

der asphaltprofi

Das Fachmagazin der

MOAG
AUTOSTRASSE HOLDING AG



Es läuft rund

Recyclingasphalt im
Alltagscheck

4



Vorreiter
Kreislaufwirtschaft
in Mörschwil

8



Helden
Arbeiten auf
der Autobahn

10



Family Business
Jürg Dietsche
im Gespräch

20



STÄRKUNG DER INFRASTRUKTUR FÜR DIE NÄCHSTE GENERATION

OPTIMIEREN SIE IHRE INVESTITIONEN

Was haben die kleinste Ammann Vibrationsplatte, die grösste Asphaltmischanlage und alle anderen Ammann Produkte gemeinsam?

- Innovationen, die Produktivität und Effizienz steigern und somit Ihren Profit verbessern.
- Langlebige Bauteile und Komponenten, die Ihre Investition maximieren.
- Das Bekenntnis einer Familienunternehmung, die seit 150 Jahren erfolgreich in der Baubranche tätig ist, Versprechen von heute zu halten und zu wissen, was die Kunden morgen benötigen.

Inhalt

Nachhaltigkeit

Thurgauer Leuchtturmprojekt	4
Kreislaufwirtschaft in Mörschwil	8

Qualität

Im Gespräch mit Fabian Traber	15
-------------------------------	----

Facts

Die schönsten Rastplätze	12
--------------------------	----

Menschen

Eine Ode an die Bauarbeiter	10
Lieblingsräder	18

Family Business

Der umtriebige Jürg Dietsche	20
------------------------------	----

Mobilität

In der Vorreiterrolle	24
«Diese Technologie muss in den Alltag einfliessen»	27

Uns gibts auch online

Spannende Reportagen, Interviews, Bilderstreifen und Videos finden Sie auch in unserem Online-Magazin. Reinschauen lohnt sich.



www.derasphaltprofi.ch



Impressum

der asphaltprofi, 21. Jahrgang, Oktober 2022

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., 2x jährlich

Titelbild: In der Gegenwart verankert, den Horizont im Blick.

Weitersagen erlaubt



Liebe Leserin,
lieber Leser

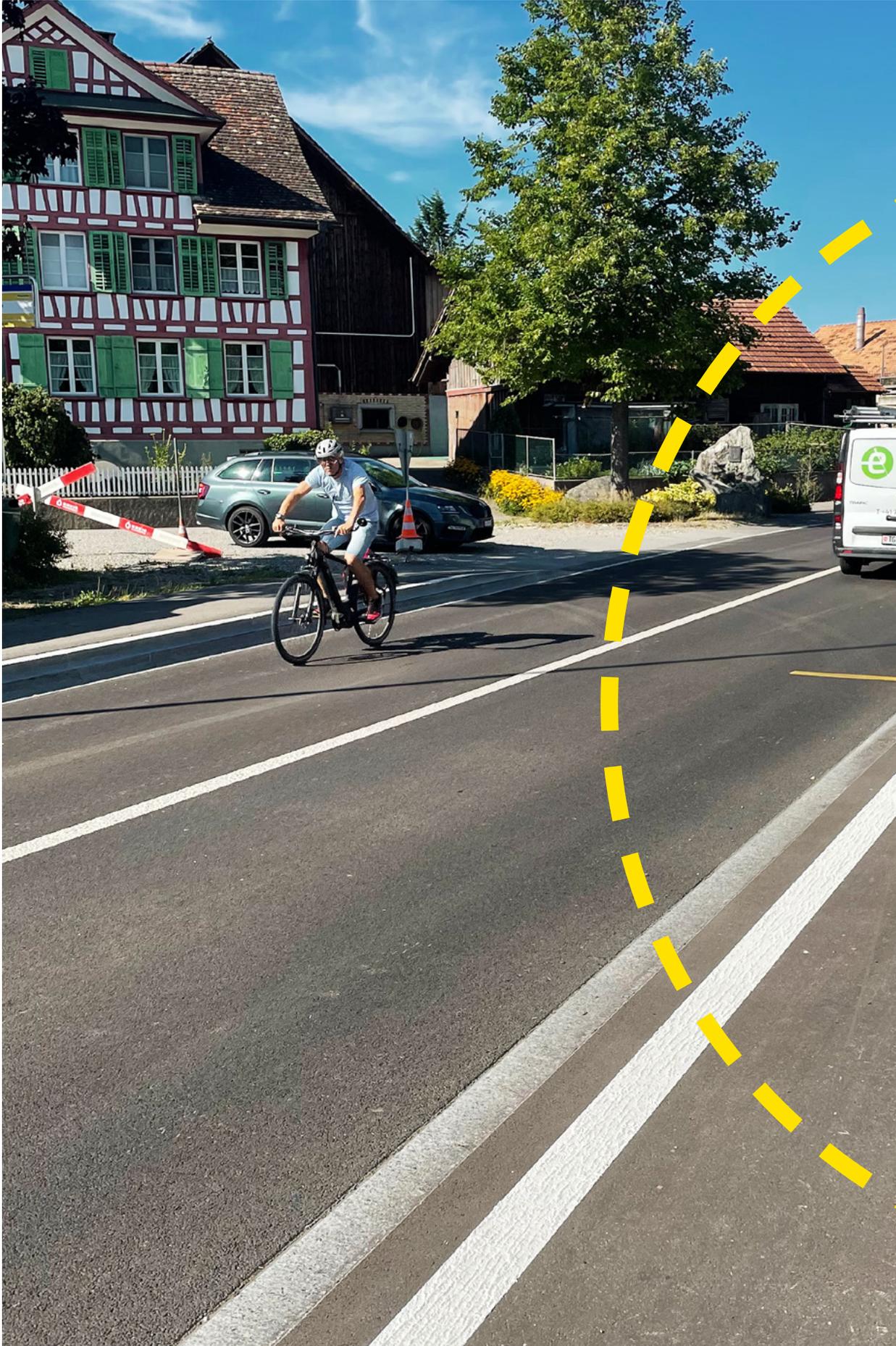
Innovation, Nachhaltigkeit, Suffizienz. Drei Worte, die in den letzten Jahren allesamt geradezu inflationär gebraucht wurden und den Status «Buzzword» erreicht haben. Die Konsequenz? Wenn sie in Diskussionen fallen, sind unsere Gedanken oft bereits beim nächsten Thema – dem Wochenendprogramm, einem Glas Wein oder der nächsten Pendency. Das ist so verständlich, wie es auch gefährlich ist. Denn die diesen Begriffen unterliegenden Themen sollten uns alle interessieren. Mehr denn je.

Weshalb ich das erwähne? Weil unser Jahresthema die Kreislaufwirtschaft ist. Und das Wort Kreislaufwirtschaft sich je länger, je mehr auch in die Reihe dieser Buzzwords stellt. Sollten wir es vermeiden? Auf keinen Fall. Viel wichtiger erscheint mir, dass wir die (vermeintlichen) Hülsen mit Inhalt füllen – das gilt übrigens auch für Innovation, Nachhaltigkeit und Suffizienz –, dass wir Versprechen einhalten und eine Beweisführung antreten. Das machen wir bei der MOAG sehr konsequent – mit unserem Denken und weitsichtigem Handeln im Alltag und auch mit diesem Heft.

Ich freue mich, dass wir mit unserer Kampagne rund um die Kreislaufwirtschaft die Aufmerksamkeit eines breiten Fachpublikums erhalten haben. Wie Experten über Recyclingasphalt denken und wo respektive weshalb der Einsatz noch hapert, lesen Sie in unserem Beitrag ab Seite 24. Ebenfalls an dieser Stelle erwähnen möchte ich den Artikel «Man nennt mich auch Rottweiler» auf Seite 10. Er ist den starken Männern auf der Grossbaustelle Stadtautobahn gewidmet. Was sie leisten, hat tiefsten Respekt verdient.

Mit diesem Gedanken bedanke ich mich bei Ihnen für Ihr Interesse – an der MOAG und an den Themen, die wir in regelmässigen Abständen im Rahmen dieser Publikation und in unserem Online-Magazin www.derasphaltprofi.ch für Sie aufbereiten. Weitersagen ist selbstverständlich erlaubt.

Ihr Markus Blum





Leuchtturm- projekt ausserhalb der Norm

Der Kanton Thurgau will Abfallströme bewusst und nachhaltig wiederverwerten und damit die natürlichen Ressourcen schonen. Mit Regierungsratsbeschluss gelangte 2018 das Konzept für den Einsatz von Recyclingmaterial im Hoch- und Tiefbau in die Umsetzung. Ein Leuchtturmprojekt auf der Strecke Engishofen – Oberaach gibt nun die Richtung vor.

Text: Jürg Aegerter und Carmen Püntener, Fotos: KIBAG

«Das persönliche Engagement der Beteiligten war enorm.»

Die Kantonsstrasse K 117 zwischen Engishofen und Oberaach ist 6 Meter breit und 1,2 Kilometer lang. Dieser Streckenabschnitt war zur Sanierung vorgesehen, und gleichzeitig sollte hier ein neuer Velo- und Gehweg von 2,5 Meter Breite entstehen. Das geplante Bauprojekt war wie geschaffen dafür, die neue Thurgauer Guideline

für den Einsatz von Recyclingmaterial im Tiefbau erstmals zu testen. «Wir wollten ein Pilotprojekt ausserhalb der Normen realisieren, um zu zeigen, dass wir unsere Verantwortung wahrnehmen», sagt Benedikt Eberle, Abteilungsleiter Strassenbau beim Tiefbauamt des Kantons Thurgau.

Das Baustoffrecyclingkonzept des Kantons Thurgau will, dass bei künftigen Projekten im Hoch- und Tiefbau möglichst viele Recyclingbaustoffe zum Einsatz kommen. Zudem sollen alle Abbruchmaterialien, die nicht mit Schadstoffen belastet sind, wiederaufbereitet werden und möglichst zurück in den Produktionskreislauf gelangen. ➡



Offensive für einen nachhaltigeren Strassenbau: Der Belag des Velo- und Gehwegs besteht aus bis zu 90 Prozent Recyclingasphalt.



Benedikt Eberle
Abteilungsleiter Strassenbau
beim Tiefbauamt TG



Grosses Engagement

«Erste Erfahrungen von anderen Pilotprojekten in den Kantonen Aargau und Zürich hatten gezeigt, dass wir uns um die Qualität von Asphalt aus Sekundärrohstoffen keine Sorgen machen müssen. Das ermutigte uns, hier noch ein bisschen weiter zu gehen», erzählt Benedikt Eberle. So setzte sich das Projektteam das Ziel, bei diesem Strassenabschnitt gleich viel Recyclingmaterial einzusetzen, wie ausgebaut wird.

«Wir waren ermutigt, hier ein bisschen weiter zu gehen.»

Vom alten Strassenbelag auf der Strecke wurden insgesamt 1650 Tonnen Ausbruchasphalt weggetragen. Davon gelangten rund 1160 Tonnen in die Wiederverwertung. Das sind rund zwei Drittel. Auf der Deponie landeten 490 Tonnen. Dieser Altbelag wies für die Wiederverwertung zu hohe PAK-Werte auf. «Zu stark belastete Beläge müssen wir ordentlich entsorgen und enddeponieren. Wir wollen den nächsten Generationen keine Altlasten hinterlassen», erklärt Benedikt Eberle. Er schätzt, dass im Kanton Thurgau bis 2030 sämtlicher Ausbaupasphalt der Wiederverwertung zugeführt wird und nur noch wenige stark belastete und alte Belagsabschnitte entsorgt werden müssen.

Ruck in der Branche

Insgesamt konnte das Projektteam die hochgesteckten Ziele mehr als erreichen. Auf der Fahrbahn und dem neuen Veloweg wurden total 2943 Tonnen Asphaltbeläge eingebaut: Beim Velo- und Gehweg betrug der Recyclinganteil bis 90 Prozent bei der Binderschicht und 50 Prozent bei der Deckschicht. Bei der Fahrbahn ausserorts setzte das Bauunternehmen in der Binderschicht 80 Prozent Recyclingmaterial ein, in der Deckschicht wurde ein zusätzlicher Versuch mit 50 Prozent Sekundärsplitt vorgenommen. Dabei war besonders wichtig, dass die Qualität stimmt: «Natürlich können wir die Dauerhaftigkeit des Belags erst in fünf bis zehn Jahren abschliessend beurteilen. Zum Beispiel ob Spurrinnen entstehen. Oder ob Frost und andere Umwelteinflüsse ihre Spuren hinterlassen. Aus den ersten Erfahrungen können wir jedoch schon heute erahnen, dass uns die Belagsqualität kaum negativ überraschen wird.»

Benedikt Eberle ist rundum zufrieden mit dem Resultat. Die Materialbilanz ist erfolgreich, und der Kanton konnte auf Fahrbahn und Veloweg fast die doppelte Menge Recyclingmaterial einsetzen, als aus der alten Fahrbahn ausgebaut wurde. Besonders freut den Leiter Strassenbau, dass das Projekt einen Ruck in der Branche ausgelöst hat:

«Das persönliche Engagement der Beteiligten, sowohl vonseiten des Kantons als auch des Planers, des Strassenbauunternehmens und des Belagswerks war enorm. Die Motivation ist überall hoch, weitere solche Projekte zu realisieren.» Zudem sei das Echo auch bei den Gemeinden positiv. «Viele sagten uns, dass sie nun ebenfalls solche Projekte ins Auge fassen.»

Ganz auf Recycling eingestimmt

Der Kanton Thurgau plant in den nächsten vier Jahren bereits 14 weitere nachhaltige Vorzeigeprojekte im Strassenbau. Das grösste darunter ist die Sanierung der Kantonsstrasse zwischen Hörhausen und Hörstetten. Auch hier entsteht ein neuer Velo- und Gehweg mit möglichst viel Recyclingasphalt. Projektsumme für die Sanierung und den Bau des Velowegs: zehn Millionen Franken. «Wir planen zudem einen Pilotversuch auf einer Hauptverkehrs-

strasse», sagt Benedikt Eberle und betont: «Wir gehen diesen Weg weiter. Und gerade mit einer mechanischen Aufbereitungsmethode, wie sie die MOAG kürzlich präsentierte, kann ich mir vorstellen, dass wir in Zukunft noch viel höhere Recyclingquoten beim Belagseinbau erzielen können.» ■■

«Wir planen einen Pilotversuch auf einer Hauptverkehrsstrasse.»

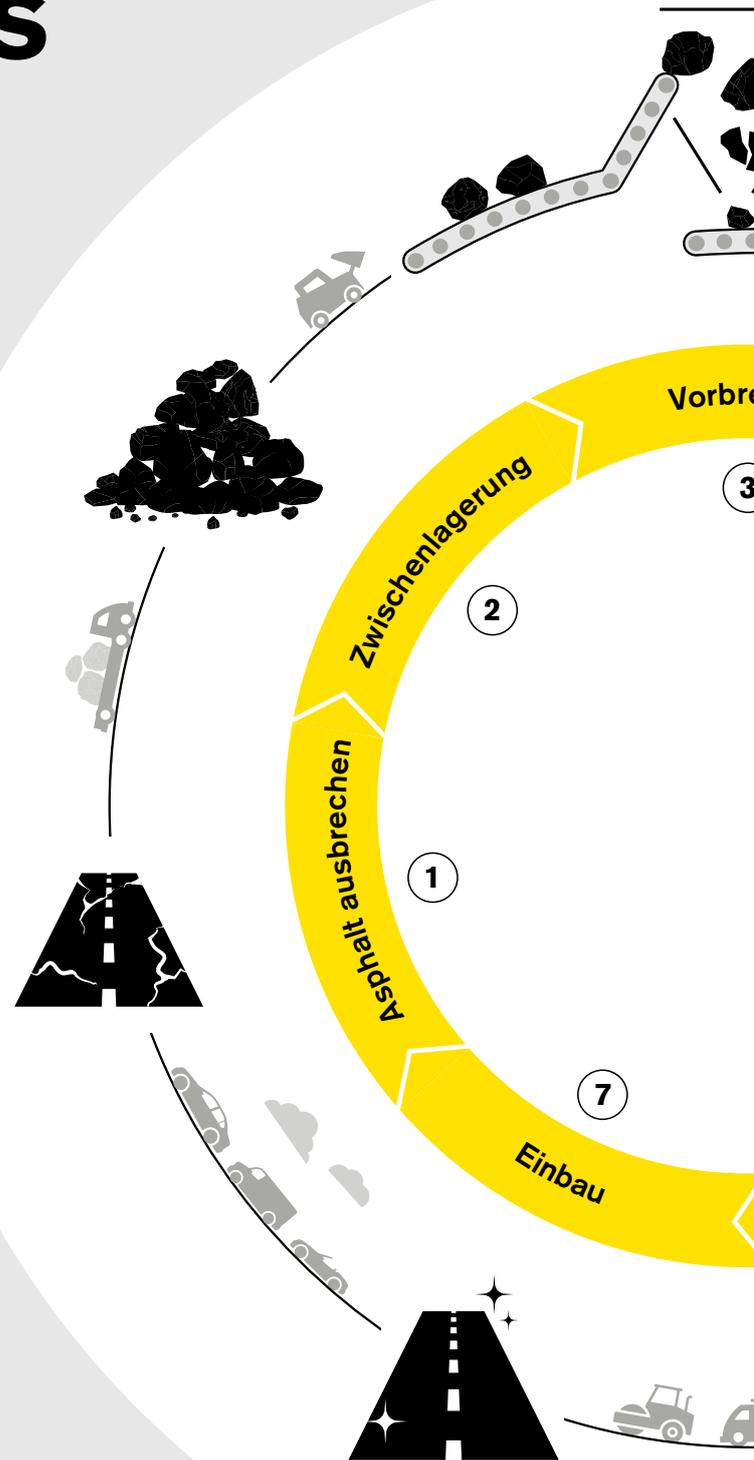


Ein Thurgauer Vorzeigeprojekt: Bei der Sanierung der Kantonsstrasse zwischen Engishofen und Oberaach setzt der Kanton auf Rohstoffkreisläufe.

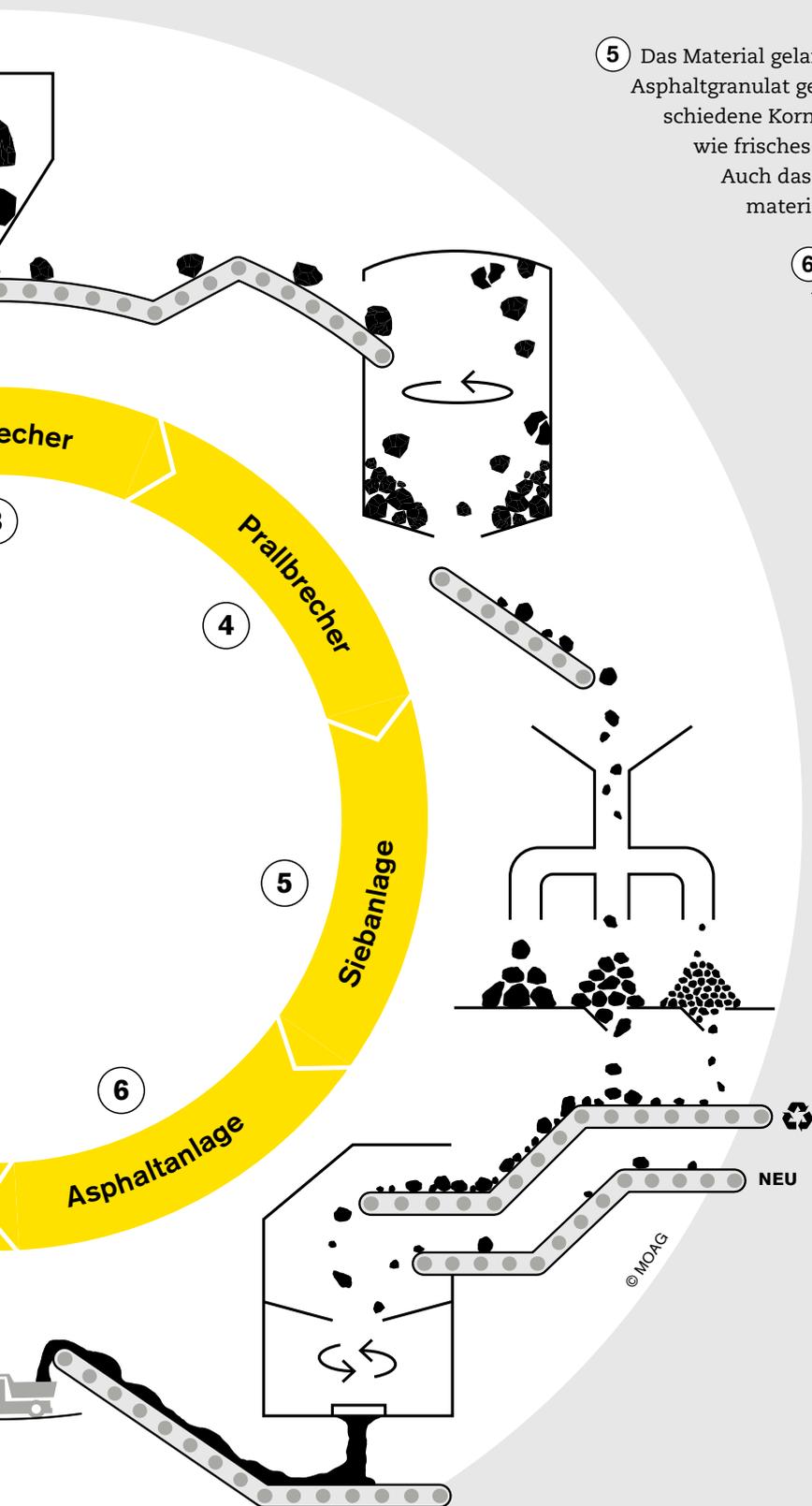
Bei uns läuft's rund

Die MOAG setzt neue Masstäbe bei der Wiederverwertung von Ausbruchasphalt. Dank ihrer neuen Aufbereitungsanlage im Werk Mörschwil kann das Unternehmen dem neuen Mischgut bis zu 80 Prozent Recyclingasphalt beifügen. Und dies, ohne Abstriche bei der Qualität zu machen.

Text: Carmen Püntener



- 1 Wird eine alte Strasse saniert, fällt **Ausbruchasphalt** an. Diesen transportieren die Strassenbauunternehmen in die Werke der Mischgutproduzenten.
- 2 Die herausgebrochenen Belagsstücke werden in den Werken **gelagert**. Europaweit stehen Millionen Tonnen solcher Asphaltberge herum. In der MOAG in Mörschwil wird dieser Rohstoff bereits zu einem grossen Teil wiederverwertet, und der Anteil Recyclingmaterial wird laufend erhöht.
- 3 Im **Vorberecher** werden die alten Strassenbrocken grob zerkleinert und in verschiedene Korngrössen sortiert.
- 4 Im **Prallbrecher** wird das bereits zerkleinerte Gestein in einer Trommel horizontal geschleudert. An der Wand baut sich ein Materialbett auf, die gröberen Steine reiben sich mechanisch aneinander und werden so vom Bitumen befreit.



5 Das Material gelangt in die **Siebanlage**, wo das Gestein vom feineren Asphaltgranulat getrennt wird. Kies sowie Asphaltgranulat werden in verschiedene Korngrößen sortiert. Das Gestein ist qualitativ gleichwertig wie frisches Kies und wird als Sekundärrohstoff wiederverwendet. Auch das Asphaltgranulat gelangt zu 100 Prozent als Recyclingmaterial wieder in neue Strassenbeläge.

6 Über das automatisierte **Fördersystem** werden sowohl Gestein als auch Asphaltgranulat der eigentlichen Asphaltanlage zugeführt, wo neues Mischgut aufbereitet wird.

In der **Asphaltanlage** wird das Mischgut hergestellt. Über Dosieranlagen gelangt das Gestein in die Trockentrommel. Hier verdunstet die Feuchtigkeit, und das Gestein wird aufgewärmt. Im Mischturm erfolgt die genaue Dosierung der Kornzusammensetzung, und das heiße Bitumen wird beigefügt. Die fertige Mischung verlässt das Werk bei Temperaturen zwischen 160 und 170 Grad Celsius.

7 Die Strassenbaufirmen **holen das Mischgut mit LKWs ab** und bringen es zur Baustelle. Das muss schnell gehen, damit das Mischgut auf dem Weg nicht abkühlt. Die Mischguttemperatur ist für die Einbauqualität und die sich daraus ergebende Nutzungsdauer der Strasse von grosser Bedeutung.

Immer noch heiss, gelangt das Mischgut auf die Baustelle, wo es sofort verarbeitet wird. Die ideale Temperatur beim **Belagseinbau** beträgt 165 Grad Celsius. Vom Lastwagen wird das Material mit Förderbändern auf den Boden geleitet. Die Walzen machen den Belag schliesslich perfekt: Im Idealfall hält er 30 bis 40 Jahre. ■■

→ Mehr zur Kreislaufwirtschaft bei der MOAG erfahren Sie hier:



www.derasphaltprofi.ch/kreislaufwirtschaft

«Man nennt mich auch **Rottweiler**»

Lärm, Schmutz und Staub. Bei der Sanierung der St.Galler Stadtautobahn arbeiten die Bauprofis unter harten Bedingungen – und das Tag und Nacht. Kein Job für Tussis, sagt einer, der es wissen muss: Peter Casotti. Er arbeitet seit Jahrzehnten auf Autobahnbaustellen und steht mit seinem Team vor Ort im Einsatz.

Text und Fotos: Jürg Aegerter

Mit 80 Stundenkilometern brausen Autos und Lastwagen vorbei, die Baumaschinen dröhnen und machen Staub. Zudem ist es heiss, die Sonne brennt. Willkommen auf dem Arbeitsplatz von Peter Casotti. Dem 55-Jährigen ist es wohl hier: «Ha geng ä chli Schtoub uf dr Lunge, chli Dräck uf dr Zunge», zitiert er den Buezer-Sänger Gölä und lacht: «Hitze und Regen haben Vor- und Nachteile. Bei Regen hats weniger Staub. Dafür bist du nass.» Casotti arbeitet seit über 30 Jahren auf Autobahnbaustellen und weiss aus Erfahrung, aus welchem Holz jemand geschnitzt sein muss, damit er es an der Autobahn aushält. «Es braucht robuste, belastbare Leute mit Biss. Jammertaschen brauchen wir nicht. Die machen es nicht lange hier.»

Gern Chef auf dem Platz

Peter Casotti ist Vorgesetzter von 15 Mitarbeitenden. Maurer, Bauarbeiter, Vorarbeiter. Seine Crew ist immer gemeinsam im Einsatz und eine eingeschworene Truppe. «Jeder weiss, wie der andere tickt», sagt Casotti und erklärt: «Ich bin mit Freude Chef. Das liegt mir. Ich gehe gern voran – ich rede Klartext und poliere die Leute auch mal.» Seine direkte Art kommt nicht überall gut an,



Für den harten Job an der Strasse braucht es laut Peter Casotti Biss und Humor.



«Unsere Aufgabe ist viel komplexer, als sie aussieht. Zum einen technisch, zum anderen logistisch.»

Peter Casotti, Polier

das ist ihm bewusst: «Man nennt mich auch Rottweiler.» Dafür weiss man bei Casotti, woran man ist. «Ich sage jemandem halt ins Gesicht, wenn ich ihn einen Tubel finde, und gehe nicht ins Büro und beschwere mich per E-Mail mit CC an alle.» Der Chefpolier hat auch eine feine Seite. Casottis Mitarbeiter schätzen es, wie sich ihr Chef um sie kümmert und immer ein offenes Ohr hat, auch bei privaten Sorgen. Nach langen Jahren bei der Strabag wechselte

Casotti im letzten Jahr zu Implenia. Das ganze Team folgte ihm.

Komplexe Unterhaltsarbeiten

Casottis Team ist bei der Sanierung der St.Galler Stadtautobahn im Teil West zuständig für das Sitterviadukt, die Brücke Schiessplatz und die Rampe/Ausfahrt Schoren-Kreuzbleiche. Es geht darum, dass Randleitmauern und die Oberflächen der Brückenkonstruktion saniert werden. Zum Teil ist beim Beton

Wasser eingedrungen, Rost droht. Ein Grund dafür ist das Salzen der Fahrbahn im Winter. «Unsere Arbeit ist nötig und wichtig. Wenn Eisen einmal rostet, zieht sich der Rost immer weiter und schadet dem Bauwerk – wie Karies beim Zahn», erklärt der Bauprofi Casotti. «Wenn man jahrelang nichts macht, dann hat man den gleichen Fall wie bei der eingebrochenen Morandi-Brücke in Genua. Das wollen wir nicht. Der Fall zeigt, wie wichtig der Unterhalt ist.» Die Arbeiten an der alten Stadtautobahn sind aufwendig. «Unsere Aufgabe ist viel komplexer, als sie aussieht. Zum einen technisch, zum anderen logistisch. Zum Beispiel können wir die Bau-

stelle nur von einer Richtung versorgen, und die Fahrbahn ist nicht immer bereit für LKW-Transporte. Ein Polier denkt deshalb immer zwei Wochen voraus.»

Jahrzehntelange Erfahrung

Sanierungen und Instandstellungen von Autobahnen sind das Fachgebiet von Peter Casotti. Nach der Maurerlehre bildete er sich zum Vorarbeiter aus und später zum Polier. Seine Arbeit führte ihn weit herum in der Schweiz: «Ich folge den Baustellen.» Die Tage sind immer lang, auch in St.Gallen. Casotti und sein Team wohnen im Raum Zürich. Der Polier fährt frühmorgens los und holt einen Teil des Teams mit seinem

Bus ab. Gemeinsam fahren sie in die Ostschweiz auf die Baustelle. Oft trifft sich Casotti dort schon um halb sieben mit seinen Polierkollegen zur Besprechung. Znüni gibts im Auto auf der Baustelle. Zmittag meist im Baucontainer. Oft von zu Hause Mitgebrachtes oder auch mal etwas vom Grill. Um 17 Uhr fährt die Truppe wieder zurück nach Zürich. Wenn Nachtarbeit angesagt ist, arbeiten Casotti und seine Männer von 19 Uhr durch bis um 6 Uhr in der Früh. «Dann fahre ich nach Hause und pfuuse bis am Mittag. Nach zwei, drei Wochen hängt das schon an. Da merke ich das Alter.»

Familienmensch und Amerikafan

Der Bauprofi lebt mit seiner Partnerin in Dietlikon ZH. Seine Frau ist vor zwölf Jahren gestorben. Peter Casotti wurde schon jung Vater und ist bereits jetzt doppelter Grossvater. Am Wochenende verbringt der Zürcher gern Zeit mit seinen zwei Enkeln, pflegt seinen Garten und sein anderes grosses Hobby: Ford Mustangs. Er besitzt zwei Oldtimermodelle der amerikanischen Automobilikone und liebt es, in der eigenen Werkstatt an ihnen zu schrauben und mit den Boliden Ausflüge in der Region zu machen. In den Ferien fliegt er am liebsten in die USA. Casotti bereiste das Land schon 20 Mal und war in jedem Bundesstaat, ausser in Hawaii und Alaska. Nun plant Peter Casotti eine weitere Reise in sein Lieblingsland. Geplant ist die Fahrt «mit me grosse Charre» von Boston an der Ostküste bis nach Florida im Süden. Casotti freut sich und verspricht: «In den Ferien denke ich null an die Baustelle.» --



Der Polier folgt seit 30 Jahren den Autobahnbaustellen.

Mega-Sanierung

Die Sanierung der 40-jährigen St.Galler Stadtautobahn dauert mehrere Jahre. Erneuert werden 4 Autobahnanschlüsse, 4 Tunnel, 4 Galerien, 12 Brücken und 17 Über- und Unterführungen. Es wird mit Kosten in der Höhe von 550 Millionen Franken gerechnet.

Weitere Infos: stadtautobahn.ch

→ Mehr Bilder von Peter Casotti und der Sanierung der St.Galler Stadtautobahn finden Sie in unserer Fotogalerie im Online-Magazin.



www.derasphaltprofi.ch/peter-casotti

Pause machen, damits wieder rundläuft

Eine Rast machen heisst, sich von einer Etappe zu erholen und sich für die nächste zu stärken. Autobahnraststätten sind eine gute Möglichkeit. In der Schweiz gibt es 41 davon. der asphaltprofi hat 5 herausgepickt.

Text: Leo Appius, Fotos: zVg



USA-Feeling in der Schweiz

Hallo, USA, wir kommen! Und sei es nur für einen Burger zwischendurch. Das Cindy's ist ein klassisches US-Diner im Stil der 1950er-Jahre. An Schweizer Autobahnen gibts drei davon. Eines an der A1 im Kanton Solothurn und zwei an der A3 bei der Raststätte Herrlisberg oberhalb des Zürichsees – in beiden Fahrtrichtungen.

Unverwüsthliche Design-Ikone

Diese beiden dreiecksförmigen Betonkonstruktionen der Raststätte Deitingen Süd an der A1 sind ein Denkmal Schweizer Ingenieurskunst. Sie wurden vom Betonpionier Heinz Isler in den 1960er-Jahren realisiert und überzeugen bis heute, auch in Sachen Betonqualität. Architekturfreake aus aller Welt besuchen die Raststätte nur schon wegen der Dächer.



Vom Fressbalken zur Shopping-Raststätte

Die Raststätte Würenlos an der A1 ist im Volksmund seit 50 Jahren als Fressbalken bekannt. Jahrzehntlang konnte man in einem Mövenpick-Restaurant über der Autobahn einkehren. Wie der aktuelle Name, Shopping-Raststätte Würenlos, sagt, steht heute mehr das Einkaufen in den zwölf Shops und weniger das Essen im Vordergrund.



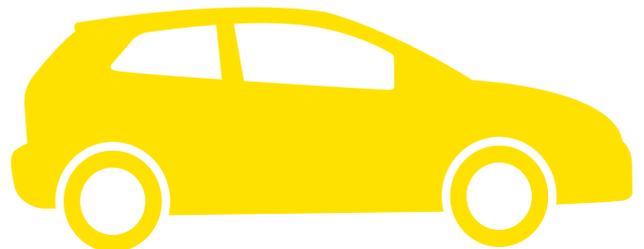
Savoir-vivre in der Westschweiz

In der Raststätte Relais St-Bernard am Grossen St. Bernhard wird der Halt zum Erlebnis. Zum einen wegen der grandiosen Aussicht über den kleinen See (mit Windsurfen!) und auf die Berge. Zum anderen in Sachen Kulinarik: Hier kommen Säfte, Aprikosen und Spargeln und wunderbarer Käse aus dem Kanton Wallis auf den Tisch. Unter Routiers bekannt ist der grosszügige «Morgen-Hit» für unter zehn Franken.



Rastplatz mit Wow-Effekt

Je härter das Tagwerk, desto süsser die Rast. Das sagt sich wohl mancher Fernfahrer, der hier auf dem Rastplatz Linkolnsberg bei Rheineck eine wohlverdiente Pause macht oder die Nacht verbringt. Die Aussicht über den Bodensee bis nach Deutschland und Österreich ist atemberaubend, auch für Einheimische.





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



Mobiler Prallbrecher FINLAY I-120RS Herausragende Ergebnisse in jeder Anwendung

- Höchste Wirtschaftlichkeit
- Integriertes 3,66 m x 1,53 m
Doppeldeck-Sieb
- Innovative Schnelllösevorrichtung
- Hohe Zerkleinerungsgrade
- Konsistente Produktform



Avesco AG
> www.avesco.ch



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

- Erdgas
- Biogas



> gazenergie.ch



«Bei uns ist die **Recyclingquote** offen»

Fabian Traber ist beim Bundesamt für Strassen ASTRA Fachspezialist für Strassenaufbau/ Oberbau – sozusagen der Belagschef für die Nationalstrassen. Im Interview wagt er eine Mobilitätsprognose für das Jahr 2050, erklärt, wie das ASTRA die Kreislaufwirtschaft fördert und gibt Einblick über aktuelle Innovationen im Strassenbau.

Text: Hanna Hauser

Fabian Traber, unser Heftthema heisst: Es läuft rund. Wann läuft es in Ihrem Alltag rund?

Wenn viel läuft. Dann komme ich in die Gänge. Ich bin lieber ein wenig über als unterfordert. Am meisten läuft bei mir in den klassischen Belagsmonaten, ab Mai bis Ende August. Dann betreue ich einerseits die aktuellen Baustellen und bin gleichzeitig an der Projektierung für das nächste Jahr.

«Die Gesellschaft lebt von unternehmerischen Initiativen. Das bringt uns weiter.»

Welches sind Ihre Leitmotive bei der Arbeit?

Am wichtigsten ist für mich Fairplay. Es ist ein Geben und Nehmen. Wir haben verschiedene Parteien am Tisch, und die Zusammenarbeit muss funktionieren. Ebenfalls wichtig ist die Freude an der Arbeit. Und eine gewisse Leistungsorientiertheit.

Wenn Sie eine Prognose machen müssten, wie sieht die Mobilität in der Schweiz im Jahr 2050 aus?

Ich glaube, wir sind dann flächendeckend elektrisch unterwegs. Im Auto, im Zug und auch in der Luft. Und wir werden tendenziell noch mobiler sein. Das bedeutet aus meiner Sicht aber nicht, dass wir mehr Energie verbrauchen werden. Denn die Herstellung von Treibstoff verbraucht heute Unmengen von Energie. Wir werden eher effizienter

unterwegs sein. Darum glaube ich, dass wir den Energieverbrauch eher senken werden.

Was muss passieren, damit wir dies erreichen?

Grundsätzlich bin ich positiv eingestellt. Den Fortschritt kann man nicht aufhalten. Man kann ihn unterdrücken oder verzögern. Doch das Beste überlebt, wie in der Natur. Das Günstigste und Effizienteste. Dafür braucht es eine sinnvolle Regulierung. Wir müssen uns weltweit auf einen Standard einigen, etwa beim autonomen Fahren.

Was beschäftigt Sie momentan am meisten, wenn es um die Schweizer Strassen geht?

Aufgrund gesetzlicher Vorgaben wird sehr viel dem Lärm untergeordnet. Wir nehmen ökologische und ökonomische



Fabian Traber, 45, ist gelernter Tiefbauzeichner und dipl. Baumeister. Beruflich war er als Polier und Bauführer bei den Strassenbaufirmen Stuaag AG, Batigroup AG und Sustra AG tätig, ab 2012 war er Fachstellenleiter Belags- und Geotechnik beim Kanton Aargau. 2018 übernahm er beim ASTRA die Stelle als Fachspezialist für Strassenaufbau/Oberbau. Fabian Traber lebt mit seiner Frau und seinem siebenjährigen Sohn in Olten SO.



Nachteile zugunsten des Lärmschutzes in Kauf. Wir bauen leise Beläge, die aber nur 10 bis 15 Jahre halten. Dadurch verbrauchen wir mehr Ressourcen und es gibt mehr Baustellen. Ist das sinnvoll? Das Thema Langlebigkeit sollte eine grössere Bedeutung haben.

Das Schweizer Strassennetz gilt als eines der qualitativ hochwertigsten. Nur Singapur und die Niederlande schneiden noch besser ab. Warum ist das so?

Nach meinen Ferien in Mallorca kann ich wieder einmal bestätigen: Ja, unsere Strassen sind einwandfrei. Und das heisst viel. Denn die Holländer haben es einfacher, sie arbeiten überall in der gleichen Klimazone. Wichtig für die Qualität ist, dass der Staat die Ressourcen zur Verfügung stellt. Das ist bei uns der Fall. Dazu kommt: Vom Produzenten über den Baumeister bis zum Planer und Bauherrn verfügen bei uns alle Beteiligten über grosses Wissen und Einsatzbereitschaft. Die Unternehmer und Planer liefern saubere Arbeit. Das Teamplay funktioniert in der Schweiz optimal.

Wie sieht dies mit Blick auf den aktuellen Fachkräftemangel aus?

Dieser könnte längerfristig einen grossen Einfluss haben. Die Baubranche ist nicht mehr so sexy zum Arbeiten wie auch schon. Man arbeitet lange, hat manchmal Nacht- oder Wochen-

enddienste, und man kann nicht dann in die Ferien, wenn die anderen gehen. Auch die Baubranche kämpft mit Personalknappheit. Dabei ist das Lohnniveau nicht schlecht, und es gibt sehr gute Aufstiegsmöglichkeiten.

Das ASTRA fördert gemäss eigenen Angaben das Recycling von Ausbruchasphalt. Wie genau sieht diese Förderung aus?

Wir haben eine Norm, die eine maximale Quote vorgibt. Es gibt darin aber eine Klausel, die besagt, dass man in Absprache mit dem Bauherrn eine höhere Recyclingquote vereinbaren kann. Das ASTRA als Bauherrin sagt: Die Unternehmen dürfen Mischgut verbauen, das über die Norm hinausgeht, wenn es die Qualitätsanforderungen erfüllt. Bei uns ist die Recyclingquote gegen oben offen.

Nun werden aber insbesondere auf den Autobahnen bisher keine hohen Recyclinganteile eingesetzt...

Da machen Sie einen Denkfehler. Bei den Standardbelägen für andere Strassen (ACT und ACB) brauchen wir 20 Prozent mehr Schichtstärke. Das sind in

der Höhe vier Zentimeter mehr Asphalt. Die EME-Beläge, die wir für die Nationalstrassen brauchen, sind sehr harte Beläge, und ja, hier können wir prozentual nicht gleich viel Recycling beigeben. Die Höhe der Schicht beträgt aber nur acht Zentimeter. Mit unseren Recyclingquoten von bis zu 60 Prozent verbrauchen wir hier schlussendlich weniger Primärmaterial als bei anderen Strassen.

Aktuell kommen wir ganz ohne frisches Bitumen nicht aus. Wird sich dies in Zukunft ändern?

Wir bräuchten ein Superprodukt, das günstig und überall verfügbar ist, welches das Bitumen ersetzen könnte. Bitumen hat in allen Belangen sensationelle Eigenschaften. Daher glaube ich nicht, dass es in absehbarer Zeit ersetzt werden könnte.

Was halten Sie von Eigeninitiativen der Mischgutproduzenten, wie sie etwa die MOAG mit ihrem neuen Recyclingverfahren präsentiert?

Die Gesellschaft lebt von solchen unternehmerischen Initiativen. Das bringt



Fabian Traber fährt elektrisch – aus Überzeugung, dass dies die Zukunft der Mobilität ist.

uns weiter. Der Staat ist dafür eher zu träge. Er kann aber Rahmenbedingungen schaffen, damit Unternehmen innovativ sein können. Die Entwicklungsleistung muss aber von der Privatwirtschaft kommen.

Könnte der Staat hier nicht auch eine Förderrolle übernehmen?

Das sehe ich nicht so. Der Staat muss den Anstoss geben. Wenn wir Belagswerke hinstellen und in die neuesten Aufbereitungsanlagen investieren würden, hätten wir auch Anspruch auf einen Teil des Gewinns.

Als Autofahrerin ärgere ich mich manchmal über die vielen Baustellen auf den Autobahnen. Allein in der Nordostschweiz listet das ASTRA derzeit 16 Projekte auf ... Wie geht es Ihnen damit?

Wir sind das Opfer unseres eigenen

«Bei mir läuft rund, wenn viel läuft. Dann komme ich in die Gänge.»

Erfolgs! Ich muss aber betonen: Der Hauptgrund für Staus sind Verkehrsüberlastungen, nicht die Baustellen. Bei einer Baustelle mit Tempolimit 80 bringe ich bei grossem Verkehrsaufkommen in der gleichen Zeit mehr Fahrzeuge durch als auf einer 120er-Strecke. Denn die Abstände zwischen den Fahrzeugen sind kleiner. Wenn eine Baustelle gut geplant ist, verursacht sie keine zusätzliche Verkehrsbehinderung.

Eines Ihrer kürzlich umgesetzten Projekte war die Belagserneuerung in der dritten Röhre des Gubristtunnels. Bringt diese die erhoffte Entlastung?

Im Bereich des Gubristtunnels ist die Entlastung da. Den grossen Effekt sehen wir aber erst nach der Sanierung der alten Röhre. Damit haben wir das Problem aber nicht dauerhaft gelöst. Früher war der Bareggunnel das Nadelöhr.

Als die dritte Röhre da war, hat es sich zum Gubrist verschoben. Die Frage ist nun: Wie schnell können wir unsere Netzstrategie umsetzen, um einen möglichst reibungslosen Verkehrsfluss zu gewährleisten? Diese wird durch politische Prozesse, Verfahren und die verfügbaren finanziellen Mittel beeinflusst. Das Verkehrsaufkommen nimmt in der Zwischenzeit weiter zu, wenn auch geringer als das Bevölkerungswachstum in der Schweiz.

Die ASTRA Bridge ist eine neue Lösung, die den Verkehrsfluss bei Baustellen sicherstellen soll und als innovatives Projekt durch die Medien ging. So richtig funktioniert hat es beim Pilotprojekt bei Luterbach SO aber noch nicht. Was halten Sie davon?

Ein solch innovatives Projekt zu lancieren, braucht Mut. Und schon allein dafür haben die Verantwortlichen viel Lob verdient. Die ASTRA Bridge ist ein Prototyp. Der Test hat gezeigt, es müssen noch zwei bis drei Dinge angepasst werden. Das heisst noch lange nicht, dass sie nicht funktioniert. Ganz im Gegenteil, ich bin mir sicher, dass wir die Bridge weiter einsetzen können.

Befinden sich weitere innovative Lösungen des ASTRA in der Pipeline?

Ja! Wir haben einen lärmarmen Gussasphalt entwickelt, der bei gleichen Ebenheitsanforderungen schienenlos wie ein Walzasphalt eingebaut werden kann. Gussasphalt ist ein dichter und sehr langlebiger Belag, der bisher hauptsächlich auf Brücken eingesetzt wurde. Um ihn auch auf anderen Strassenabschnitten zu verwenden, müssen wir ihn schienenlos einbauen können. Drei Unternehmen arbeiteten mit uns zusammen, um die Maschinen für den schienenlosen Einbau zu entwickeln. Nun dürfen wir ein Forschungsprojekt auf der Strecke Oftringen–Aarau Ost realisieren. Wenn alles klappt, fahren wir dort ab 2024 über sechs Kilometer langlebigen Gussasphalt. ■■

Launiger Kurztest



Fahrer oder Beifahrer?

Fahrer

Kreisel oder Kreuzung?

Kreuzung

A1 oder offroad? A1

Limousine oder Sportwagen? Sportwagen

Tunnel oder Passstrasse? Passstrasse

Rechts fahren oder Überholspur? Überholspur

Hupen oder blinken?

Beim Auffahren keines von beiden, beim Wechseln der Spur natürlich blinken

Halbvoller Tank oder letzter Tropfen? Ich fahre elektrisch – halb geladen



Bauern- oder Supermarkt? Supermarkt

Camping oder Hotel? Hotel

Streaming oder Plattenspieler? Streaming

Bratwurst oder Vegischnitzel? Bratwurst

Bauernhaus oder Loft? Loft

Lieblingssräder

Dass Mobilität bei den MOAG-Mitarbeitenden auch in der Freizeit eine Rolle spielt, ist selbstredend. Der Asphaltprofi wollte von Ivan Lang, Remo Spirig und Reto Blumer wissen, auf welchen Rädern sie besonders oft und gern unterwegs sind.

Text Jürg Aegerter, Fotos: zVg

Ivan Lang: mein Prius

«Jetzt mal ehrlich: Mein Toyota Prius gefällt mir nicht. Es ist ziemlich das hässlichste Auto, das es gibt. Der Prius ist schon 19 Jahre alt. Damals gehörte das Modell zu den ersten Hybridautos, die auf den Markt kamen. Ich suchte vor bald sechs Jahren einfach nach einem günstigen Auto, mit dem ich ohne grossen Spritverbrauch und viel Unterhalt zur Arbeit fahren kann. Da war der Prius gerade recht. Ich bezahlte 2500 Franken – und das Auto fährt und fährt und fährt. Der Prius verbraucht dank Elektrounterstützung nur rund viereinhalb Liter pro 100 Kilometer. Und Service und Vorführten kosteten mich kürzlich gerade mal 350 Franken – echt Toyota halt. Mit diesem Auto fahre ich täglich gut 30 Kilometer zur Arbeit und zurück. Es stört mich kein bisschen, wenn das Auto auf dem Werk staubig und dreckig wird. Natürlich lachen mich meine Kollegen aus wegen der alten Karre. Das kümmert mich wenig. Unser Familienauto ist ein BMW-Kombi. Nichts Spezielles. Ich bin kein Autofan. Mit zwei kleinen Kindern habe ich andere Prioritäten.»





Remo Spirig: mein Mountainbike

«Schuld an meiner Mountainbike-Faszination ist meine damalige Freundin und heutige Frau. Vor 30 Jahren war sie in den USA, wurde dort auf den Mountainbike-Trend aufmerksam und wollte sich in der Schweiz eines kaufen. Ich war ebenfalls begeistert von der Sportart und besorgte mir auch eines. Die ersten Mountainbikes waren kein Vergleich zu den heutigen. Im Grunde genommen baute man Rennvelos ein wenig um und versah sie mit dicken Pneus. Federgabeln waren damals noch kein Thema. Heute fahre ich ein vollgefedertes Mountainbike. Es ist mein Traumvelo. Ich habe dafür ziemlich viel Geld investiert und bin mehr als zufrieden damit. Das Schönste: Ich bewege mich draussen in der Natur, kann mich gleichzeitig verausgaben und erholen. Meistens bin ich mit Kollegen unterwegs oder allein. Ich nutze das Mountainbike für Feierabendtouren oder am Wochenende. Einmal im Jahr fahre ich mit Freunden zum Mountainbiken für ein verlängertes Wochenende weg: nach Davos, ins Wallis – oder auch mal nach Südtirol. Wir sind nicht verbissen. Der gesellige Teil kommt dann jeweils auch nicht zu kurz. Ein Elektro-Mountainbike ist für mich keine Option. Ich will mich bewegen und etwas leisten – als Belohnung gibts die Abfahrt.»

Reto Blumer: meine Suzuki

«Für den Alltag ist dieser Töff untauglich. Er ist zu schnell und zu sportlich. 202 PS bei rund 200 Kilogramm Gewicht – da geht die Post ab, und man ist im Nu viel zu schnell unterwegs. Da muss ich mich unter Kontrolle haben. Schnelle Kurven zu fahren, macht mit dieser Maschine extrem Spass. Das Motorrad ist eine Suzuki SXR 1000 R. Schon vorher hatte ich 14 Jahre lang eine Maschine mit gleich viel Hubraum, eine Kawasaki. Als ich ein neues Motorrad suchte, wurde ich auf diese Suzuki aufmerksam – und kaufte sie neu. Noch immer bin ich sehr zufrieden damit. Ich fahre am Wochenende oder auch mal an einem Abend – und natürlich in den Ferien. So kamen seither 33000 Kilometer zusammen, ganz schön viel. Die tollste Reise bisher war eine Töfftour mit Kollegen nach Sardinien. Wir fahren unterschiedliche Motorräder in der Gruppe, auch Harleys. Dabei geht es nicht darum, wer der Schnellste ist. Uns ist wichtig, dass wir unsere Freude haben und sicher ankommen. Meine Partnerin fährt übrigens auch Töff, aber eine etwas kleinere Maschine.»



«Ich baue einfach gern»

In unserer Serie «Family Business» fühlen wir Inhabern von Bauunternehmen den Puls. Der Interviewte bestimmt jeweils seinen Nachfolger/ seine Nachfolgerin und stellt auch gleich die erste Frage. In dieser Ausgabe befragen wir Jürg Dietsche. Er wurde von Oliver Wellauer ausgewählt.

Interview: Sibylle Jung
Bilder: Daniel Ospelt



Jürg Dietsche kann zu nichts Nein sagen. Das sei typisch für einen Dietsche. Genauso wie der Umstand, dass sie überall dabei sind. Ein anderes Merkmal ist die soziale Ader. Dieser Charakterzug zieht sich wie ein roter Faden durchs Gespräch und ist deshalb besonders erwähnenswert, weil es bei dem Tempo und der Intensität, mit denen Jürg Dietsche redet, auch untergehen könnte.

Jürg Dietsche, wir starten mit der Frage von Oliver Wellauer:

Wo siehst du dich mit 66?

Lassen Sie mich kurz rechnen. Das ist im Jahr 2037 und damit kurz vor unserem 100-Jahre-Jubiläum. Da sehe ich mich absolut noch im Unternehmen; ich möchte das Jubiläum mitgestalten und dann – wie mein Vater und mein Grossvater davor – einen Fussabdruck im Unternehmen hinterlassen haben.

Und wie soll dieser Fussabdruck aussehen?

Mir ist wichtig, in meiner aktiven Zeit einen wesentlichen Beitrag geleistet zu haben. Unser Familienunternehmen soll bei der Übergabe grundsollide dastehen, sodass es die nächste Generation in eine weiterhin erfolgreiche Zukunft führen kann.

Wie wird man Sie in Erinnerung haben?

Als einen, bei dem es immer schnell gehen muss (*lacht herzlich*). Ich bin ein Mensch, der sehr hohe Erwartungen an sich selbst hat und vom Ehrgeiz getrieben ist, besser als die anderen zu sein – das überträgt sich sicherlich auch auf die Mitarbeitenden, mit allen Vor- und Nachteilen. Ich würde von mir behaupten, dass ich direkt, ehrlich und fair bin. Und dass ich immer ein offenes Ohr habe – auch für Themen, die nicht direkt mit der Firma zu tun haben.

Jürg Dietsche, *1971, hat das Handwerk von der Pike auf gelernt. Als «bequemer Schüler», wie er sich selbst rückblickend bezeichnet, hat er sich erst zum Maurer, dann zum Strassenbauer, schliesslich zum Vorarbeiter und später zum Baumeister ausbilden lassen. Seine Sporen verdiente er sich unter anderem als Bauführer bei einem St. Galler Bauunternehmen ab, bevor er 1999 «auf Ruf» ins Familienunternehmen einstieg. Wenn er nicht in der Firma oder in einem seiner zahlreichen Ämtli engagiert ist, lüftet Jürg Dietsche seinen Kopf an der frischen Luft – wandernd oder auf dem Velo oder den Ski.

War es für Sie immer klar, ins Familienunternehmen einzusteigen?

Nein, überhaupt nicht. Klar war nur, dass ich einen Bauhandwerksberuf erlernen möchte. Ich hätte mich auch nie aufgedrängt. Als dann eine Stelle frei wurde und mich 1999 mein Onkel, der damals Geschäftsführer war, anfragte, ob ich einsteigen will, freute ich mich und sagte zu.

Weshalb waren Sie sich so sicher, auf dem Bau arbeiten zu wollen?

Ich baue einfach gern. Das spürte ich schon als Jugendlicher, und die Leidenschaft ist bis heute geblieben. Ich liebe es immer noch, auf Baustellen zu wirken und wenn Not am Mann ist oder die Zeit es verlangt, auch selbst Hand anzulegen. All diese Arbeiten habe ich gelernt, und ich bin nach wie vor fit

darin. Das ist auch wichtig, aus Respekt gegenüber dem Team und damit man den Bezug zur Basis nicht verliert.

Sie haben Ihren Onkel erwähnt. Welche Rolle hat er in respektive für Ihre Karriere gespielt und was haben Sie von ihm gelernt?

Mein Onkel, Peter Dietsche, war mein Ziehvater und – das darf ich sagen – auch mein grosses Vorbild. Ich habe sehr vieles von ihm gelernt, das ganze Unternehmertum zum Beispiel oder etwa, was es bedeutet, Vertrauen zu schenken und zu erhalten. Was ich ebenfalls von ihm gelernt habe, ist, genau hinzuschauen sowie hinzuhören und ein Gespür für die unausgesprochenen Sachen zu entwickeln. Wenn etwas im Raum steht, sollte es weggeschafft werden, egal, wie gross das Thema ist. 



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



Walo Bertschinger AG
> www.walo.ch



Wir planen und realisieren Ihr Bauvorhaben.

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



Preisig AG
> www.preisigbau.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



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

«Wir werden weiterempfohlen» – so der selbstbewusste Claim der Dietsche Strassenbau AG mit Standorten in Kriessern und Rüthi. Das Unternehmen, das diesen Claim gleichzeitig als Anspruch nimmt, täglich Höchstleistungen zu erbringen, wurde 1942 von Hugo Dietsche gegründet und wird heute in dritter Generation von Jürg Dietsche und seinem Bruder Daniel Dietsche geführt. Das Unternehmen beschäftigt rund 50 Mitarbeitende und legt besonderen Wert auf die Lehrlingsausbildung.



Wenn man im Rheintal unterwegs ist, sieht man überall die Farben Orange und Weiss mit Dietsche-Schriftzug. Was bedeutet es, wenn man so heisst wie die Firma und umgekehrt? Oder anders gefragt: Ist es Fluch oder Segen, ein Dietsche zu sein?

Beides. Als Dietsche wird man an viele Orte eingeladen; die Leute kennen einen – das hat Vorteile. Der Nachteil ist, dass sehr vieles an die Firma gebunden ist – Zeit, Geld...

Gab es eine Phase in Ihrem Leben, in der Sie auf Abstand gingen zum Konzept Familienunternehmen?

... nicht direkt. Oder sagen wir so: Meine Familie wäre ab und zu wohl nicht unglücklich gewesen, mein berufliches Engagement läge irgendwo anders. Es werden halt schon viele Angelegenheiten auch am Familientisch besprochen.

Stichwort Familie. Sie haben zwei Töchter. Stehen diese in den Startlöchern für Ihre Nachfolge?

Nein, gar nicht. Meine Töchter haben eine komplett andere Vorstellung von der Berufswahl als ich.

Unabhängig davon, wer Ihre Nachfolge antritt – was sollte er oder sie mitbringen?

Entscheidend sind Qualitätsdenken, Termintreue, Verlässlichkeit und der eingangs erwähnte Ehrgeiz respektive Wille, besser sein und mehr leisten zu wollen als andere. Diese Dinge sollte die Person auf jeden Fall gross schreiben.

Wer soll als Nächstes interviewt werden?

[Chiara De Zanet.](#)

Und welche Frage haben Sie an sie?

Welchen Fussabdruck möchten Sie im Unternehmen hinterlassen?

Herzlichen Dank für das Gespräch.

--

Jetzt aber vorwärts!





Wenns ums Ermöglichen von Mobilität geht, nimmt die Schweiz eine Vorreiterrolle ein. Kaum ein anderes Land hat ein derart gut ausgebautes und qualitativ hochstehendes Strassennetz wie wir. Bei der Nachhaltigkeit allerdings könnten wir mehr tun. Das Know-how und die Lösungen sind da.

Text: Hanna Hauser

Eines steht ausser Frage: Das Schweizer Strassennetz ist in Sachen Qualität international eines der besten. In einer auf Statista publizierten Studie von 2019 liegen wir nach Singapur und den Niederlanden auf Rang drei. Unser nördlicher Nachbar Deutschland schafft es gerade einmal auf Rang 22. Die gute helvetische Platzierung hat mit der vorbildlich ausgebauten Infrastruktur zu tun und mit dem guten Unterhalt. In einem Bereich sollten wir uns allerdings sputen: beim Rohstoffverbrauch. Mit einem Materialfussabdruck von 17 Tonnen pro Person und Jahr liegen wir 3 Tonnen über dem europäischen Durchschnitt. Hinzu kommt, dass der Individualverkehr in den letzten 20 Jahren um 30 Prozent zugenommen hat.

Mit Recycling auf Topniveau aufsteigen

Umso wichtiger ist es, den Fokus noch stärker auf zukunftsweisende Lösungen zu richten. Das Stichwort der Stunde heisst nachhaltige Mobilität. Und hier leistet die MOAG einen wesentlichen Beitrag. Das Unternehmen hat diesen Frühsommer seine neue Anlage in Mörschwil vorgestellt, die in absehbarer Zeit fast vollständige Kreislaufwirtschaft im Strassenbau ermöglichen soll.

Mit der neuen Brecheranlage im MOAG-Werk in Mörschwil ist es möglich, viel mehr Ausbruchasphalt zu verarbeiten als bisher. Nach einer mechanischen Abreinigung gelangt dieser wieder in den Produktionsprozess.

Das Mischgut mit höherem Recyclinganteil wird bisher vor allem bei Pilotprojekten verwendet. Bei einem davon wurde bei Küsnacht ZH auf einem 600 Meter langen Strassenabschnitt über eine Strecke von 300 Metern ein Deckbelag mit 50 Prozent Recyclingmaterial eingebaut. Das ist rund 20 Prozent mehr, als die Normen erlauben. Bei dem Belag sieht man nach vier Jahren Betrieb absolut keinen Unterschied zwischen den Strassenabschnitten. Dieser und weitere Praxisversuche zeigen auf, dass die Normen nicht mehr dem heutigen Stand der Technologie und des Knowhow entsprechen, sie bedürfen einer dringenden Anpassung. Die MOAG hat darum bei einem Fachevent für die Ostschweizer Strassenbaubranche im Juni 2022 Bauherren und Planer dazu aufgerufen, den Druck auf die Schweizerische Normenvereinigung zu erhöhen und mit mutigen Entscheiden eine Pionierrolle im Asphaltrecycling einzunehmen. ■■



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
> www.kibag.ch



... und der Verkehr rollt weiter.

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



Neuteerbit AG Salmsach
> www.neuteerbit.ch



Für weniger Belagsflicke, die verschiedenen Rohrvortriebsarten:

- Gesteuerter Spülbohrvortrieb
- Richtgesteuerter Pressbohrvortrieb
- Rohrzug (Berstlining, Relining)
- Pflug- und Fräsverfahren



Marty Bauleistungen AG
> www.marty-gruppe.ch



Als Familienunternehmen sind wir seit 80 Jahren der Anbieter für:

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



Foser AG
> www.foserag.li

«Diese Technologie muss nun unbedingt in den Alltag einfliessen»



Der MOAG-Fachevent vom 15. Juni 2022 zum Thema Kreislaufwirtschaft im Strassenbau stiess auf grosses Interesse. 30 Vertreterinnen und Vertreter von Bau- und Umweltämtern der Kantone St.Gallen, Thurgau sowie der beiden Appenzell, von Ingenieurbüros sowie von Strassenbaufirmen überzeugten sich vor Ort von den neuen Möglichkeiten des Asphaltrecyclings.





Andreas Heller

Kantonsingenieur,
Tiefbauamt Kanton Thurgau

«Ich sehe, dass es eine sinnvolle technische Lösung gibt, um den Ausbruchasphalt in grossen Mengen wiederzuverwerten. Nun müssen die Normen angepasst werden. Hier sind wir national noch nicht so weit, wie wir es gern wären. Als Kanton können wir ein gewisses Risiko eingehen, indem wir höhere Recyclinganteile beim Mischgut zulassen. Das machen wir bereits in verschiedenen Pilotprojekten, und das werden wir auch weiter forcieren.»



Beat Rietmann

Leiter Tiefbauamt,
Stadt St.Gallen

«Ich danke der Firma MOAG, dass sie uns am technologischen Fortschritt teilhaben lässt. So können wir unsere Beläge an die Neuerungen anpassen und entsprechend etwas zum Materialkreislauf beitragen. Wir haben bei der Stadt St.Gallen aktuell eine Studie in Auftrag gegeben, um zu untersuchen, wie sich die Beläge im Alltag verhalten. Wenn wir nun alle etwas Druck auf die Normenvereinigung aufsetzen, gibt es sicher schon bald die nötige Anpassung.»



Manfred Huber

Leiter Strassen- und Kunstbauten,
Kanton St.Gallen

«Diese Technologie ist zukunftsweisend. Es ist sehr wichtig, dass wir als Gesellschaft zu unseren Rohstoffen Sorge tragen. Als Bauherren vermissen wir allerdings die Anpassung der Normen. Es sind gewisse Haftungsfragen im Zusammenhang mit dem Einbau von Belägen mit höherem Recyclinganteil offen. Parallel dazu können wir trotzdem Versuchsstrecken lancieren, um zu prüfen, ob diese Beläge für unsere Kantonsstrassen geeignet sind.»



Ueli Weber

Geschäftsführer,
E. Weber AG, Wattwil

«Es ist imposant, und die Kapazität dieser Anlage ist erstaunlich. Man könnte bei Vollbetrieb über 300 000 Tonnen Altasphalt pro Jahr zum Sekundärrohstoff verarbeiten – das ist absolut top. Wir sind sehr interessiert daran, diese Technologie zu pushen. Als Bauunternehmer können wir im Gespräch mit den Partnern die ökologischen Aspekte einbringen und Vorschläge machen. Es ist ein Thema, das sehr viele interessiert.»



Thomas Adam

Bauingenieur,
Grünenfelder & Lorenz AG

«Ich stelle fest: Die MOAG hat immer wieder die Nase vorn. Diese Technologie muss jetzt unbedingt in den Alltag einfließen. Es ist schade, dass sich viele hinter den Normen verstecken. Das Gute ist: Es wird trotzdem bereits viel getestet, und die Resultate zeigen, dass Beläge mit einem höheren Recyclinganteil qualitativ absolut gleichwertig sind. Ich bin überzeugt, sobald wir die Normen geknackt haben, geht es sehr schnell. Denn eigentlich wollen alle mitmachen.»



Christoph Peter

Sachbearbeiter Mineralische Bauabfälle,
Amt für Umwelt, Kanton Thurgau

«Das ist der einzig richtige Weg: zu investieren, damit wir die Materialkreisläufe schliessen können. Wenn Sie sehen, wie viele Player hier mitspielen, ist die Umsetzung allerdings kompliziert. Sehr oft kommt da der Spruch «Der andere sött...». Im Kanton Thurgau sind wir aber bereit, Verantwortung zu übernehmen, und wir haben auch schon Leuchtturmprojekte, wo wir gezielt solche Asphaltbeläge einbauen.»



Ralf Bürki

Leiter Landesbauamt,
Kanton Appenzell Innerrhoden

«Die MOAG hat eine Methode entwickelt, um die Kreislaufwirtschaft zu optimieren. Auch wenn die Normen noch hinterherhinken, können wir schon jetzt als Kanton aktiv werden. Wir können bei den Offerten, die wir zu unseren Ausschreibungen erhalten, den ökologischen Aspekt höher bewerten, sodass der Zuschlag eher an jemanden geht, der mit höheren Recyclinganteilen arbeitet. Das muss jetzt der Weg sein, den der Kanton Appenzell Innerrhoden einschlägt.»



Patrick Brunswiler

Leiter Tiefbau,
Wälli Ingenieure AG

«Darauf haben wir schon seit längerem gewartet. Ich finde es schade, dass wir die Einwände nicht schneller aus dem Weg schaffen können. Die einen sagen, die Mischgutproduzenten sollten selbst Druck auf die Normenvereinigung machen. Ich bin mir aber nicht so sicher, ob das allein reicht. Es muss auch mehr Druck von der öffentlichen Hand geben. Die öffentlichen Ämter sind in Gremien bei der Normenvereinigung vertreten. Diesen Hebel müssten sie viel stärker einsetzen.»



Ueli Schmid

Projektleiter Strassenbau,
Kanton Appenzell Ausserrhoden

«Ich finde das eine gute Sache. Die MOAG hat einen Prozess entwickelt, der mich überzeugt. Es ist auch im Interesse des Tiefbauamts, dass möglichst viel der ausgebauten Beläge in den Kreislauf zurückgeführt wird. Es sind schliesslich wertvolle Rohstoffe, und es ergibt absolut keinen Sinn, diese in einer Deponie zu lagern. Wie genau der Kanton Appenzell Ausserrhoden weiter vorgeht, ist noch nicht entschieden, aber es ist sicher etwas, was intern diskutiert wird.»



Tensing Gammeter

Leiter Bereich Abfall und Rohstoffe,
Amt für Umwelt, Kanton St.Gallen

«Es braucht Anlagenbetreiber, die einen Schritt vorangehen, die vorpreschen, und ich finde super, dass es diesen fachspezifischen Anlass gibt, der genau auf die Entscheidungsträger zugeschnitten ist, die dann das Mischgut bestellen. Dass die Bauherren anwesend sind und sich darüber informieren, was eigentlich möglich ist. Das Normenwesen ist leider in der Weiterentwicklung eher träge, aber auch dort bewegt sich langsam etwas.»



Die Experten begutachten den aufbereiteten Recyclingkies am Fachevent der MOAG in Mörschwil.

Eine Geschäftsidee kommt ins Rollen

Das St. Galler Start-up Lumberboards startet seit einem guten Jahr mit sogenannten Balance Boards durch. Das Sportgerät besteht aus einem kleinen Surfbrett auf einer Rolle und wird zum Trainieren des Gleichgewichts genutzt. Der asphaltprofi befragte den Mitgründer Björn Baumann.

Interview: Leo Appius

Björn Baumann, läufst rund?

Sehr, danke. Unsere Geschäftsidee funktioniert. Das Gleichgewicht verbunden mit Surferfeeling zu trainieren, kommt super an.

Wer kauft sich ein Balance Board?

Unsere Kundinnen und Kunden sind Kinder, Erwachsene, Frauen, Männer. Fitnessclubs – und auch zunehmend Firmen, die etwas für die Gesundheit der Mitarbeitenden machen wollen.

Das Balance Board entstand aus einer Geschenkidee ...

Tatsächlich. Damals wohnten der Mitgründer Benjamin Knecht und ich in einer WG. Benjamin tüftelte an einem Geschenk für seinen Göttibuben, einem Surfbrett auf einer Holzrolle. Dann hatten wir plötzlich selbst Riesenspass an dem Gerät. Die Geschäftsidee war geboren. Die ersten von uns produzierten Balance Boards waren in Kürze weg.

Wie teilen Benjamin und du euch die Arbeit auf?

Benjamin ist gelernter Zimmermann und ehemaliger Fitnesstrainer; er kommt vom Handwerklichen her. Ich war am Anfang fürs Marketing zuständig. Heute machen wir beide beides. Im Brotjob kümmert sich Benjamin um Menschen mit Unterstützungsbedarf, und ich bin als Product Manager unterwegs.



Benjamin Knecht und Björn Baumann reiten mit ihren St.Galler Balance Boards auf der Erfolgswelle.

Was bedeutet dir Mobilität?

Zwei Drittel meines Jobs bestehen aus Reisen. Ich war 20 Jahre lang in Asien unterwegs. Benjamin reist auch viel, aber fast nur noch in der Schweiz, seit er vor einigen Monaten Vater geworden ist. Ich habe mir neu einen Töff zugelegt und nutze ihn oft und mit Freude.

Was ärgert dich auf der Strasse?

Sonntagsfahrer. Was mich auch nervt, sind Leute, die sich nicht an die Regeln halten, keinen Anstand zeigen. Zum Beispiel, wenn sie Autos bei einem Reverschluss nicht in die eigene Kolonne wechseln lassen. Das ist mühsam und ginge auch anders. Wir sollten miteinander auf der Strasse fahren – nicht gegeneinander.

Welches ist dein liebstes Verkehrsmittel?

Ich bin Auto- und Töff-Fan und finde auch E-Fahrzeuge toll. In der Stadt fahre ich allerdings meistens mit dem Velo – Benjamin übrigens auch.

Wohin geht die Reise mit eurem Start-up?

Lumberboards gibt es seit weniger als zwei Jahren. Unser Ziel ist, dass wir das Angebot noch erweitern mit Produkten, die zu unserer Marke und dem damit verbundenen Lifestyle passen – zum Beispiel Kleider. Unser Traum ist, dass wir eines Tages vom eigenen Business leben können. Wir arbeiten hart, damit es weiterhin rundläuft. ■■



OKTOBER 2022, MÜNCHEN
bauma
Visit us! FN.921/9



GIPOGREEN

100% GIPO POWER
WIR BRECHEN ELEKTRISCH



GIPO AG
CH-6462 Seedorf
T +41 41 874 81 10
info@gipo.ch, www.gipo.ch



**Farbe trifft
Funktionalität**

Ihr Partner für
Heissmischgut
Niedertemperaturmischgut
Kaltmischgut
Color-Asphalt

www.moag.ch
www.derasphaltprofi.ch