

der asphaltprofi

Das Fachmagazin der

MOAG
AUTOSTRASSE HOLDING AG



Selbst- verständlich

Der sichtbare und der
unsichtbare Wert
der Schweizer Strassen



Infrastruktur
Elementare
Lebensgrundlage

4



Doppelspur
Bahnausbau
im Rheintal

10



Family Business
Reto Oberholzers
Antrieb: Vorausdenken

22



STÄRKUNG DER INFRASTRUKTUR FÜR DIE NÄCHSTE GENERATION



Zusätzliche Informationen zu unseren Produkten und Dienstleistungen finden Sie unter: www.ammann.com
GMP-3085-01-DE | © Ammann Group

AMMANN

Inhalt

Qualität

Schweizer Infrastruktur:
gar nicht so selbstverständlich 4

Facts

Der Wert unserer Strassen 8
Über Ostschweizer Pässe 20

Mobilität

Doppelspurausbau im Rheintal 10

Intern

Einsatzbereit bei der MOAG 15

Menschen

OLMA-Chefin Christine Bolt 16
Auf Achse fürs Trinkwasser 30

Nachhaltigkeit

Wir bleiben am Ball 26

Family Business

Der zielstrebige Reto Oberholzer 22

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, 22. Jahrgang, Oktober 2023

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

Gesamtverantwortung: Markus Blum, Geschäftsführer

Konzept, Redaktion und Gestaltung:

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

Druck: Schmid-Fehr AG, Goldach

Auflage und Erscheinen: 3000 Ex., 2× jährlich

Titelbild: Täglich genutzt, kaum beachtet: die Strasse.

Selbstverständlich?



Liebe Leserin,
lieber Leser

Wie oft sind Sie von A nach B unterwegs? Wir fahren «schnell» ins Geschäft, vereinbaren «kurzfristig» einen Kundenbesuch, machen «spontan» einen Ausflug an den See, verbringen «so mal eben» ein Wochenende in den Bergen oder bestellen «dringend» einen neuen Computerbildschirm, der am nächsten Tag bereits geliefert werden muss. Selbstverständlich!

Doch es lohnt sich, für einen Moment innezuhalten. Ist das, was wir im Alltag tun, einfach so gegeben? Ein, zwei Gedanken mehr beim Kaffee am Morgen reichen aus, um sich bewusst zu werden, welcher Komfort uns in der Schweiz zur Verfügung steht. Machen Sie den Selbsttest. Sprechen Sie das Thema beim nächsten Gespräch mit Freunden an. Sie werden sehen, wie viele Aha-Erlebnisse dabei aufkommen.

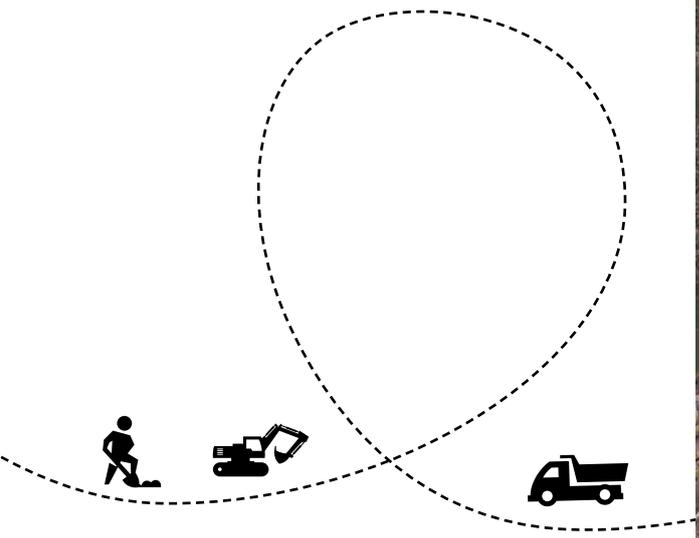
Eines davon ist die Erkenntnis, dass das Schweizer Strassennetz zu den wichtigsten Infrastrukturbauten unseres Landes gehört. Es wird auch von Bundesbern als kritisch eingestuft – das heisst, es ist im Krisenfall systemrelevant. Genauso wie die Wasser- oder die Gesundheitsversorgung. Wir als MOAG tragen unseren Teil dazu bei, dass dieses System funktioniert. Das macht uns als Unternehmen relevant.

Ich freue mich, Ihnen einmal mehr ein kompaktes Heft mit spannenden Beiträgen zu präsentieren. Doch gibt es einen Aspekt, der mich etwas wehmütig stimmt. Sibylle Jung, langjährige Chefredaktorin dieses Blatts, hat sich entschieden, mit ihrer Pur Kommunikation AG neue Wege zu gehen. Sie hat dieser Publikation mit ihren Ideen, Texten und ihrer Leidenschaft das gewisse Etwas verliehen. Ich danke dir herzlich, Sibylle! Auch dass du dafür gesorgt hast, dass *der asphaltprofi* in sicheren Händen bleibt. Zwei ehemalige Mitarbeiterinnen von Sibylle Jung führen das Mandat fort. Tauchen Sie ein und bilden Sie sich selbst ein Urteil, ob und wie gut uns die neueste Ausgabe von *der asphaltprofi* gelungen ist.

In diesem Sinne: Lassen Sie sich von diesem Heft zu neuen Gedankengängen anregen.

Ä freuti Lektüre

Ihr Markus Blum



Infrastrukturen bedürfen der Pflege

Wir fahren mit dem Auto zur Arbeit, mit dem Velo rasch über den Hausberg oder lassen uns Einkäufe bequem nach Hause liefern. Was es braucht, damit unsere Verkehrswege so gut funktionieren, fragen wir uns kaum. Wird uns diese Infrastruktur auch künftig in der Art und Weise zur Verfügung stehen, an die wir uns längst gewöhnt haben?
Der Experte sagt: «Jein.»

Text: Anina Rüttsche



Matthias Finger

Emeritierter Professor an der Eidgenössischen Technischen Hochschule Lausanne (EPFL)

Das Schweizer Strassennetz habe man damals insbesondere aufgrund des Autobooms der Nachkriegszeit entwickelt, führt der Experte weiter aus. Finanziert wurde und wird es durch die öffentliche Hand. Heute ist es fast fertig ausgebaut. Dank der Nationalstrassen entstanden Verbindungen zwischen Städten und Agglomerationen, und die grössten Tourismusregionen konnten erschlossen werden. Ausserdem ist die



Bild: © Google Earth

Dass der Strom fliesst, das Wasser aus dem Hahn kommt und der Verkehr rollt, schauen wir in der Regel als gegeben an. «Doch das ist ein Irrtum», sagt Matthias Finger, emeritierter Professor an der Eidgenössischen Technischen Hochschule Lausanne (EPFL). Ein Arbeitsleben lang hat er sich mit der Entstehung und der Weiterentwicklung der kritischen Infrastrukturen befasst. Damit sind die für die Schweiz essenziellen Versorgungsnetzwerke wie Strom, Wasser und Telekommunikation sowie die Verkehrsnetze gemeint (siehe Seite 6). «Die meisten Menschen sind sich nicht bewusst, wie viel Aufwand nötig ist, damit alles so funktioniert, wie wir es heute kennen», sagt Finger und fügt an: «Doch die Schweiz ist aus- und zugebaut, wir kommen langsam, aber sicher ans Limit.»

Dass dennoch vieles auf höchstem Niveau rundlaufe, sei ein Luxus und in einem hoch industrialisierten Land wie der Schweiz gerechtfertigt. «Doch kann jederzeit etwas passieren, zum Beispiel ein Strom-Blackout durch ein Unwetter.» Kurz: Die Infrastrukturen sind auch in der Schweiz nicht selbstverständlich, sie bedürfen sorgfältiger Pflege.

System kommt an seine Grenzen

Schauen wir in der Geschichte einige Jahrzehnte zurück, sehen wir, dass seit dem Zweiten Weltkrieg und bis Ende der 1970er-Jahre ein riesiger Wachstumsschub bei den Schweizer Infrastrukturen stattgefunden hat. Dies sei grundsätzlich erfreulich, findet Matthias Finger, denn es erleichtere das Leben.

Philosophische Spurensuche

Der Begriff «selbstverständlich» beinhaltet etwas Spontanes, finden Sie nicht? Wir haben einen Experten gesucht und Gregor Schäfer gefunden, Lehrbeauftragter für Geschichte der Philosophie an der Universität Basel. Lesen Sie das Online-Interview auf derasphaltprofi.ch.



derasphaltprofi.ch/philosoph



Anbindung ans Ausland gewährleistet, was auch dem internationalen Transitverkehr zugutekommt. Doch seit 1970 haben die Personenmobilität und der Gütertransport jedes Jahr um rund zwei Prozent zugenommen. Vor allem die Nationalstrassen sind am Limit, was Staus und Zeiteinbussen zur Folge hat. Um das System zu entlasten, müssten gemäss Matthias Finger eigentlich weitere Nationalstrassen gebaut werden. Dies sei jedoch schwierig bis unmöglich umzusetzen, weil nicht genügend Platz vorhanden sei.

Ein Land mit zwei Rückgraten

Matthias Finger bezeichnet die Schweiz bildhaft als «grosse grüne Stadt». Die Alpen und ihre Natur sieht er als Park, die meisten anderen Gebiete sind allerdings von uns Menschen gestaltet. In diesem System sind die zwei Hauptverkehrsachsen ein zentrales Element: von Osten nach Westen und von Norden nach Süden – also von der Ostschweiz nach Genf, von Basel nach Chiasso. «Dies sind die Verbindungen, in die es sich noch vermehrt zu investieren lohnt», sagt Matthias Finger. Er nennt diese Routen auch «Rückgrate des Landes». Daneben finde die «Feinverteilung» statt. Gemeint sind die kleineren Strassen und Bahnstrecken, die für viele Menschen rund um ihre Wohn- und Arbeitsorte wichtig und bereits sehr gut ausgebaut sind.

Und was rät der Experte, damit wir die Infrastruktur auch künftig wie gewohnt nutzen können? «Man muss klare Prioritäten setzen», findet er. Dazu gehört, weiterhin dafür zu sorgen, dass die Hauptverkehrsachsen funktionieren. Das heisst auch, genügend Mittel zur Verfügung zu stellen, um die Verkehrsnetze auf dem heutigen Niveau instand halten zu können.

Zudem verweist Matthias Finger auf Chancen wie die Digitalisierung, welche die Abläufe effizienter machen und viel Potenzial mit sich bringen. Der wichtigste Aspekt sei aber weder materiell noch technisch. «Die Leute aus den unterschiedlichen Branchen und Ländern müssen zusammenarbeiten», sagt er. «Denn letztendlich findet alles im gleichen Raum statt – Strassen, Schienen, Strom – und unser Leben.» - -

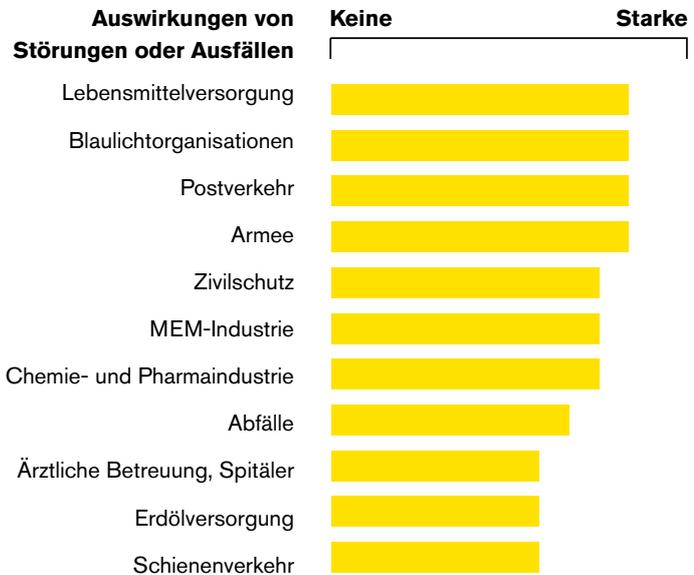


Kritische Infrastrukturen in der Schweiz

Unter kritischen Infrastrukturen werden Dienstleistungs- und Versorgungssysteme verstanden, die essenziell für die Wirtschaft beziehungsweise die Lebensgrundlage der Bevölkerung sind. Dazu gehören zum Beispiel die Strassen-, Energie- und Wasserversorgungssysteme, aber auch Systeme der Telekommunikation sowie die Nahrungsmittel- und die Gesundheitsversorgung. Das Wort «kritisch» bezieht sich dabei auf die Systemrelevanz dieser Infrastrukturen. Das heisst, bei einem Ausfall würden nachhaltig wirkende Versorgungsengpässe entstehen.

Relevanz der Schweizer Strassen

Den Schweizer Strassen attestiert der Bund eine sehr hohe Bedeutung. Langfristige und grosse Störungen im Strassenverkehrsnetz würden sich auf beinahe alle Lebensbereiche auswirken. Nachfolgend diejenigen Sektoren, die am meisten vom Verkehrsnetz abhängig sind:



Quelle: Bundesamt für Bevölkerungsschutz

Herausgepickt

Wir haben uns auf den Ostschweizer Strassen umgehört. Und nachgefragt, was das Wort «selbstverständlich» für die Menschen bedeutet. Einige Antworten finden Sie hier.

Interviews: Anina Rütsche



Martin Straub (33)

Bauführer im Gartenbau aus Herrenhof

Was ist für Sie selbstverständlich?

Ich finde, dass es selbstverständlich sein sollte, dass man einander hilft und Zivilcourage zeigt.

Was ist nicht selbstverständlich?

Dass man gesund ist und ohne Einschränkungen leben darf.

Wie selbstverständlich ist es für Sie, dass wir in der Schweiz ein gutes Strassennetz zur Verfügung haben?

Für mich ist dies selbstverständlich. Pro Jahr fahre ich rund 45'000 Kilometer mit dem Geschäftsauto. Ich bin beruflich darauf angewiesen, dass ich effizient und rasch vorankomme. Mir ist bewusst, dass für die hervorragende Qualität der Schweizer Strassen ein grosser Arbeitsaufwand nötig ist. Im Alltag denke ich allerdings selten daran.



Madeleine Weber (40)

Buchhändlerin aus Widnau

Was ist für Sie selbstverständlich?

Dass ich offen, freundlich und hilfsbereit gegenüber Menschen bin.

Was ist nicht selbstverständlich?

Dass andere auch mir gegenüber offen, freundlich und hilfsbereit sind. Ich habe zu oft das Gegenteil erlebt, was mich aber nicht dazu verleitet, selbst so zu sein.

Wie selbstverständlich ist es für Sie, dass wir in der Schweiz ein gutes Strassennetz zur Verfügung haben?

Es war für mich bis anhin immer selbstverständlich, dass ich so einfach wie möglich von A nach B fahren kann, ohne mir gross Gedanken darüber zu machen. Erst jetzt, beim Beantworten dieser Frage, wird mir klar, dass es eigentlich gar nicht selbstverständlich ist. Ich denke, das geht vielen so.



Blanca Eisenring (78)

Pensionärin aus St. Gallen

Was ist für Sie selbstverständlich?

Auf den ersten Blick: dass ich ein Dach über dem Kopf habe, dass ich einkaufen gehen kann und dass ich am kulturellen Leben teilhaben darf.

Was ist nicht selbstverständlich?

Auf den zweiten Blick wird mir klar, dass es eben doch nicht selbstverständlich ist, dass wir in der Schweiz so viele Möglichkeiten haben. Dafür und für meine Gesundheit bin ich sehr dankbar.

Wie selbstverständlich ist es für Sie, dass wir in der Schweiz ein gutes Strassennetz zur Verfügung haben?

Das finde ich gar nicht selbstverständlich! Ich war länger in Kolumbien und habe dort gesehen, wie es ist, wenn die Strassen in einem schlechten Zustand sind und wenn auf den öffentlichen Verkehr kein Verlass ist. Der Unterschied zur Schweiz war extrem.



Daniel Brühwiler (58)

Sozialpädagoge aus Mörschwil

Was ist für Sie selbstverständlich?

Dass wir in der Schweiz frei denken und handeln dürfen.

Was ist nicht selbstverständlich?

Dass man jeden Tag gesund aufwachen und aufstehen kann.

Wie selbstverständlich ist es für Sie, dass wir in der Schweiz ein gutes Strassennetz zur Verfügung haben?

Ziemlich selbstverständlich, schliesslich zahlen wir dafür. Ich schätze es sehr, dass die Schweizer Strassen im Vergleich zu jenen in anderen Ländern so gut ausgebaut sind. Da unsere Mobilität besonders individuell und intensiv ist, finde ich es nötig, dass der Standard so hoch ist.



Hochwertig und wertvoll

Gut erhaltene Strassen sind in einer erfolgreichen Volkswirtschaft zentral. Sie garantieren das Vorwärtkommen, und sie beugen Folgekosten vor, die etwa durch Verspätungen verursacht werden. Wir sind in die Tiefen des Zahlenschungels eingetaucht und haben festgestellt: Der Wert unserer Strassen ist ganz schön hoch.

Recherchen und Text: Joel Bedetti

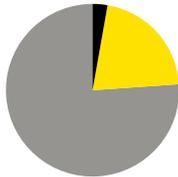
84'675

← Kilometer Schweizer Strassen

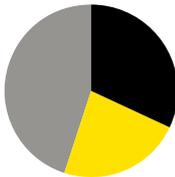
Was unsere Strassen wert sind

256 Milliarden Franken – das ist der Wiederbeschaffungswert unseres Schweizer Strassennetzes. Gerechnet wird, dass jährlich 1,8 bis 2,6 Prozent des Wiederbeschaffungswerts für bauliche Massnahmen investiert werden müssen, um eine Strasse zu erhalten. Der Wert von Autobahnen ist dabei deutlich höher als der von Zubringerstrassen.

Anteil Länge



Anteil Wert



■ Nationalstrassen

Anteil Länge 3%, Anteil Wert 32%

■ Kantonsstrassen

Anteil Länge 21%, Anteil Wert 23%

■ Gemeindestrassen

Anteil Länge 76%, Anteil Wert 45%

Quelle: Infra Suisse, 2021

Wie unsere Strassen finanziert werden

2020 kostete das Strassenwesen **8,1 Milliarden Franken**. In dieser Zahl sind die Kosten durch Unfälle sowie Umweltschäden ausgenommen. Dem gegenüber stehen im gleichen Jahr 8,2 Milliarden Franken Einnahmen aus dem Strassenverkehr. Unter anderem fallen 50 Prozent davon auf die Mineralölsteuer, 29 Prozent auf die kantonalen Fahrzeugsteuern und 6 Prozent auf Bussgelder.

Quelle: Bundesamt für Statistik, 2021

5'000'000

Tonnen Asphalteinbau pro Jahr



Wie der Stau Verspätungskosten verursacht

Durch Staus auf Schweizer Strassen häufen sich jeden Tag rund 200'000 Stunden Verspätung an, weil Autos und Lastwagen nur langsam vorwärtskommen. Das generiert sogenannte Verspätungskosten von **drei Milliarden Franken** im Jahr. Mit einem gezielten Ausbau der Infrastruktur sei es jedoch möglich, die Verspätungen zu reduzieren, schreibt das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE).

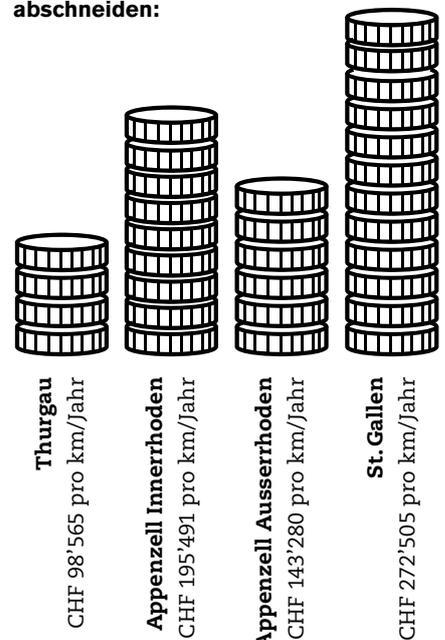
Quelle: ARE, 2022



Was der Strassenunterhalt kostet

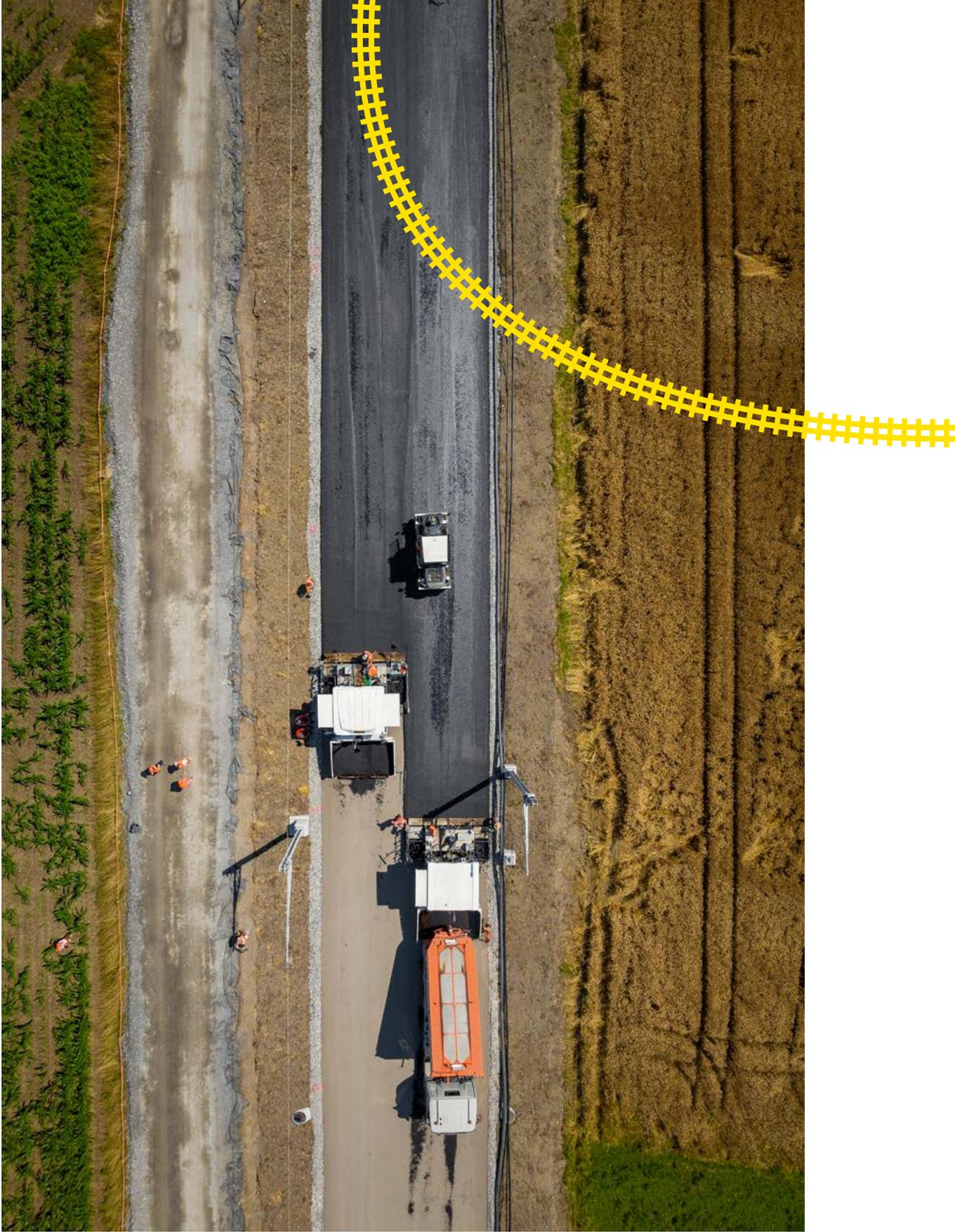
Zu Recht lassen wir Schweizerinnen und Schweizer uns das Strassennetz etwas kosten. Allerdings geben nicht alle Kantone gleich viel für den Erhalt ihrer Strasseninfrastruktur aus. In der Waadt belaufen sich die Ausgaben für einen Kilometer Kantonsstrasse auf 63'713 Franken pro Jahr, im Kanton Zug auf 558'394 Franken – fast das Zehnfache!

Wie die Ostschweizer Kantone abschneiden:

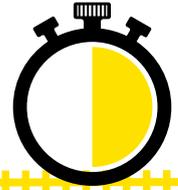


Quelle: Bundesamt für Statistik, 2020





15'000 Tonnen Asphalt für den Halbstundentakt



Ab Dezember 2024 werden die Fernverkehrszüge durchs St. Galler Rheintal im Halbstundentakt verkehren. Damit dies klappt, mussten sich die Passagiere zwischen Buchs und Altstätten acht Monate lang mit Ersatzbussen begnügen. In dieser Zeit baute die beauftragte ARGE Plus den ersten Doppelspurabschnitt. Was wenige wissen, beim Gleisbau aber selbstverständlich ist: Es braucht auch dafür viel Asphalt.

Text: Carmen Püntener

Bilder: Daniel Amman

Hitzeblimmern im Rheintal: 32 Grad im Schatten. Sogar die Vögel machen Siesta. Nicht so die Arbeiter auf der Baustelle für die neue Doppelspur der SBB. Hier wird trotz Julihitze in der prallen Sonne gearbeitet. Das Walzenspiel ist in vollem Gang, die Asphalttransporter wechseln sich ab und liefern Belag aus dem MOAG-Mischwerk in Sennwald. «Es fühlt sich gut an, auf der Baustelle zu sein und zu sehen, wie das Projekt realisiert wird, das so lange nur im Kopf und auf Plänen existiert hat», sagt Christian Furrer, Gesamtprojektleiter der SBB. «Das Projekt in nur acht Monaten umzusetzen, ist sehr anspruchsvoll. Doch es läuft hervorragend.»

Komplett neue Doppelspuren

Im Rahmen des Infrastrukturausbaus des Bundes wird im Rheintal das Bahnnetz erweitert (siehe Grafik Seite 12). Ein gigantisches Projekt, das zwischen Buchs und Altstätten eine achtmonatige Totalsperre der Bahnstrecke zur Folge hatte. «Wir haben verschiedene Optionen evaluiert», sagt Christian Furrer. «Was ist die wirtschaftlichste Lösung und was die qualitativ beste? Da wir im Rheintal einen setzungsempfindlichen Untergrund haben, zeigte sich: Der Projektabschnitt zwischen Rüthi und Oberriet Nord liess sich in der geforderten Qualität nur mit einem Neuaufbau des Trassees realisieren. So

haben wir uns – auch in Absprache mit dem Kanton St. Gallen – für den achtmonatigen Streckenunterbruch entschieden.»

Für die neue Doppelspur brauchte es neben Unterbau, Schotter und Gleisen auch Tonnen von qualitativ hochwertigem Asphalt. Dieser bildet unter dem Schotter eine Dichtungsschicht, die das Regenwasser ableitet. «Früher baute man dazu eine mineralisch-tonig gebundene Tragschicht ein. Bei einer solchen musste man mehrere Tage warten, bis das Material abgebunden war.»

Weicher Belag als Trennschicht

Überwacht wird der Einbau des Asphalts vor Ort von Olaf Schmidt, Baustellenchef der Arbeitsgemeinschaft ARGE Plus (siehe Seite 13). «Ich bin dazu da, die unzähligen verschiedenen Bausteine und Beteiligten dieses Projekts zu koordinieren und den Überblick zu behalten», beschreibt er seine Funktion. Seit über zehn Jahren baut die SBB Dichtungsschichten aus Asphalt unter dem Schotter ein. Dafür wird eine ganz spezielle Mischung hergestellt: der sogenannte AC-Rail-Asphalt, der einen höheren Bitumenanteil aufweist: «Er ist weicher als Strassenasphalt und knätschiger – damit meine ich elastischer», sagt Olaf Schmidt.





Die Belagsschicht weist von der Mitte her eine leichte Neigung nach aussen auf, damit das Regenwasser, das durch den Schotter auf die Trennschicht trifft, zur Seite abfliessen kann. Bei der Bahnlinie im St. Galler Rheintal wurden zusätzlich auf der Seite Entwässerungsleitungen und Entwässerungsgräben gebaut. «Wir müssen das Wasser hier fassen, weil wir uns in einem leichten Einschnitt befinden. Andernorts wird es zum Teil einfach seitwärts über das Bahnbord abgeleitet», erklärt Christian Furrer.

Anspruchsvoller Untergrund

Die Arbeiten laufen auf Hochtouren. An diesem heissen Sommertag bauen die Arbeiter insgesamt fast 2000 Tonnen Asphalt auf einer Strecke von einem knappen Kilometer ein. Für den 2,8 Kilometer langen Abschnitt bei Oberriet benötigen sie drei Tage.

Was man bereits nicht mehr sieht: Unter dem Asphalt befindet sich ein ausgeklügelter Aufbau. «Wir haben

bei diesem Projekt eine spezielle Baugrundverbesserungsmassnahme gewählt. Ausschlaggebend dafür war der im Rheintal vorherrschende Rietboden mit seiner sehr hohen Setzungsempfindlichkeit und seiner limitierten Tragfähigkeit», erklärt Olaf Schmidt. Damit sich der Boden im Nachhinein nicht absenkt, hat das Team der ARGE Plus für den neuen Doppelspurabschnitt 15'000 Betonrüttelsäulen in den Boden gesetzt. Ein Rüttelrohr presst sich dazu in den Boden, bis es auf eine tragfähige Schicht trifft. Beim Hochziehen wird Beton durch das Innenrohr gepresst und füllt so den entstehenden Hohlraum. Bei diesem Vorgang entsteht eine Säule mit rund 50 Zentimetern Durchmesser. Zum Schluss wird in die Mitte ein Armierungseisen gesteckt, wie Olaf Schmidt ausführt: «Bei dem Untergrund, den wir hier haben, sind die Säulen zwischen 8 und 16 Meter lang. Pro Säule haben wir im Schnitt vier Minuten gebraucht.»

Doch damit nicht genug. Auf den Rüttelsäulen befindet sich eine weitere zwei Meter dicke Schicht aus Kies, die mit einem Geotextil verstärkt wurde. «So werden die Horizontalkräfte vom Geotextil aufgenommen und nur noch vertikale Kräfte auf die Rüttelsäulen übertragen», erklärt der Baustellenchef.

Bei der SBB kommt dieses Verfahren zum ersten Mal in diesem grossen Ausmass zum Einsatz: «Es ist eine bewährte Bauweise, die auch im Ausland eingesetzt wird», erklärt Christian Furrer. «Wir sind überzeugt, die geeignete Lösung für diesen Untergrund gefunden zu haben.»

Hoch motiviertes Team

Auf dem fertigen Untergrund bearbeiten zwei Belagsteams gleichzeitig die beiden Hälften des Bahntrassees: pro Seite ein Maschinenchef sowie ein Polier und drei Strassenbauer. Der Bauführer koordiniert die beiden Teams und schickt der Mischgutanlage in Sennwald laufend Meldungen, wann genau das neue Material auf der Baustelle sein muss. Dort,

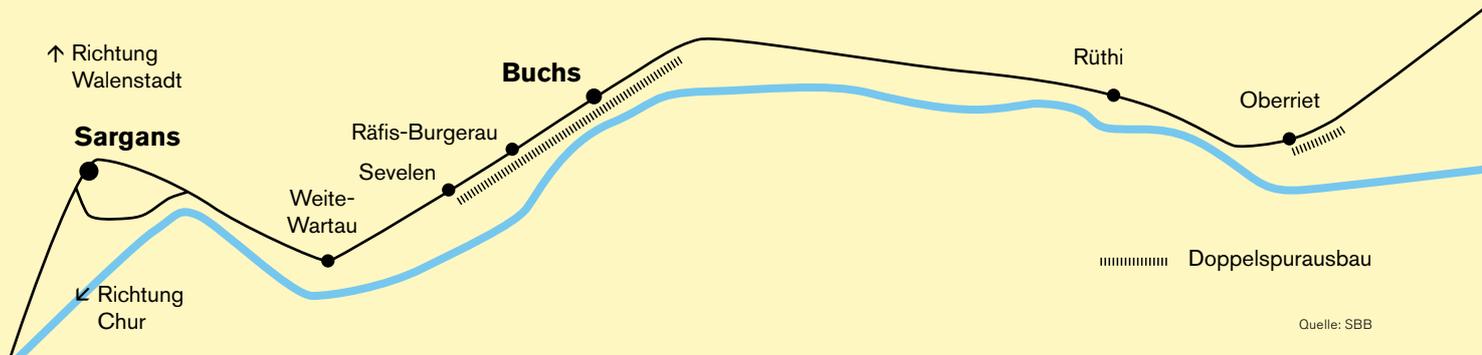
Projekt Doppelspurausbau Rheintal

Mit dem Ausbauschritt 2025 realisiert der Bund auf dem Schweizer Schienennetz Projekte im Umfang von 6,4 Milliarden Franken. Dazu gehört auch der Doppelspurausbau im St. Galler Rheintal. Die Teilprojekte zwischen Sevelen und Altstätten werden von 2022 bis 2024 umgesetzt.

Dazu gehören:

- Rückbau der ehemaligen Haltepunkte Weite-Wartau und Räfis-Burgerau
- Anpassung der Perronanlagen in Sevelen
- Doppelspurausbau zwischen Sevelen und Buchs (4 Kilometer), in Buchs Nord (0,9 Kilometer) sowie zwischen Oberriet und Oberriet Nord (2,8 Kilometer)

- Ausbau des Bahnhofes Rüthi zum Kreuzungsbahnhof, damit die S-Bahnen hier zukünftig kreuzen können
- Anpassungen am Bahnhof Oberriet
- Erneuerung der bestehenden Gleise entlang der Doppelspurausbauten, damit die Züge auch in Zukunft sicher und pünktlich verkehren können



Belageinbau bei 32 Grad im Schatten: An diesem Sommertag werden fast 2000 Tonnen AC-Rail-Asphalt verbaut.



«Das Projekt in nur acht Monaten umzusetzen, ist sehr anspruchsvoll. Doch es läuft hervorragend.»

Christian Furrer, Gesamtprojektleiter



Christian Furrer, Gesamtprojektleiter der SBB, und Olaf Schmidt, Baustellenchef der ARGE Plus.

wo die Walzen ihre Arbeit geleistet haben, misst eine Person aus dem Labor die Verdichtung, um die Qualität des Belags zu kontrollieren. Alles läuft minutiös nach Plan und mit grosser Routine. «Die Jungs sind sehr erfahren», sagt Olaf Schmidt. «Und wir sind alle topmotiviert. Ich habe noch nie eine Baustelle gesehen, auf der jeden Tag mit so viel Motivation ans Werk gegangen wird.»

Dass sich die SBB für einen kompletten Neubau auf den Abschnitten für die Doppelspur entschieden hat, sei ein zusätzlicher Vorteil, wenn es um den Belageinbau gehe, fügt Olaf Schmidt an: «Der Streckenunterbruch ist für uns ein Segen. Es ist viel angenehmer, denn es braucht viel weniger Sicherheitsmassnahmen. So sind wir freier, viel effizienter, und der Bau ist von höherer Qualität.»

Fahrplanwechsel bereits 2024

Parallel zum Belageinbau sind bereits die Bahntechniker am Werk. Sie ziehen die Erdungsleitung in die aufgestellten Strommasten ein. «Wir verschenken keinen Tag», sagt SBB-Projektleiter Christian Furrer. «Alle sind am Rennen, damit wir im September die ersten Testfahrten durchführen können.»

Ab dem 30. Oktober 2023 ist die Strecke zwischen Rüthi und Oberriet wieder befahrbar. Danach starten die Arbeiten im Süden zwischen Sevelen und Buchs, wo ein weiterer Doppelspurabschnitt erstellt wird. Mit der achtmonatigen Totalsperre kann die Inbetriebnahme der beiden Doppelspurabschnitte schon mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2024 erfolgen – ein Jahr früher als ursprünglich geplant. ■■

ARGE Plus

Für die Ausführung des Doppelspurausbaus der SBB im Rheintal haben sich mehrere Baufirmen zur ARGE Plus zusammengeschlossen. Die Arbeitsgemeinschaft besteht aus der Implenia Schweiz AG (Federführung), der Zindel + Co. AG (kaufmännische Leitung), der Käppeli Bau AG (Belageinbau), der Carlo Vanoli AG (Gleisbau), der AFRY Schweiz AG (Ausführungsprojektion) und der Elbatech AG (Fahrstromanlagen).

NEUTEERBIT 

... und der Verkehr rollt weiter.

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



Neuteerbit AG Salmsach
> www.neuteerbit.ch



Ein Familienunternehmen – seit 1904

- Strassen, Parkplätze, Vorplätze
- Tief- und Werkleitungsbau
- Naturstein- und Pflasterungsarbeiten
- Umgebungs- und Aushubarbeiten
- Bachverbauungen
- Ausbildung Lernende – mit Freude



De Zanet AG
> www.dezanet-ag.ch

FOSER

Als Familienunternehmen sind wir seit 80 Jahren der Anbieter für:

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



Foser AG
> www.foserag.li

der asphaltprofi



Das **Onlinemagazin** der MOAG

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



www.derasphaltprofi.ch

Bei der MOAG vergeht die Zeit wie im Flug

Sie sind Mischmeister, Chef Brecheranlagen und Leiter Administration von Beruf und der MOAG seit langen Jahren treu. Roman Bischofberger, Martin Graf und Remo Spirig feiern dieses Jahr ihr persönliches MOAG-Jubiläum. Warum sie dem Unternehmen – selbstverständlich – über die Jahre treu geblieben sind, erzählen sie im Interview.

Interview: Carmen Püntener

Wie fühlt es sich an, bereits zehn oder mehr Jahre für die MOAG tätig zu sein?

■ **Remo Spirig:** Die Zeit verlief für mich interessant, abwechslungsreich und kurzweilig. Ich habe nicht das Gefühl, dass ich schon zehn Jahre bei der MOAG bin.

■ **Roman Bischofberger:** Ja, die Zeit vergeht wie im Flug.

■ **Martin Graf:** Ich war 50, als ich hier angefangen habe, und ich hatte schon damals das Ziel, hier pensioniert zu werden. Nun fehlt nicht mehr so viel.

Warum seid ihr dem Unternehmen so lange treu geblieben?

■ **Roman Bischofberger:** Mir hat es den Ärmel reingezogen. Und ich habe einen gewissen Berufsstolz entwickelt. Wir realisieren spannende Projekte. Das hat mir gezeigt, dass ich am richtigen Ort bin.

■ **Martin Graf:** Natürlich gibt es Phasen, wo man überlegt, was es sonst noch so gäbe. Aber wirklich wechseln wollte ich nie. Die Arbeit macht Spass, und auch der Lohn stimmt.

■ **Remo Spirig:** Wir sind ein tolles Team. Es wird offen gesprochen, und man kann sich mal einen Spass erlauben.

Was ist das Tolle am MOAG-Team?

■ **Remo Spirig:** Bei uns arbeiten Menschen aus verschiedenen Berufszweigen mit ganz unterschiedlichen Interessen. Das führt immer wieder zu guten Gesprächen.

■ **Roman Bischofberger:** Wir haben wirklich ein gutes Team. Wir können uns aufeinander verlassen.

■ **Martin Graf:** Es ist wichtig, dass man in einem Team nicht ständige Wechsel hat. Bei uns sind viele schon Jahre dabei. Das macht uns zu einem eingeschworenen Team.

Was ist für euch bei der Arbeit selbstverständlich?

■ **Roman Bischofberger:** Selbstverständlich ist, dass man die erforderliche Leistung erbringt, um seinen Job gut zu machen. Nur so kommt man vorwärts.

■ **Martin Graf:** Man muss etwas tun, damit man im Leben zufrieden ist. Das ist bei der Arbeit nicht anders.



Roman Bischofberger

Mischmeister, 15 Jahre bei der MOAG



Martin Graf

Chef Brecheranlagen, 10 Jahre bei der MOAG

■ **Remo Spirig:** Für mich ist zudem selbstverständlich, dass wir einander ergänzen und uns gegenseitig aushelfen.

... und was empfindet ihr als nicht selbstverständlich?

■ **Remo Spirig:** ... dass uns das Unternehmen die bestmöglichen Voraussetzungen am Arbeitsplatz zur Verfügung stellt und offen ist für Neues.

■ **Roman Bischofberger:** Die soziale Sicherheit, die wir in der Schweiz haben, empfinde ich als grosses Privileg.

■ **Martin Graf:** Ja, es ist nicht selbstverständlich, dass man so gut abgesichert ist. Auch bezüglich Ferien stehen wir in der Schweiz gut da.

Würdet ihr euch diesen Beruf wieder aussuchen, wenn ihr nochmals wählen könntet?

■ **Remo Spirig:** Ich fühle mich wohl bei der MOAG. Darum, ja.

■ **Roman Bischofberger:** Auch wenn es ein Zufall war, dass ich hier gelandet bin: Ich bin zufrieden.

■ **Martin Graf:** Es ist staubig, und manchmal dauert es am Abend länger, aber alles in allem würde ich es wieder machen. Der Job bleibt spannend.



Remo Spirig

Leitung Administration, 10 Jahre bei der MOAG

«Wir sind aufs Verkehrsnetz angewiesen»



Rund 350'000 Menschen besuchen pro Jahr die Schweizer Messe für Landwirtschaft und Ernährung OLMA. Ein gigantischer logistischer Aufwand – sowohl wenn es darum geht, Besucherströme zu leiten, als auch im Hintergrund, bei der An- und Ablieferung der Waren und Tiere. Im Interview gibt Olma Messen CEO Christine Bolt einen Einblick.

Interview: Carmen Püntener

Bilder: Michael Huwiler, Olma Messen

Christine Bolt, wie nutzen Sie unsere Strassen?

Ich bin beruflich bedingt vor allem in der Ostschweiz unterwegs. Für Kurzstrecken nehme ich das Auto. In die Stadt gehe ich bevorzugt zu Fuss. Da ich in Abtwil wohne und in St. Gallen arbeite, nehme ich am Morgen ab und zu das Velo. Dann habe ich gleich schon ein halbes Stündchen Sport gemacht. Wenn ich aber weiter wegfare, dann nehme ich den Zug.

Wie schätzen Sie den Zustand des Schweizer Strassennetzes ein?

Als Luxus. Wir haben immer neue Strassenbeläge. Wir haben schöne Strassen. Und ein bestens ausgebautes Strassennetz. Sobald man wieder einmal über die Grenze ins Ausland fährt – wie ich zum Beispiel im Sommer nach Italien –, sieht man, dass dies keine Selbstverständlichkeit ist.

Warum empfinden Sie es nicht als selbstverständlich?

Man braucht Ressourcen, um diese aussergewöhnlich gute Qualität aufrechtzuerhalten. Wir lassen uns in der Schweiz das Strassennetz etwas kosten. Es gibt Menschen, die sich fragen, ob das nötig ist. Ich selbst empfinde es als komfortabel, so unterwegs sein zu dürfen, egal, mit welchem Verkehrsmittel. Darum: Die Investition lohnt sich.

Die gerade stattfindende OLMA ist die grösste Publikumsmesse der Schweiz. Inwiefern ist eine solche Grossveranstaltung auf die Verkehrsnetze angewiesen?

Für uns ist die verkehrstechnische Erschliessung enorm wichtig. An die OLMA kommen in elf Tagen 350'000 Menschen, davon rund zwei Drittel mit dem ÖV. Sie steigen am Bahnhof St. Fiden oder am Hauptbahnhof aus und nehmen die Extrabusse. Wir haben nur wenige Parkplätze vor Ort, haben aber Parkmöglichkeiten auf der anderen Stadtseite und bieten von dort Shuttle-Busse an.

Sie bräuchten also mehr Parkplätze?

Nicht unbedingt. Zusammen mit anderen Grossveranstaltern der Stadt haben wir eine Initiative gestartet, mit dem Ziel, noch mehr Menschen auf den öffentlichen Verkehr umzuleiten.



«Die OLMA ist für uns Ostschweizer ein Stück Identität.»

Christine Bolt

Wie viele Waren kommen da zusammen und wie viel Zeit braucht es, um sie anzuliefern?

Über die Menge des Warenumschsags führen wir keine Statistik. Ich kann Ihnen aber sagen, es ist enorm viel! Die Aussteller beginnen sieben Tage vor Messebeginn mit den Anlieferungen. Für unsere eigenen Messebauten geht es schon zweieinhalb Wochen vorher los. Das Aufräumen geht viel schneller. Das ist in zwei bis drei Tagen durch.

Die OLMA findet dieses Jahr zum 80. Mal statt. Welche Bedeutung hat sie für die Region?

Die OLMA-Eröffnung ist der Tag, an dem Regierungen aus acht Kantonen sowie aus dem Fürstentum Liechtenstein nach St. Gallen kommen. Auch ein Vertreter des Bundesrats ist immer dabei. Es gibt viel Politik, viel Prominenz. Wir können uns zeigen und werden wahrgenommen. Die OLMA ist wirtschaftlich, politisch und gesellschaftlich enorm wichtig für die Ostschweiz.

Und für die Ostschweizerinnen und Ostschweizer, was bedeutet die Messe für sie?

Die OLMA ist für uns Ostschweizer ein bisschen wie der Sämtis. Ein Stück Identität.

Christine Bolt, 47, ist seit dem 1. Juni 2020 Direktorin der Olma Messen St. Gallen AG. Das Unternehmen hat derzeit 90 Mitarbeitende und ist damit einer der wichtigsten Messeveranstalter der Schweiz. Zuvor war Christine Bolt unter anderem Mitglied der Geschäftsleitung von CH Media und Direktorin von Toggenburg Tourismus. Sie ist eidgenössische Marketingplanerin und Verkaufsförderin und hat einen Masterabschluss der ZHAW in Supervision und Coaching.

Dies auch aus ökologischen Gründen – und natürlich, weil an den Messen einiges an Alkohol getrunken wird. Wir sind froh, wenn die Leute mit dem ÖV kommen.

Die OLMA ist eine logistische Herausforderung. Wie garantieren Sie, dass auch im Hintergrund alles klappt?

Natürlich können wir bei der An- und Ablieferung nicht alle gleichzeitig aufs Gelände lassen. Das gäbe ein Chaos. Rund um den Bahnhof St. Fiden verfügen wir über Flächen, die wir wie eine Art Check-in nutzen. Dort kommen die Lastwagen und Lieferwagen an. Wir rufen die Fahrzeuge von dort ab und lassen sie gestaffelt aufs Gelände. Es gibt einen genauen Fahrplan, wer wann anliefern darf.



wellauer
baut bewegt transportiert

baut bewegt transportiert

- Strassenbau
- Tiefbau
- Spezialtiefbau
- Kieswerke



H. Wellauer AG
> www.wellauer.ch

PREISIG AG

Wir planen und realisieren Ihr Bauvorhaben.

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



Preisig AG
> www.preisigbau.ch



Freude am Bauen. Seit 1876.

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



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

cellere

Cellere baut.

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

Wir bieten Dienstleistungen in den folgenden Bereichen an:

- Strassen- und Tiefbau
- Infrastrukturbau
- Umbau und Renovation



Cellere Bau AG
> www.cellere.ch



Für Sie ist dies bereits die dritte OLMA als CEO. In Ihrer Zeit gab es jedoch nicht nur Sonnenschein. Wie haben Sie das erlebt?

Intensiv. Und zwar durchgehend sehr intensiv. Wir haben Krisenmanagement betrieben, finanzielles und politisches. Es kamen einige Dinge auf, die eigentlich nicht vorgesehen oder einfach aussergewöhnlich waren. Wir haben während der Pandemie Zeit verloren, weshalb wir nun einige Reformen in sehr kurzer Zeit durchdrücken mussten. Aber es macht auch grossen Spass, bei einem der grössten Entwicklungs-Cases der Ostschweiz mit dabei zu sein.

Was meinen Sie mit Entwicklungs-Case?

Wir haben immer noch finanzielle Herausforderungen und müssen uns gleichzeitig als Organisation komplett neu aufstellen. Der Bau der neuen Halle ist ein Riesenschritt. Wir haben die Liga gewechselt. Das heisst, wir müssen als Firma und Organisation hineinwachsen, uns entwickeln und bereit sein. Wir investieren aktuell viel in Marketing, Verkauf, Produktentwicklung und Innovation.

Und doch – so ganz im Trockenen sind die Finanzen nicht, auch wenn 2022 ein gutes Geschäftsjahr war ...

Man muss festhalten: Der Bund hat uns während zweier Jahre verboten zu arbeiten. Aus dieser Covid-Zeit fehlen uns 40 Millionen Franken. Und die Politik kommt nur für 17 Millionen davon auf. Das heisst, dass wir den Rest des Geldes auf dem Markt suchen müssen.

Unter anderem möchten Sie dies durch die kürzliche Umwandlung der Genossenschaft in eine AG erreichen. Die Nachfrage nach Aktien ging aber zu Beginn nicht gerade durch die Decke. Wie sieht es jetzt aus?

Sie müssen sehen: Als Genossenschaft hätte es nicht funktioniert, an das restliche benötigte Fremdkapital zu gelangen. Darum mussten wir uns in eine AG umwandeln. Es ist nicht so, dass

Managementfehler gemacht wurden. Die Situation entstand nur durch die Krise. Die AG war ein Teil unseres Rettungsplans. Und die GV gab uns Recht, es gab keine einzige Gegenstimme. Nun ist unser Ziel, bis zum nächsten Frühjahr 20 Millionen Franken Aktienkapital zu akquirieren. 10 Millionen haben wir schon. Man darf nicht vergessen: Allein in der Stadt St. Gallen hängen über 1000 Arbeitsplätze direkt oder indirekt an den Olma Messen. Darum bin ich überzeugt, dass wir die Ostschweizerinnen und Ostschweizer dazu bringen können, mitzumachen.

Denken Sie, dass das Messegeschäft in Zukunft stabil sein wird? Während der Pandemie hat man gehört, Publikumsmessen seien passé ...

Diese Prognosen haben sich als nichtig erwiesen. Was wir sehen: Seit wir wieder arbeiten dürfen, haben wir die Hallen gut gebucht. Wir hatten letztes Jahr innerhalb von neun Monaten 130 Veranstaltungen. Darunter die Messen, aber auch Kongresse, Firmenanlässe, die ganze Palette der Live-Kommunikation. Wir sind noch nicht ganz über den Berg, aber unser operatives Geschäft funktioniert – und das wird es auch in Zukunft, davon bin ich überzeugt.

Wie schaffen Sie es, neben diesem Job Zeit für Privates zu haben? Gehen Sie ab und zu noch joggen?

Ja natürlich, auch Wandern und Skifahren. Aber ich habe ein super Umfeld. Mein Mann ist pensioniert und hält mir den Rücken frei. Und ich verfüge über ein gutes Selbstmanagement. Ich schlafe nach wie vor gut – wirklich! Es ist aber auch okay, wenn die neue Halle im März 2024 eröffnet wird und meine Arbeitswoche vielleicht nur noch 50 Stunden dauert statt wie jetzt 60 bis 70. ■ ■ ■

Launiger Kurztest

Auto oder Velo?
(zögert) Auto

Autobahn oder Pässestrasse?
Pässestrasse

Rückwärtsfahren oder seitlich einparkieren?
Seitlich einparkieren

Limousine oder Traktor?
Traktor

Norden oder Süden?
Süden

Säntis oder Bodensee?
Säntis

Säulirennen oder Viehschau?
Viehschau

Halle 4/5 (Degustation) oder Halle 7 (Tiere)?
Degustation

OLMA-Bratwurst oder Cervelat?
Natürlich OLMA-Bratwurst

Ab in die Höhe

Die Schweiz ist, wenn es um die Mobilität geht, eine topografische Herausforderung. In kaum einem Land gibt es so viele Tunnel und Kurven, so viel auf und ab. Schon früh haben wir Schweizerinnen und Schweizer – selbstverständlich – die hintersten Landeswinkel zugänglich gemacht. Unter anderem durch Pässstrassen. Auch die Ostschweiz hat einige Highlights zu bieten.

Text: Melanie Niebecker



1278 m.ü.M.

Bild: © Säntis Schwebebahn AG

Schwägalp – der Klassiker

Die Schwägalp verbindet das Appenzellerland mit dem Toggenburg und ist einer der höchsten Voralpenpässe. Sie ist beliebter Ausgangspunkt für Ausflüglerinnen und Ausflügler, etwa für eine Wanderung auf den Säntis. Weniger Ambitionierte nehmen die Gondelbahn. Ein Highlight auf der Schwägalp ist seit über 100 Jahren das Schwingfest, das jährlich über 12'000 Zuschauerinnen und Zuschauer anlockt.



954 m.ü.M.

Bild: © Familie Kalberer, Gasthaus Hulftegg

Hulftegg – der Bescheidene

Die Hulftegg zeigt sich, verglichen mit anderen, imposanteren Schweizer Pässen, unscheinbarer. Der Pass verbindet das Toggenburg mit dem Tösstal im Kanton Zürich und gilt dank seiner maximalen Steigung von zehn Prozent als Bikerparadies. Er ist zudem Ausgangspunkt für die allseits beliebte Wanderung aufs Hörnli. Und er ist Austragungsort der jährlichen Hulftegg-Stafette, bei der 25 Kilometer und 1455 Höhenmeter in fünf Disziplinen zu bewältigen sind.

713 m.ü.M.



St. Luzisteig – der Wehrhafte

Durch eine naturbelassene Landschaft mit Mischwäldern, Magerwiesen und Mooren gelangt man von Maienfeld über den St. Luzisteig nach Liechtenstein. Links und rechts ragen die Felsen der Rätischen Alpen auf, die Steigkirche auf dem Passübergang hat eine über tausendjährige Geschichte. Kurz vor der Landesgrenze führt die Strasse mitten durch eine Festung aus dem Jahr 1702, die heute von der Schweizer Armee als Kaserne genutzt wird.

1357 m.ü.M.



Kunkelspass – der Wilde

Um von Vättis aus über den Kunkelspass zu fahren, braucht man eine Bewilligung, die vor Ort bequem per Smartphone gelöst werden kann. 10 Franken für ein Motorrad, 20 Franken für das Auto. Das Geld lohnt sich. Das verwunschene Görbsbachtal wird nur extensiv bewirtschaftet. Die Fahrt auf den Pass führt durch einen uralten Wald mit vermoosten Buchen, Fichten und Lärchen. Auf dem Gipfel ein Muss: im Berggasthaus Überuf einkehren und die ursprüngliche Alpenlandschaft geniessen.

1110 m.ü.M.



St. Anton – der Aussichtsreiche

Auf dem höchsten Punkt der Passstrasse thront der Weiler St. Anton, der zur Appenzeller Gemeinde Oberegg gehört. Der «Töni», wie er von den Einheimischen genannt wird, bietet einen unvergleichlichen Ausblick auf das St. Galler und das österreichische Rheintal, auf den Bodensee sowie auf die Alpsteinkette mit Säntis und Hohem Kasten und die Vorarlberger Alpen. Wer Zeit für eine Rast hat, sollte unbedingt im Kafi Anton einen Nussgipfel probieren.





«**Gleichgültigkeit** ist das **Schlimmste**»

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 Reto Oberholzer. Er wurde von Chiara Zeckai-De Zanet und Rena De Zanet ausgewählt.

Interview: Carmen Püntener, Bilder: Daniel Ammann

Dieser Chef mag keine langen Worte. Das ist beim rund 60-minütigen Interviewtermin in Neuhaus SG offensichtlich. Reto Oberholzer lässt sich die Fragen gründlich durch den Kopf gehen, bevor er antwortet. Fühlt er sich womöglich zu dem Interview «verknurrt»? Nach und nach zeigen sich allerdings sein trockener Humor und seine ausgeprägte Zielstrebigkeit. «Wohlüberlegt» ist wohl ein treffendes Adjektiv, um Reto Oberholzer zu beschreiben. Aber auch ein gewisser Ehrgeiz und eine ungebremste Leidenschaft für den Bau kommen beim Gespräch zum Vorschein.

Reto Oberholzer, wir starten mit der Frage von Chiara Zeckai-De Zanet und Rena De Zanet. Was bedeutet für Sie «Family Business»?

Es bedeutet in erster Linie Verantwortung gegenüber unseren Angestellten. Es bedeutet auch, langfristig zu planen und die Entscheidungswege möglichst kurz zu halten. Und es bedeutet, ein Unternehmen zusammen mit dem Bruder zu führen. Unser Arbeitstag ist abends um fünf nicht beendet. Wir diskutieren Geschäftliches sogar, wenn wir uns am Wochenende sehen.

Was denken Sie, warum haben sich so viele Bauunternehmungen diesen Familiencharakter bewahren können?

Der Bau ist eine Emotionsbranche. Man kann damit Menschen begeistern. Man kann auch nachfolgende Generationen begeistern. Das heisst, wir sind nicht «08/15» unterwegs, jeder Tag bringt neue Herausforderungen. Wir müssen schnell und flexibel entscheiden können. Das ist in einem Familienunternehmen einfacher als in einem Grosskonzern.

Sie haben sich schon früh für die Baubranche entschieden. Wie vorbestimmt war Ihr Werdegang?

Ich habe zu meinem Vater hochgeschaut und schon als Kind gemerkt, das, was er macht, möchte ich auch machen. Es war für mich keine Frage, sondern eine Tatsache.

«Wir bauen Autobahnen, manchmal Gartenhäuser und fast immer alles dazwischen.» Das breite Spektrum an Bauleistungen ist der Slogan der Firma Oberholzer. 1945 durch Anton Oberholzer gegründet, befindet sich die Firma bis heute zu 100 Prozent in Familienbesitz. Die Oberholzer Bauleistungen AG mit Hauptsitz in Neuhaus SG zählt heute 90 Mitarbeitende und wird von den Brüdern Reto und Jürg Oberholzer geführt. Sie ist im Linthgebiet, im Zürcher Oberland und im Toggenburg eine konstante und verlässliche Partnerin für Bauvorhaben im Hoch-, Tief- und Strassenbau.

Trotzdem haben Sie, wie die meisten, Ihre berufliche Laufbahn ausserhalb des Familienunternehmens begonnen ...

Das machte einfach Sinn. Es war eine wohlüberlegte Massnahme und quasi eine Vorsorge gegen spätere Betriebsblindheit. 2006, zwei Jahre nach meinem Abschluss als Bauführer, sprach mich mein Vater an und fragte, wie es denn nun aussehe, er brauche jetzt einen Bauführer. So bin ich schliesslich nach Hause gekommen.

Es scheint, als hätten Sie bei all Ihren Entscheidungen nur ein Ziel vor Auge ...

Genau das ist das Spezielle am Familienunternehmen. Wir betrachten nichts kurzfristig. Wir planen für die nächsten Generationen. Und ich wusste halt schon sehr früh, dass ich in Vaters Fussstapfen treten will.

Wie ist es, wenn der Vater noch immer im Unternehmen tätig ist? Funkt er Ihnen manchmal dazwischen?

Wir haben die Rollen klar getrennt. Unser Vater betreut die Immobilienprojekte, Jürg und ich kümmern uns um das Tagesgeschäft. Der Vater begleitet uns aber immer noch bei wichtigen Entscheidungen. Ich sehe das nicht als «reinfunken», sondern als Unterstützung.

Und Sie und Ihr Bruder? Wie teilen Sie sich die Geschäftsleitungsfunktion auf?

Das ist eine schwierige Frage. Wir haben keine Aufgaben definiert. Wir ergänzen uns einfach. Und machen das miteinander.





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

- Erdgas
- Biogas



> gazenergie.ch

DIETSCHÉ
STRASSEN- UND TIEFBAU

...wir werden weiterempfohlen!

**... wir werden
weiterempfohlen!**

- Strassenbau
- Tiefbau
- Spezialtiefbau
- Aussenräume



Dietsche Strassenbau AG
> www.dietsche.ch



100 YEARS

**40 Jahre
DENSOKOR AG
in der Schweiz**



**Je innovativer,
DENSO besser.**

- Produkte für:
- Strassenbau
 - Kanalbau
 - Korrosionsschutz



DENSOKOR AG
> www.denso-group.com



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



Reto Oberholzer, *1979, arbeitete bereits während der Sekundarschule in den Ferien im Familienunternehmen mit. Seinen Werdegang bezeichnet er als klassisch: Maurerlehre bei der Firma Baumann in Rapperswil, Zusatzlehre als Strassenbauer bei der Firma Keller-Frei in Zürich. Danach folgten die Ausbildung zum Bauführer in Aarau und die Weiterbildung zum Baumeister in Sursee. «Ich will erst heimgehen, wenn ich Bauführer bin», sagte sich der junge Reto Oberholzer und setzte seine Pläne konsequent um. 2006 stieg er ins Familienunternehmen ein und übernahm 2015 zusammen mit seinem Bruder Jürg die Geschäftsleitung. Noch immer bezeichnet er das Bauen als Leidenschaft, die Arbeit als Ausgleich. Ab und zu gönnt er sich eine kurze Auszeit beim Skifahren oder Wandern.

Und wann schlagen die positiven Emotionen hoch?

Wenn es einfach rundläuft. Oder wenn wir den Zuschlag für gute Projekte erhalten.

Sie haben zwei Töchter, die jetzt vier und sechs Jahre alt sind. Spürt man bei ihnen auch schon eine Faszination für den Bau?

Natürlich! Jedes Kind spielt gern mit Lego. Und alle Kinder lieben das Bauen im Sandkasten. Es löst schon bei den Kleinsten Emotionen aus. Ich nehme meinen Töchtern aber die Puppen nicht weg, falls Sie das meinen ...

Was wünschen Sie sich für die Firma Oberholzer?

Dass wir als Unternehmen fit und finanziell gesund bleiben. Das wir die Stabilität, die ich und mein Bruder von unserem Vater übernehmen durften, erhalten können. Und ich werde mich weiter dafür einsetzen, dass wir nicht träge werden. Natürlich bleiben wir ein Bauunternehmen, und auch in Zukunft wird in diesem Bereich viel handwerkliches Geschick gefragt sein. Doch müssen wir neue Arbeitsmethoden im Bereich von Mechanisierung und Digitalisierung ins Auge fassen. Mein Antrieb ist, immer einen Schritt vorzuzudenken.

Wer soll als Nächstes interviewt werden?

[Hanno Foser.](#)

Und welche Frage haben Sie an ihn?

Was ist dein Antrieb?

Herzlichen Dank für das Gespräch. ■ ■



Wie konnten Sie die Faszination für den Bau bewahren?

Es macht mir nach wie vor Freude. Ich kann nicht erklären, warum. Aber wenn ich herumfahre und sehe, was wir gebaut haben, dann kommen bei mir Emotionen hoch.

Was zeichnet Sie als Unternehmer aus?

Ich bin manchmal recht fordernd. Und ich bin immer auf der Suche nach Verbesserungsmöglichkeiten. Ein gewisser Ehrgeiz schwingt dabei mit. Aber das Wichtigste: der Respekt gegenüber den Mitarbeitenden.

Wo spürt man das im Alltag?

Ich versuche, Verständnis für die Anliegen unserer Mitarbeitenden aufzubringen. Und ich möchte ein Vorbild sein. Man findet mich sowohl im Büro als auch auf der Baustelle. Auch bei einer Nachtschicht oder am Wochenende.

Gab es für Sie einen Moment im Leben, in dem Sie an Ihrem vorgegebenen Berufsweg zweifelten?

Nein.

Was bringt Sie auf die Palme?

Ich glaube, wenig. Oder dann bin ich bemüht, es nicht zu zeigen. Ich versuche, Ruhe zu wahren. Auch bei schwierigen Situationen deeskalierend zu handeln. Was ich aber gar nicht mag: wenn ich kein Herzblut bei den Beteiligten spüre. Gleichgültigkeit ist für mich das Schlimmste.



Wir bleiben am Ball

Nach der Inbetriebnahme der neuen Brecheranlage in Mörschwil investiert die MOAG auch 2023 in die Nachhaltigkeit: Ende Jahr nimmt das Unternehmen in Mörschwil eine weitere Solaranlage in Betrieb. Und es erstellt eine umfassende Ökobilanz. Dabei zeigte sich: Die MOAG ist auch in dieser Hinsicht gut unterwegs.

Text: Carmen Püntener
Bild: Daniel Ammann

Die neue Fotovoltaikanlage in Mörschwil mit gut 1000 Solarmodulen erstreckt sich über das gesamte Werksdach. Mit den drei bestehenden Anlagen kann die MOAG voraussichtlich knapp 20 Prozent des Strom-eigenbedarfs decken.

«Wann, wenn nicht jetzt» war der MOAG-Slogan 2022. Im letzten Jahr hat die MOAG die neue Brecheranlage im Werk Mörschwil in Betrieb genommen und sich als Vorreiterin im Bereich Belagsrecycling etabliert. Dieses Jahr führt das Unternehmen seine Nachhaltigkeitsstrategie fort. So geht Ende Jahr auf dem Areal Meggenhus in Mörschwil eine weitere, fast 2000 Quadratmeter grosse Fotovoltaikanlage in Betrieb. Es ist bereits die dritte Anlage der MOAG, nach der Installation von Solarpanels in Sennwald und Uznach 2019. Die Mörschwiler Anlage erstreckt sich über das gesamte Werksdach sowie über das Dach der Recyclingaufbereitung und hat eine Leistung von 411,89 kWp (Kilowatt-Peak).

«Es ist ein weiterer wichtiger Schritt unserer Nachhaltigkeitsstrategie. Wir können damit ab 2024 bereits gegen 20 Prozent unseres Stromverbrauchs selbst decken», sagt Markus Blum, Geschäftsführer der MOAG.

Umweltwirkung ermittelt

Die Erstellung einer Umweltbilanz ist der zweite grosse Eckpfeiler der Nachhaltigkeitsmassnahmen 2023. Dafür engagierte die MOAG die Firma Umtec Technologie AG aus Hombrechtikon, eine renommierte Anbieterin solcher Dienstleistungen. «Uns war es wichtig, ein gesamtheitliches Bild unserer Umweltwirkung zu erhalten», sagt Markus Blum. «Darum wollten wir nicht nur die CO₂-Bilanz ermitteln, sondern auch die erweiterten Umweltbelastungspunkte ausrechnen lassen.»

Eine solche Umweltbelastungspunkteanalyse ist um einiges umfassender als eine reine CO₂-Bilanz. Dabei werden etwa humantoxische Luftschadstoffe, die Bodenbelastung, der Biodiversitätsverlust sowie der Ressourcenverbrauch mit in die Berechnung einbezogen. «Im Moment fragen alle nach CO₂-Bilanzen. Die MOAG geht einen grossen Schritt

weiter, indem sie ihre Werke auf allen Ebenen evaluiert. Das ist vorbildlich», sagt Thomas Pohl, Bereichsleiter Umweltberatung bei der Umtec Technologie AG.

Der Umweltexperte bezog alle fünf Mischgutwerke der MOAG (Mörschwil, Linth, Uzwil, Sennwald und Weiningen) mit ein und erfasste deren Energie- und Materialinputs, Emissionen, Abfälle sowie Energie-, Land- und Ressourcenverbrauch im Betriebsjahr 2022. Anschliessend bewertete er sie mittels einer Ökobilanz. Die Auswertung erfolgte weitestgehend nach dem Standard des international anerkannten Vorgehens des Carbon Disclosure Project (CDP) und des Greenhouse Gas Protocol.



«Die MOAG evaluiert ihre Werke auf allen Ebenen. Das ist vorbildlich.»

Thomas Pohl, Bereichsleiter Umweltberatung, Umtec Technologie AG

Betriebsjahr 2022: CO₂-Bilanz 24'468 Tonnen CO₂e

Vergleich Personenverkehr



Der Verkehr mit Personewagen in der Schweiz verursacht pro Jahr **9,75 Millionen Tonnen CO₂e**.

Quelle: Bundesamt für Umwelt. Verkehr gesamt: 13,7 Millionen Tonnen CO₂e, ohne internationale Luftfahrt

Vergleich Privatperson



Schweizerinnen und Schweizer verursachen pro Jahr im Durchschnitt **14 Tonnen CO₂e pro Kopf**.

Quelle: myclimate.ch. Für diesen Wert werden analog zur MOAG-Bilanz die gesamthaftern CO₂-Emissionen eines Landes, direkte und importierte, auf die Bevölkerung heruntergebrochen.

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



Vertrauen wächst nicht von heute auf morgen – aber in mehr als 80 Jahren.

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



Ed. Vetter AG
> www.vetter.ch



Auf uns baut man

- Strassenbau
- Tiefbau
- Wasserbau



Karl Geiges AG
> www.geiges-ag.ch

Umweltbelastungspunkte 53'548 Millionen UBP

Vergleich Privatperson



Ein Mensch generiert alle
17 Minuten **1000 UBP**.

Quelle: carbotech.ch, das entspricht
31 Millionen UBP pro Jahr

Vergleich Herstellung 1 Liter Bier



1769 UBP entsprechen der
Herstellung von 1 Liter Bier.

Quelle: ESU services im Auftrag des SVGW,
svgw.ch/oeke

Grösste Belastung bei der Rohstoffgewinnung

Das frappante an den ermittelten Zahlen: Sowohl bei den CO₂-Äquivalenten CO₂e als auch bei den Umweltbelastungspunkten macht die der MOAG vorgelagerte Wertschöpfungskette deutlich über 80 Prozent der Umweltwirkung aus. Dieser Bereich liegt ausserhalb der Kontrolle des Unternehmens. Den grössten Umwelteinfluss haben somit Förderung, Produktion und Transport der Rohmaterialien, insbesondere die Rohölgewinnung für die Bitumenproduktion. «Solange wir dieses Material für den Strassenbau unbedingt brauchen – und es gibt bis anhin noch keinen valablen Ersatz –, wird sich hier nichts ändern. Und das betrifft schlussendlich jedes Asphaltwerk», führt Thomas Pohl aus.

Bezüglich des internen Bereichs der MOAG zieht der Umweltexperte aber eine positive Bilanz: «Die MOAG hat einen besonders hohen Recyclinganteil. Das wirkt sich entscheidend auf die Bilanz aus.» Die MOAG bezieht ausserdem Ökostrom von den Elektrizitätswerken und produziert mit Fotovoltaikanlagen eigene Energie. Auch das kommt der Ökobilanz zugute. 2022 konnte das Unternehmen bereits knapp 10 Prozent des Eigenbedarfs mit Solarstrom decken.

Thomas Pohl hebt einen weiteren wichtigen Punkt hervor: «Die MOAG besitzt einen sehr modernen Maschinenpark. Der Beitrag der Baumaschinen und der Infrastruktur ist somit gering. Und auch die Luftemissionen sind im Vergleich zur vorgelagerten Kette vernachlässigbar.»

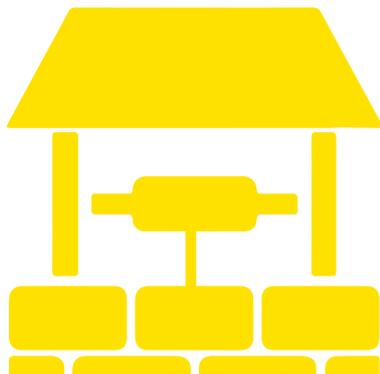
MOAG erhält sehr gute Noten

Insgesamt kann man die Ökobilanz der MOAG somit als sehr gut bezeichnen. Auch der Umweltexperte zeigt sich beeindruckt und zählt weitere Pluspunkte auf: So sind die Recyclingplätze auf den MOAG-Werken überdacht, damit das Restbitumen nicht durch den Regen ausgewaschen wird. Und die MOAG setzt bei der Befeuerung auf Erdgas, nicht wie viele Asphaltwerke in Deutschland, die noch immer Braunkohlestaub verwenden.

«Die Asphaltproduktion hat bezüglich der Umweltwirkung einen schlechten Ruf. Doch wenn man das einmal in die richtigen Relationen setzt, sieht es gleich anders aus», resümiert Thomas Pohl und fügt ein entscheidendes Detail an: «Eine Studie der TU München hat bereits im Jahr 2009 gezeigt: Die Nutzung der Strasse hat eine 100-mal schlechtere Ökobilanz als deren Herstellung. Diese Zahl mag sich zwar im Zuge der Umstellung auf E-Autos etwas verringert haben, ist aber mit Sicherheit noch immer sehr hoch.» ■ ■

Solaranlagen der MOAG

	Linth	Senwald	Mörschwil
Inbetriebnahme	2019	2019	2023
Fläche	937 m ²	1650 m ²	1955 m ²
Module	573 Stück	1009 Stück	1017 Stück
Leistung	171,9 kWp	307,745 kWp	411,89 kWp
Ø Jahresertrag	165'193 kWh	293'120 kWh	erst 2024 bestimmbar
Eigenverbrauch	86 %	91 %	erst 2024 bestimmbar



Gutes Wasser gründet tief



Ivo Nussmüller bei der Entnahme einer Probe des Gossauer Trinkwassers.

Sein Beruf hat einen traditionellen Namen und ist doch hochaktuell: Ivo Nussmüller arbeitet als Brunnenmeister. In der Stadt Gossau sorgt er mit seinem Team dafür, dass die Wasserversorgung – selbstverständlich – stets gewährleistet und das Trinkwasser hygienisch einwandfrei ist.

Interview: Anina Rütsche

Ivo Nussmüller, was ist für Sie als Brunnenmeister selbstverständlich?

Damit die Wasserversorgung funktioniert, braucht es engagierte, pflichtbewusste Mitarbeitende. Wir sind ein Team aus sechs Personen. Ich setze voraus, dass sie ihr Bestes für unser gemeinsames Ziel geben.

Und was finden Sie nicht selbstverständlich?

Man darf nicht davon ausgehen, dass die Qualität des Trinkwassers von Natur aus immer gleich gut ist. Da steckt ein grosser Aufwand dahinter.

Was braucht es, damit die Qualität stimmt?

Hierfür sind regelmässige Kontrollen nötig. Wir entnehmen Wasserproben an verschiedenen Standorten im Trinkwassernetz. Die Analyse führt

unser Team gemeinsam mit dem kantonalen Labor durch. Ausserdem sind wir auf eine gute Zusammenarbeit mit der Landwirtschaft angewiesen. Denn das Wasser in Gossau ist zu einem Drittel Quellwasser, die übrigen zwei Drittel sind Grundwasser. Es bestehen Schutzzonen, die eingehalten werden müssen, damit keine Verschmutzungen durch Gülle entstehen. Sollte es trotzdem zu einer Verunreinigung kommen, könnten wir vorübergehend auf eine Versorgung mit Bodenseewasser umstellen.

Wie oft sind Sie beruflich auf Strassen unterwegs?

Jeden Tag, denn ich muss regelmässig an verschiedenen Orten Wasserproben nehmen.

Welche Verkehrsmittel nutzen Sie?

Beruflich fahre ich einen Allradtransporter. Er hat viel Stauraum, damit ich das Material und die Proben unterbringen kann. Den Arbeitsweg hingegen lege ich bei jedem Wetter per Velo zurück.

Was bedeutet Ihnen Mobilität?

Sehr viel. Ich bin gern unterwegs und schätze es, mit dem Auto oder dem Velo zu fahren, denn damit bin ich flexibel und unabhängig.

Wie trinken Sie Wasser am liebsten?

Mir schmeckt Gossauer Hahnenwasser am allerbesten. Es handelt sich um besonders hartes Wasser, also um solches mit einem hohen Kalkgehalt. Ich bevorzuge es gekühlt und auf keinen Fall mit Kohlensäure versetzt! ■ ■

50 SINCE 1973

IHRE POWER FÜR DIE ZUKUNFT

GIPO PRALLBRECHER



Eisen-
Längsaustrag



1-bis 3-Deck-
Nachsiebeinheit



Windsichter-
System



Brecher-
Direktantrieb



www.gipo.ch

Weitere
Informationen



Farbe trifft auf Funktionalität

Ihr Partner für
Heissmischgut
Niedertemperaturmischgut
Kaltmischgut
Color-Asphalt

www.moag.ch
www.derasphaltprofi.ch