

der asphaltprofi

Das Fachmagazin der

MOAG
AUTOSTRASSE HOLDING AG



Hut ab!

Welche gewaltige
Leistung im
Strassenbau steckt



Rekordverdächtig
1,6 Kilometer
in drei Tagen

4



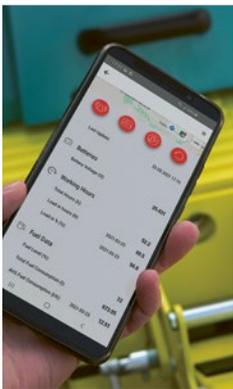
Menschengemacht
Errungenschaften
aus Asphalt

16



Family Business
Immer auf Zack:
Beat Foser

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

Qualität

Ambitionierte Strassensanierung 4

Facts

Auszeichnungswürdige Strassen 10

Geschichte des Asphalts 16

Menschen

Logistik im Blut: Christoph Eigenmann 12

Intern

Unser Team in Uzwil 20

Family Business

Immer voller Ideen: Beat Foser 22

Mobilität

Kurvenakrobatik mit dem Postauto 27

Nachhaltigkeit

Nachwuchsschmiede OST 30

Uns gibts auch online

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



derasphaltprofi.ch



Impressum

der asphaltprofi, 23. Jahrgang, Mai 2024

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:

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

Druck: Schmid-Fehr AG, Goldach

Auflage und Erscheinen: 3000 Ex., 2x jährlich

Titelbild: Bodo Rüedi

Ihnen gebührt Respekt



Liebe Leserin,
lieber Leser

Wenn ich zu unseren MOAG-Werken fahre und mir vor Augen führe, was wir in den letzten Jahren alles erreicht haben, macht mich das stolz. Sicher kennen Sie auch das Gefühl, das sich einstellt, wenn ein grosses Projekt gut gelaufen und abgeschlossen ist. Es fühlt sich gut an, nicht?

Das Wort «Leistung» wird leider allzu oft mit «Druck» assoziiert. Die «Arbeit» generell ist für viele negativ behaftet. Das ist schade. Wir leben von den Leistungen, die wir selbst oder die andere für uns erbringen. Sei es bei der Arbeit oder in der Freizeit. Wer freut sich nicht darüber, wenn der Garten zu Hause wieder einmal auf Vordermann gebracht ist? Wer jubelt nicht mit, wenn Marco Odermatt mit Bestzeit über die Ziellinie fährt?

Seien wir ehrlich: Wir alle klopfen uns auch gern selbst auf die Schulter, wenn uns etwas besonders gelungen ist. Und das ist gut so. Und es ist genauso gut – und wichtig –, dass wir all jenen Respekt zollen, die im Alltag Herausragendes leisten.

«Hut ab!» ist der Titel dieser Ausgabe von *der asphaltprofi*. Wir lüften den Hut vor den Akteuren der Strasse, ob vor oder hinter den Kulissen: Strassenbauer, Poliere und Ingenieure, Mischmeister und Anlagenchefs, Transportfachleute und Logistikexperten, ÖV-Mitarbeitende und Auszubildner.

Und wir klatschen Beifall für die Errungenschaften unserer Vorfahren, die schon vor über 2000 Jahren erkannt haben, dass uns gut ausgebaute Strassen vorwärtsbringen. In unserer «Kleinen Geschichte des Asphalts» ab Seite 16 zeigen wir Ihnen, welche unglaublichen Leistungen unsere frühen Wegbereiter vollbracht haben. So viel sei gesagt: Es wird auch Sie zum Staunen bringen.

Viel Spass beim Lesen

Ihr Markus Blum



«Wir ziehen das durch»

1,6 Kilometer Kantonsstrasse in drei Tagen zu sanieren, ist ein ambitioniertes Vorhaben. 2400 Tonnen Asphalt an einem einzigen Einbautag zu liefern, ein gewaltiges Unterfangen. In die Realität umgesetzt haben es der Kanton Thurgau und Bauunternehmen zwischen Egnach und Salmsach. Eine aussergewöhnliche Leistung, die das Prädikat «rekordverdächtig» verdient.

Text: Carmen Püntener
Bilder: Bodo Rüedi

«Es ist ein völlig neues Fahrgefühl!» Patrick Haltner vom Tiefbauamt des Kantons Thurgau schwärmt. Der Projektleiter lässt es sich nicht nehmen, als einer der ersten über die frisch sanierte Kantonsstrasse zu fahren. Dafür ist er an diesem Montagmorgen extra um 4.30 Uhr aufgestanden. Dies, nachdem die Belagsarbeiten termingerecht abgeschlossen und die Strassenmarkierungen angebracht worden waren. «Wir hätten nichts besser machen können», ist Patrick Haltner überzeugt.

Das Projekt hat viele Monate früher begonnen. Die 1,6 Kilometer lange Hauptverbindung zwischen den beiden Thurgauer Gemeinden Egnach und



Die schnellste, aber auch heikelste Variante: die Sanierung in drei Tagen während einer Totalsperre.

«Wir mussten eine Lösung finden, die möglichst geringe Auswirkungen auf den Verkehr haben würde.»

**Patrick Haltner, Projektleiter
Kanton Thurgau**



uns war wichtig, dass keine negative Stimmung in der Bevölkerung entsteht. Darum ging ich bei fast jedem Betrieb vorbei und informierte Anwohnerinnen und Anwohner persönlich», erzählt Patrick Haltner. «Alle waren froh, dass wir so früh informierten. Und die dreitägige Totalsperre fand den nötigen Rückhalt.»

Kurz vor dem Start der Bauarbeiten wissen alle Beteiligten, was auf sie zukommt. «Jetzt kann ich zwar etwas zurücklehnen. Und doch bin ich angespannt», sagt Patrick Haltner kurz vor dem Baustart. «Sollte die Strasse am Montag noch nicht wieder befahrbar sein, wäre das für mich ein Desaster. Darum: Ich werde erst wieder ruhig schlafen, wenn alles geklappt hat. Doch komme was wolle, wir ziehen das durch!»

Drei Tage Vollgas

In der Nacht auf den Freitag, 13. Oktober 2023, geht es los. Die Umleitung wird signalisiert, die Schranken um Punkt

Salmsach war in die Jahre gekommen. 1979 zum letzten Mal saniert, wies sie erhebliche Belagsschäden auf. Verformungen, die eine Gefährdung der Verkehrssicherheit zur Folge hatten. Die Krux: Auf der Strecke zwischen Arbon und Kreuzlingen passieren täglich über 16'000 Fahrzeuge diesen spezifischen Strassenabschnitt. «Es ist eine der meistbefahrenen Kantonsstrassen», führt Patrick Haltner aus. «Wir mussten eine Lösung finden, die möglichst geringe Auswirkungen auf den Verkehr haben würde.»

Der Kanton Thurgau wagte die schnellste, in der Ausführung aber auch heikelste Variante: die Sanierung

in drei Tagen während einer Totalsperre, was 1,6 Kilometer Belagseinbau und rund 2400 Tonnen Asphalt an einem Tag bedeutete. «Die Alternative wäre eine Ausführung in Etappen mit Lichtsignal gewesen. Dies hätte eine Baustelle von mehreren Monaten zur Folge gehabt.»

Informieren, präzisieren, aufklären

Die generalstabsmässige Planung des ambitionierten Vorhabens begann im Frühsommer 2023. Sie beinhaltete die genaue Koordination zwischen Ingenieurbüro, Strassenbauunternehmen und der MOAG sowie die frühzeitige Information an das einheimische Gewerbe und die Bevölkerung. «Für





5.30 Uhr geschlossen. Ab jetzt übernehmen die Strassenbauprofis. Es gilt, keine Minute zu verlieren. «Der Stress hält sich in Grenzen», sagt Alexander Kaufmann, Projektleiter bei Wälli AG Ingenieure. «Die Strassenbauer von der Arbeitsgemeinschaft der beiden Bau-firmen Cellere Bau AG und Morant AG sind gebrieft, und der Verkehrsdienst steht bereit.»

Zwei-Meter-Fräsen fahren auf. Mit ihnen beginnen die Arbeiter, den alten Belag abzutragen. Wie mit einer riesigen Raffel hobeln sie den diesen ab.



Marco Rossi, Cellere Bau AG
Bauführer

«Wir setzen alles daran, dass wir den engen Terminplan einhalten, auch wenn das Wetter nicht ganz mitspielt. Das schnellere Bauen mit Einstreuschicht ist hier von grossem Vorteil. Sonst würden die Arbeiten einen Tag länger dauern, und die Strasse wäre an zwei Wochentagen gesperrt. Bei einem so ambitionierten Projekt mit 1,6 Kilometern Einbau an einem Tag ist eine Total-sperre Voraussetzung, damit wir freie Bahn haben und der Ablauf reibungslos funktioniert.»

Acht Zentimeter sollen es bis zum Abend sein. «Wir ersetzen nur die obersten Schichten. Das ist ein gängiges Verfahren, das den Vorteil hat, dass wir weniger Material verbrauchen», erklärt der Ingenieur von Wälli. Das Ausbruchmaterial wird direkt auf Lastwagen verladen, die es zum MOAG-Werk in Mörschwil transportieren, wo es später als Recyclingmaterial wiederverwendet werden wird.

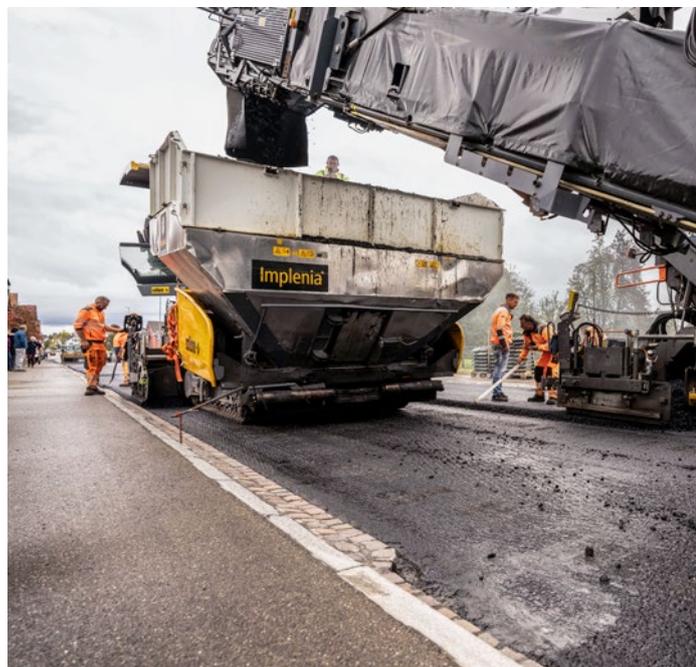
Währenddessen schreiten die Arbeiten voran. «Jeder auf dem Platz weiss ganz genau, was er zu tun hat. Wir verschwenden absolut keine Zeit», sagt Alexander Kaufmann. Der erste Tag ist bald geschafft, die Materialbilanz: 2200 Tonnen Ausbruchasphalt.

Den Samstag nutzen die Arbeiter, um die Strasse nass zu reinigen und eine Bitumenemulsion aufzubringen. Wie ein Leim dient sie als Haftverbund zwischen dem Gesteinsuntergrund und dem neuen Belag. Schliesslich werden die Kontrollschächte angepasst und wo nötig abgedeckt. Viele kleine Puzzlesteine, die es ermöglichen, dass der Belageinbau am Sonntag reibungslos funktioniert.

Alles steht bereit. Und doch macht sich bei Patrick Haltner langsam aber sicher Nervosität breit: «Mich beschäftigt das Wetter. Ich kann diese Sanierung nicht verschieben. Einige Geschäfte haben am Freitag extra zugemacht. Alle wollen am Montag eine befahrbare Strasse haben. Nun heisst es Augen zu und durch.»

Schon fast wie ein Volksfest

Scheinbar innert Nullkommacht bricht der Sonntagmorgen an. Die Einbaumaschinen stehen bereit, inklusive zweier Reservewalzen, eines zusätzlichen Fertigers sowie einer Ersatzstreu-maschine, für alle Fälle. Das Team besteht aus 20 Belagsprofis von Cellere Bau und Morant. Mit Uhrwerkspräzision ist jeder Handgriff abgestimmt. Die Motoren starten. Der Lärm und die Bodenvibration, die durch die Walzen erzeugt werden, rufen Anwohnerinnen und Anwohner auf den Platz. Die Zuschauerränge füllen sich, als stünde bald ein Strassenvelorennen auf dem Programm. Viele haben den Strassenbau noch nie in dieser Intensität live erlebt. «Was es alles braucht, bis dieser Ablauf so genau sitzt. Es ist absolut faszinierend zum Zuschauen. Besser als jede Operette», sagt eine Anwohnerin.



Kaum ist die Binderschicht mit den Fertigern eingebaut, folgt der Einstreubelag. Ein Verfahren, bei dem die Schichten warm in warm eingebaut werden. «Es ist enorm wichtig, dass die erste Schicht dabei nicht abkühlt», erklärt Alexander Kaufmann. «Und das ist bei dem Wind nicht ganz einfach.» In der Tat, schon bald wird es auf der Baustelle hektisch. Die Fertiger kommen schnell vorwärts, und der Abstand zu den Einstreumaschinen wird immer grösser. Ein zweiter Einstreuer muss her. Zum Glück stehen die Ersatzmaschinen schon bereit.

Das verflixte Wetter

Gegen Mittag ist die Hälfte der Strecke geschafft, inklusive der Glättung durch die Walzen. «Jetzt kann eigentlich nichts mehr schiefgehen, ausser das MOAG-Werk könnte keinen Asphalt mehr liefern», sagt Patrick Haltner vom

Tiefbauamt. Diese Gefahr ist gering. Denn in Mörschwil brummt und summt es. Werksleiter Marko Grubisic überwacht den Produktionsprozess: «Dort drüben beschickt der Fahrer des Pneuladers die Doseure mit den entsprechenden Gesteinskörnungen. Er setzt die Rezeptur direkt um und sorgt für die richtige Zusammensetzung des Asphalts.»

1300 Tonnen sind bereits verladen und auf die Baustelle gebracht worden. «Wenn das so weitergeht, sind wir um 17 Uhr fertig», meint Marko Grubisic. Kaum hat er das gesagt, runzelt er die Stirn. Schon seit einiger Zeit ist kein Lastwagen mehr in die Ladestation gefahren. Schnell wird klar, warum: Auf der Baustelle hat es zu regnen begonnen, die Maschinen stehen still. «Jetzt muss ich die Mischerleistung reduzieren. Ganz stelle ich nicht ab,



Alfred Wüst, Ventra Technik AG

Verwaltungsratspräsident

«Unsere Firma liegt direkt an der Kantonsstrasse. Wir haben darum alle Lieferungen auf Donnerstag vorverlegt. Das kann man gut organisieren. Es ist viel einfacher, als wenn wir drei Monate lang eine Baustelle vor dem Firmengebäude gehabt hätten. Ich wohne gleich hier in der Nähe. So bin ich hergekommen, um beim Einbau zuzuschauen und Fotos zu machen. Was diese Männer in diesen drei Tagen leisten, ist absolut beeindruckend. Besser könnten sie es nicht machen.»



Im MOAG-Werk Mörschwil ist die Mischanlage an diesem Sonntag in diesem Betrieb.



Adrian Stäheli, Cellere Bau AG

Chefpolier

«Ich bin jetzt seit über 17 Jahren im Strassenbau und habe ein solches Projekt noch nie erlebt. Dass wir die Binderschicht und gleich anschliessend die Einstreuschicht aufbringen, ist schon etwas Besonderes. Ich bin selbst überrascht, wie gut es klappt. Ich kontrolliere den Asphaltverbrauch und bin mit dem MOAG-Werk in ständigem Kontakt, damit es die Produktion genau auf den Bedarf dosieren kann. Die Zusammenarbeit läuft hervorragend, alle sind motiviert und gut drauf.»



Für einmal im Mittelpunkt: Die Arbeit der Belagsprofis wird von Zaungästen bestaunt.



FOSER

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

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



Foser AG
> www.foserag.li



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

wellauer
baut bewegt transportiert

baut bewegt transportiert

- Strassenbau
- Tiefbau
- Spezialtiefbau
- Kieswerke



H. Wellauer AG
> www.wellauer.ch



denn es ist besser, wenn wir durchgehend produzieren, damit wir homogenes, gleichbleibendes Mischgut haben.»

Eine Beinahe-Punktlandung

Schliesslich kommt die Entwarnung. Der Regen war kurz und heftig und hat nach einer halben Stunde wieder aufgehört. Schon bald treffen die Lastwagen wieder ein, und die Mischanlage produziert auf Hochtouren. «Wenn es läuft, geht es ruckzuck», stellt Marko Grubisic zufrieden fest.

Unter Hochdruck wird weiter Belag eingebaut. Das Ziel in Salmsach rückt in greifbare Nähe. Und – die Arbeiter schaffen eine Beinahe-Punktlandung. Kurz nach 17 Uhr werden die Motoren abgestellt. Und Patrick Haltner strahlt: «Man sieht hier deutlich, was man alles erreichen kann, wenn alle so gut zusammenarbeiten. Es ist eine gewaltige Leistung, die heute erbracht wurde.»

■ ■

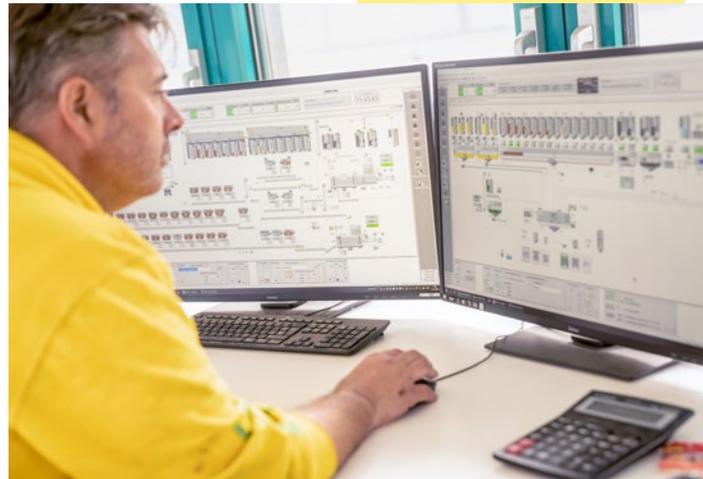


Alexander Kaufmann, Wälli AG Ingenieure

Projektleiter

«Zu den grössten Herausforderungen zählen die Organisation der Verkehrs-umleitung und der vorgängige Fluss an Informationen – an das ansässige Gewerbe und die Anwohner. Das Zusammenspiel aller beteiligten Unternehmen verlangt eine minutiöse Planung, insbesondere aber auch die Wertschätzung der Leistung jedes Einzelnen. Es ist nicht selbstverständlich, dass alle am Sonntagmorgen so motiviert dastehen. So macht es Spass zu arbeiten.»

Die Gesamtanlage wird während des Betriebs permanent überwacht.



Der Fahrer des Pneuladers sorgt dafür, dass die Gesteinsmischungen immer in der richtigen Menge zur Verfügung stehen.



Alexander Morant, Morant AG

CEO

«Ich war neugierig und wollte vor Ort selbst schauen, wie das Projekt läuft. Die schiere Menge an Asphalt, die wir hier an einem einzigen Tag verbauen, ist aussergewöhnlich. Und es ist halt immer wieder spektakulär, wenn unsere Männer und Maschinen am Werk sind. Das finden offenbar auch die Anwohnerinnen und Anwohner. Es freut mich, dass so viele von ihnen hier sind und zuschauen.»

Auszeichnungswürdige Strassen

Sie tragen die schwersten Lasten, werden im Sekundentakt befahren oder müssen extremen Witterungsbedingungen standhalten. Wir zeigen eine Auswahl an Ostschweizer Strassen, die einem besonders hohen Leistungsdruck ausgesetzt sind.

Text: Anina Rütsche



Fürstenlandbrücke, St. Gallen

Starkes Fundament

Man glaubt es kaum, aber die Fürstenlandbrücke in St. Gallen ist bereits über 80 Jahre alt. Sie wurde zwischen 1937 und 1941 gebaut. Es handelt sich um eine Bogenbrücke mit aufgeständerter Fahrbahn. Sie ist 60 Meter hoch und fast 500 Meter lang. Allein für die Betonarbeiten benötigte man 6000 Lastwagen mit Material. Heute müssen Pfeiler und Fahrbahn aufgrund des steigenden Verkehrsaufkommens noch mehr Lasten aushalten als früher. Dank der beeindruckenden Ingenieurskunst und regelmässiger Sanierungen schafft die Fürstenlandbrücke das bestens.



Autobahn A13

Wind und Wetter ausgesetzt

Die rund 200 Kilometer lange Autobahn A13 ist eine bedeutende Nord-Süd-Verbindung. Sie beginnt in St. Margrethen im Kanton St. Gallen, führt an der Grenze zu Liechtenstein durchs St. Galler Rheintal über Chur bis nach Bellinzona. Zu Beginn des 21. Jahrhunderts wurde der Rheintaler Abschnitt, der bis dahin auf beiden Seiten einspurig verlief, auf je zwei Spuren ausgebaut – ganz im Sinne der Sicherheit. Doch noch immer ruft man hier zu besonderer Vorsicht auf, denn im Rheintal kommt es vermehrt zu starken Sturmböen, Glatteis und Nebel.



Bild: © Janic Gübeli

Seedamm und Bahnhofstrasse, Rapperswil

St. Galler Hotspot

Die Fahrbahn auf dem Seedamm zwischen Pfäffikon SZ und Rapperswil-Jona SG sowie die daran anschliessende Bahnhofstrasse von Rapperswil sind verkehrstechnisch ein auffälliges Nadelöhr am oberen Zürichsee. Über 25'000 Autos verkehren dort jeden Tag. Der Bau eines unterirdischen Stadttunnels könnte dazu beitragen, zumindest den Streckenabschnitt im Rapperswiler Stadtzentrum zu entlasten. Einem entsprechenden Projekt hat die Stimmbevölkerung im Spätsommer des vergangenen Jahres zugestimmt.

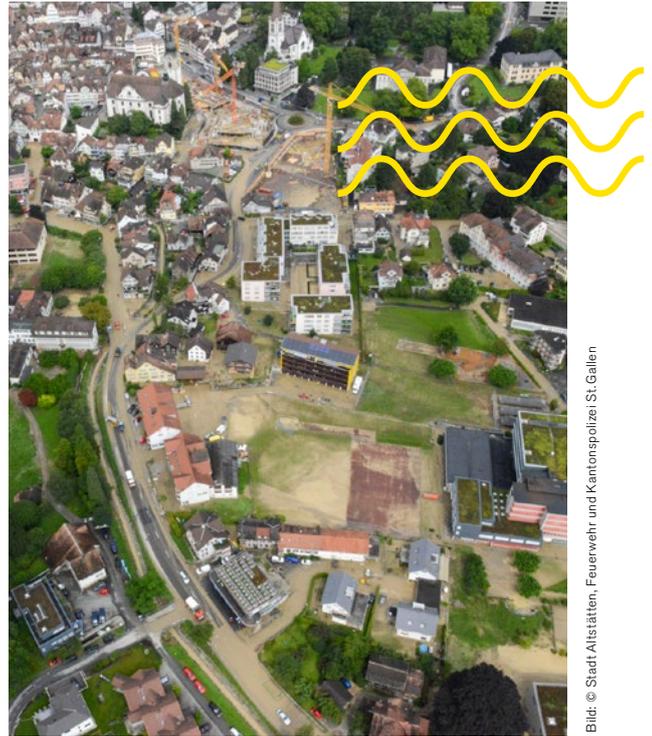


Bild: © Stadt Altstätten, Feuerwehr und Kantonspolizei St. Gallen

Klausstrasse, Altstätten

Für viel Wasser gewappnet

Die Kleinstadt Altstätten im Rheintal war schon einige Male von Überschwemmungen betroffen. Eine der Strassen auf Gemeindegebiet, die dabei besonders strapaziert werden, ist die Klausstrasse. Zum Beispiel in den Jahren 2014 und 2017. Wegen Wassersperren kam es sogar vor, dass sich bei der Klausstrasse viel Schlamm ansammelte. Dieser musste aufwendig entfernt werden. Nicht nur die Anwohnerinnen und Anwohner sowie die Feuerwehrleute werden in solchen Situationen auf eine harte Probe gestellt, auch die Strasse selbst muss einiges aushalten.

Bild: © Kanton Thurgau, Departement für Bau und Umwelt



Kantonsstrasse, Bottighofen

Thurgauer Hotspot

Die Kantonsstrasse H13 zwischen Kreuzlingen und Bottighofen ist der Hotspot unter den Strassen im Thurgau. Diese Hauptverkehrsachse, welche die See- strasse über Kreuzlingen mit Konstanz verbindet, ist damit seit mehr als fünf Jahren kantonale Spitzenreiterin. Immer wieder wurden auf diesem Abschnitt die kantonsweit höchsten Verkehrsfrequenzen gemessen. Es kann vorkommen, dass über 30'000 Fahrzeuge pro Tag diese Stelle passieren. Das sind – auf 24 Stunden umgerechnet – mehr als 20 pro Minute!

Logistische Meisterleistung



In der Coop Logistikregion Ostschweiz-Ticino am Standort Gossau sorgen rund 250 Mitarbeitende dafür, dass die Regale in den Supermärkten immer gut gefüllt sind. Die letzte Meile dieser Grundversorgung wird – über das Verteilzentrum in Gossau – auf der Strasse zurückgelegt. Logistikchef Christoph Eigenmann gibt im Interview einen Einblick, wie dies bewerkstelligt wird.

Interview und Bilder: Carmen Püntener



Christoph Eigenmann, wie viele Lastwagen stehen für die Verteilung der Lebensmittel in Gossau bereit?

Das erraten Sie nie! Die Leute sind immer erstaunt, wenn ich die Zahlen nenne. Wir verfügen insgesamt über 21 Lkw und 13 Sattelzugmaschinen. Dazu haben wir 43 Sattelaufleger und 46 Anhänger. Mit diesen beliefern wir das gesamte Verteilgebiet, jede Verkaufsstelle dreimal am Tag. Grössere Läden wie den Gallusmarkt in St. Gallen zum Teil bis zu fünfmal. Und, was viele nicht bedenken, wir nehmen auch Waren zurück. Wir organisieren die gesamte Entsorgung der Läden. Das heisst, unsere Lastwagen fahren praktisch nie leer.

Diese letzte Meile der Verteilung findet vorwiegend auf der Strasse statt, stimmt das?

Nicht nur vorwiegend, sondern ausschliesslich. Unsere Fahrer legen gesamthaft im Jahr 2,5 Millionen Kilometer auf der Strasse zurück. Wir

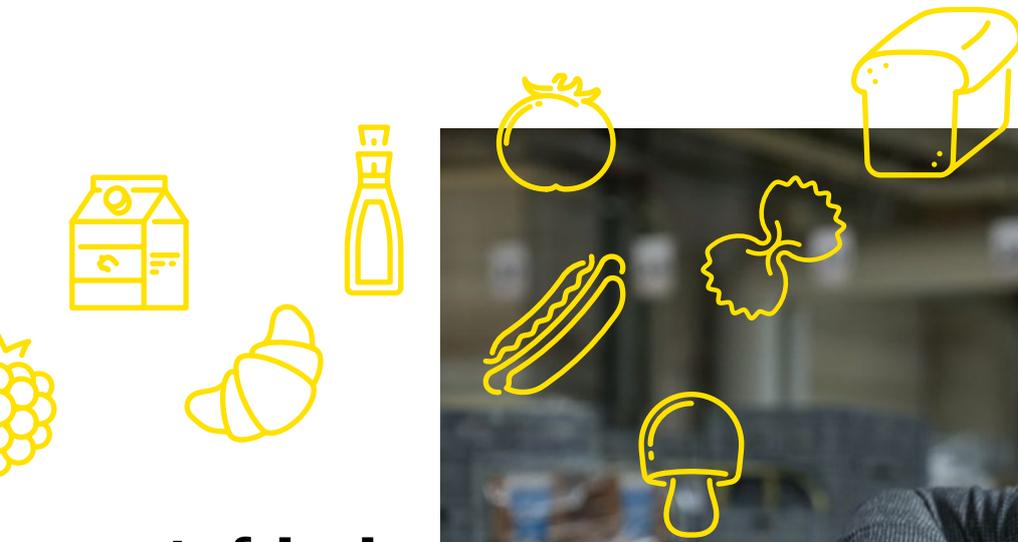
sprechen hier aber nur von der Auslieferung an die 180 Verkaufsstellen unseres Verteilgebiets. Bei der Verbindung zu den anderen Coop-Verteilzentren der Schweiz setzen wir auch auf die Schiene – etwa ein Viertel der Waren wird per Bahn mit dem eigenen Bahnunternehmen angeliefert. Im Jahr sind das in Gossau etwa 7000 Bahnwagen.

Wie genau spielt sich die Feinverteilung ab?

Früh am Morgen – mindestens eine Stunde vor Ladenöffnung – erhalten die Verkaufsstellen die Frischware: Gemüse, Früchte, Patisserie, Convenience, Schnittblumen. Während die Fahrer unterwegs sind, beladen wir in Gossau bereits die nächsten Sattelaufleger. Zwischen halb acht und neun kommen sie retour. Bis Mittag liefern wir die Kühlschiene, Fleisch sowie alle Molke- und Milchprodukte. Bei der dritten Tour am Nachmittag laden wir dann die Aktionen und sämtliche ungekühlten Waren.

Wie können Sie den Bedarf der einzelnen Läden errechnen?

Dafür sind die Filialen verantwortlich. Sie müssen ihre Bestellung für den nächsten Tag bis um elf Uhr ins System eingeben. Wir bestellen dann bei den Produzenten, und diese liefern uns die Ware am Abend. So können wir bereits in der Nacht wieder mit der Beladung der bereitstehenden Sattelaufleger beginnen. Sie sehen: Wir sind von A bis Z durchgetaktet, während 24 Stunden pro Tag, sechs Tage die Woche.



«Auf der letzten Meile ist es in absehbarer Zeit undenkbar, dass wir von der Strasse wegkommen.»

Christoph Eigenmann

Christoph Eigenmann

hat sein Berufsleben der Logistik verschrieben und ist seit über 40 Jahren mit grosser Leidenschaft dabei. Er sorgt dafür, dass Einkauf und Verkauf, Lieferungen sowie Warenumschatz reibungslos funktionieren: zuerst bei der Swisscom, später bei der Bon appétit Group und seit 2005 bei Coop. Seit 2016 leitet er dort die Logistikregion Ostschweiz-Ticino.

Wie muss ich mir das genau vorstellen? Wie weiss etwa der Coop in Arbon, wie viele Liter Cola er am nächsten Tag braucht?

Wenn Sie denken, dass hier jemand im Laden herumgeht und die Auslage abzählt, dann täuschen Sie sich. Jedes Mal, wenn ein Pack Cola 6 × 1,5 Liter die Kasse passiert, wird er vom Bestand abgebucht und automatisch nachbestellt. So erhalten wir eine recht verlässliche Übersicht über den Bedarf. Dazu spielt die Erfahrung mit. Die Rayonchefs in den Läden kennen den ungefähren Verbrauch. Sie ziehen zudem das Wetter oder bevorstehende Feiertage in ihre Berechnungen mit ein. Und sie korrigieren das System entsprechend.

Und wie ist das bei Waren, die nicht für den täglichen Gebrauch bestimmt sind?

Hier in Gossau lagern wir vor allem superschnell drehende Artikel sowie die Frischwaren. Nehmen wir einen sehr grossen Laden wie den Gallusmarkt als Beispiel: Dieser hat rund

70'000 Artikel im Sortiment. In Gossau haben wir davon 10'000 auf Lager. Alles andere holen wir «just in time» bei den Lieferanten. Der Wein kommt beispielsweise aus einer nationalen Verteilzentrale in Pratteln. Gossau fungiert dann als Drehscheibe. Das nennt man Cross-Docking. Wir verdichten hier alles, was aus der ganzen Schweiz zusammenkommt. Sodass nur ein Lastwagen den Gallusmarkt anfährt, nicht 100 verschiedene.

Wie wichtig ist es für Sie, dass das Strassennetz in der Ostschweiz gut ausgebaut ist und instand gehalten wird?

Es ist superwichtig! Das A und O unserer täglichen Arbeit. Wir haben einen Vertrag mit unseren Verkaufsstellen und garantieren die erste Lieferung am Tag auf 15 Minuten genau, alle anderen Lieferungen mit einer Genauigkeit von plus/minus einer halben Stunde. Dieses Versprechen können wir nur geben, weil wir eine so gute Strasseninfrastruktur zur Verfügung haben.



gr&lo

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



Wir bauen mit Menschen für Menschen.

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



STUTZ AG Bauunternehmung
> www.stutzag.ch



Je innovativer, DENSO besser.

- Produkte für:
- Strassenbau
 - Kanalbau
 - Korrosionsschutz



DENSOKOR AG
> www.denso-group.com

der asphaltprofi



Das Online-Magazin der MOAG

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



www.derasphaltprofi.ch

⇒ **Müssen Sie grosse Baustellen, zum Beispiel die Sanierung der Stadtautobahn St. Gallen, in Ihre Planung miteinbeziehen?**

Natürlich. Wir sind davon aber nicht so sehr betroffen wie andere, denn wir sind antizyklisch unterwegs. Am Morgen starten wir sehr früh, wenn der Individualverkehr noch nicht auf der Strasse ist. Und auch während des Tages vermeiden wir die Rush-Hour.

Wie könnte man aus Ihrer Sicht dem zunehmenden Verkehrsaufkommen am ehesten begegnen?

Die erste Massnahme ist der Ausbau des Strassennetzes. Das heisst: mehr Spuren. Für unsere letzte Meile ist es in absehbarer Zeit undenkbar, dass wir von der Strasse wegkommen. Wir sind aber daran, Wege zu finden, um unsere Flotte nachhaltiger auszurüsten. Derzeit machen wir Versuche mit einem Wasserstoff-Lkw. Meine Prognose ist, dass wir über kurz oder lang in urbanen Gebieten auf Elektrofahrzeuge und auf längeren Strecken auf Wasserstoff oder Gas setzen werden.

Als wie wichtig empfinden Sie das, was Sie im Alltag leisten?

Ich möchte meine Antwort auf unser gesamtes Team ausdehnen. Jeder Job, der hier bei uns in der Verteilzentrale gemacht wird, ist enorm wichtig. Wir haben einen Versorgungsauftrag und sind für das Funktionieren unserer Gesellschaft systemrelevant.

Über das Verteilzentrum in Gossau werden 180 Verkaufsstellen beliefert: 88 Supermärkte, 46 Prontos, die Coop-City-Warenhäuser sowie die Jumbos, Restaurants und E-Shops.



Wie viele Notfallszenarien haben Sie in Ihrer Laufbahn bereits durchgespielt?

Das Mitdenken von Notfallszenarien ist bei uns ein Dauerzustand. Wir haben unzählige Pläne hinterlegt, was zu tun ist, wenn etwas passiert. Wir verfügen über Ausweichpläne und können unsere Flotte innert kurzer Frist umrouten.

Gibt es für Sie noch Situationen, in denen Sie ins Rotieren kommen?

Eigentlich erschreckt mich fast nichts mehr. Die beste Übung, die wir je durchgezogen haben, war die Pandemie. Als der Lockdown kam, brauchten wir innerhalb von einer Woche 30 Lastwagen mehr. Die Restaurants und Gastronomiebetriebe waren geschlossen. Das Volumen in den Supermärkten nahm um rund 50 Prozent zu. Da wir als Coop auch noch andere Standbeine haben, konnten wir glücklicherweise auf Personal und Fahrzeuge zurückgreifen, die normalerweise in der Gastronomie zum Einsatz kommen. So haben wir das alles irgendwie hingekriegt.

Wie sind Sie persönlich auf der Strasse unterwegs?

Mit dem Auto. Und ich bin viel unterwegs: Ich fahre fast 40'000 Kilometer im Jahr. Dabei habe ich ein Motto: «Nicht stressen lassen».

Und was ist Ihnen an dieser Infrastruktur besonders wichtig?

Dass sie funktioniert! Mir ist aber durchaus bewusst, dass es keine Selbstverständlichkeit ist. Ein guter Freund von mir hat einen Sohn, der im Strassenbau arbeitet. Mit ihm habe ich schon viel darüber diskutiert. Wir empfinden es zwar als Gewohnheit, aber es steckt eine gewaltige Leistung in unserem Verkehrsnetz. ■■

Launiger Kurztest

Nebenstrassen oder Autobahn?

Nebenstrasse (mit dem Töff!)

Regen oder Schnee?

Regen

Kurvenmanöver oder Rückwärtsfahren?

Rückwärtsfahren

Lieferwagen oder Sattelschlepper?

Sattelschlepper

Tiefkühlprodukte oder Frischware?

Frisches natürlich!

Teamarbeit oder Solo?

Teamarbeit

E-Mail oder Telefon?

Telefon

Coop Qualité & Prix oder Fine Food?

Je nachdem.

St. Gallen oder Appenzell?

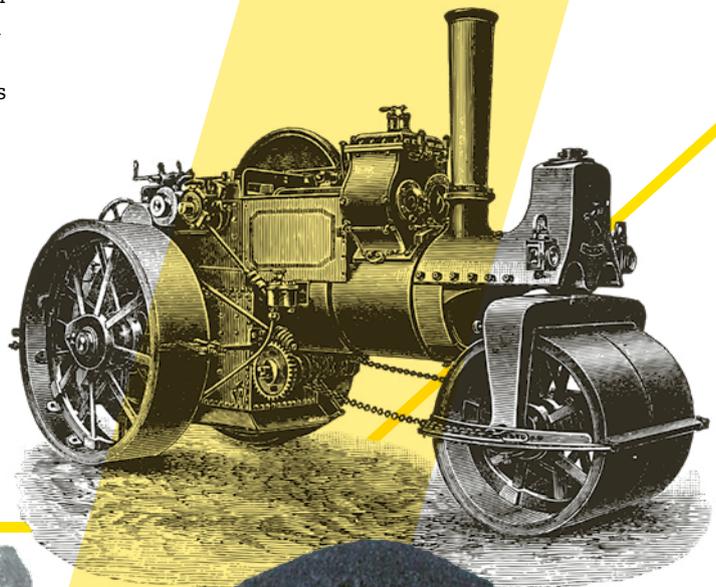
St. Gallen

Kleine Geschichte des Asphalts

Vor Tausenden Jahren entstanden Strassen, deren Steinplatten auf einem Asphaltbett lagen. Die Verarbeitungsmethoden wurden seither verfeinert und der Naturasphalt durch die technische Variante ersetzt. Doch das Material gibt sich auch im heutigen Strassenbau ungeschlagen.

Recherchen und Text: Carmen Püntener

Der Strassenbau war früher wie heute eine Herkulesaufgabe. Wer Strassen baute und sein Territorium erschloss, erlangte wirtschaftlichen Fortschritt und Macht. Das wusste kein Volk so gut wie die Römer, die den gesamten Mittelmeerraum mit einem weit verzweigten Strassen-netz durchzogen. Doch schon im babylonischen Reich zeugten Strassen vom Ansehen ihrer Besitzer. Unsere Recherchen zeigen zudem, dass Asphalt und sein Bestandteil Bitumen in der Geschichte noch zu ganz anderen Zwecken verwendet wurden.



Das Guffa wurde mit natürlichem Asphalt abgedichtet.

Bild: © «The Story of Sail», G. S. Laird Clowes, illustriert von Cecil G. Trew



40'000 v. Chr. bis 1000 n. Chr.

Ca. 40'000 v. Chr.

Die Neandertaler benutzen Bitumen als Klebemittel zur Schäftung bei Werkzeugen und Waffen, einer Methode, um mehrere Werkstücke miteinander zu verbinden.

Ca. 5000 v. Chr.

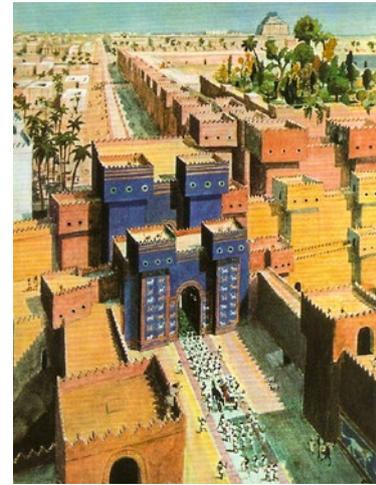
Die Sumerer dichten Schilfboote mit natürlichem Asphalt ab. Das Guffa besteht aus einem Schilfkorbgeflecht, das mit Häuten oder Rinde verkleidet ist. Es wird mit Bitumen abgedichtet, damit es schwimmfähig bleibt. Guffas werden im Irak auch heute noch verwendet.

2050 v. Chr.

Auch im Hochbau kommt Asphalt schon früh zum Einsatz. Beim Stufentempel von Ur (Zikkurat von Ur) im Süden des heutigen Irak verlegen die Erbauer Brandziegel mit Asphalt und sie benutzen ihn grossflächig als Deckschicht auf den Tempelterrassen.

600 bis 500 v. Chr.

Unter der Herrschaft von Nebukadnezar II. entsteht die Prozessionsstrasse von Babylon. Die gebrannten Ziegel der Fundation werden mit Asphalt vermörtelt. Die oben liegenden Steinplatten ruhen in einem Asphaltmörtelbett. Die Bauweise zählt zu den eigentlichen Vorläufern der modernen Asphaltstrassen.



Prozessionsstrasse von Babylon

Bild: © wikicommons / Aquarell von Walter Anger, auf Künstlerkarte von 2004

Ca. 100 v. Chr.

Asphalt dient als Fugenmörtel von römischen Strassen in der altrömischen Stadt Pompeji in der Nähe von Neapel. Die Römer, als die grossen Strassenbauer der Antike, verwendeten jedoch vor allem Holzteepech für die Abdichtung.

1000 bis 1700



Ca. 1000

Die Araber entwickeln ein Verfahren, um reines Bitumen zu gewinnen. Dafür erhitzen sie Naturasphalt, sodass er das Bitumen «ausschwitzt». Wie Erdöl findet auch Bitumen beziehungsweise Asphalt Anwendung in der mittelalterlichen Heilkunde.

Ca. 1500

Die Inka verwenden Asphalt sowohl für medizinische Zwecke als auch im Strassenbau. Ihr weit verzweigtes Strassennetz erstreckt sich vom heutigen Kolumbien über Ecuador, Peru und Bolivien bis nach Argentinien und Chile: insgesamt über 40'000 Kilometer.

1595

Sir Walter Raleigh entdeckt auf der Insel Trinidad einen natürlichen Asphaltsee – den La Brea Pitch Lake. Er nutzt den Asphalt, um Lecks an seinem Schiff abzudichten. Der aus dem Untergrund hervorquellende, flüssige Naturasphalt wird in Trinidad auch heute noch im Strassenbau eingesetzt.



La Brea Pitch Lake in Trinidad.

Bilder: © Pitch Lake: Creative Commons: CC BY-SA 4.0 / Walter Raleigh: 1588, unbekannter englischer Maler



Sir Walter Raleigh





1700 bis 1900

1712

Der griechische Arzt Eirini d'Eirinis entdeckt das riesige Asphaltvorkommen im Val de Travers (Kanton Neuenburg). Er schreibt 1721 seine Dissertation über den Asphalt. Aus den insgesamt über 100 Kilometer langen Gängen und Stollen des Bergwerks La Presta wird während rund dreier Jahrhunderte Asphalt in die ganze Welt exportiert.

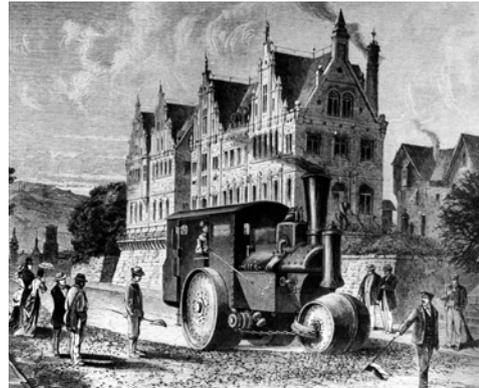
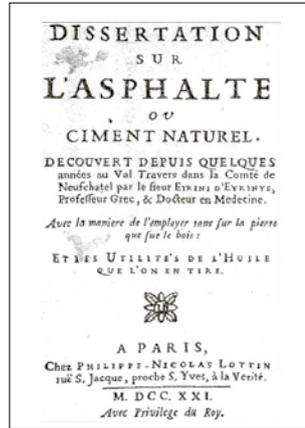
1835

Die Stadt Paris baut die ersten Trottoirs aus Asphalt; auf dem Pont Royal und dem Pont du Carroussel. Dazu verwenden die Bauarbeiter Gussasphalt, den sie zum Teil mit Kies oder Sand anreichern. Ab 1838 wird dieselbe Methode auch für Strassenbeläge in Lyon und Paris angewandt. Allerdings erweist sich das Erweichen des Materials im Sommer als Problem.

Chromolithografie von 1900: Strassenarbeiten in Paris, Stampfasphalt



Stich von 1780: Val de Travers



Dampfwalze in Stuttgart, Ende 19. Jahrhundert

Ab 1854

Der Stampfasphalt löst allmählich den Gussasphalt ab. Er besteht aus zerkleinertem natürlichem Asphaltstein, wird auf eine Betonunterlage aufgetragen und anschliessend durch Stampfen auf eine Stärke von wenigen Zentimetern verdichtet. Durch die Einwirkung des Verkehrs wird der Strassenbelag weiter verdichtet und zugleich poliert. Bald schon kommen auch erste Dampfwalzen zum Einsatz.

1900 bis 2000

1907

In den USA gehen die ersten Asphaltmischanlagen in Betrieb. Der Baustoff Asphalt gewinnt zunehmend an Bedeutung, insbesondere auch, weil der Materialpreis fällt.

Ca. 1910

Die La-Presta-Asphaltminen im Val de Travers sind das bedeutendste Naturasphaltwerk in Europa. Sie liefern einen Fünftel der weltweiten Asphaltproduktion.

1924

In Kalifornien wird erstmals der Einsatz von Strassenfertigern erprobt. Der Einbau wird damit beschleunigt und die Qualität verbessert.





Beim Verkauf von Häusern in Hergiswil wird der direkte Blick auf die Autobahn als Verkaufsargument verwendet.

Bild: © Staatsarchiv Nidwalden, Sammlungen, OD 2/63

1936

Zur Prüfung und Sicherung der Qualität werden die ersten standardisierten Prüfverfahren entwickelt, die bis heute Gültigkeit besitzen. 1936: Ring- und Kugel-Versuch, 1937: Brechpunkt nach Fraass, 1939: Marshall-Test.

Ab 1955

Die rund vier Kilometer lange Strecke der heutigen A2 zwischen Luzern und Ennethorw gilt als erste Autobahn der Schweiz. Diese Fahrbahn besteht ursprünglich aus Beton, es folgen jedoch schon bald die ersten Asphaltbeläge. Das weitverzweigte Schweizer Nationalstrassennetz misst heute über 2200 Kilometer.

1963

In England kommt der Drainasphalt zum Einsatz, der es ermöglicht, auf Start- und Landebahnen von Flughäfen das Oberflächenwasser möglichst rasch abzuleiten. Drainasphalt enthält einen sehr geringen Sandanteil. Dadurch entsteht eine Schicht mit vielen Hohlräumen, durch die das Regenwasser sickert.

Ab 1968

Die kommerzielle Nutzung der Naturasphaltporkommen wird an den meisten Orten eingestellt, da technisch hergestellter Asphalt kostengünstiger geworden ist.

Ab 1970

In den USA und in Deutschland werden erste Verfahren für das Asphaltrecycling entwickelt. Die



Fräse zum Ausbrechen von Asphalt, 1979

Bild: © Wirtgen GmbH, Windhagen, Deutschland

Firma Wirtgen GmbH präsentiert als eine der Pionierinnen ihre Fräsen zum Ausbrechen von Strassenasphalt.

Ab 1995

In Norwegen wird erstmals Niedertemperaturasphalt eingebaut. Dieser Asphalt wird auf 110 °C bis 130 °C erwärmt, was Energie spart und die CO₂-Emissionen senkt. Aktuell kommt dieser im Schweizer Strassenbau zu rund 2 bis 5 Prozent zum Einsatz.



2000 bis 2024

Ab 2005

Aufgrund der schwindenden Rohstoffvorkommen und allgemeinen Bestrebungen, nachhaltiger zu produzieren, gewinnt das Asphaltrecycling an Bedeutung. Die Schweiz gehört neben den Niederlanden und Deutschland zu den Vorreitern.

2022

Mit entsprechenden Brech- und Aufbereitungsanlagen wird es möglich, Asphalt mit bis zu 80 Prozent Recyclinganteil im Strassenbau zu verwenden, ohne Qualitätsverlust. Die MOAG zählt zu den Pionieren dieser neuen Aufbereitungsverfahren.



Bild: © Daniel Ammann



Von links: Patrick Okle, Anlagenchef; Andreas Ruckstuhl, Stv. Anlagenchef und Mischmeister; Jörg Fenske, Maschinist und Brechmeister (hinten); Felix Rutz, Mischmeister.

Unser Team in Uzwil

In den fünf Werken der MOAG in Mörschwil, Uznach, Sennwald, Weiningen und Uzwil sorgen eingespielte Teams dafür, dass es auf den Ostschweizer Strassenbaustellen rundläuft. In dieser Ausgabe von *der asphaltprofi* stellt Patrick Okle sein Team in Uzwil vor.

Aufgezeichnet von: Carmen Püntener

An einem gewöhnlichen Tag sind wir ab 5.30 Uhr in der Früh auf der Anlage, um die ersten Asphaltmischungen vorzubereiten. Ab 6.30 Uhr beginnt die Rush-Hour. Dann kommen die Lastwagen, um ihr Mischgut abzuholen. Dann stehen schon mal sieben Lastwagen gleichzeitig in der Schlange. Wir bedienen immer mehrere Baustellen in der Region Wil-Uzwil. Manchmal produzieren wir auch für den nahen Thurgau. Dabei sind die Aufträge immer sehr kurzfristig terminiert. Wir wissen nicht, was uns in drei oder vier Tagen erwartet.

Umfassende Kompetenzen gefragt

In unserem Werk in Uzwil verfügen wir über zehn Verladesilos. So können wir unterschiedliche Asphaltvarianten am gleichen Tag mischen. Die Mengen variieren sehr: 50 bis 2500 Tonnen produzieren wir täglich. Unsere maximale Leistung sind 300 Tonnen pro Stunde. Der Ablauf bei der Produktion erfolgt in einem eingespielten Rhythmus. Wir sorgen dafür, dass wir die richtigen Mengen zur richtigen Zeit parathaben, damit die Kundschaft zufrieden ist.

Eine unserer Herausforderungen besteht darin, auch bei Engpässen ruhig zu bleiben. Denn es gibt immer wieder Situationen, in denen wir besonders gefordert sind: Es kann jemand krank werden, und wir haben kurzzeitig zu wenig Manpower, oder die Anlage

macht Schwierigkeiten. Wenn es eine Anlagenstörung gibt, müssen wir sie möglichst rasch beheben. Manchmal sehen wir sofort, wo es klemmt, manchmal muss der Anlagenhersteller in Fernwartung übernehmen.

Unser grosser Vorteil: Wir alle bringen viel Erfahrung mit. Ich selbst bin gelernter Maschinenmechaniker, Andreas ist Landmaschinenmechaniker, und Felix hat sogar zwei Ausbildungen abgeschlossen: Er ist Strassenbauer und Elektroinstallateur. Jörg ist gelernter Karosseriespengler und rundet unsere Kompetenzen ab.

Im Team ist wichtig, dass es harmonisiert. Und das tut es bei uns! Wir sind alle schon lange dabei und kennen einander sehr gut. Gerade im Sommer, wenn viel läuft, können angespannte Situationen entstehen. Dann ist es enorm wichtig, dass wir Hand in Hand arbeiten.

«In unserem Job muss man etwas ganz Entscheidendes können: Multitasking.»

Patrick Okle, Anlagenchef

Richtig entscheiden, wenn's klemmt

In unserem Job muss man etwas können, von dem man sonst immer behauptet, dass Männer darin schlecht seien: Multitasking. Du musst die Anlagensteuerung auf dem Bildschirm überwachen, das Telefon klingelt, und gleichzeitig kommt ein Chauffeur, der etwas von dir will. Untereinander kommunizieren wir mit Funkgeräten. Die Anlage ist gross, und wir befinden uns nicht immer auf Sichtdistanz zueinander.

Zu unseren Aufgaben gehört auch der Einkauf. Wir stellen sicher, dass wir immer genug Rohmaterialien vor Ort haben. Ein Grossteil des Kieses wird aus Kirchberg geliefert, das Bitumen aber aus dem Ausland. Es ist heutzutage gar nicht mehr so einfach, genügend Rohstoffe zu bekommen. Auch darum erhöhen wir den Recyclinganteil laufend. Dafür haben wir eine Brecheranlage, mit der wir Ausbruchasphalt aufbereiten und wiederverwerten. Im Jahresschnitt verwenden wir bereits jetzt 52 Prozent Recyclingmaterial.

Besonders toll an diesem Job ist seine Vielseitigkeit: Jeder Tag bringt eine andere Herausforderung mit sich. Und trotzdem haben wir unseren festen Arbeitsort und wissen, wo wir hingehören. Wenn ich einen Rundgang über die Anlage mache, bin ich immer wieder stolz darauf, was wir als so kleines Team jeden Tag leisten. ■ ■

Wir gratulieren!



Georg Klein

Leiter Qualitätssicherung,
35 Jahre bei der MOAG



Philipp Schifferle

Anlagenchef in Sennwald,
15 Jahre bei der MOAG



«Ich will auf keinen Fall stehen bleiben»

In unserer Serie «Family Business» fühlen wir Inhaberinnen und Inhabern von Bauunternehmen den Puls. Der oder die Interviewte bestimmt jeweils, wer als Nächstes an die Reihe kommt, und stellt auch gleich die erste Frage. In dieser Ausgabe befragen wir Beat Foser. Er antwortet anstelle von Hanno Foser, der von Reto Oberholzer ausgewählt wurde, seit Ende 2023 jedoch nicht mehr im Unternehmen tätig ist.

Interview: Carmen Püntener
Bilder: Daniel Ospelt



Dieser Mann ist auf Zack. Und man glaubt ihm sofort, wenn er behauptet, er wisse, wie sein Wille durchzusetzen sei. Und doch ist das Interview für Beat Foser alles andere als ein weiteres Häkchen auf einer langen To-do-Liste. Konzentriert hört er zu, stellt Rückfragen und antwortet spontan, offen und direkt – schlagfertig und mit einer guten Portion Humor. So stellt sich während der Gesprächsstunde schon bald das Gefühl ein, in diesem Sitzungszimmer gemütlich bei einem Plausch zu sitzen statt bei einem Geschäftstermin.

Beat Foser, wir starten mit der ersten Frage von Reto Oberholzer: Was ist Ihr Antrieb?

(Weist auf das Porträtbild an der Wand.) Mein Neni. Das ist liechtensteinisch für Grossvater. Er war ein aussergewöhnlicher Mann. Sein Geschäft hat er unter widrigsten Umständen in den Kriegsjahren aufgebaut. Wenn ich ein Motivationstief habe, denke ich an ihn.

Was verbindet Sie mit ihm?

Während meiner Kindheit war ich oft bei ihm zu Hause. Damals war mein Grossvater schon nicht mehr im Unternehmen aktiv, sein Interesse für den Bau war aber ungebrochen. So fuhr ich mit ihm auf die Baustellen. Wir sind uns offenbar auch charakterlich sehr ähnlich. Zumindest wird das in der Familie gesagt.

Wie würden Sie diese Charakterzüge beschreiben?

Ehrgeizig, bodenständig, diszipliniert. Und ehrlich. Meine Frau würde noch «stur» hinzufügen (lacht).

Und was zeichnet Sie als Unternehmer aus?

Auch das habe ich von meinem Vater und Grossvater geerbt – und es ist das mir liebste Kompliment, das ich bisher gehört habe: Ich brenne für die Innovation und für das Kribbeln unter den Fingernägeln, wenn etwas Neues geschaffen werden soll. Für das Ja-nie-stehen-Bleiben.

Mit 28 Jahren stiegen Sie ins Familienunternehmen ein, als zweiter Geschäftsführer neben Ihrem Cousin. Das ist sehr jung für eine solche Verantwortung ...

Und doch ist es nicht so schiefgegangen (lacht). Ich musste vieles «on the job» lernen. Die Last war aber nicht überwältigend. Ich kannte den Betrieb schon seit meiner Kindheit, und die Senioren waren als Inhaber noch da. So habe ich das als Herausforderung angeschaut, nicht als Druck.

Direkt am Rhein und an der Grenze zwischen Liechtenstein und der Schweiz gelegen, steht der Hauptsitz der Firma Foser AG an einem schon fast malerischen Ort. Gegründet wurde das Unternehmen als Pflastererbetrieb von Andreas Foser vor über 80 Jahren. Seine drei Söhne erweiterten die Bauleistungen im Strassenbau und eröffneten in den 1960er-Jahren das erste Kies- und Betonwerk. In den 2000er-Jahren übernahmen in dritter Generation die beiden Cousins Hanno und Beat Foser die Mehrheit der Aktien, bis Hanno Foser Ende 2023 aus der Firma austrat und sämtliche Aktien an Beat Foser übergingen. Heute hat sich die Foser AG mit 120 Mitarbeitenden das «ökologische, soziale und ökonomische Bewusstsein» auf die Fahne geschrieben und engagiert sich im Bereich der Kreislaufwirtschaft.

Die Inhaberschaft der Väter bringt auch die Gefahr mit sich, dass die jüngere Generation nicht selbst entscheiden kann. Wie war das bei Ihnen?

Ich gelte als relativ beratungsresistent. Aber unsere Väter liessen mich und meinen Cousin eigentlich immer machen. Natürlich musste ich aber auch ellbögen.

In welchen Situationen?

Gerade wenn es um die Weiterentwicklung des Unternehmens und den Auftritt gegen aussen ging, hatte ich schon früh meine eigenen Ideen. Da diese mit Investitionen verbunden waren, musste ich überzeugend sein. Oft ist es ja so, dass man mit dem Älterwerden auch





Ihr Partner für Entsorgung und Transport

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



Landolt Transport AG
> www.landolt.ch



Wir verbinden Menschen.

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



Morant AG
> www.morant.ch



Bauen aus einer Hand!

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

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

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



E. Weber AG
> www.weber-wattwil.ch



... und der Verkehr rollt weiter.

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



Neuteerbit AG Salmsach
> www.neuteerbit.ch



etwas zurückhaltender und kritischer wird, wenn es ums Investieren geht. Zum Glück spüre ich selbst noch nichts davon.

Per Ende 2023 ist Ihr Cousin Hanno Foser aus dem Unternehmen ausgetreten, und Sie haben die alleinige Geschäftsführung übernommen. Was verändert sich damit bei der Foser AG?

«Alleinige Geschäftsführung» würde ich verneinen, da es mehrere Geschäftsleitungsmitglieder über die einzelnen Bereiche gibt und wir als Team die Entscheidungen gemeinsam treffen. Zusätzlich haben wir in den letzten Monaten einige strukturelle Veränderungen angestossen, vor allem in Bezug auf das Controlling und auf eine Führung, die noch mehr auf Teamarbeit basiert.

Welchen Führungsstil pflegen Sie?

Ich würde sagen, er ist väterlich autoritär. Umarmend, aber trotzdem bestimmend. Für mich ist eine offene Kommunikation sehr wichtig. Auch glaube ich, dass die Sozialkompetenz in einem Familienunternehmen zentral ist. Ich möchte allen Mitarbeitenden gerecht werden.

Sie führen das Unternehmen bereits in dritter Generation. Warum lieben alle Foser-Männer die Baubranche so sehr?

In der zweiten Generation geschah der Generationenwechsel automatisch, als die drei Söhne das Zepter in die Hand nahmen. Für mich persönlich kam nie ein anderer Beruf infrage. Es gibt aber auch eine Foser-Frau, meine jüngere Schwester Christa Foser, die ebenfalls Mitglied der Geschäftsleitung ist.

Und wie sieht die nächste Foser-Generation aus?

Das kann ich noch nicht beantworten. Mein Hund kommt kaum infrage (lacht). Nein, ernsthaft, ich selbst habe keine Kinder. Aber ich habe da schon eine Idee, wie das Unternehmen nach mir in Familienhand bleiben könnte. Die ist aber noch nicht spruchreif.

Was macht Sie bei der Arbeit glücklich?

Zufriedene Mitarbeitende und eine zufriedene Kundschaft. Das zeigt mir, dass wir es richtig machen.

Und was bringt Sie auf die Palme?

Grundsätzlich habe ich eine «hohe Leidenschaft». Aber bei unsachgemäßem Umgang mit dem Inventar, Unpünktlichkeit und Unordnung steigt der Puls ab und zu an.

Welchen bleibenden Eindruck möchten Sie im Familienunternehmen hinterlassen?

Dass es bankenunabhängig und inhabergeführt bleibt. Gleichzeitig möchte ich den Nachfolgenden eine moderne Firma übergeben. Damit meine ich ein zeitgemässes Inventar und eine Umgebung, die digital auf dem neuesten Stand ist.

Und dann schauen Ihre Nachfolgenden einmal stolz auf Ihr Porträt an der Wand?

Auf keinen Fall, dem Firmengründer gebührt die alleinige Ehre. Grundsätzlich betrachte ich mich nur als einen Teil der Firmengeschichte. Im Mittelpunkt sollte immer «Foser» stehen und nicht einzelne Personen.

Und noch zum Abschluss, wer soll als Nächstes interviewt werden?

Philipp Baumgartner, Geschäftsführer der Hilti AG und Schwiegersohn von Kaspar Hilti.

Und welche Frage haben Sie an ihn?

Was wird in Zukunft die grösste Herausforderung für Bauunternehmen sein?

Beat Foser, herzlichen Dank für das Gespräch. ■ ■

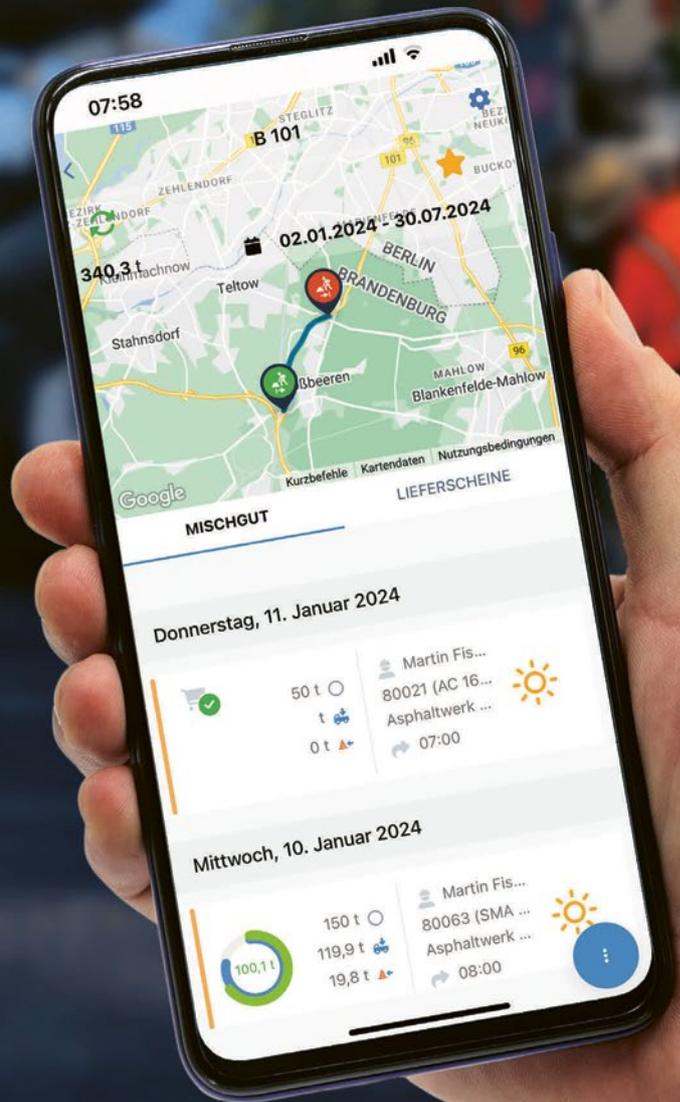


Beat Foser, *1970, ist bekannt für seinen nie versiegenden Ideenstrom und seinen Ehrgeiz, Taten folgen zu lassen. Nach einer Maurerlehre bildete er sich zum Polier weiter und schloss die Bauführerschule in Aarau ab. Sämtliche Ausbildungen sowie das Praktikum als Polier und Bauführer fanden ausserhalb der Foser AG statt. «Es war mir wichtig, mir ein grösseres Blickfeld zu verschaffen», begründet er. Nach der Ausbildung stieg Beat Foser 1998 mit 28 Jahren ins Familienunternehmen ein, zuerst als Verkaufsleiter und Leiter der Qualitätssicherung. Bereits im zweiten Jahr stieg er in die Geschäftsleitung auf. In seiner Freizeit ist er gern mit dem Bike, in Laufschuhen und im Winter auf den Ski unterwegs.

Q Site

Digitale Bauprozessunterstützung
Jederzeit, von überall.

- Mischgutbestellung
- Lieferscheininformationen
- Kommunikation mit der Mischanlage
- Bestellhistorie



KONTAKT

CH: +41 62 916 90 00
AT: +43 1 319 20 90
DE: +49 8444 8584 910
office@q-point.com

FOLLOW US

 @qpointworld
 @qpointofficial
 @qpointworld
 @qpoint





Kurvenfahrt am Fuss des Säntis



Eine rund zehn Kilometer lange Passstrasse verbindet den Appenzeller Ort Urnäsch mit der Passhöhe Schwägalp. Dazwischen liegen 450 Höhenmeter und zahlreiche Kurven – keine leichte Aufgabe! Auf dieser spektakulären Strecke im Alpstein ist Andreas Bodenmann mit seinem Postauto unterwegs, das passenderweise den Namen «Säntis» trägt.

Text: Anina Rütsche, Bilder: Bodo Rüedi

Es regnet und stürmt heftig an diesem Vormittag im Februar. Doch wie wenn nichts wäre, bewegt sich das Postauto behäbig bergwärts. Am Steuer des gelben Busses sitzt Andreas Bodenmann. Der Chauffeur ist seit 20 Jahren Dutzende Male pro Woche zwischen Urnäsch und der Schwägalp unterwegs. Kaum jemand kennt diese kurvenreiche Passstrasse im Kanton Appenzell Ausserrhoden so gut wie er. Jetzt, zur Zeit des Winterfahrplans, umfasst Bodenmanns Einsatz je nach





Wochentag zwischen sieben und neun Fahrten. Im Sommer sind es zwölf, samstags und sonntags verkehrt diese Linie dann bei schönem Wetter sogar im Halbstundentakt. Hinauf, hinunter, hinauf, hinunter – innert einer Stunde ist das Postauto stets wieder zurück beim Bahnhof Urnäsch, wo sich auch das Busdepot befindet.

Ein sehr geschätztes Heimspiel

Andreas Bodenmann fährt nicht ausschliesslich diese Route im Appenzellischen, er leistet auch Einsätze im Toggenburg. Doch da er aus Urnäsch stammt, ist die Linie 791 für ihn ein Heimspiel – eines, das er zu schätzen weiss. «Diese Strasse finde ich einfach schön», sagt er. «Eine bestens aus-



gebaute Fahrbahn und eine beeindruckende Landschaft, manchmal sehe ich sogar Wildtiere wie Gämsen, Rehe und Hirsche.» Man kommt hier rasch voran, von Haltestelle zu Haltestelle, denn Baustellen gibt es derzeit keine.

Meistens kann der geübte Lenker das Postauto bis auf eine Geschwindigkeit von 50 Kilometern pro Stunde beschleunigen. «Bei den vier engen Kurven fahre ich aber höchstens Tempo 20», verrät Andreas Bodenmann.

Herausfordernd seien ohnehin nicht die Strasse und ihre Beschaffenheit, sondern die Tatsache, dass zu Spitzenzeiten viele Velo- und Motorradfahrer anzutreffen sind. Es gebe einige unübersichtliche Stellen. Kurven, in denen man besonders auf der Hut sein

müsse. Das unverkennbare Horn des Postautos, «Dü-da-do», erklingt dann manchmal in brenzlichen Situationen – oder auch, um Reisenden aus dem Ausland oder Kindern eine Freude zu machen.

«Im Sommer ist hier mehr los als im Winter», sagt Andreas Bodenmann, der ursprünglich Zimmermann gelernt und lange in diesem Beruf gearbeitet hat, bevor er voll aufs Fahren setzte. «Es kommt dann immer wieder vor, dass das Postauto nicht genügend Platz bietet für alle, die auf den Berg wollen.» Für solche Fälle ist Andreas Bodenmann ausgerüstet: Innert weniger Minuten kann er beim Depot einen Anhänger montieren, dank dem die Kapazität beinahe verdoppelt wird. Konkret heisst das: In den Bus passen 80 Personen, mit dem Anhänger können fast nochmals so viele mitfahren, also total etwa 160. «Das kommt häufig vor, hauptsächlich an den Wochenenden, sofern das Wetter stimmt.»

«Eine bestens ausgebaute Strasse und eine beeindruckende Landschaft, was will man mehr?»

**Andreas Bodenmann,
Postauto-Chauffeur**



Die Schwägälp-Strasse ist stellenweise sehr kurvenreich. Andreas Bodenmann steuert das Postauto gekonnt, auch bei Wind und Wetter.



Passstrasse Urnäsch–Schwägälp

-  **Länge:** rund 10 Kilometer
-  **Beschaffenheit:** durchgehend asphaltiert, mit Bodenmarkierung
-  **Steigung/Gefälle:** bis zu 12 Prozent
-  **Höhendifferenz:** rund 450 Meter
-  **Anzahl Spitzkehren:** 4
-  **Anzahl grosse Brücken:** 3
-  **Baujahr:** 1935, zeitgleich mit der Luftseilbahn Schwägälp-Säntis, seither mehrmals saniert
-  **ÖV:** Postautolinie 791 mit 14 Haltestellen, Fahrtdauer rund 20 Minuten

Zehn Minuten für einen Kaffee

Jetzt, an diesem winterlichen Donnerstag, stimmt das Wetter überhaupt nicht. Das Postauto namens «Säntis», Baujahr 2015, bahnt sich trotzdem seinen Weg auf die Schwägälp. Als einzige Fahrgäste sind der Fotograf und die Redaktorin dabei. Schülerinnen, Schüler oder Pendelnde, die regelmässig auf der Linie 791 mitfahren, gibt es in dieser Gegend kaum – abgesehen von all jenen, die in den Bergrestaurants angestellt sind. «Das ist halt eine Tourismus-Linie», fasst Andreas Bodenmann zusammen.

Beine. «Hier oben in der Natur bin ich gern», sagt er und schaut in den Nebel hinaus, dorthin, wo man bei besseren Bedingungen den Alpstein sehen kann. Zehn Minuten bleiben bis zur Rückfahrt ins Dorf. Manchmal reicht das für einen schnellen Kaffee im Restaurant. Dort verbringt der Postauto-Fahrer jeweils auch seine Mittagspause. Gemeinsam mit den Kolleginnen und Kollegen von der Säntis-Luftseilbahn, deren Talstation sich gleich bei der Postauto-Haltestelle befindet.

Zuoberst, auf rund 1300 Metern über Meer, tropft der Regen in alten Schnee. Die drei Passagiere, die an der Endhaltestelle gewartet haben, kommen schnellen Schrittes zum Postauto herübergelaufen. Sie sind sichtlich erleichtert, dass sie nun im warmen Bus Platz nehmen dürfen. Andreas Bodenmann hingegen steht von seinem Fahrersitz auf und vertritt sich kurz draussen die

Und der Säntis, was bedeutet dieser markante Berg für einen Ortskundigen wie Andreas Bodenmann? «Den Gipfel sehe ich nur selten aus der Nähe», sagt der Chauffeur und lacht. Etwa einmal pro Jahr unternimmt er eine Wanderung von der Schwägälp aus. Sonst ist er derjenige, der sein Postauto wendet, den Leuten beim Aus- oder Einsteigen zusieht und dann ins Tal zurückkehrt – konzentriert, gekonnt und sicher. ■■

Praxisnahe Ausbildung

Wer an der Fachhochschule OST in Rapperswil Bauingenieurwesen studiert, taucht nicht nur in Baustatik, Betonbau und Bodenmechanik ein. Die Studierenden erhalten auch Einblick in verwandte Disziplinen wie die Verkehrsplanung oder den Verkehrswegebau.

Text: Fabienne Frei, Bilder: OST



Studierende erhalten vor Ort Einblick in den Berufsalltag (Bau der Seestrasse in Uster, Tunnel Lochweidli).

«Formen Sie unsere Lebensräume.» Mit diesem Satz beginnt Professor Felix Wenk sein Vorwort in der Broschüre zum Bachelor-Studium Bauingenieurwesen. Wenk ist Studiengangleiter und kennt die Besonderheiten der Ausbildung.

Eine davon ist die freie Modulwahl: Die Studierenden absolvieren kein strikt vorgegebenes Curriculum, sondern kreieren – unter gewissen Rahmenbedingungen – aus einer Palette an Modulen ihr eigenes «Menü». «So können sie ihre persönlichen Interessen und Stärken vertiefen, was sich positiv auf die Motivation auswirkt», sagt Wenk. Rund die Hälfte der Studierenden integriert Module aus dem Themenbereich Verkehr in ihren Studienplan. «Die Ansprüche der modernen Gesellschaft an die Mobilität steigen. Gleichzeitig sollen die Verkehrswege möglichst nachhaltig sein. Ein Spannungsfeld, das interessiert», stellt der Professor fest.

Auch Vorlesungen zur Raum- und Verkehrsplanung stehen zur Auswahl. Wie genau fügen sich diese in den übrigen Lehrplan ein? Die Antwort von Felix

Wenk: «Zwischen den Disziplinen gibt es Schnittstellen. Und wo es Schnittstellen gibt, braucht es eine gemeinsame Sprache und Verständnis für die Sichtweise des anderen.» Für einen erfolgreichen Strassenbau sei entscheidend, dass Bauingenieure die Funktion der Strasse verstehen und Raumplanerinnen die technischen Möglichkeiten der Baustoffe kennen. Darum fördere die OST das ganzheitliche Denken.

Ein weiterer Fokus liegt auf der Praxisnähe. An der OST unterrichten auch Mitarbeitende von Verkehrsplanungsbüros und Strassenbauunternehmen. Dadurch erhalten die angehenden Ingenieurinnen und Ingenieure Einblick in laufende Projekte.

Weiterbildung für Strassenbauer

Jedes Jahr starten rund 40 Studierende den Studiengang Bauingenieurwesen an der OST – ein Viertel davon sind Frauen. Die jungen Berufsleute kommen aus unterschiedlichen Branchen. «Studierende aus dem Strassenbau haben wir allerdings selten», beobachtet Felix Wenk. Mögliche Gründe seien die Imageprobleme des Berufs oder

«Die Ansprüche der modernen Gesellschaft an die Mobilität steigen.»

**Prof. Felix Wenk,
Studiengangleiter, OST**

dass die Lernenden diese Weiterbildungsmöglichkeit nicht kennen. Das will die OST ändern. Sie wirbt in Sekundar- und Berufsfachschulen für die Aus- und Weiterbildung in Bauberufen und spricht dabei gezielt auch Strassenbauer an. Damit auch in Zukunft Bauingenieurinnen und -ingenieure mit unterschiedlichen beruflichen Hintergründen unsere Verkehrswege mitgestalten. ■■



IHRE POWER FÜR DIE ZUKUNFT
GIPO PRALLBRECHER



Eisen-
Längsausfrag



1-bis 3-Deck-
Nachsiebeinheit



Windsichter-
System



Brecher-
Direktantrieb



www.gipo.ch

Weitere
Informationen



der asphaltprofi

Farbe trifft auf Funktionalität

Ihr Partner für
Heissmischgut
Niedertemperaturmischgut
Kaltmischgut
Color-Asphalt

www.moag.ch
www.derasphaltprofi.ch