

**48
Stunden**

Ganz schön viel los
auf unseren Strassen

8



Routenfieber
Unterwegs mit
dem Fernfahrer

10



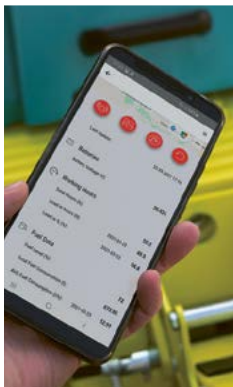
Fahrt ins Blaue
E-Mobilität
im Vormarsch

4

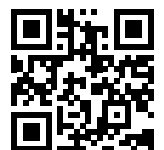


Family Business
Frauenpower bei
der De Zanet AG

22



STÄRKUNG DER INFRASTRUKTUR FÜR DIE NÄCHSTE GENERATION



Zusätzliche Informationen zu unseren Produkten und Dienstleistungen finden Sie unter: www.ammann.com
GMP-3085-00-DE | © Ammann Group

AMMANN

Inhalt

Nachhaltigkeit

Batterie fürs ganze Wochenende 4

Menschen

Zwei Tage auf Achse im Lkw 10

Mischmeister Marc Mähr 21

Verrückte 1948er: Bernard Russi 30

Facts

Die Zahl 48 unter der Lupe 14

Mobilität

48-Stunden-Fakten 8

Engpässe weiter ausbauen 17

Family Business

De Zanets Töchter 22

Qualität

Sichere TCS-Pannenhilfe 26

Uns gibts auch online

Spannende Reportagen, Interviews,

Bilderstrecken und Videos finden

Sie auch in unserem Online-Magazin.

Reinschauen lohnt sich.



www.derasphaltprofi.ch



Impressum

der asphaltprofi, 22. Jahrgang, April 2023

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

Gesamtverantwortung: Markus Blum, Geschäftsführer

Konzept, Redaktion und Gestaltung:

Pur Kommunikation AG, St.Gallen, www.pur-kommunikation.ch

Druck: Schmid-Fehr AG, Goldach

Auflage und Erscheinen: 3000 Ex., 2× jährlich

Titelbild: Rund um die Uhr auf Achse.

Der wichtige Beitrag



Liebe Leserin,
lieber Leser

Haben Sie sich selbst schon einmal 48 Stunden lang beobachtet? Vielleicht sogar eine Art Tagebuch für zwei Tage geführt? Ganz schön spannend, was da alles zusammenkommt. Was ist, wenn man die 48 Stunden auf weitere Kreise ausdehnt? Wenn man untersucht, was 2880 Minuten bedeuten können, zuhört oder beobachtet, was andere in dieser Zeitspanne machen? Ganz schön vielfältig. Diese Vielfalt hat uns inspiriert und ist mit ein Grund, weshalb wir «48 Stunden» zu unserem Heftthema gemacht haben.

Ausgangspunkt ist unser Versprechen: «MOAG ermöglicht Mobilität.» Das damit verbundene Lebensgefühl ist Aufhänger und Leitgedanke für diesen Schwerpunkt. Es wird ergänzt um die Faktoren Komfort, Sicherheit und Geschwindigkeit, die mit Strassen verbunden sind. Und letztlich geht es auch um den Umstand, sich frei zu fühlen, weiterzukommen und verbunden zu sein – dank Strassen.

Wir haben einem Fernfahrer den Puls gefühlt, waren auf TCS-Patrouille, befragten einen berühmten 1948er, tauchten in die Welt der Strassenstatistik ein und haben die Fühler nach besonderen 48-Stunden-Fakten und -Momenten ausgestreckt. Herausgekommen ist ein buntes Heft, das – einmal mehr – die zentrale Bedeutung von Strassen aufzeigt und auch, was Qualität in diesem Kontext bedeutet. Ich bin stolz, dass wir als MOAG mit unseren Mischgutlösungen einen wichtigen Beitrag leisten können.

Ich möchte an dieser Stelle einen kleinen Ausblick geben. Ab der Herbstausgabe möchten wir neben den softeren Faktoren rund ums Thema Strassen immer auch wieder einen Fachfokus legen. Wenn Sie ein Thema haben, das Sie interessiert – schreiben Sie uns. Wir nehmen es, sofern es mit unserem Heftkonzept stimmig und in der Ausführung machbar ist, gern in unsere Planung auf.

Viel Lese Freude

Ihr Markus Blum

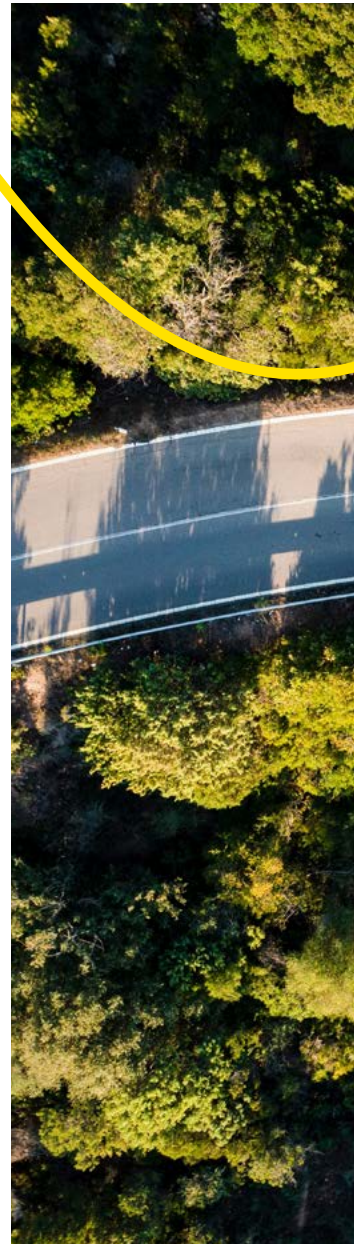
Reichweiten- angst ade

Wann werden wir für 48 Stunden mit dem E-Auto in die Wildnis fahren können, ohne aufzuladen? Vermutlich schon sehr bald. Die grosse Herausforderung in der Umstellung auf E-Mobilität liegt allerdings nicht in der Batterieleistung, sondern im Aufbau der Ladeinfrastruktur.

Text: Joel Bedetti

Wer mit einem E-Auto der Mittelklasse für ein Winterwochenende in eine abgelegene Berghütte fährt, geht ein gewisses Risiko ein, auf der Rückfahrt stehen zu bleiben und die nächste Garage anrufen zu müssen. Die Fachleute kennen ein Wort für diese Sorge: Reichweitenangst.

Heute haben gemäss TCS 70 Prozent der Stromer eine Reichweite von 370 bis 470 Kilometern – ein wenig knapp, wenn die Kälte der Batterie zusetzt und man etwas Reserve haben will, etwa falls man sich verfährt. Die neuesten Modelle im Premium-Segment kommen zwar bis auf 600 Kilometer – doch nicht jeder kann oder will sich einen E-Mercedes leisten. Wann wird es also möglich sein, mit dem E-Toyota oder E-VW so sorgenlos ins Blaue zu fahren wie mit einem Verbrennermodell?



Die kurze Antwort: schon bald. Doch vor dem Blick nach vorn einer zurück. Denn die Konkurrenz zwischen Benzinern und Stromern reicht länger zurück, als man vielleicht meint. Bereits bei der Erfindung des Automobils um die Wende zum 20. Jahrhundert entbrannte ein folgenreicher Wettbewerb der Antriebe, den der Verbrennungs- gegen den Elektromotor für sich entschied. «Das lag wohl vor allem an der Energiedichte»,

weiss Andreas Burgener, ausgebildeter Ingenieur und Direktor von Auto-Schweiz, dem Verband der Autoimporteure. «Benzin beinhaltet mehr Energie pro Gewicht als damalige Bleibatterien.»

Oberstes Kriterium: Ausdauer

Erst in den 1970er- und 1980er-Jahren, als das ökologische Bewusstsein erwachte, kündete sich mit solarbetriebenen Autos ein Comeback des



**«Punkto Leistung
haben Elektromotoren
die Verbrenner
mindestens eingeholt.»**

Andreas Burgener



Christian Bauer

Forscher am Paul Scherrer
Institut in Villigen AG



Andreas Burgener

Direktor von Auto-Schweiz

Elektromotors an. «Das kam aus der alternativen Ecke», erinnert sich Burgener, der damals studierte. «Erst Tesla schaffte vor etwas mehr als zehn Jahren den Durchbruch, und zwar mit Leistung.» Die Fahrzeuge des US-Autobauers hatten einen Motor, der denjenigen deutscher Edelschlitten die Stirn bot. Nur in einem Punkt blieben diese Autos vorerst nicht konkurrenzfähig: der Ausdauer.

«Punkto Leistung haben Elektromotoren die Verbrenner mindestens eingeholt», sagt Burgener. «Der neue Kennwert ist die Reichweite.» Wird es dort bald weitere Fortschritte geben? Christian Bauer ist überzeugt davon. Bauer, der am Paul Scherrer Institut im Kanton Aargau über die ökologischen Auswirkungen der E-Mobilität forscht, sagt: «Die heutige Lithium-Ionen-Technologie der Batterien wird innerhalb der nächsten 10 oder 15 Jahre wohl so verbessert werden, dass sich die Batterieleistung von E-Autos verdoppelt.» Ein Beispiel für diesen Sprung, der bereits am Horizont auftaucht: Toyota hat für die zweite Hälfte dieses Jahrzehnts die Einführung einer Feststoffbatterie angekündigt, die im Unterschied zu herkömmlichen Speichern aus festen statt aus flüssigen Elektrolyten besteht.

Ausbau der Ladeinfrastruktur

Damit will Toyota bis 2030 die Batterieleistung um 30 Prozent erhöhen. Der japanische Autoriese denkt dabei aber nicht in erster Linie an die erhöhte Batterieladung, sondern er will mit der neuen Technologie vor allem die Akkus, die teuerste Komponente des E-Autos, kleiner und billiger machen. Auch Christian Bauer erwartet, dass aus diesem Grund bei E-Autos der Ausbau der Reichweite bei etwa 600 Kilometern stoppen wird. «Kaum jemand braucht mehr», ist er überzeugt. Bereits heute bieten gewisse Autobauer ihre Stromer schon nach dem Baukastensystem an – mit kleinerer oder grösserer Batterie, je nach Bedarf der Kundinnen und Kunden. «Das könnte in der ganzen Autoindustrie Schule machen», sagt Bauer.

Sowohl der Forscher als auch Autoimporteur-Chef Andreas Burgener betonen: Die eigentliche Herausforderung in der Umstellung vom benzin- zum strombetriebenen Strassenverkehr liegt nicht in der Batterietechnologie, sondern in der Umrüstung der Infrastruktur. Sprich: im Aufbau eines dichten Netzes von E-Tankstellen. Je mehr es von ihnen gibt, desto weniger wichtig wird die Reichweite von E-Autos. Derzeit liegt die Schweiz hier mit 1,7 Ladepunkten pro zehn Fahrzeugen gut im Rennen, auch im Vergleich mit

«Wenn ein E-Auto mit Strom aus Gas- kraftwerken fährt, ist ökologisch nichts gewonnen.»

Christian Bauer



«Die Technologie wird innerhalb der nächsten 10 oder 15 Jahre wohl so verbessert werden, dass sich die Batterieleistung von E-Autos verdoppelt.»

Christian Bauer

europäischen Ländern. Sie stehen an der Autobahn, in Autogaragen, Einkaufszentren, auf Firmenparkplätzen oder zu Hause. Jedoch sind nur 20 Prozent der Ladepunkte Schnellladestationen – an den anderen E-Zapfsäulen muss das Auto stundenlang aufladen, was praktisch nur am Arbeitsplatz oder zu Hause sinnvoll ist.

Strom ist der kritische Faktor

Eine weitere wichtige Frage: Kann dieser Ausbau mit dem exponentiellen Wachstum der E-Autos mithalten? 2022 waren bereits ein Viertel der Neuwagen reine Stromer oder Hybride mit Elektro- und Benzinmotor. Zwar wollen immer mehr Hausbesitzer, Autogaragen oder Einkaufszentren E-Ladepunkte aufstellen. «Doch oft ist das lokale Elektrizitätswerk gar nicht in der Lage, diesen zusätzlichen Strom zu liefern», weiss Burgener aus Gesprächen mit Autogaragisten. Er findet deshalb, auch angesichts der aktuell drohenden Stromknappheit, dass der Ausbau der E-Mobilität von der falschen Seite angegangen worden ist. «Man hätte erst die erneuerbaren Energien ausbauen und erst dann den Verkehr umstellen sollen.»

Auch Forscher Christian Bauer fordert einen ganzheitlichen Blick. «Wenn ein E-Auto mit Strom aus Gaskraftwerken fährt, ist ökologisch nichts gewonnen», sagt er. Derzeit produziere man zwar genügend erneuerbare Energie für E-Autos – doch die reinen Stromer betrugen 2022 bei den Pkw gemäss Bundesamt für Statistik erst 2,3 Prozent. Wenn im EU-Raum ab 2035 keine Benziner mehr zugelassen werden, ist sich Bauer sicher, wird auch in der Schweiz die Anzahl der E-Autos noch einmal sprunghaft zunehmen. «Zwar brauchen wir, wenn wir den gesamten Verkehr von Benzin auf Strom umstellen, nur 10 bis 15 Prozent mehr Strom»,

sagt Bauer. «Doch wenn wir zeitgleich die Atomkraftwerke abstellen, wird das eine Herausforderung.»

Auch wenn also Infrastruktur wichtiger ist als die Batterie: Je länger es dauert, die benötigten Ladestationen aufzubauen, desto wichtiger wird die Reichweite bleiben, um sorgenfrei einen Ausflug zu planen. ■■

Hohe Frequenzen auf Schweizer Strassen

Zwei Tage Arbeit sind meist im Nu erledigt. Die meisten kennen auch das Gefühl, dass das Wochenende – «schwupps» – viel zu schnell vorübergeht. Auf den Schweizer Strassen hingegen passiert in 48 Stunden unglaublich viel, wie ein Blick in die Statistiken zeigt.

Text: Carmen Püntener





Fahrausweisentzüge
In den Ostschweizer Kantonen Thurgau, St.Gallen und den beiden Appenzell müssen während 48 Stunden durchschnittlich 44 Motorfahrzeughalterinnen und -halter ihren Führerausweis abgeben. (gesamthaft 8107 im Jahr 2021).

(Quelle: Bundesamt für Strassen, ADMAS 2021)

Führerausweisentzüge in 48 Stunden nach Kantonen:

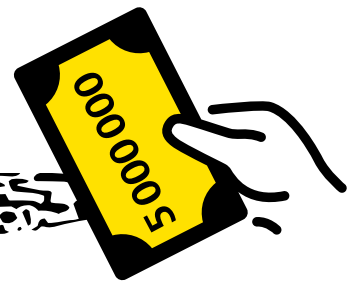
Appenzell Innerrhoden:	1
Appenzell Ausserrhoden:	3
Thurgau:	13
St.Gallen:	27



Schadenmeldungen

Die Tessinerinnen und Tessiner fahren scheinbar weniger vorsichtig Auto als der Rest der Schweiz. In 48 Stunden gehen bei der AXA Schweiz durchschnittlich 23 Schadenmeldungen aus dem Südschweizer Kanton ein. Im Gegensatz dazu sind die Urnerinnen und Urner am sichersten unterwegs. Aus diesem Kanton wird nur etwa alle vier Tage ein Schaden gemeldet. In den Ostschweizer Kantonen passieren im Schnitt 40 Prozent weniger Unfälle als im Tessin.

(Quelle: AXA Mobilitätsstatistik 2016–2020)



Ordnungsbussen

Über 5 Millionen Franken Bussgelder werden in der Schweiz in 48 Stunden von den Behörden eingenommen. Rund 58 Prozent davon sind Verkehrsbussen. Seit 1990 stieg damit die Höhe der Gesamtsumme für Bussgelder um über 400 Prozent.

(Quelle: Eidgenössische Finanzverwaltung, 2019)



48'724

Fahrzeuge

Vielverkehr

Der Rapperswiler Seedamm ist eine der am stärksten befahrenen Kantonsstrassen in der Ostschweiz. In 48 Stunden passieren durchschnittlich 48'724 Fahrzeuge die Strasse von und nach Rapperswil. Ein Nadelöhr ist auch der Abschnitt Unterer Graben beim Blumenbergplatz in der Stadt St.Gallen. 43'768 Fahrzeuge werden hier in 48 Stunden durchschnittlich gezählt.

(Quelle: Automatische Verkehrszählung 2021, TBA Kanton St.Gallen)



Neue Fahrzeuge

Durchschnittlich werden in der Schweiz in 48 Stunden 1918 Motorfahrzeuge neu in Betrieb genommen. Davon sind 175 Elektro- (Anstieg von 62,1 Prozent gegenüber dem Vorjahr) und 418 Hybridfahrzeuge.

(Quelle: Bundesamt für Statistik, Erhebung 2021)

48 Stunden auf Achse

Grosse Distanzen zurückzulegen ist gleichsam die zweite Natur von Fernfahrerinnen und Fernfahrern. In 48 Stunden können das schon einmal 1456 Kilometer sein. Etwa dann, wenn es von der Schweiz aus nach Antwerpen und zurück geht. *der asphaltprofi* begleitet den Fernfahrer Reto Hauswirth auf dieser Strecke im Fotoprotokoll.

Interview: Jürg Aegerter
Porträt: Daniel Ammann
Handyfotos: Reto Hauswirth



Reto Hauswirth
Fernfahrer



3.46 ✓



Leere Strassen im Schwarzwald.

4.43 ✓



Konstanz

Gute Morge. Jetzt starten wir mit den 48 Stunden. Ich befinde mich in Konstanz gleich ennet der Grenze zur Schweiz auf einem grossen Lastwagenparkplatz in einem Industriegebiet. Hier habe ich parkiert, damit ich sehr früh abfahren kann. In der Schweiz dürften wir wegen des Nachtfahrverbots erst später starten. Ich war bereits um 2.30 Uhr auf dem Platz, füllte meinen «Hausrat» auf, die Kleider, den Proviant für die Woche, Arbeitskleider. Alles, was man halt so braucht. Dann führte ich eine Rundumkontrolle durch. Weil die Temperaturen um die null Grad sind, gehörte leider auch dazu, das Dach des Anhängerzugs auf Eis zu prüfen. Es hatte Eis, und ich schaufelte es runter, damit es unterwegs nicht runterfällt und andere Verkehrsteilnehmer gefährdet. Jetzt fahre ich mit zwei grossen Maschinenteilen los. Ziel ist der Hafen von Antwerpen. Dort werden die Maschinenteile nach Amerika verschifft.

3.45 ✓



Nun habe ich die Grenze von Deutschland nach Frankreich passiert. Wir Lastwagenfahrer müssen jeden Grenzübertritt auf dem Fahrtenschreiber dokumentieren.

5.44 ✓



Offenburg

Reto Hauswirth, wir begleiten dich während 48 Stunden auf deiner Fahrt durch Europa. Der Start ist frühmorgens in Konstanz. Weshalb?

Wir machen das, um das Nachtfahrverbot, das in der Schweiz gilt, zu umgehen. Meiner Meinung nach ist ein solches Verbot wenig sinnvoll. Der Verkehr würde entlastet, wenn die Lastwagen in der Nacht fahren dürften. Und wir wären jeweils schneller am Ziel.

Wie steht es um die Infrastruktur für Lastwagen in der Schweiz?

Es hat viel zu wenig Standplätze – und nur wenige sind mit einer Dusche ausgestattet. Das ist allerdings auch im Ausland so. Oft parkiere ich deshalb auf sogenannten Autohöfen und bezahle eine Gebühr für die Übernachtung.

An einer vielbefahrenen Strasse zu übernachten, stellen wir uns nicht sehr angenehm vor. Wie geht es dir dabei?

Mir spielt es keine Rolle. Bei uns in der Schweiz ist es nicht gefährlich. In Südf frankreich muss man schauen, dass einem in der Nacht nicht der Diesel aus dem Tank gestohlen wird. Deshalb tanke ich, wenn ich dort unterwegs bin, jeweils erst am Morgen. Kein Witz.

Man sagt, dass man gut isst, wenn vor einer Beiz viele Lkw stehen. Stimmt das so?

Ja, grundsätzlich ist das richtig. Allerdings gibt es immer weniger Routiers-Beizen. Den ost- und südeuropäischen Fahrern fehlt meistens das Geld, um auswärts essen zu können, und den Routiers fehlen die Gäste. Ich selbst esse gern in Restaurants.



**24/48
Antwerpen**



Erster Tag geschafft.
Ankunft in Antwerpen.

13.30 ✓



Ich bin in Luxemburg und lege einen Tankstopp ein. Weil Luxemburg bekannt ist für seine günstigen Treibstoffpreise, reißt sich am Strassenrand Tankstelle an Tankstelle. Nun geht es weiter.

9.30 ✓

Ich lege die **vorgeschriebene 45-minütige Lenkzeitpause** ein. Länger als vier bis fünf Stunden am Stück zu fahren, ist nicht erlaubt. Ich stehe auf einem Autobahnparkplatz bei Metz in Frankreich. Hier gibt es 20 Lkw-Parkplätze und ein Toilettenhäuschen. Leider kein Café, wo man sich gemütlich reinsetzen könnte.

7.30 ✓



Für solche Parkplätze bin ich mittlerweile bestens ausgerüstet – mit einer Nespresso-Kaffeemaschine im Lkw. Denn was wäre eine 45-minütige Pause ohne Kaffee?

7.40 ✓



Metz



Luxemburg



Zähne putzen, Gesicht waschen, mich frisch machen. Der Wasserkanister ist in der Führerkabine eingebaut. **4.45** ✓



Vor der Abfahrt gibts erst einmal gemütlich einen Kaffee im Restaurant.

5.02 ✓

Los gehts. Die Zeit reicht für rund 220 Kilometer von Antwerpen ins holländische Enschede. Dort kann ich ab 8 Uhr laden.

5.20 ✓



Enschede

Gut angekommen.

Herzlicher Empfang an der Ladestelle. Aufladen einer Filteranlage für eine Brauerei. Wert: über 200'000 Franken. Teure Fracht. Nach dem Laden gibts mit dem Verladepersonal noch einen netten Smalltalk bei einer Tasse Kaffee, bevor es wieder auf den Heimweg Richtung Basel geht.

8.17 ✓



Du hast allerdings auch Proviant dabei. Was genau?

Ich nehme jeweils Obst, Käse und Snacks für ein paar Tage mit. Mit dabei ist auch ein Gaskocher, auf dem ich zum Beispiel Rösti oder Ravioli machen kann, wenn es keine Einkaufsmöglichkeit gibt.

Lastwagenfahrer haben – wie fast jede Berufsgattung – ein eigenes Image. Wie nimmst du das wahr?

Das Image ist grottenschlecht. Viele Menschen haben ungepflegte, kettenrauchende Männer mit dicken Bäuchen vor Augen, wenn sie an Lkw-Fahrer denken. Viele Lastwagenfahrerinnen und -fahrer sind jedoch fit und sportlich; ich jedenfalls zähle mich dazu.

Was ist geblieben vom Trucker und der grossen Freiheit?

Das grosse Freiheitsgefühl gibts nicht mehr. Gründe sind der Termindruck und die Staus.



Stau auf der A3 bei Köln, auch das gehört dazu. Der Stau kostet mich eine halbe Stunde. Ihn zu umfahren, macht in einem Ballungszentrum wie Köln keinen Sinn. Alle Strassen sind verstopft.

11.10 ✓



Köln

Wie empfindest du die Schweizer Strassen im Vergleich zu anderen?

In der Schweiz sind wir in Sachen Qualität der Strassen verwöhnt. Holland ist auch auf tollem Niveau, dort gibt es tagsüber nie Baustellen auf der Autobahn; sie arbeiten nur nachts. Belgische Autobahnen hingegen sind mit vielen Spurrinnen und Schlaglöchern eher schlecht. Übel ist die Situation zum Teil in Osteuropa. In Rumänien hat man vor lauter Schlaglöchern das Gefühl, das Fahrzeug falle auseinander. In Tschechien sind die EU-finanzierten Autobahnen piekfein, die Landstrassen jedoch das Gegenteil davon.

Hast du eine Lieblingsstrasse?

Einmal war ich in den schottischen Highlands unterwegs – und liebte es, trotz der schlechten Strassen. Kulissenmässig wars einfach der Hammer.

Was wünschst du dir als Lkw-Fahrer?

Mehr Toleranz von Leuten in Personewagen und mehr Stellplätze.

Was ärgert dich an anderen Lastwagenfahrern?

Wenn sie ungepflegt daherkommen. Oder unsicher fahren, wie einige Kollegen aus Osteuropa, die schlecht ausgebildet sind und sich nicht auskennen.

Wann wurdest du angesteckt mit dem Lkw-Fieber?

Als Kind war ich in den Ferien oft mit einem Bekannten der Eltern im Lastwagen mit auf grosser Tour. Das gefiel mir super, und ich wusste: Ich will Fernfahrer werden. Die Ausbildung zum Lastwagenmechaniker bildete dann den Startpunkt.

Was ist das Schönste am Lastwagenfahren?

Das Unterwegssein. Immer neue Leute treffen, Stimmungen und Landschaften erleben. Und ein wenig sein eigener Chef sein. --

Launiger Kurztest

Brücke oder Tunnel?

Ohne Zweifel: Brücke.

Landstrasse oder Autobahn?

Immer die Landstrasse, wenn es die Zeit zulässt.

Karte oder Navi?

Karte. Ich fahre praktisch nie nach Navi und kaufe mir von jedem Land, in das ich fahre, eine Karte. Das Navi brauche ich nur zum Finden der Adresse auf dem letzten Kilometer.

Hotel oder Lkw-Kabine?

Lkw-Kabine. Ich bin jedoch auch schon ins Hotel gegangen, zum Beispiel in Prag.

Osten oder Westen?

Der Osten ist abenteuerlicher.

Allein oder mit Beifahrer?

Eher allein. Gern nehme ich auch mal jemanden mit. Ich bin aber auch froh, wenn die Person wieder weg ist. :)



Schöne Aussicht auf den Rhein bei Köln. Immer dabei: die Kaffeemaschine für Pausen, wenns kein Café hat. **11.32** ✓

Erste Pause. Um 13.50 Uhr fahre ich weiter nach Achern, südlich von Karlsruhe, zu einem Rasthof, den ich für seine sauberen Duschen und sein gutes Essen schätze.

13.04 ✓



Ankunft. Nach 762 gefahrenen Kilometern sind die zehn Stunden Fahrzeit ausgereizt. Ich treffe zufällig einen Schweizer Kollegen. Toll, wenn man sich bei einem Feierabendbier und beim Abendessen unterhalten kann, anstatt allein dazusitzen. **17.14** ✓



Singen



Konstanz

48h unterwegs

18:50 h auf der Strasse

1456 km gefahren

Unter der Lupe: 48

Die 48 ist eine schon fast magische Zahl: teilbar durch 2, 3, 4, 6, 8, 12, 16 und 24. Dazu kommt, dass die erste Ziffer den genau halben Wert der zweiten aufweist. 48 ist die Ländervorwahl von Polen und steht im Periodensystem für das chemische Element Cadmium. Wir haben uns auf 48er-Spurensuche gemacht. Und waren erstaunt, wie oft wir uns auf der Asphaltstrasse wiederfanden.

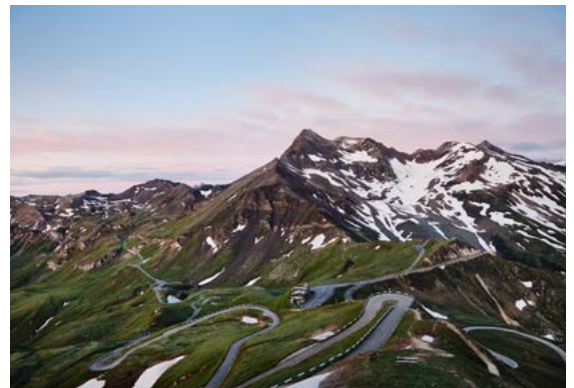
Text: Carmen Püntener



© Staatsarchiv des Kantons Thurgau – SATG 948.11.0/19.1, 1977

48 Jahre auf dem Buckel

1975 ging das Teilstück Frauenfeld West–Frauenfeld Ost als erster Abschnitt der A7 auf Thurgauer Boden in Betrieb. Bereits 1976 kam der nächste Abschnitt der Nationalstrasse zwischen Winterthur und Kreuzlingen dazu: Attikon–Frauenfeld. Bis dahin verkehrten täglich 12'000 Fahrzeuge auf der Hauptstrasse zwischen Islikon und Frauenfeld. Mit jedem weiteren eröffneten Abschnitt der A7 nahm der Verkehr durch die Dörfer ab, sodass Anfang der 1980er-Jahre noch 3000 Fahrzeuge pro Tag auf der Kantonsstrasse gezählt wurden.



© grossglockner.at/Michael Königshofer

48 Kilometer lang

Die Grossglockner-Hochalpenstrasse zwischen den österreichischen Bundesländern Salzburg und Kärnten ist eine der höchsten Alpenstrassen. Und auch wir Schweizer geben zu: eine der schönsten Autofahrstrecken in Europa. Im Winter kann sich der Schnee mehrere Meter hoch auftürmen. Dann wird die Strasse mit Schneefräsen ausgegraben. Ein Fahrspass durch eine märchenhafte Landschaft, im Winter wie im Sommer.



© Florent Michel, 1h45

48 Grad Nord

Ein Ausflug gefällig? Auf den Hügeln des elsässischen Dorfs Breitenbach befindet sich das Hotel 48° Nord, mitten im Natura-2000-Schutzgebiet. Die auf Stelzen erbauten Holzhäuschen sind den skandinavischen «Hyttten» nachempfunden und fügen sich perfekt in die Landschaft ein. Von St.Gallen ist man mit dem Auto in zwei Stunden da. Wir finden: eine gute Wahl für eine 48-stündige Wohlfühlpause.



48 Grad im Schatten

Diese Temperatur wurde im Sommer 2021 in Syrakus, Sizilien, gemessen. Es ist die höchste jemals gemessene Temperatur in Europa. Während sich die Menschen unter solchen Bedingungen in die Häuser verziehen, sind die Asphaltstrassen der Sonne voll ausgesetzt. Auch in der Schweiz kann sich der Asphalt bei starker Sonneneinstrahlung auf über 60 Grad erwärmen. Ab 60 bis 70 Grad wird es kritisch: Dann wird der Asphalt weich, und es können Spurrinnen entstehen.



48 Stunden geschmort

Ein besonderes Rezept hat Adrian Nessensohn vom Restaurant Helvetia in St.Gallen. Sein Kalbsrücken schmort langsam während zweier Tage im Wasserbad mit angedünstetem Gemüse und Weisswein-Gemüse-Fond «sous vide» dahin. So wird das Fleisch weich und butterzart. Das Kalbfleisch garniert der Koch mit knusprig frittiertem Federkohl und Birnen aus dem eigenen Garten. Dazu gibt es glasierte Schupfnudeln. Ein sehr empfehlenswerter Gaumenschmaus. Das Kalbfleisch kommt per Auto aus dem nahen Thurgau.



**40 Jahre
DENSOKOR AG
in der Schweiz**



**Je innovativer,
DENSO besser.**

Produkte für:

- Strassenbau
- Kanalbau
- Korrosionsschutz



DENSOKOR AG
> www.denso-group.com



baut bewegt transportiert

- Strassenbau
- Tiefbau
- Spezialtiefbau
- Kieswerke



H. Wellauer AG
> www.wellauer.ch



Auf uns baut man

- Strassenbau
- Tiefbau
- Wasserbau



Karl Geiges AG
> www.geiges-ag.ch



**Je mehr man darüber weiss,
desto mehr macht es Sinn.**

- Erdgas
- Biogas



> gazenergie.ch



«Die demografische Entwicklung hat direkte Auswirkungen auf den Verkehr»

Die Bevölkerung wächst, die Wirtschaft auch. Und der Verkehr? Auch. Allerdings unterproportional. Diesen Fakt wie auch den Umstand, dass die Fahrzeugkilometer für Lieferwagen um beinahe 60 Prozent zunehmen werden, zeigt der Blick in die Verkehrsperspektiven 2050. *der asphaltprofi* fühlt den Puls.

Text: Jürg Aegerter

ÖV, Velo, Auto, Liefer- und Lastwagen – der Verkehr wird auch in Zukunft wachsen. Gemäss dem Hauptszenario «Basis» der Verkehrsperspektiven des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE), dem die mobilitätspolitische Strategie des Bundesrats zugrunde liegt, nimmt die sogenannte Verkehrsleistung

(Personenkilometer) bis ins Jahr 2050 um 11 Prozent zu. Das ist weniger als das geschätzte Bevölkerungswachstum von 21 Prozent, fällt jedoch trotzdem ins Gewicht und bedeutet eine Mehrbelastung fürs Strassennetz. «Überraschend ist die Umkehr der gewohnten Entwicklung», sagt Dr. Andreas Justen,





Dr. Andreas Justen

Projektleiter der Verkehrsperspektiven des Bundesamts für Raumentwicklung



Projektleiter der Verkehrsperspektiven im ARE. «Bisher war es so, dass der Verkehr parallel mit der Bevölkerung anstieg oder noch stärker. Im Szenario «Basis» gehen wir davon aus, dass die Bevölkerung schneller wächst als der Verkehr.»

Ein wichtiger Grund für das langsamere Wachstum des Personenverkehrs ist die Digitalisierung. Die Arbeit im Homeoffice sorgt dafür, dass die Menschen weniger pendeln. Online-Meetings ersetzen physische Treffen und damit Fahrten zu einem bestimmten Ort. Die Prognose bis 2050: 13 Prozent weniger Arbeitswege als im Referenzjahr 2017.

Mehr Freizeitfahrten

Nebst dem vermehrten Arbeiten zu Hause sorgt die Alterung der Bevölkerung dafür, dass die Zahl der Erwerbstätigen weniger stark zunimmt und somit weniger Pendlerkilometer anfallen. Andreas Justen: «Die demografische Entwicklung hat direkte Auswirkungen auf den Verkehr.» Während der Arbeitsverkehr abnehmen wird, gehen die Experten beim Freizeitverkehr von einem dynamischen Wachstum aus. Die wegfallenden Arbeitswege werden mehrheitlich durch Freizeitfahrten ersetzt. Damit gewinnt der Freizeitverkehr, der bereits heute den grössten Anteil der Mobilität ausmacht, weiterhin an Bedeutung.

Bis ins Jahr 2050 dürfte die Bevölkerung in der Schweiz gemäss Annahmen des Bundesamts für Statistik auf knapp 10,5 Millionen Einwohnerinnen und Einwohner ansteigen. Vor allem in Städten und Agglomerationen wird der Anstieg erwartet. Diese Prognose hat Auswirkungen auf den Strassenbau. ARE-Projektleiter Andreas Justen: «Für die Nationalstrassen heisst das, dass es an den Engpässen Ausbauten braucht. Die geplanten Projekte werden durch unsere Prognosen gestützt. Dies gilt auch für die Entwicklung beim ÖV sowie beim Fuss- und Veloverkehr.»

Auto bleibt wichtig

Der Anteil des öffentlichen Verkehrs steigt gemäss den Verkehrsperspektiven 2050 von heute 21 auf 24 Prozent. Im Szenario «Basis» werden mit Abstand aber noch immer die meisten Wege mit dem Auto zurückgelegt, auch wenn der Anteil im Vergleich zum ÖV leicht zurückgeht. Man rechnet damit, dass künftig noch 68 Prozent der Verkehrsleistung von Autos erbracht werden. Heute sind es 73 Prozent. Der Anteil des Velos (inklusive E-Bikes) verdoppelt sich von 2 auf 4 Prozent. Ein Grund dafür ist, dass mit E-Bikes längere Strecken gefahren werden. «Voraussetzung für diese Entwicklung ist, dass auch die kommunale Ebene mit entsprechender Infrastruktur auf diese Entwicklung eingeht», sagt Andreas Justen.

Ungebremster Lieferwagen-Boom

Die Transportleistung im Güterverkehr, gemessen in Tonnenkilometern, steigt bis 2050 um 31 Prozent. Dies in einem Zeitraum, in dem das Bruttoinlandprodukt – also die Wirtschaftsleistung des Landes – um 57 Prozent wächst. Ein wichtiger Grund dafür: Wegen der Dekarbonisierung (Ölheizungen und Verbrennungsmotoren werden schrittweise durch nichtfossile Alternativen ersetzt) nimmt in den kommenden Jahren der Transport von Heizöl und Treibstoff massiv ab.

Statt dieser Massengüter werden in Zukunft umso öfter kleinere Ladungen befördert. Der Online-Handel expandiert, und die Zahl der Lieferwagenfahrten wächst: um 58 Prozent. Andreas Justen ordnet ein: «Diese Zahl ist hoch, und die Bedeutung des Lieferwagenverkehrs steigt. Man muss sie allerdings relativieren. Die Lieferwagenfahrten machen auch in Zukunft verglichen mit dem restlichen Verkehr auf der Strasse einen kleinen Teil aus.»

Strassenplanung nimmt Trends auf

Die Herausforderung besteht in den nächsten Jahren darin, Siedlung und Verkehr aufeinander abzustimmen. Die Verkehrsperspektiven 2050 haben Einfluss auf die schweizweiten Agglomerationsprogramme und bilden eine Grundlage für die Infrastruktur- und Angebotsplanung der Bundesämter für Verkehr (BAV) und für Strassen (ASTRA).

Das ASTRA berücksichtigt die Ergebnisse zur Bewertung von Engpässen und um mit punktuellen Ausbauten langfristig Staus zu verhindern. ■ ■

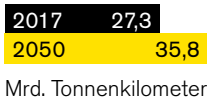


Blick in die Zukunft



+11% Personenverkehr

+31% Güterverkehr



Anteil Velo
2%
↗ 4%



Arbeitswege
-13%

Anteil Auto
73%
↘ 68%



Anteil öffentlicher Verkehr
21%
↗ 24%



Lieferwagen
Fahrzeugkilometer
+58%



Anteil Strasse
63%
↘ 61%



Anteil Schiene
37%
↗ 39%





**Einfach
STUCKI.**



Stucki AG Bauunternehmung
> www.stuckinaefels.ch



**Wir bauen mit Menschen
für Menschen.**

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



STUTZ AG Bauunternehmung
> www.stutzag.ch



Freude am Bauen. Seit 1876.

- Hochbau
- Tiefbau
- Strassenbau
- Kundenarbeiten
- Gipsarbeiten
- Fassade
- Trockenbau
- Generalunternehmung
- Kies- und Betonwerk



Gebr. Hilti AG / LG Bau AG
> www.hiltibau.li / www.lgbau.ch



**Als Familienunternehmen
sind wir seit 80 Jahren der
Anbieter für:**

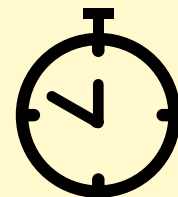
- Strassenbau
- Hochbau
- Tiefbau
- Pflasterungen
- Kies/Beton
- Drainagen
- RSS-Flüssigboden



Foser AG
> www.foserag.li



Der 38-jährige Mischmeister
Marc Mähr



In 48 Minuten rund ums Asphaltwerk

«Willkommen im MOAG-Asphaltwerk in Mörschwil! Ich bin Marc Mähr, 38, und arbeite seit drei Jahren hier als Mischmeister. Vorher war ich seit meiner Lehre als Lagerist bei einem Unternehmen angestellt, das Aluverpackungen produziert. Nach zwanzig Jahren bei der gleichen Firma wollte ich etwas Neues machen und habe bei der MOAG als Mischmeister eine Stelle gefunden, die mir super gefällt.

Am besten starten wir unseren Rundgang dort, wo die Zuschlagsstoffe bei der MOAG ankommen: bei der Entladestation. Hier können Züge und Lastwagen ihren Kies beziehungsweise Splitt abladen. Das Material wird in sogenannte Gossen geleert, wo es auf einem Förderband zuerst unter der Strasse hindurch und dann einige Hundert Meter weit in die Silos transportiert wird. Diesem Förderband entlang gehen wir nun gemeinsam zu Fuss hoch bis fast zum höchsten Punkt des Silogebäudes. Alles Freiluft. Obwohl der Fussweg gut gesichert ist: Höhenangst wäre schlecht. Hier oben im Silo kommen alle Zutaten für den Asphalt zusammen.

Als Ergänzung zu neu gewonnenem Splitt verwenden wir zunehmend Recyclingmaterial aus dem Strassenaufbruch. Mir gefällt diese Entwicklung zu

mehr Nachhaltigkeit. Auch die vielen Filteranlagen auf dem Werk zeugen von einem starken Umweltbewusstsein. Im Silo drin sieht man schön, welchen Weg die verschiedenen Gesteine und das Recyclingmaterial im Mischwerk nehmen und wo die Sortierung und Zuteilung stattfindet. Hier zum Beispiel rutscht der Recyclingsplitt je nach Durchmesser der Kieskörner in die entsprechenden Behälter. Asphalt entsteht durch kalte und heisse Komponenten. In diese riesigen und beheizbaren Vorratssilos passen zweimal 75 Tonnen Material. Unglaublich, oder? Weiter unten im Mischturm werden alle Komponenten gewogen und gemischt, bevor das fertige Mischgut mit 160 bis 165 Grad in die Lastwagen abgefüllt wird. Normalerweise arbeite ich als Mischmeister im Kommandoraum und verfolge und leite diese Vorgänge mithilfe des Computers.

Das Werk Mörschwil der MOAG ist eine grosse und komplexe Anlage. Mischmeister Marc Mähr führt uns 48 Minuten lang durch das Werk. Dabei erfahren wir viel über ihn und über die Herstellung von Asphalt.

Gern zeige ich zum Schluss des Rundgangs meinen Arbeitsplatz. Hier im Kommandoraum kann ich das ganze Mischwerk auf zwei Bildschirmen kontrollieren und sehe schnell, wenn etwas nicht stimmt. Diese Arbeit ist manchmal hektisch und erfordert viel Konzentration.

Mir gefällt bei der MOAG die Abwechslung, dass wir als Mischmeister auch mal bei Servicearbeiten mithelfen oder mit dem grossen Radlader fahren können. Meine drei Kinder und meine Frau staunten beim Besuchstag ab der grossen Maschinen und Brechanlagen und der riesigen Gebäude des Mischwerks. Wir wohnen ganz in der Nähe, in Steinach am Bodensee. Meistens fahre ich mit dem Velo zur Arbeit – und hoppla, jetzt sind die 48 Minuten bereits um.»

—



«Man lernt, die Verantwortung gern zu haben»

In unserer Serie «Family Business» fühlen wir Inhaberinnen und Inhabern von Bauunternehmen den Puls. Die interviewte Person bestimmt jeweils, wer als nächstes an die Reihe kommt, und stellt auch gleich die erste Frage. In dieser Ausgabe befragen wir Chiara Zeckai-De Zanet. Sie wurde von Jürg Dietsche ausgewählt. Auf Wunsch von Frau Zeckai-De Zanet sitzt ihre Schwester, Rena De Zanet, mit am Interviewtisch.

Interview: Sibylle Jung
Bilder: Daniel Ammann

Donnerstagmorgen, Wilenstrasse 1 in Kaltbrunn, kurz vor 8 Uhr. Kurzes Innehalten vor dem Interview. Es herrscht eine zauberhafte Ruhe, in der man verweilen möchte. 90 Interviewminuten später hat sich daran nichts geändert. Zum guten Gefühl hat sich eine Leidenschaft fürs Familienbusiness-Wirken gesellt, gespickt mit sympathischer Frische und viel ansteckender Positivität.

Chiara Zeckai-De Zanet, Rena De Zanet, wir starten mit der Frage von Jürg Dietsche: Welchen Fussabdruck möchten Sie im Unternehmen hinterlassen?

Chiara Zeckai-De Zanet: Wir möchten auf jeden Fall, dass der Betrieb auf soliden Füßen steht, gut funktioniert und weitergegeben werden kann. Er soll mit der Zeit gehen und sich den modernen Gegebenheiten anpassen. Darüber hinaus möchten wir im Sozialen etwas bewirken und einen positiven Fussabdruck in der Region hinterlassen.

Rena De Zanet: Neben der unternehmerischen, sozialen und regionalen Verantwortung, die wir wahrnehmen, und dank der wir etwas bewirken wollen, geht es auch um die Familie und das Team. Auch hier haben wir eine Verantwortung und den Anspruch, Positives zu erreichen.

Sie beide sind in vierter Generation im Familienunternehmen aktiv. Wie vorbestimmt war das?

Rena De Zanet: Überhaupt nicht. Vielleicht hatten unsere Eltern den Wunsch, dass wir in ihre Fussstapfen treten würden. Doch sie haben uns die Freiheit gelassen, das zu tun, was uns glücklich macht. Ich glaube, wir wären nicht da, wo wir sind, wenn sie das nicht getan hätten.

Chiara Zeckai-De Zanet: So sind wir unsere eigenen Wege gegangen – zuerst einmal nicht in der Baubranche.

Rena De Zanet: Tatsächlich haben wir beide sehr untypische Wege gewählt für Menschen, die führend in einem Bauunternehmen tätig sind. Es war früher auch nie die Idee, in den Betrieb einzusteigen. Irgendwann kam der Punkt, zu überlegen, wie es mit dem Unternehmen weitergehen sollte. Als unser Vater zirka 58 Jahre alt war, haben er und unsere Mutter mit uns das Gespräch gesucht. Das muss im Winter 2008/2009 gewesen sein.

Es folgte ein Prozess, den die beiden Schwestern je allein gegangen sind. Rena De Zanet stieg 2012 in den Betrieb ein – von 0 auf 100, wie sie sagt. Chiara Zeckai-De Zanet zwei Jahre später, 2014, Step by Step. Für beide waren die Kraft und die Möglichkeiten, die ein Familienunternehmen mit sich bringt, letztlich ausschlaggebend dafür, einzusteigen. Am Schluss wars einfach logisch, sagt Chiara Zeckai-De Zanet.

Rena De Zanet, wie war es, als Sie damals starteten?

Rena De Zanet: Es war ein Kampf und gleichzeitig absolut bereichernd. Ich bin ohne Bauausbildung in einen Bereich gekommen, der per se nicht einfach ist.

Rena De Zanet (*1978) ist Inhaberin und Geschäftsführerin der De Zanet AG in Kaltbrunn. Ihre Schwester und Mitinhaberin Chiara Zeckai-De Zanet (*1977) verantwortet den Bereich Finanzen und Administration. Während andere in vergleichbaren Firmen und Positionen ihre Spuren im Baugewerbe abverdienten, haben sich die beiden De-Zanet-Schwestern für einen anderen Aus- und Weiterbildungsweg entschieden. Die eine hat Marketing in den USA studiert, die andere Germanistik in München. Infiziert vom Bau sind beide. Beide haben unabhängig voneinander zurück zum Familienunternehmen gefunden, das sie heute zusammen mit einem familienexternen Geschäftsleitungsmitglied leiten. Über die berufliche Tätigkeit hinaus engagieren sie sich in unterschiedlichen Organisationen und Gremien. Beide sind neugierig und wissbegierig und schöpfen aus businessfremden Engagements Energie, die sie leidenschaftlich gern ans Umfeld zurückgeben.





Ihr Partner für alle Bauwerke

- Boden- und Sportbeläge
- Betonsanierungen und Hydrodynamik
- Damm- und Deponiebau
- Gussasphalt und Abdichtungen
- Tief- und Strassenbau
- Gleisbau und Bahntechnik
- Ingenieurtiefbau
- Totalunternehmung
- Immobilienentwicklung
- Hochbau
- Wasserbau
- Aushub- und Schotteraufbereitung Goldach



Walo Bertschinger AG
> www.walo.ch



Grünenfelder & Lorenz AG
Bauingenieure und Planer

Verlässlich – verantwortlich – ein Partner

Seit der Gründung 1934 hat sich das Ingenieurbüro Grünenfelder & Lorenz AG als profiliertes Bauingenieurunternehmen mit überdurchschnittlicher Fachkompetenz und hoher Leistungsqualität etabliert. Mit der Kompetenz und der Erfahrung unserer Spezialisten des Hoch- und Tiefbaus erbringen wir verantwortungsbewusste und nachhaltige Leistungen für unsere Kunden und die Umwelt. Als Qualitätsanbieter sind wir ein langfristiger, verlässlicher und fairer Geschäftspartner und Arbeitgeber.



Grünenfelder & Lorenz AG
> www.gruenenfelder-lorenz.ch



... und der Verkehr rollt weiter.

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



Neuteerbit AG Salmsach
> www.neuteerbit.ch



Ihre beste Wahl

TRADITION UND FAIRNESS Dafür stehen wir mit unserem Namen.

- Strassenbau
- Tief- und Werkleitungsbau
- Naturstein- und Pflasterungsarbeiten
- Umgebungsbau
- Sportbau
- Baustoffrecycling



Toldo Strassen- und Tiefbau AG
> www.toldo.ch / www.toldo.li



Den Kampf hatte ich mit mir selbst: hinzustehen, Verantwortung zu übernehmen, Sicherheiten zu geben – gegenüber unseren Mitarbeitenden, aber auch bei Bauherrschaften. Ich hatte viel Unterstützung und ein starkes Team im Betrieb – das hat mir geholfen, auch das nötige Fachwissen aufzubauen.

Bei Ihnen, Frau Zeckai-De Zanet?

Chiara Zeckai-De Zanet: Ich empfinde die Baubranche als eher schwerfällig. Viele Dinge werden gemacht, weil sie schon immer so gemacht wurden. Mit unserem Background gingen wir Dinge anders an als beispielsweise auch unsere Eltern; das musste das Team erst einmal lernen. Nach einer gewissen Zeit haben wir uns gefunden. Ich fühle mich persönlich sehr respektiert von allen Seiten (*richtet sich an ihre Schwester*). Du auch...

Rena De Zanet: Ja, absolut. Man lernt, die Verantwortung auch gern zu haben...

Viele Strassenbauunternehmen sind – wie Ihres auch – über Generationen in Familienhand. Weshalb ist das so?

Chiara Zeckai-De Zanet: Die Baubranche ist eine harte Branche, verbunden mit einem entsprechenden Engagement, langen Arbeitszeiten und Wochenendeinsätzen. Da braucht es viel Herzblut. Ich denke, wenn das aus den Generationen herauskommt, ist genügend Energie und Vertrauen da.

Rena De Zanet: Als Familienmitglied hat man von Beginn weg eine Verbundenheit zum Betrieb. Neben dem Herzblut muss man es aber auch wirklich wollen.

Der Bau hat einen Zauber.

Was fasziniert Sie?

Rena De Zanet: Es ist eine tolle Branche, ein cooler Beruf. Man hat Einfluss darauf, was draussen ist, zum Beispiel die Strasse, über die man fährt...

Chiara Zeckai-De Zanet: ... und über die man 20 Jahre später noch fährt. Wir sehen, was wir machen. Das ist wohl das Ansteckende am Bau. Und das haben wir bereits als Kind mitbekommen. Wir waren gleichsam infiziert. Wegzukommen war schwierig; auch wenn wir probiert haben ... (*beide lachen herzlich*).

Im Familienunternehmen bekommt man viel mit. Was haben Sie von Ihren Eltern gelernt?

Chiara Zeckai-De Zanet: Dass Familie alles ist. Und dass sich harte Arbeit lohnt. Wer zusammenhält und sich

auch kritisch mit Themen auseinandersetzt, kann viel Gutes schaffen. Ich bin stolz und dankbar, dass ich hier mitgestalten und einen Beitrag leisten darf.

Rena De Zanet: Vom Vater habe ich gelernt, lösungsorientiert und positiv zu sein. Er hat mich gelehrt, dass es immer einen Weg gibt, wie unmöglich eine Situation auch immer scheinen mag. Und dass es manchmal schwierige Momente braucht, um das Schöne nachher wieder geniessen zu können. Mir war nie wichtig, einfach zu leben, um gelebt zu haben. Ich möchte leben, um etwas zu bewirken. Dieser Geist steckt in unseren Genen. Ich freue mich, wenn wir ihn leben und auch nach aussen tragen...

Beide: ... gern auch in die nächste Generation.

Wer soll als Nächstes interviewt werden?

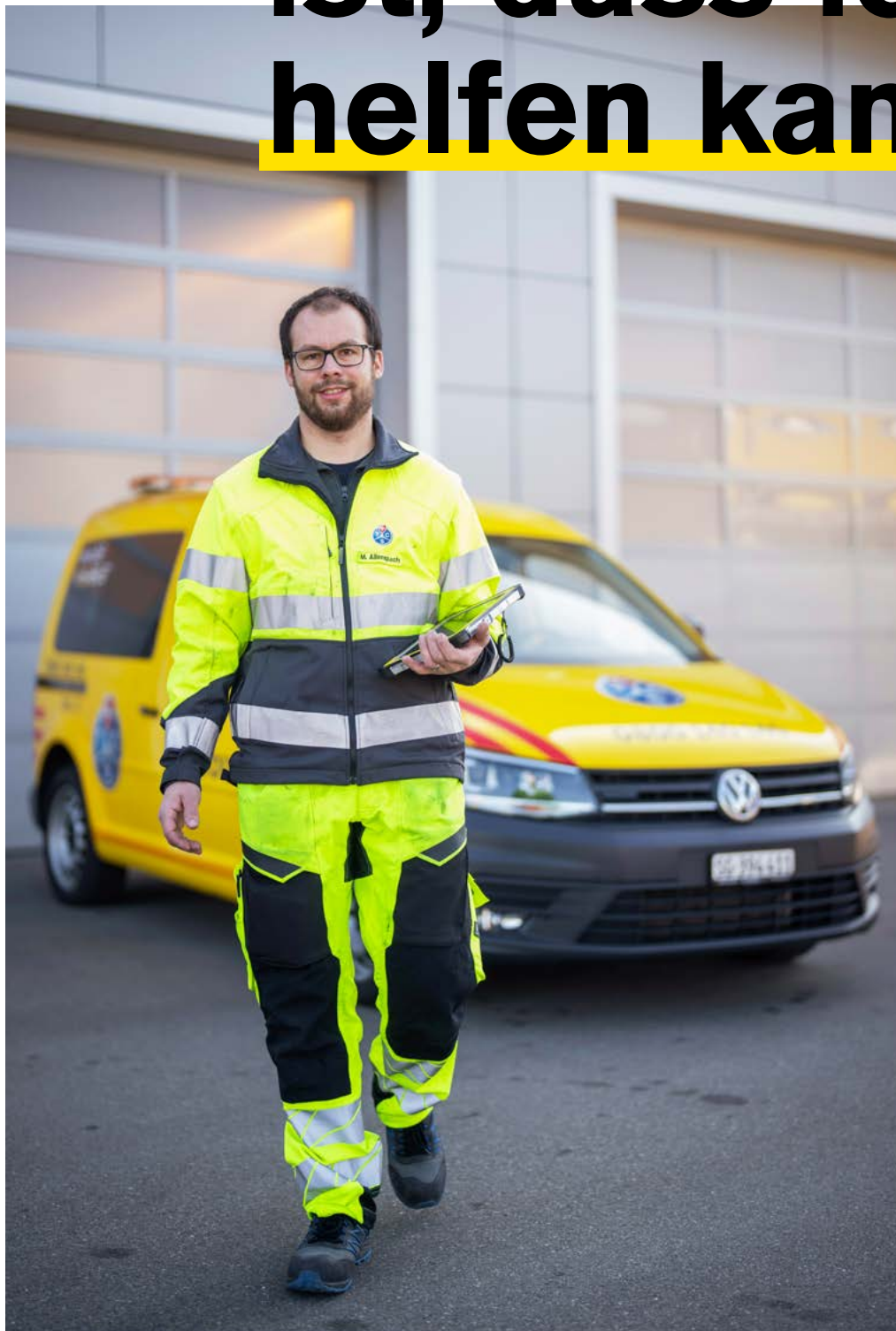
Reto Oberholzer.

Und welche Frage haben Sie an ihn?

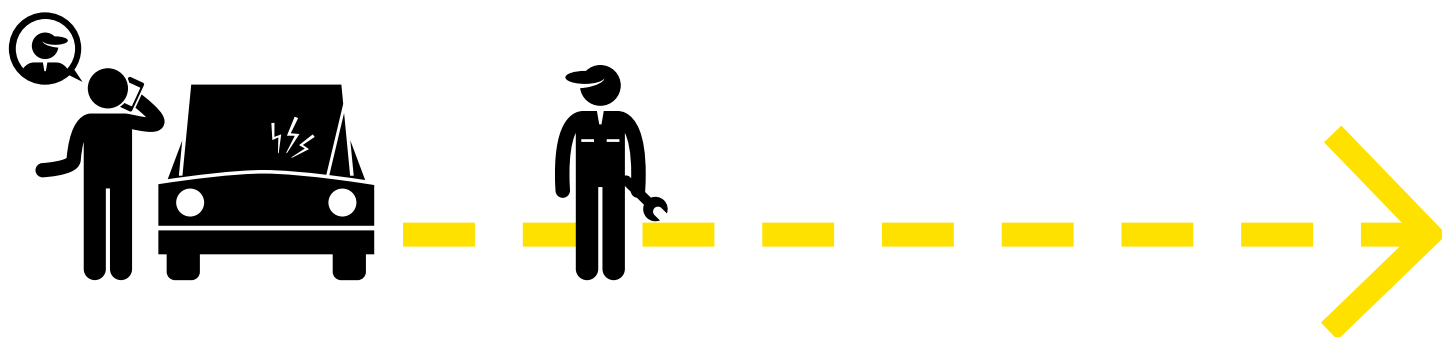
Was bedeutet für Sie «Family Business»? ■ ■

**Die De Zanet AG in Kaltbrunn ist eines der führenden Unternehmen in der Strassen- und Tiefbaubranche im Markt-
raum des Kantons St.Gallen. Es wurde 1904 von Primo De Zanet gegründet und beschäftigt heute 45 Personen. Mitarbeitende wie auch Kundinnen und Kunden beschreiben die Firma als verlässlich, ehrlich, offen und fair. Neben dem Familiären und dem Sozialen sind bei den De Zanets Qualität, Technik und Sicherheit als Werte mit höchster Priorität verankert.**

«Das Schöne ist, dass ich helfen kann»



Nah bei den Menschen:
Michael Allenspach mag das
Gefühl, als TCS-Patrouilleur
unterwegs zu sein.



TCS-Patrouillenfahrzeuge sind 365 Tage im Jahr unterwegs, um bei Pannen zu helfen. Niemand soll lange warten, bis der TCS kommt und hilft. Der Touring Club betreibt in der ganzen Schweiz 20 Stützpunkte, einen davon in St.Gallen. Wir verfolgen die Einsätze des TCS-Patrouilleurs Michael Allenspach über 48 Stunden.

Text: Jürg Aegerter
Porträt: Daniel Ammann

Wenn richtig viel los ist, bewältigt der TCS-Patrouilleur Michael Allenspach bis zu zwanzig Pannen innerhalb von 48 Stunden: «Am meisten läuft während der Sommerferienzeit, Juni, Juli und August. Dann sind viele Autos unterwegs, auch ausländische», sagt der 29-jährige gelernte Automobilfachmann. «Und wenn es im Februar richtig kalt ist, haben wir wegen Batteriepannen auch alle Hände voll zu tun.»

Arbeit mit Menschen

Michael Allenspach ist seit gut einem Jahr als TCS-Patrouilleur unterwegs. Nach seiner Lehre als Automobilfachmann sammelte er fast zehn Jahre Erfahrung im Beruf. Weil in grösseren Autowerkstätten die Kundinnen und Kunden vor allem vom Empfang betreut werden, fehlte ihm mit der Zeit der Kontakt zur Kundschaft. «Ich wollte wieder mehr mit Menschen zu tun haben.» In seinem neuen Beruf als TCS-Patrouilleur ist er nah bei den Leuten, was oft erfreulich ist, jedoch nicht immer. «Die meisten Kundinnen und Kunden zeigen sich dankbar. Sie sind in Not und freuen sich über die Hilfe. Allerdings gibts auch ein paar gestrandete Automobilisten, die hässig und ungeduldig sind», sagt Allenspach. «Viele beruhigen sich jedoch schnell. Ich gebe mein Bestes – und das kommt bei der Kundschaft gut an.»

Stressige Zeiten

Michael Allenspach spürt man die Freude an seinem Beruf an. Unterwegs im TCS-Fahrzeug behält er die Ruhe und wirkt stets freundlich, auch wenn es hektisch wird und er am besten an zwei Orten gleichzeitig helfen sollte. «Wir hatten schon Tage, an denen sieben Pannen gleichzeitig offen waren und alle am Rad drehten», erinnert er sich. Dann heisst es, Ruhe zu bewahren und jeden Einsatz zügig und korrekt durchzuführen. «Zum Glück organisiert unsere Disposition im Hauptstandort in Ostermundigen bei Bern unsere Einsätze kompetent. So vermeiden wir unnötige Fahrten zwischen den Pannenstandorten und erreichen alle Hilfesuchenden möglichst schnell.» Der Pannenprofi fürchtet sich nicht vor hektischen Tagen: «Ich mag es, wenn etwas los ist. Zudem vergeht so die Zeit wie im Flug.»

Profis am Werk

Auf dem Stützpunkt St.Gallen arbeiten acht TCS-Patrouilleure. Sie stehen sieben Tage die Woche in verschiedenen Schichten im Einsatz. «Wie in der Krankenpflege», sagt Allenspach und lacht. Die Wartezeiten im Stützpunkt überbrücken sie mit administrativen Arbeiten, Weiterbildung und verschiedenen Ämtlis. Saubermachen und der Unterhalt des eigenen Fahrzeugs gehören dazu. Jeder TCS-Patrouilleur hat sein eigenes





**Wir sind Ihre Bauprofis.
Unsere Vielseitigkeit ist Ihr
Vorteil.**

**Alles aus einer Hand.
Unser Leistungsangebot:**

- Strassenbau
- Tiefbau
- Rückbau
- Gartenbau
- Hangsicherung
- Saugbagger
- Wasserbau



Urs Schatt Tiefbau GmbH
> www.urs-schatt.ch



Wir verbinden Menschen.

- Strassen und Vorplätze
- Belageinbau
- Pflästerungen
- Kanalisationen
- Werkleitungen
- Bautenschutz
- Betoninstandsetzung



Morant AG
> www.morant.ch



**Ihr Partner für Entsorgung
und Transport**

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



Landolt Transport AG
> www.landolt.ch

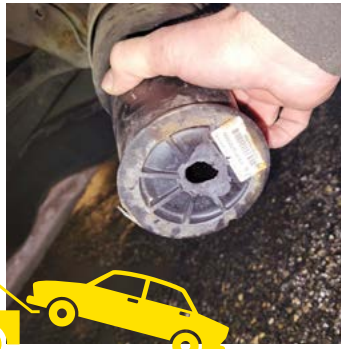


Power am Bau

- Hochbau
- Tiefbau
- Spezialtiefbau
- Strassenbau
- Elementbau



Frickbau AG
> www.frickbau.com



Defekter Luftfederbalg:
Hier braucht es einen
Abschleppwagen.



Winterhilfe für einen
Renault Traffic.



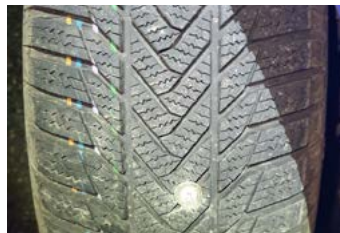
Auto, meist einen VW-Caddy, der mit Warnlichtanlage ausgerüstet ist und eine halbe Werkstatt mitführt. «Ich bin für alle Fälle gerüstet, habe Batterien, Überbrückungskabel, Motoröl, Kühlflüssigkeiten, Messgeräte und ein universelles Ersatzrad mit dabei. Die meisten modernen Fahrzeuge führen mittlerweile keinen Ersatzreifen mehr mit», bedauert der Automobilprofi.

Richtig abschleppen

Bei 80 Prozent der Pannen bringt der TCS-Helfer das Auto so weit, dass es weiterfahren kann, zumindest bis in die nächste Autowerkstatt. «Die Fahrzeuge, die abgeschleppt werden dürfen, schleppen wir selbst ab – je nach Automarke mit Stange oder mit Seil», sagt Allenspach. «Einige Autohersteller verbieten das Abschleppen ihrer Fahrzeuge. Dann rufen wir einen Abschleppdienst mit Anhänger.» Elektrofahrzeuge zum Beispiel sollten nicht abgeschleppt werden. Diese modernen Fahrzeuge sind laut Allenspach eigentlich weniger pannen-anfällig: «Grundsätzlich fallen bei Elektroautos viele Komponenten weg, die kaputtgehen können: Keilriemen, Zündkerzen oder der Auspuff zum Beispiel. Und Elektroautos sind meist auch ziemlich neu.»

Viel unterwegs

Über 30'000 Kilometer absolviert Allenspach im TCS-Fahrzeug pro Jahr. Mit der Qualität der hiesigen Strassen ist er zufrieden. «Die meisten Strassen sind sehr gut, besonders auch im Vergleich mit dem Ausland. Ich schätze es sehr, wenn die Strassenbeläge lauf ruhig sind; ein gutes Beispiel dafür ist die neue St.Galler Stadtautobahn. Mit dem Patrouillenfahr-



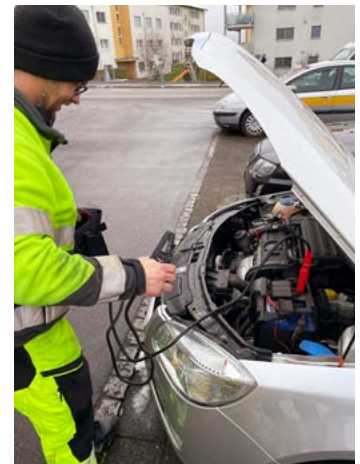
Ein Loch im Pneu
wegen einer Schraube.

zeug hatte ich übrigens einmal eine Panne. Es war ein Motorschaden, und ich musste tatsächlich von einem TCS-Kollegen abgeschleppt werden.»

Privat fährt der Autoprofi vergleichsweise wenig, rund 6000 Kilometer pro Jahr. Der 29-jährige Ostschweizer ist verheiratet und hat zwei Kinder. Die Familie wohnt in Flawil in einem eigenen Haus, bei dem einige Umbauarbeiten anfallen. Allenspach kümmert sich um viele Dinge rund ums Haus selbst. «Dafür sind die unregelmässigen Arbeitszeiten beim TCS perfekt.»

Allzeit bereit

Auf dem TCS-Stützpunkt in St.Gallen-Winkeln klingelt Allenspachs Mobiltelefon. Er wird zu einer Panne im Kanton Thurgau in der Nähe von Amriswil gerufen. Eine TCS-Kundin kann ihr Fahrzeug nicht mehr starten. Wenige Augenblicke später sitzt Allenspach bereits im Auto und fährt los. Batteriepannen gehören zu den typischen Einsätzen, besonders im Winter. Während der Fahrt meldet sich Allenspach tele-



Dieser Kleinwagen braucht
eine neue Batterie.

fonisch bei der Kundin. Diese ist jedoch nicht erreichbar. «Ich hoffe, die Frau befindet sich beim Auto. Sollte sie nicht da sein, darf ich nichts machen am Pannenfahrzeug.» Die Kundin ist vor Ort. Allenspach versucht erfolglos, das Auto zu starten. Die Batterie ist zu schwach, verfügt nur noch über 10 Prozent der vollen Kapazität. Routiniert entfernt Allenspach die Batterie und ersetzt sie durch eine neue. Das Auto ist wieder fahrbereit, zur Freude der Kundin – und des TCS-Patrouilleurs: «Das Schöne an meinem Beruf ist, dass ich helfen kann. Wenn ich an einem Arbeitstag vielen Leuten eine Freude machen konnte, gibt mir das am Feierabend ein gutes Gefühl. TCS-Patrouilleur ist ein dankbarer Job.» ■■

«Wir waren eine verrückte 48er-Truppe»



Bernhard Russi gehörte zu den besten Skirennfahrern seiner Zeit und ist einer der bekanntesten Schweizer. Russi gewann eine olympische Goldmedaille und zwei Weltmeistertitel. Nach seiner Sportlerkarriere betätigte er sich als TV-Kommentator und Pistenbauer. Sein Jahrgang: 1948.

Interview: Jürg Aegerter

Bernhard Russi, wie viel Zeit Ihres Lebens waren Sie unterwegs?

Ich habe keine Buchhaltung geführt, schätze aber mindestens zwei Drittel.

Sie gehörten zu den besten Skirennfahrern Ihrer Zeit und reisten oft. Wie wichtig war das Auto damals für Sie?

Das Auto war unser zweites Zuhause. Skistationen waren meistens nur mühsam und zeitaufwendig mit dem öffentlichen Verkehr zu erreichen. In Europa (ausser in Skandinavien) waren wir ausschliesslich mit dem Auto unterwegs.

Waren die Strassen damals anders im Vergleich zu heute?

Es gab klar weniger Autobahnen, dafür auch nicht so viel Verkehr. Auch gab es weniger Geschwindigkeitsbeschränkungen, was teilweise in unverantwortlicher Raserei ausartete. Ich beanspruchte viel Glück bei einem Selbstunfall in der Nähe von Zernez.

Nach Ihrer aktiven Karriere als Sportler machten Sie sich einen Namen als Pistenbauer und planten viele Abfahrtspisten, auch olympische. Was macht eine ideale Abfahrtspiste aus?

Sie sollte den Bedingungen und dem Charakter des Bergs angepasst sein. Möglichst naturbelassen, mit zwei, drei klaren Schlüsselstellen.

Sehen Sie Parallelen von einer guten Skipiste zu einer guten Strasse?

Nein. Eine gute Strasse wäre keine gute Rennpiste. Klar soll die Rennpiste keine Löcher aufweisen, aber unruhig darf sie sein. Das steigert die Attraktivität.

Sie sind noch immer sportlich unterwegs...?

Heute bin ich weniger auf flachen, breiten Pisten unterwegs und mache lieber Skitouren. Ich bevorzuge die Ruhe und das Abenteuer abseits der Piste.

Wie verkräftete Ihr Körper die Sportlerkarriere? Zwickt es heute überall?

Einige böse Crashes haben dem Rücken und den Knien geschadet. Ich frage mich aber, wie mein körperlicher Zustand heute wäre, wenn ich keinen Spitzensport betrieben hätte. Ich möchte nicht tauschen.

Dem Weingut Château Mouton Rothschild gelang 1948 ein Spitzenwein, allgemein war der Jahrgang für den Weinbau eher durchgezogen. Wie schätzen Sie Ihren Jahrgang ein?

Den Château Mouton Rothschild 1948 durfte ich bereits degustieren. Ja, der war speziell. Wir waren eine verrückte 48er-Truppe, die den Drang in die Skinationalmannschaft hatte: Walter Tresch, René Berthod, Manfred Jakober und ich. 1948 muss ein guter Jahrgang sein, wenn Leute wie King Charles III., Olivia Newton-John und Cat Stevens in diesem Jahr geboren sind. ■■

50
SINCE
1973

IHRE POWER FÜR DIE ZUKUNFT

GIPO PRALLBRECHER



Eisen-
Längsausrag



1-bis 3-Deck-
Nachsiebeinheit



Windsichter-
System



Brecher-
Direktantrieb



www.gipo.ch



der asphaltprofi



Farbe trifft auf Funktionalität

Ihr Partner für
Heissmischgut
Niedertemperaturmischgut
Kaltmischgut
Color-Asphalt

www.moag.ch
www.derasphaltprofi.ch