschelt» überall. Aber auch hier gilt es, vorwärts und lösungsorientiert zu denken. Es bewirkt viel, wenn man anderen das positive Denken vorlebt. Nicht so viel wie möglich bauen, sondern so gut wie möglich, das ist meine Devise.

«Power am Bau» steht auf den Pullovern Ihrer Mitarbeitenden. Dies drückt aus, dass Ihnen das Team am Herzen liegt...

Ohne gute Leute gehts nicht. Es ist die Team-Power, mit der wir Höchst-

leistungen zustande bringen. Ich freue mich jeden Tag darüber, dass ich diesen Gedanken in unserem Team spüre.

Wie gehen Sie als Chef mit Ihren Mitarbeitenden um?

Ich versuche, ihnen möglichst viel Handlungsspielraum zu lassen. Ich erkläre meine Ideen, lasse sie dann aber selbst machen. Auch Fehler gehören dazu. Mit Emotionen zu reagieren, bringt nichts. Ich ärgere mich nur, wenn jemand zum zweiten Mal denselben Fehler macht.

Und wohin gehen Sie mit dem Ärger?

Ich gehe nach Hause und ziehe meine Joggingsschuhe an. Oder ich nehme mir ein Wochenende Zeit zum Bergsteigen. Ich habe schon mehrere 4000er in der Schweiz und auch schon einige Berge



wellauer
baut bewegt transportiert

baut bewegt transportiert

- Strassenbau
- Tiefbau
- Spezialtiefbau
- Kieswerke



H. Wellauer AG
wellauer.ch

PREISIG AG

Wir planen und realisieren Ihr Bauvorhaben.

- P**flästerungen
- R**ecycling
- E**ntwässerungen
- I**nnovationen
- S**trassenbau
- I**ndividuallösungen
- G**artengestaltungen



Preisig AG
preisigbau.ch



100 YEARS
1922-2022

Je dichter, DENSO besser.

- Produkte für:
- Strassenbau
 - Kanalbau
 - Korrosionsschutz



DENSOKOR AG
denso-group.com

FOSER

Als Familienunternehmen sind wir seit über 80 Jahren für unsere Kunden am Werk.

- Strassenbau
- Hochbau
- Tiefbau
- Pflästerungen
- Kies/Beton
- RSS-Flüssigboden



Foser AG
foserag.li



Arnold Frick, *1966, ist Bauingenieur ETH und arbeitete nach dem Studium während dreier Jahre beim Ingenieurbüro Wenaweser und Wolfensberger in Zürich. Aufgrund des frühen Todes seines Onkels trat er früher als geplant in den Familienbetrieb ein. Dort war er anfangs nach eigenen Angaben «Mädchen für alles». 1995 stieg er in die Geschäftsleitung ein. Besonders knifflige Aufgaben reizen ihn, ganz nach dem Motto «Geht nicht gibts nicht». Das gilt bei Arnold Frick sowohl für den Beruf als auch für die Besteigung seines nächsten 4000er: «Mit einer guten Vorbereitung, dem Ziel und auch den Risiken vor Augen lassen sich im Team sehr anspruchsvolle Projekte erfolgreich umsetzen. Dazu gehört, auch einmal Stopp zu sagen und umzudrehen.»



im Ausland bestiegen. Zudem führe ich als Tourenleiter im Liechtensteiner Alpenverein auch einfachere Höhenwanderungen. Die Berge begeistern mich. Die Bewegung gibt mir neue Energie und Ideen.

Irgendwie ist es schwer zu glauben, dass Sie gar nie auf den Tisch hauen. Immerhin führen Sie ein Unternehmen mit über 200 Mitarbeitenden ...

Ich führe das Unternehmen zusammen mit meiner Nichte, meinem Bruder und meinem Cousin als Team. Wir versuchen, gemeinsam positiv nach vorn zu schauen und umsetzbare Lösungen und Verbesserungen zu finden. Was mich aber auf die Palme bringt, ist die «Geizist-geil»-Mentalität, die in der Baubranche teils vorherrscht. Wenn wir uns mit vielen Zusatzleistungen für ein Projekt eingesetzt haben und dies bei der Rechnungsstellung nicht honoriert wird. Oder wenn bei Offerten wie auf einem Basar gehandelt wird, mit drei oder vier Angebotsrunden. Das ist frustrierend.

Sie sind ein umtriebiger Mensch mit vielen Ideen. Sind Sie rastlos?

Rastlos würde ich das nicht nennen. Ich habe eine schnelle Denkweise, springe voran und muss manchmal einsehen, dass mir nicht alle folgen können.

Wenn eine Bauaufgabe besonders anspruchsvoll ist, fängt es bei mir an zu jucken. Manchmal ist es aber besser, über eine Idee nochmals zu schlafen.

Schlagen wir die Brücke zurück zum Anfang dieses Interviews: Welche Weiterentwicklungen wünschen Sie sich für sich persönlich?

Ich werde sicher länger als bis 65 arbeiten. Es gibt bei uns immer wieder neue Herausforderungen und Highlights: eine spezielle Brücke konstruieren oder eine anspruchsvolle Baugrube in einem schwierigen Untergrund erfolgreich erstellen. Spezielle Bauaufgaben werden mich immer interessieren, auch wenn ich mittelfristig nicht mehr an vorderster Front tätig sein werde.

Wer soll als Nächstes interviewt werden?

Bernhard Frei von der Bernhard Frei AG in Widnau.

Und welche Frage haben Sie an ihn?

Der Fachkräftemangel im Bauwesen und insbesondere im Strassenbau ist ein grosses Problem. Wie geht die Bernhard Frei AG damit um?

Herzlichen Dank für das Gespräch. – –



Bild: © Wikimedia Commons, memoria st.gallen

Wer sich zu Fuss aufmachen möchte, um die Welt der Brücken zu erkunden, ist auf dem St. Galler Brückenweg richtig. Auf der Route am Stadtrand von St. Gallen lässt sich über ein Dutzend von ihnen bestaunen. Dabei begibt man sich auch auf eine Zeitreise.

Text: Anina Rüttsche



Bild: © Wikimedia Commons, Jag9889

18 Brücken entdecken

Wandern kann man über Berge – auf und unter Brücken ist es mitunter jedoch ebenso spektakulär. Zum Beispiel entlang des St. Galler Brückenwegs. Auf einer Strecke von rund acht Kilometern trifft man auf 18 solcher Bauwerke. Alle sind unterschiedlich und auf ihre eigene Art faszinierend. Mit der Hagenbrücke ist sogar eine Rekordhalterin dabei, denn sie ist mit knapp 100 Metern besonders hoch.

Drunter und drüber

Die Tour beginnt am Bahnhof St. Gallen Hagen und führt bis in die Spiseegg – oder umgekehrt. Der Weg ist in beide Richtungen markiert. Unterwegs erblickt man imposante Viadukte, begeht oder unterquert Strassenbrücken aus Beton, bestaunt hölzerne Hüslibrücken

und kommt sogar an einem Hängesteg aus dem 19. Jahrhundert vorbei. An jeder Brücke vermittelt eine Informationstafel Wissenswertes über technische Details.

Natur, Gastronomie und mehr

Auch die Umgebung hat viel zu bieten. Der Weg führt durch die imposante Flusslandschaft des Naturschutzgebiets Sitter und Wattbach. Dieses ist ein wertvoller Lebensraum für viele Pflanzen und Tiere, auch für seltene. Insgesamt weist die Strecke nur mässige Steigungen auf. An einigen Stellen führt sie über asphaltierte Strassen. Durchschnittlich trainierte Wanderleute benötigen für den St. Galler Brückenweg rund zweieinhalb Stunden.

■ ■

DIE NÄCHSTE GENERATION



KOMPAKT FLEXIBEL ZUKUNFTSWEISEND



NEXT LEVEL CRUSHING

ENTDECKEN SIE DIE NEUEN GIPO-MODELLE!

Mit den neuen Modellen GIPO P 101 GIGA und GIPO P 111 GIGA setzt GIPO neue Maßstäbe in Flexibilität und Effizienz. Das innovative Antriebssystem (wahlweise Diesel oder GENSET) und der Eisenaustrag in Quer- oder Längsrichtung bieten maximale Anpassungsfähigkeit für jede Aufgabe – ganz ohne Kompromisse. Kompakt, robust und absolut zuverlässig liefern diese Anlagen Höchstleistungen, auch unter den härtesten Bedingungen. Wenn es auf Präzision und Power ankommt, ist GIPO die beste Wahl.



www.gipo.ch



Farbe trifft auf Funktionalität

Ihr Partner für
Heissmischgut
Niedertemperaturmischgut
Kaltmischgut
Colorasphalt