



Vorwärts- kommen

Der ASTRA-Direktor über
kommende Ostschweizer Projekte
Seite 4



Im Labor
Qualitätsprüfung
der Extraklasse

10



Stabsübergabe
Generationenwechsel
bei der MOAG

17



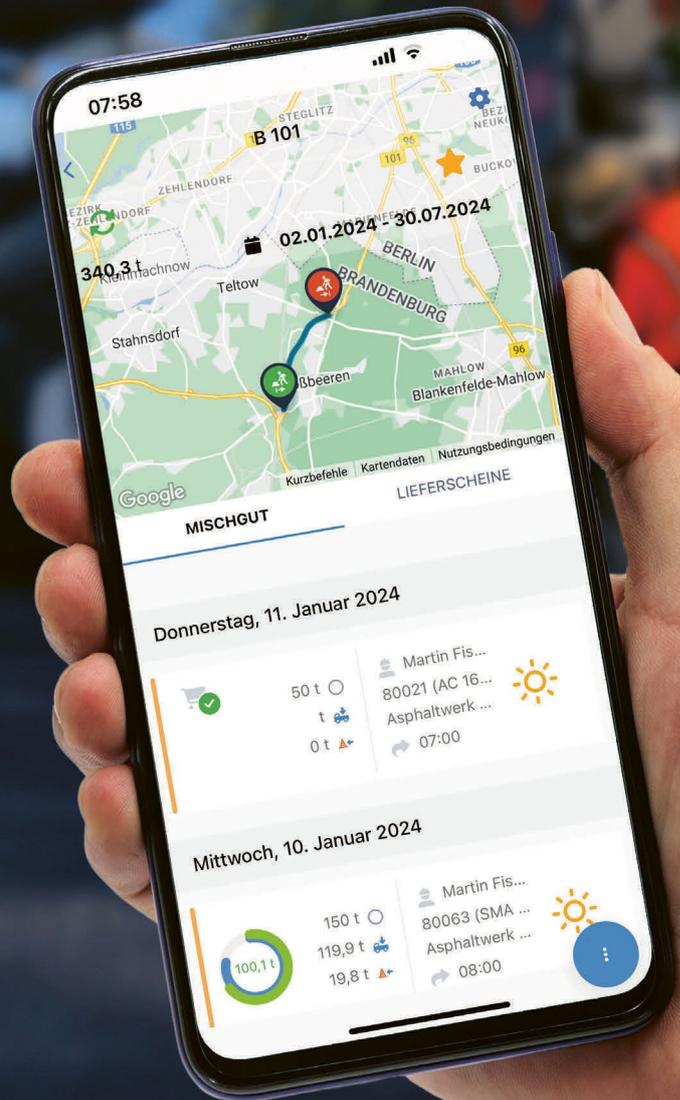
Family Business
Bauen macht glücklich:
Philipp Baumgartner

22

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



Inhalt

Mobilität	
Kommende ASTRA-Projekte	4
Qualität	
Überzeugende Laboranalysen	10
Facts	
Rasant von A nach B	8
Im Nu ins nahe Ausland	14
Menschen	
Der Chefwechsel ist aufgegleist	17
Eine Fahrlehrerin erzählt	30
Intern	
Unser Team in Mörschwil	20
Family Business	
Der bescheidene Philipp Baumgartner	22
Nachhaltigkeit	
Selbstfahrende Autos	27

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, Oktober 2024

Herausgeber: MOAG Baustoffe Holding AG, Spühlstrasse 4, 9016 St.Gallen, 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: Der Autobahnzubringer Arbon wurde 1993 für den Verkehr freigegeben. Bild: Daniel Ammann für Wälli AG Ingenieure.

Ehrensache



Liebe Leserin,
lieber Leser

Meine Tätigkeit bei der MOAG kann ich mit wenigen Adjektiven umschreiben: Sie ist bedeutend, fassbar, aufregend und erfüllend.

Bedeutend, weil das, was wir tun, wichtig und wertvoll ist. Zusammen mit unseren Kunden leisten wir einen entscheidenden Beitrag zur Instandhaltung und zum Ausbau unserer erstklassigen Schweizer Infrastruktur. Und wie die Volkswirtschaftler bewiesen haben, ist diese ein Grundpfeiler unseres Wohlstands.

Meine Arbeit ist auch **fassbar**. Wir sind ein produzierender Betrieb, der Rohstoffe und Ausbruchasphalt zu hochwertigem Mischgut verarbeitet. Das Handfeste der Baubranche ist trotz modernster Technologien und digitalisierter Abläufe über alle MOAG-Werke hinweg spürbar. Das macht uns nahbar und sorgt dafür, dass wir zusammenhalten und stolz auf das gemeinsam Erreichte sind.

Das Wort **aufregend** meine ich durchaus im doppelten Sinn. Auch ich rege mich manchmal auf. Das gehört zu jedem Beruf. Viel mehr aber empfinde ich meine Arbeit als aufregend im Sinne von erlebnisreich. Seit ich vor 25 Jahren bei der MOAG angefangen habe, gleicht kein Tag dem anderen. In diesem lebendigen und stimulierenden Umfeld fühle ich mich in meinem Element.

Und schliesslich **erfüllend**. Bei der MOAG lasse ich mein Herzblut einfließen – aus vollster Überzeugung. Zum Beispiel für die Kreislaufwirtschaft oder für die Erhaltung unserer teamorientierten Unternehmenskultur.

Viele von Ihnen wissen es schon: In der MOAG-Geschäftsführung steht ein Generationenwechsel an. Ich werde ab nächstem Jahr in die zweite Reihe treten. Daniel Weber – aktuell Geschäftsführer in der Winterthurer Filiale der Hüppi AG – übernimmt das MOAG-Zepter ab Januar 2025. Er ist die Idealbesetzung für diesen Job.

Eine Verabschiedung meinerseits wäre an dieser Stelle falsch, denn ich bleibe der MOAG weiterhin treu: als Projektleiter für die kommenden Werksmodernisierungen und Neubauten in Uznach und Sennwald. Für mich eine Ehrensache, wie alle Aufgaben, die ich für die MOAG übernehmen darf.

Wir sehen und hören uns.

Ihr Markus Blum

«Die richtige Antwort auf **Dynamik**»

Der punktuelle Ausbau des Nationalstrassennetzes ist gemäss Bundesamt für Strassen (ASTRA) notwendig. Denn die Klimaziele sind nur dann erreichbar, wenn alle Verkehrsträger weiterhin ihre vorgesehenen Funktionen erfüllen. Im Interview erläutert ASTRA-Direktor Jürg Röthlisberger die Stossrichtungen, die auch in Zukunft einen reibungslosen und sicheren Verkehr gewährleisten sollen.

Interview: Carmen Püntener, Foto: ASTRA

Jürg Röthlisberger, wie steht es aktuell um das Nationalstrassennetz in der Ostschweiz?

Die Nationalstrassen bilden in der Ostschweiz – wie in allen anderen Landesteilen auch – das Rückgrat der Mobilität. Vor allem für das Gewerbe und für den Autoverkehr, aber auch für die Entlastung der Agglomerationen. Denn dort sollen die Strassen vor allem für den ÖV und den Langsamverkehr zur Verfügung stehen. Aktuell kommt das Nationalstrassennetz an seine Kapazitätsgrenzen. Darum haben wir punktuelle Ausbauten in Planung, auch in der Ostschweiz.

Wo gibt es den dringendsten Handlungsbedarf?

Unser grösstes Problem ist der Ausweichverkehr. Der Name sagt es ja, die Fahrzeuglenker weichen aus. Das heisst, es findet irgendwo Verkehr statt, wo er nicht stattfinden sollte.

Es ist die Strategie des Bundesrats, dass wir das, was wir schon haben, effizienter nutzen. Dazu gehören intelligente Steuerungsanlagen, mit denen wir mittels Geschwindigkeitsanpassungen in den Verkehr eingreifen. Das bringt vor allem bei der Sicherheit viel. Dazu kommt der punktuelle Ausbau, zu dem beispielsweise auch die dritte Rosenberg-Röhre in St.Gallen gehört, die ja ein Teil der kommenden Volksabstimmung ist.

Über die Entwicklung des Verkehrsaufkommens gibt es verschiedene Ansichten. Während das ASTRA von einer weiteren Zunahme ausgeht, sagen andere, dass mit zukünftigen Formen der Mobilität, etwa mehr Schienenverkehr oder besseren Car-Sharing-Angeboten, der Verkehr nicht unbedingt weiter zunimmt...

Auch hier gilt: Das eine tun und das andere nicht lassen. Es ist absolut klar, wir



Gemäss Direktor Jürg Röthlisberger ist die Zusammenarbeit des ASTRA mit der Privatwirtschaft eine grosse Erfolgsgeschichte.

brauchen alle Formen der intelligenten Mobilität. Wir müssen aber auch die dafür benötigte Verkehrsfläche zur Verfügung stellen. Es ist eine Illusion, zu meinen, das Angebot schaffe die Nachfrage. In der Schweiz haben wir Strassen noch nie auf Vorrat gebaut. Bautätigkeiten waren stets Antwort auf eine bestehende Nachfrage oder auf einen Nachfrageüberhang. Das gilt übrigens auch für den Schienenverkehr.

Und bei der Bahn wurde die Finanzierung kommender Grossprojekte bereits sichergestellt...

Mit der guten Absicht, eine Umverteilung des Individualverkehrs auf die verschiedenen Verkehrsträger zu erreichen. Bis 2040 möchte der Bund nur noch zwei Drittel motorisierten Verkehr, anstatt wie jetzt drei Viertel. Genauso ist es die Absicht des Bundesrats, in den nächsten 20 Jahren eine Verdoppelung des Veloverkehrs zu

erreichen. Als ASTRA stehen wir voll hinter diesen Plänen. Das heisst in der Folge aber auch, dass wir dafür sorgen müssen, dass der motorisierte Verkehr dort stattfindet, wo er am effizientesten ist. Sprich, auf der Autobahn.

Beisst sich der Ausbau der Nationalstrassen nicht mit den Klimazielen?

Nein, er bewirkt eher das Gegenteil. Denn ein Stau ist nie effizient. Weder ökonomisch noch ökologisch. Dazu kommt: Gemessen an den Strassenlängen sind die Autobahnen mittlerweile nicht mehr die sichersten Strassen. Das hat damit zu tun, dass es sehr viele Auffahrunfälle gibt. In meinem Bekanntenkreis gibt es Menschen, die nicht mehr auf der Autobahn fahren, weil sie es als zu gefährlich empfinden. Diese Menschen fahren dann durch die Dörfer. Und sind dort in Konkurrenz mit Fussgängern, Velos und ÖV. Das macht doch keinen Sinn.

Wenn im November gegen den Ausbau gestimmt würde – wäre dann die dritte Rosenberg-Röhre vom Tisch?

Es ist völlig klar, wenn der Ausbau abgelehnt wird, dann ist dies, im besten Sinne dieses unmöglichen Worts, ein Gamechanger. Dann muss die Politik über die Bücher. Und entscheiden, was sie mit den vorhandenen Verkehrsträgern machen will. Und ja, die dritte Rosenberg-Röhre würde nicht realisiert.

Haben Sie Angst vor einem Nein?

Angst ist ein schlechter Ratgeber. Beim ASTRA sind wir dauerhaft unter der Belastung von Naturgefahren, wir haben es diesen Sommer erlebt. Vor dem Ereignis ist nach dem Ereignis. Wenn wir anders denken würden, könnten wir die Nationalstrassen nicht betreiben. Und ich bin zuversichtlich. Denn ich habe noch nie erlebt, dass Stillstand die richtige Antwort auf Dynamik ist. Und die Schweiz ist dynamisch.

Würde eine Überdachung der Autobahnstrecken – gerade etwa bei den Spurausbauten in den Kantonen Bern und Genf – nicht mehr Leute ins Boot holen?

Flächen zweifach zu nutzen, ist immer sinnvoll; zum Wohnen, für die Industrie, für die Energiegewinnung oder für Grünflächen. Es gibt bereits sehr viele gute Beispiele dafür. Das neueste ist die Einhausung Schwamendingen. Für solche Projekte braucht es jedoch eine gemeinsame Finanzierung durch Gemeinden, Kantone und Bund.



«In der Schweiz haben wir noch nie auf Vorrat Strassen gebaut.»

Jürg Röthlisberger



In Schwamendingen kamen rund 50 Millionen Franken von der Stadt, rund 100 Millionen vom Kanton und rund 400 Millionen vom Bund. Ich begrüsse jedes dieser Projekte.

Wie schätzt das ASTRA die Zusammenarbeit mit den lokalen Strassenbaufirmen und mit den Belagsproduzenten ein – zum Beispiel in der Ostschweiz?

Das ASTRA hat einen enorm hohen Auslagerungsgrad. In der Planung haben wir eine Produktionstiefe von ungefähr 12 Prozent; wenn wir die Bautätigkeiten dazuzählen, sind es noch knapp 3 Prozent. Das heisst für uns, wir stehen oder fallen mit den Planungsbüros und der Ausführungsindustrie. Diese Zusammenarbeit ist eine grosse Erfolgsgeschichte und basiert auf hohem Vertrauen. Denn wir wissen: Die Privatunternehmen können das und machen einen super Job.

Inwiefern setzen Sie auch bei den Materialien, die auf den Strassen eingesetzt werden, auf Nachhaltigkeit?

Diese Frage muss ich abstrahieren: 95 Prozent der CO₂-Problematik auf den Strassen betreffen die Fahrzeuge. Das heisst, wir müssen die ganz grossen Anstrengungen dort unternehmen. Die restlichen 5 Prozent fallen auf den Betrieb und den Bau. Bei den Belägen streben wir einen höheren Recyclinganteil an. Wir arbeiten auch hier eng mit der Privatwirtschaft zusammen, die – gerade etwa die MOAG – äusserst innovativ ist. Die Nieder- und Mitteltemperaturasphalte bleiben aktuell noch eine Herausforderung. Es ist unser langfristiges Ziel, dass wir die Einbautemperatur auf unter 100 Grad bringen.

Per 2025 dürfen in der Schweiz die ersten Autos teilautonom fahren. Sie sollen gemäss Experten auch die CO₂-Emissionen des Strassenverkehrs senken. Ist das ein realistisches Szenario?

Wir können beim Verkehr vier massgebende Megatrends ausmachen, die fast alles andere beeinflussen. Der eine ist das Verkehrswachstum; es ist da. Der zweite ist die Elektrifizierung; ein Zug, der bereits fährt. Der dritte Megatrend ist der Langsamverkehr und der vierte die Automatisierung. Ab 2025 dürfen Fahrzeuglenker, die entsprechende Autos haben, mit dem Autobahnpiлотen fahren, was vor allem punkto Sicherheit sehr viel bringen wird. 11 Prozent aller Stautunden entstehen aufgrund von Unfällen. Die Automatisierung wird diese Zahl deutlich senken. Dass es auch ökologischer ist, wenn Sie nicht «stop-and-go» fahren müssen, versteht sich von selbst.

Die meisten Menschen in der Schweiz besitzen aber kein solches Fahrzeug ...

Es ist eine Frage der Zeit – wie es das beim Airbag oder beim ABS war. Innerhalb von fünf bis zehn Jahren wird es diese Fahrzeuge bis in die untere Mittelklasse geben. Und sie werden elektrisch unterwegs sein. Und dann sind die wirklich schönen Effekte da.

Als Schweizer Strassenchef, welche künftigen Projekte beschäftigen Sie besonders?

Mich beschäftigen beispielsweise unsere rund 10'000 Brücken in der

Schweiz. Ihre reale Lebensdauer wird gemäss SIA auf rund 90 bis 100 Jahre berechnet, und über die Hälfte von ihnen ist bereits über 60-jährig. Laufen wir auf eine riesige Ersatzwelle zu? Mit entsprechenden finanziellen Folgen? Oder gelingt es uns, diese Bauwerke auch über die effektive Lebensdauer hinaus zu erhalten? Wir investieren aktuell einiges in Forschungsprojekte, um diese Fragen zu klären.

Und mich beschäftigt die Mineralölsteuer. Die Einnahmen daraus werden aufgrund der Elektrifizierung einknicken. Darum wird der Bundesrat im Frühjahr 2025 eine Verfassungsvorlage in die Vernehmlassung schicken, bei der es darum geht, ob und nach welchem Modus auch E-Auto-Fahrer ein Mineralölsteuer-Äquivalent zahlen sollen. Persönlich bin ich überzeugt, dass dies nötig ist. Denn irgendwoher brauchen wir die Betriebsmittel.

Bei all diesen Themen, können Sie die Strassen in Ihrer Freizeit überhaupt noch geniessen?

Absolut. Im Auto, aber auch mit dem Töff oder dem Velo. Man kann Mobilität nicht nur über die Ratio begreifen. An einem schönen Sonntag sehen Sie viele Motorräder und Campingbusse auf den Strassen. Diese Menschen haben ein Bedürfnis. Das ist reine Emotion. Und ja, ich gehöre auch dazu. Mobilität macht Spass, Fahrzeuge machen Spass. Und Ästhetik macht Spass. Voilà. ■ ■ ■

Geplante ASTRA-Projekte in der Ostschweiz

Anschluss Wil-West

Ausbau am Autobahnanschluss Wil-West
Umsetzung: frühestens ab 2033
Kosten: CHF 37 Millionen

Anschluss Wil

Anpassung des Anschlusses Wil zur Leistungssteigerung
Umsetzung: voraussichtlich ab 2027
Kosten: CHF 3 Millionen

Photovoltaikanlage Wilfeld

Bau einer Photovoltaikanlage
Umsetzung: ab 2026
Kosten: CHF 2,4 Millionen

Geschwindigkeitsharmonisierung und Gefahrenwarnanlage Uzwil-Rheineck

Bau der Verkehrsmanagementanlage zwischen Uzwil und Rheineck
Umsetzung: 2025–2028
Kosten: CHF 65 Millionen

Unterhaltsplanung St.Gallen West–Ost

Sanierung der Stadtautobahn zwischen St.Gallen Winkeln und St.Gallen Neudorf
Umsetzung: Etappe 2 bis 2027/28
Kosten: CHF 550 Millionen

Engpassbeseitigung St.Gallen

Ausbau- und Sarnierungsprojekt zur Engpassbeseitigung in der Region St.Gallen (inkl. dritte Rosenberg-Röhre)
Umsetzung: ab 2030
Kosten: CHF 1,3 Milliarden, exkl. Unterhaltsplanung

Stützpunkt Neudorf

Neubau des Stützpunkts Neudorf
Umsetzung: 2028–2030
Kosten: CHF 20–25 Millionen

Unterhaltsplanung Neudorf–Rheineck

Erhaltungsprojekt auf der A1 zwischen St.Gallen Neudorf und Rheineck
Umsetzung: ab 2030
Kosten: CHF 228 Millionen

Anschluss Witen

Neubau eines Vollanschlusses an die A1 mit Zubringer und Tunnel Hohrain
Umsetzung: öffentliche Auflage ca. 2026, Realisierung nicht vor 2033
Kosten: CHF 108 Millionen

Bodensee-Schnellstrasse S18

Bau der Verbindung zwischen der A1 und der A14 in Österreich, St.Margrethen–Höchst
Umsetzung: ab 2034
Kosten: CHF 90 Millionen

Unterhaltsplanung Haag–Oberriet

Erhaltungsprojekt auf der A13, Abschnitt Haag–Oberriet
Umsetzung: ab 2025
Kosten: CHF 161 Millionen

Anschluss Buchs

Anpassung des Knotens Langäulistrasse inklusive Verbesserung Langsamverkehr sowie Ersatzneubau der Überführung
Umsetzung: 2027–2031
Kosten: CHF 58 Millionen

Wildtierkorridore Vaduz und Wartau

Bau von zwei Wildtierüberführungen über die A13
Umsetzung: 2026/27 (Vaduz), 2027/28 (Wartau)
Kosten: CHF 9,7 Millionen (Vaduz), CHF 15 Millionen (Wartau)

Anschluss Flums

Anpassung des Anschlusses Flums zur Leistungssteigerung
Umsetzung: abhängig von Variantenwahl
Kosten: CHF 0,5–3 Millionen

Instandsetzung Strasse und Entwässerung Hundwil

Sanierung der N25/04 zwischen Hundwil und dem Kreisel Sonderau
Umsetzung: ab ca. 2028
Kosten: CHF 4,3 Millionen

Stabilisierung Rutschhang Hundwil

Stabilisierung des Rutschhangs an der N25/04 und Ergänzung für den Langsamverkehr
Umsetzung: 2029–2030
Kosten: CHF 10,3 Millionen





Rasant unterwegs

Autobahnen, Tunnels, Umfahrungen – sie wurden gebaut, damit wir rascher vorankommen. Dank des 84'868 Kilometer langen Strassennetzes in der Schweiz (Stand 2023) sind wir mobil und gelangen schnell von A nach B.

Recherchen und Text: Anina Rüttsche

Unterdurch oder obendrüber?

16,9 km
vs.
35 km

Vom Norden in den Süden – und umgekehrt – gelangt man hierzulande vorzugsweise via Gotthard. Der Strassentunnel zwischen Göschenen und Airolo ist 16,9 Kilometer lang und somit der längste Tunnel in den Alpen. Bei fließendem Verkehr benötigt man für die Fahrt durchs Gebirge nur 20 Minuten. Wagt man sich stattdessen über den Pass, investiert man mindestens eine Stunde, um die rund 35 Kilometer zu meistern.

Geradeaus oder durchs Gewimmel?

11 min
vs.
22 min

Die St.Galler Stadtautobahn wird derzeit auf einer Länge von 10,4 Kilometern erneuert. Die Projektverantwortlichen des ASTRA setzen alles daran, dass wir trotz Bauarbeiten zügig vorankommen. Im Normalfall fährt man auf der A1 in rund elf Minuten von Winkeln im Westen von St.Gallen bis zur Ausfahrt Neudorf im Osten. Würde man diese Distanz auf den Hauptstrassen zurücklegen, bräuchte man bei üblichem Verkehrsaufkommen doppelt so lange.

Durch die Mitte oder drumherum?

12'000
vs.
6000
Fahrzeuge

Das Toggenburg ist nicht nur für seine Wanderwege bekannt, sondern auch für die Umfahrungsstrassen. Sowohl in Ebnat-Kappel, Wattwil, Lichtensteig als auch in Bütschwil und Bazenheid gibt es solche. Gebaut hat man sie seit den frühen 1970er-Jahren. Das neueste Beispiel ist die zweite Etappe der Umfahrung Wattwil. Rollten früher täglich bis zu 12'000 Fahrzeuge durch den Wattwiler Dorfkern, ist es heute noch die Hälfte. Der Durchgangsverkehr kommt dank der Umfahrung viel rascher voran.



Die perfekte Mischung



Grosse Verkehrsaufkommen, hohe Temperaturen oder Schadstoffe: Unsere Strassen sind täglich grossen Belastungen ausgesetzt. Damit sie möglichst lange intakt bleiben, überwacht die MOAG die Qualität des Asphalts genau. Das ist nicht nur wichtig für die Verkehrssicherheit, sondern dient auch der Nachhaltigkeit. Zu Besuch in einem Labor für Baustoffprüfungen und Asphaltanalysen.

Text: Fabienne Frei, Fotos: Beat Belser

Anfang August ist es ruhig auf den Strassen. Es sind die letzten Tage der Schulferien. Wer kann, liegt irgendwo am Strand oder geniesst ein paar Tage in den Bergen. Wenig Verkehr – eine optimale Bedingung, um Unterhaltarbeiten durchzuführen oder Strassenbeläge einzubauen. Der Sommer bringt darum nicht nur den Strassenbauunternehmen viel Arbeit, sondern auch allen Instituten, die Baustoffprüfungen durchführen und die Qualität des Asphalts kontrollieren.

Eines dieser Institute ist die ViaTec AG in Winterthur. Das Labor befindet sich in einem unscheinbaren Gebäude am Rand von Oberwinterthur, in der Nachbarschaft das Technorama, eine Strassenbaufirma und eine grosse Autogarage. Peter Bodmer steht in einer Halle zwischen Bohrkernen und Asphaltproben. «Hier werden die Proben von den Baustellen und den Mischgutwerken angeliefert. Jede wiegt um die 15 Kilogramm», sagt er.

Peter Bodmer ist Bauingenieur und Geschäftsführer der ViaTec AG. Die Firma hat er vor 20 Jahren aus einem Management-Buy-out heraus gegründet. Heute beschäftigt er zwölf Mitarbeitende, darunter ein Ingenieur, eine Ingenieurin und ein Baustoffprüfer. Das restliche Team besteht aus Quereinsteigern, die intern ausgebildet wurden. Allen gemeinsam ist das handwerkliche Geschick und ein ausgeprägtes Flair für strukturiertes und sorgfältiges Arbeiten im Labor.

Peter Bodmer öffnet die Tür. Es riecht nach warmem Asphalt. Gerade «zerlegt» ein Mitarbeiter eine Asphaltprobe in ihre Ausgangsstoffe, also in Gesteinskörnung und Bitumen. Die Extraktion des Bindemittels ist heute vollautomatisch möglich – mit Asphaltanalysatoren: «Sie funktionieren wie eine Waschmaschine», erklärt Bodmer. «Die Asphaltprobe kommt in eine Trommel, wird im Analysator erwärmt, mit Lösungsmittel gewaschen und zentrifugiert. Nach zwei Stunden haben wir das Bitumen extrahiert.»

Moderne Analysemethoden

Nach der Rückgewinnung steht die Analyse des Bindemittels an. Der

«10 Prozent sind Theorie, 90 Prozent sind Erfahrung.»

Peter Bodmer, Geschäftsführer ViaTec AG



Im Labor wird Asphalt in seine Bestandteile zerlegt und auf seine Qualität geprüft.

Erweichungspunkt wird mit dem Ring- und-Kugel-Verfahren untersucht, die Härte mit der Nadelpenetration. Beide Methoden gibt es seit Jahrzehnten. Hochmodern ist dagegen das Analysegerät im nächsten Raum. Auf den ersten Blick sieht es aus wie ein überdimensionierter Kaffeevollautomat. Das dynamische Scherrheometer (DSR) ist die neueste Prüfmethode für Bitumen. Ein Labormitarbeiter legt gerade eine vorbereitete Bitumenprobe, in Farbe und Grösse vergleichbar mit einem Lakritzbonbon, unter einen Stempel. Dieser drückt auf das Bitumen und dreht sich dabei vor und zurück. Geprüft wird so die Viskosität (Zähigkeit) des Bitumens bei verschiedenen Temperaturen. Peter Bodmer ist von der DSR-Analyse begeistert: «Es ist eine einfache, hochpräzise und kostengünstige Materialprüfung, die sehr aussagekräftig ist. Von der Viskosität des Bitumens kann man auf viele Eigenschaften des Asphaltbelags schliessen.»

Neben dem Bindemittel werden auch die Mineralstoffe analysiert. In einem Raum, der an eine Grossküche erinnert, steht ein Labormitarbeiter an einem grossen Chromstahlresen und wiegt

Mischgut ab. Auf einem Regal stapeln sich Töpfe, an der Wand sind verschiedene Öfen aufgereiht, Siebe mit unterschiedlichen Lochgrössen sind zu einem Turm aufgestapelt. Mittels Siebverfahren wird das Mischgut nach Korngrösse getrennt und die Anteile von Füller, Sand und Splitt werden bestimmt – auf 0,1 Gramm genau. So wird überprüft, ob das Mischgut mit den Sollwerten in der Deklaration übereinstimmt. Je nach Nutzung und Verkehrslast braucht es eine andere Zusammensetzung. Doch die richtige Wahl ist knifflig: «10 Prozent sind Theorie, 90 Prozent sind Erfahrung», sagt Peter Bodmer, der sein Wissen auch als Dozent am Campus Sursee an Vorarbeiter und Poliere weitergibt.

Zu den Kunden der ViaTec AG gehören der Bund, Kantone, Gemeinden, Strassen- und Tiefbauunternehmen sowie Mischgut- und Recyclingunternehmen. Seit acht Jahren arbeitet auch die MOAG mit dem Labor zusammen. Georg Klein, Leiter Qualitätssicherung bei der MOAG, tauscht sich regelmässig mit Peter Bodmer aus. Denn jedes der fünf MOAG-Werke hat rund 150 verschiedene Rezepturen im Angebot. Und auch in der Produktion wird laufend kontrolliert.



Toller

**Wir sind toller
seit 1938.**

- Strassenbau
- Tiefbau
- Gartenbau
- Saugbaggerarbeiten



Toller Unternehmungen AG
> www.toller.ch

FRICKBAU

Power am Bau

- Hochbau
- Tiefbau
- Spezialtiefbau
- Strassenbau
- Elementbau



Frickbau AG
> www.frickbau.com

gaz energie

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

- Erdgas
- Biogas



> gazenergie.ch

DIETSCHER

STRASSEN- UND TIEFBAU

...wir werden weiterempfohlen!

**Seit über
80 Jahren...**

...arbeiten wir verantwortungsbewusst
und präzise. Fragen Sie nach unserem
Preis-/Leistungs-Angebot. Ein Vergleich
lohnt sich.



Dietsche Strassenbau AG
> www.dietsche.ch

«Wir kontrollieren unser Mischgut ähnlich akribisch wie Blutkonserven.»

Georg Klein, Leiter
Qualitätssicherung, MOAG AG

⇒ Dafür ziehen die MOAG-Mitarbeiter jeweils nach rund 500 Tonnen eine Probe. «Die werkseigene Produktionskontrolle garantiert uns und unseren Kunden, dass wir Mischgut in gleichbleibender, einwandfreier und hoher Qualität produzieren», sagt Georg Klein.

Qualitätskontrolle auf der Baustelle

Auch den Einbau des Asphalts überwacht die ViaTec AG. An diesem Morgen wird auf einer Kantonsstrasse in Schlatt, einer kleinen Gemeinde östlich von Winterthur, ein neuer Deckbelag eingebaut. Das Walzenspiel rollt über den schwarzen Asphaltstreifen, es vibriert. Peter Bodmer stellt einen Kasten, an dessen Unterseite ein silberfarbiger Teller befestigt ist, auf den frischen Belag. Mit diesem Messgerät kontrolliert er den Verdichtungsgrad des Belags. «Die Verdichtung muss genau stimmen. Sonst verformt sich später die Fahrbahn oder sie ist anfälliger auf Witterungseinflüsse, was zu einer Reduktion der Lebensdauer führen kann», erklärt der Bauingenieur. Wurde zu stark oder zu wenig verdichtet, gibt es nur eine Möglichkeit:

Der Belag muss weggefräst und neu eingebaut werden. Eine teure Angelegenheit. «Der Belagseinbau ist für ein Strassenbauunternehmen finanziell gesehen eine Hochrisikoarbeit», sagt Georg Klein.

Neben der Verdichtung kontrolliert die ViaTec das Mischgut auf der Baustelle. 170 Tonnen Asphalt, angeliefert aus dem MOAG-Werk Uzwil, werden für den 400 Meter langen Strassenabschnitt benötigt. Peter Bodmer steht neben dem Fertiger und füllt Probenmaterial in zwei Kartonboxen. Der Bauherr – in diesem Fall der Kanton Zürich – hat eine Deckschicht AC 8 H mit Polymer-Bitumen verlangt. Das Bitumen enthält Kunststoffe, die den Belag alterungs- und witterungsbeständiger machen. «Ein Hightech-



Georg Klein und Peter Bodmer untersuchen Bohrkerne aus fertigen Strassenbelägen.

Belag», ergänzt Georg Klein. Als letzte Qualitätskontrolle wird der Bauherr Bohrkerne aus der fertigen Strasse entnehmen und so die Stärke der verschiedenen Schichten, ihre Verklebung und die Verdichtung überprüfen.

Recyclingasphalt in Topqualität

Zurück im Labor in Winterthur. Dank der stetigen Überprüfung des Mischguts – von den Rohstoffen über die Produktion bis zum Einbau – halten die Strassen länger. «Die Qualitätskontrolle dient also auch der Nachhaltigkeit», bilanziert Geschäftsführer Peter Bodmer. Nachhaltiger werden auch die verwendeten Materialien: Ein Forschungsprojekt hat kürzlich gezeigt, dass Asphalt mehrmals wiederverwendet werden kann – ohne Qualitätseinbussen. Die MOAG produziert seit über vier Jahrzehnten in allen Werken Recyclingasphalt. In Mörschwil holt sie seit drei Jahren aus dem Ausbruchasphalt zusätzlich Sekundärsplitt zurück. Die Qualität des so zurückgewonnenen Materials wird ebenfalls genau überwacht. «Wir kontrollieren unser Mischgut ähnlich akribisch wie Blutkonserven», sagt Georg Klein und lacht. Viele Kontrollen, die aber einen hohen Nutzen haben. Denn dank stetiger Überwachung, moderner Labortechnik und hochwertigem Mischgut rollt der Verkehr auf einwandfreien Strassen durch die Schweiz. ■ ■



Auf der Baustelle wird unter anderem die Verdichtung kontrolliert.



An der Grenze und darüber hinaus



Die Ostschweiz ist ausgezeichnet mit dem nahen Ausland verbunden. Wer nach Deutschland, Österreich oder ins Fürstentum Liechtenstein fährt, darf sich über gut ausgebaute Strassen und – fast immer – über einen reibungslosen Ablauf freuen. Wir präsentieren einige wichtige Grenzübergänge aus unserer Region.

Text: Anina Rüttsche, Fotos: zVg

Buchs (CH, SG) – Schaan (FL)

Der Strassenverkehr zwischen der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein ist vom Kanton St.Gallen aus über fünf Rheinbrücken sowie via Graubünden über das Gebiet St. Luzisteig möglich. Diese insgesamt 41 Kilometer lange Landesgrenze ist aufgrund eines gemeinsamen Zollvertrags für alle offen. Eine sowohl vom Individualverkehr als auch von öffentlichen Buslinien befahrene Strassenverbindung von der Schweiz ins Fürstentum Liechtenstein ist die Rheinbrücke zwischen Buchs und Schaan. Dass man soeben eine Landesgrenze passiert hat, sieht man nur anhand eines Schilds am Brückengeländer und dank wehender Landesflaggen.



St. Margrethen (CH, SG) – Höchst (A)

Die Grenze zwischen der Schweiz und Österreich besteht aus zwei Abschnitten, da sie vom Fürstentum Liechtenstein unterbrochen wird. Insgesamt misst sie rund 180 Kilometer. Einer der bedeutendsten Grenzübergänge zwischen den beiden Alpenländern ist derjenige zwischen St. Margrethen und Höchst. Hier finden anhand von Stichproben regelmässige Kontrollen des Grenzverkehrs statt, um sicherzustellen, dass die zollrechtlichen Bestimmungen und Vorschriften eingehalten werden. Dieses Zollamt ist auch für all jene von Bedeutung, die via Österreich nach Deutschland weiterreisen wollen und etwas zu verzollen haben.





Bild: © Bodensee-Schiffsbetriebe

Romanshorn (CH, TG) – Friedrichshafen (D)

Der direkteste Weg vom thurgauischen Romanshorn nach Friedrichshafen führt nicht über eine Strasse, sondern quer über den Bodensee. Für die rund 14 Kilometer lange Strecke benötigt die Motorfähre eine Dreiviertelstunde. Würde man hingegen auf dem Landweg von der einen Stadt in die andere fahren, wären es Dutzende Kilometer mehr! Die Motorfähre «Friedrichshafen» befördert für gewöhnlich rund 30 Autos, die «Euregia» bietet Platz für deren 50 und die Motorfähre «Romanshorn» für 35. Auf der Fähre hat man eine Auszeit vom Asphalt, denn man parkiert auf dem metallenen Schiffsboden.



Bild: © Raimond Spekking / CC BY-SA 4.0 (via Wikimedia Commons)

Kreuzlingen (CH, TG) – Konstanz (D)

Der Strassenverkehr zwischen Deutschland und der Schweiz wird aktuell an knapp 70 Grenzübergängen abgewickelt. Ein Beispiel dafür ist die Dienststelle Kreuzlingen-Autobahn. Ihr gegenüber befindet sich das deutsche Zollamt Konstanz-Autobahn. Hier können Waren verzollt werden, und es finden Kontrollen statt. 2023 passierten täglich durchschnittlich 19'140 Fahrzeuge diesen Übergang. Zählt man nur den schweren Güterverkehr, beträgt die durchschnittliche Verkehrsmenge 1034 Fahrzeuge pro Tag. Abgesehen von grossen Zollstellen wie dieser ist die Grenze zwischen den beiden geografisch, kulturell und gesellschaftlich miteinander verschmolzenen Bodensee-Städten Kreuzlingen und Konstanz kaum wahrnehmbar.



Bild: © Südkurier, Marcel Jud

Stein am Rhein (CH, SH) – Öhningen (D)

Neben den grösseren Grenzstellen zwischen der Schweiz und Deutschland, an denen Zollpersonal im Einsatz steht, gibt es zahlreiche unbesetzte Übergänge. Dazu gehört derjenige zwischen dem schaffhausischen Ort Stein am Rhein und Öhningen in Baden-Württemberg. Rund 800 Grenzgängerinnen und Grenzgänger passieren diesen Übergang durchschnittlich pro Tag. Für Privatpersonen gilt an solchen Stellen: Die Einreise mit Waren über der Wertfreigrenze und innerhalb der Toleranzen ist im Selbstdeklarationsverfahren oder mit der App «QuickZoll» möglich.



Je innovativer, DENSO besser.

Produkte für:

- Strassenbau
- Kanalbau
- Korrosionsschutz



DENSOKOR AG
> www.denso-group.com



holz.werk

Freude am Bauen. Seit 1876.

- Hoch- und Tiefbau
- Strassenbau
- Kundenarbeiten
- Gipserarbeiten und Trockenbau
- Fassade
- Generalunternehmung
- Kies- und Betonwerk
- Holzbau



Gebr. Hilti AG / LG Bau AG /
Legna holz.werk AG
> www.hiltibau.li / www.lgbau.ch / www.legna.li



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

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



Avesco AG
> www.avesco.ch



Infrastruktur nachhaltig bauen – wir arbeiten daran

Bülach – Kreuzlingen – Schaffhausen –
St.Gallen – Uster – Winterthur

- Strassenbau und Belagsarbeiten
- Kanal- und Werkleitungsbau
- Erschliessungen und Umgebungsarbeiten
- Baustoffproduktion und -recycling



Hüppi AG
> www.hueppi.ch



Markus Blum übergibt die Geschäftsführung der MOAG per Januar 2025 an Daniel Weber.

Auf dem Erreichten aufbauen

Vor 25 Jahren übernahm Markus Blum die Geschicke der MOAG. Der Geschäftsführer hat seither viel bewegt. Und er tut dies noch bis Ende Jahr. Im Januar 2025 findet die Stabsübergabe an den neuen MOAG-Chef, Daniel Weber, statt. Im Interview blicken wir mit beiden zurück – und schauen vorwärts.

Interview: Carmen Püntener, Fotos: Anna-Tina Eberhard, Daniel Ammann

Markus Blum, wie war die MOAG aufgestellt, als Sie die Position als Geschäftsführer einnahmen?

■ **Markus Blum:** Bevor ich anfang, kam mir die MOAG manchmal ein bisschen wie ein grauer Moloch vor. Bei der MOAG haben Bezüger ihr Mischgut bestellt, nicht mehr und nicht weniger. Mein erstes Anliegen war es darum, die MOAG für Bauherren, Planer und Kunden zu öffnen und sichtbarer zu machen.

Ist Ihnen dies gelungen?

■ **Markus Blum:** Wir haben echt viel erreicht. Unter anderem haben wir die Bauherrengespräche und die Besichtigungen unserer Werke eingeführt, und wir haben das Herbstseminar ins Leben gerufen. Die MOAG ist zu einer Drehscheibe der Information geworden, wenn es um den Strassenbau und die





Markus Blum, *1959, hat eine Lehre als Tiefbauzeichner abgeschlossen und sich anschliessend zum Bauingenieur FH weitergebildet. Nach dem Studium arbeitete er zuerst bei der Krämer AG und wechselte dann zur Cellere AG, wo er als Bauführer Grossbaustellen betreute. Es folgte die Position als Filialleiter St.Gallen bei der Hüppi AG, bis er im Jahr 2000 die Geschäftsleitung der MOAG übernahm.

Produktion von Asphalt geht. Dies ist nicht zuletzt auch dem Fachmagazin *der asphaltprofi* zu verdanken.

Und welche Entwicklung hat die MOAG geschäftlich durchlaufen?

■ **Markus Blum:** Wir haben uns vergrössert. Und wir haben unsere Werke modernisiert. Als ich übernahm, gab es dreieinhalb Werke: Uzwil, Mörschwil, Trübbach und eine Beteiligung am Standort Triesen. Es stand ein Generationenwechsel an, denn viele Mitarbeitende standen kurz vor der Pensionierung. Wir haben die ganze Belegschaft über die Jahre ausgetauscht. Und es geschafft, eine Kultur des Miteinanders aufzubauen. Ebenso haben wir einige Werke übernommen und das Marktgebiet zum heutigen Stand ausgebaut. In Zahlen gesprochen: von rund 200'000 Tonnen Mischgut im Jahr 2000 auf heute gegen 600'000 Tonnen. Und von 13 auf 29 Mitarbeitende.

Daniel Weber, wie nehmen Sie die MOAG wahr?

■ **Daniel Weber:** Die MOAG ist in der Ostschweizer Baubranche ein fester Begriff. Wenn man bei der MOAG bestellt, weiss man, dass es funktioniert. Zu 99,9 Prozent. Und wenn doch einmal eine Störung passiert, sind die MOAG-Teams die ersten, die uns informieren. Eine perfekte und souveräne Dienstleistung. Das hat mit der Mentalität der Teams zu tun und schliesslich mit dem, was der Chef vermittelt.

Dank der Anlage in Mörschwil, die man von der Autobahn aus gut sieht, kennen auch viele Menschen die MOAG, die nicht in der Branche tätig sind ...

■ **Daniel Weber:** Ja, das stimmt. Wenn ich erzähle, was bei mir in Zukunft ansteht, haben viele Menschen schon von der MOAG gehört oder eben das Werk bei der Verzweigung Meggenhus gesehen. Es sind grosse Fussstapfen, in die ich treten darf. Bei dem hervorragenden Ruf, den die MOAG heute hat.

■ **Markus Blum:** Gerade deswegen ist auch wichtig, dass wir hin und wieder einen Tag der offenen Tür an unseren Produktionsstandorten veranstalten. Man darf nicht vergessen: Wir sind ein Industriebetrieb, bei dem oben etwas zum Kamin herauskommt. Darauf sind viele Leute sensibilisiert. Obwohl es eigentlich nur Wasserdampf ist.

Stichwort Nachhaltigkeit: Neben der Vergrösserung des Marktgebiets und der Reorganisation der Standorte ist das in dieser Hinsicht Erreichte besonders beeindruckend.

■ **Markus Blum:** Heute sprechen wir von der Kreislaufwirtschaft. Diesen Begriff kannten wir früher nicht. Trotzdem haben wir seit den frühen Nullerjahren konsequent in diese Richtung gearbeitet. Die MOAG hat schon 1983 den ersten Brecher gekauft, lange vor meiner Zeit. Doch damals jubelte man, wenn man 10 bis 15 Prozent Recyclingmaterial zugeben konnte.

Wie haben Sie es geschafft, diese Ziffer auf heute fast 60 Prozent – über die gesamte Produktion – zu steigern?

■ **Markus Blum:** Das verlief natürlich parallel zur gesellschaftlichen Entwicklung. Wir haben es aber auch geschafft, weil mir persönlich und uns als Unternehmen die Nachhaltigkeit besonders am Herzen liegt. Dabei ist ganz wichtig: Weder die ökologische noch die soziale Nachhaltigkeit funktionieren ohne die wirtschaftliche Nachhaltigkeit. Sie steht an oberster Stelle. Wir haben in den vergangenen Jahren unglaublich hohe Beträge in die ersten beiden Säulen investiert. Das konnten wir nur dank unserer guten wirtschaftlichen Grundlage.

Wie steht die MOAG im Vergleich zur übrigen Schweiz oder dem Ausland da, wenn es um die Kreislaufwirtschaft geht?

■ **Markus Blum:** Im letzten Jahr hatten wir in Mörschwil Besucherinnen und Besucher aus Frankreich, Italien, Österreich, Deutschland, Irland, Holland, England und sogar China – und alle staunten ungläubig, wenn wir ihnen unsere Recyclingquote nannten. Eine solche Anlage gibt es sonst nirgends. 2023 haben unsere Kunden 297'000 Tonnen Ausbauasphalt angeliefert, und wir haben 294'000 Tonnen davon wiederverwendet. Praktisch alles, was wir erhalten, fliesst in neue Strassenbeläge.



Daniel Weber, *1985, hat seine Lehre als Strassenbauer 2003 abgeschlossen und sich anschliessend bis zum Bauführer HF weitergebildet. An der Fachhochschule St.Gallen ergänzte er seine Ausbildung mit einem MAS in Business Administration. Nach Stationen als Belagspolier und Bauführer im Tiefbau bei der Implenia Schweiz AG ist er seit 2020 und noch bis Ende Jahr bei der Hüppi AG als Geschäftsführer der Filiale Winterthur tätig.

Asphalt ist über die Jahre aber Asphalt geblieben?

■ **Daniel Weber:** Die Asphaltrezepturen sind in etwa gleich geblieben, ja. Wichtig erscheint mir die Tatsache, dass Recyclingasphalt keineswegs minderwertig ist. Seine Qualität lässt nichts zu wünschen übrig.

■ **Markus Blum:** Was sich verändert hat, sind die Technologien in der Produktion. Hier haben wir riesige Fortschritte erzielt. Und wir haben die Abläufe digitalisiert. All dies ermöglicht uns heute eine effizientere und nachhaltigere Produktion.

Wie weit können sich die Zahlen bezüglich des Recyclinganteils noch nach oben bewegen?

■ **Markus Blum:** Das, was wir heute anbieten, ist das, was gemäss heutigem Stand der Technologie möglich ist. Und bald wird es die Aufgabe von Daniel Weber sein, den Markt bezüglich der Möglichkeiten zu verfolgen und zusammen mit den Mitarbeitenden und dem Verwaltungsrat die richtigen Massnahmen einzuleiten, damit wir die Quote weiter erhöhen können.

■ **Daniel Weber:** Es ist ein zentrales Thema, das mich von Beginn weg beschäftigen wird. Und es ist mein Ziel, in diesem Bereich viel Elan, Teampower und mit der Zeit hoffentlich weitere Ideen einzubringen. Denn irgendwann wird wieder ein grosser Sprung nach vorn möglich sein.

Daniel Weber, was reizt Sie an der Position als MOAG-Chef?

■ **Daniel Weber:** Ich kenne die MOAG, seit ich mit dem Belagsbau in Berührung gekommen bin. Sprich, seit meiner Lehre als Strassenbauer. Im neuen Job werde ich nicht mehr in der ausführenden Rolle sein, sondern in der vorgelagerten Produktion. Diesen Aspekt finde ich spannend. Für mich werden auch die Verhandlungen und Gespräche mit dem Verwaltungsrat sowie die Kundengespräche neu sein. Darauf freue ich mich sehr.

Wie wird die Stabsübergabe verlaufen?

■ **Daniel Weber:** Ich starte im Januar. Markus Blum wird noch da sein und laufende Projekte betreuen. Die operative Führung aber wird er mir übergeben.

■ **Markus Blum:** Ich mache bewusst einen Schritt retour. Daniel Weber ist ab dem 1. Januar 2025 verantwortlich. Er kann später über das Jahr 2025 nicht sagen, dass der Blum schuld sei (lacht).

Und was möchten Sie noch anstossen bis Ende Jahr, Herr Blum?

■ **Markus Blum:** Ich werde die beiden Projekte vorantreiben, die ich bereits in Angriff genommen habe: den Bau des Recyclingkompetenzcenters Sennwald und die Sanierung des Werks Uznach. Und dann kommt vielleicht schon der Neubau am Standort Weiningen ins Rollen. Dort entsteht in den nächsten Jahren ein neues Kieswerk,

und wir bauen parallel dazu eine neue Mischgutanlage sowie ein weiteres Recyclingcenter. Sie sehen, die Arbeit geht uns nicht aus.

Und welche Neuerungen schweben Ihnen vor, Herr Weber?

■ **Daniel Weber:** Die MOAG ist eine hervorragend aufgestellte, moderne Firma. Sie ist der Zeit sogar voraus. Und sie verfügt über ein langjähriges, gut harmonisierendes Team. An dieser soliden Basis möchte ich nicht rütteln. Erst einmal wird es darum gehen, die bereits eingeschlagenen Wege konsequent weiterzugehen.

Und welchen Tipp möchten Sie, Herr Blum, Daniel Weber mit auf den Weg geben?

■ **Markus Blum:** Ich sage ihm dasselbe, was ich immer wieder gegenüber meinem Team betone. Ja klar, wir produzieren Mischgut. Wir helfen damit aber vor allem auch mit, die unglaublich gute Schweizer Infrastruktur zu erhalten und auszubauen. Das ist unsere Aufgabe. Denn es profitieren alle Menschen von dem, was die MOAG macht. Darauf dürfen wir stolz sein. ■ ■

Unser Team in Mörschwil



Marko Grubisic (rechts) und sein Team in Mörschwil: (von links) Marino Bänziger, Rebekka Grunder, Martin Graf, Yanni Zurbuchen, Remo Grunder (vorne), Johannes Sonderegger (hinten).
Es fehlen: Sven Ledergerber und Marc Mähr.

In den fünf MOAG-Werken in Uznach, Uzwil, Sennwald, Weiningen und Mörschwil sorgen erfahrene Mitarbeitende dafür, dass es auf den Ostschweizer Strassenbaustellen bestens vorangeht. In dieser Ausgabe von *der asphaltprofi* stellt Anlagenchef Marko Grubisic sein Team in Mörschwil vor.

Aufgezeichnet von: Anina Rütsche

Unser Werkhof ist der grösste der MOAG. Wir haben hier gleich zwei Asphaltanlagen sowie eine Recyclingaufbereitung für Sekundärsplitt. Letztere gehört zu den ersten dieser Art in Europa, das ist schon etwas Besonderes. Aussergewöhnlich ist bei uns auch, dass wir als einziges MOAG-Team für die Herstellung von Colorasphalt ausgerüstet sind. Soeben ist ein Auftrag für weissen Asphalt hereingekommen; elfenbeinfarben, so nennen wir das. Der Kunde benötigt die Mischung bereits in wenigen Tagen. Selbstverständlich machen wir das möglich, wie so viel anderes auch.



Wir gratulieren!



Markus Brändle

Anlagenchef Uznach,
10 Jahre bei der MOAG

Stark dank idealem Mix

Wir sind eine eingespielte Gruppe von Machern zwischen 31 und 61 Jahren – eine Macherin ist übrigens auch dabei. Dass mit Rebekka eine Frau zu uns gehört, tut dem Team gut. Auch für die Kommunikation gegen aussen ist dies ab und zu ein Vorteil, finde ich, denn es zeigt unsere Vielfalt deutlich und wirkt zugänglich. Der Mix macht den Erfolg, dieses Motto trifft auf uns absolut zu. Unsere beruflichen Hintergründe sind unterschiedlich: Strassenbauer, Fachmann Betriebsunterhalt, Logistiker, Malerin, Baumaschinenmechaniker, Landwirt. Die Kenntnisse aus diesen Berufen fliessen bei uns ein, und sie ergänzen sich im Arbeitsalltag optimal.

Ich selbst habe ursprünglich Motorentwickler gelernt, und das Wissen aus der Elektrobranche kommt mir bis heute zugute. Wobei ich als Anlagenchef vor allem koordiniere, plane, bestelle, repariere, organisiere und natürlich auch produziere. Bei der MOAG arbeite ich schon seit fast 25 Jahren. Zunächst war ich Mischmeister, seit 2009 habe ich meine aktuelle leitende Funktion inne. Der Job begeistert mich nach wie vor. Jeder Tag ist wie eine Wundertüte, es ist immer etwas los.

Ein Regelfall, der selten ist

Zu unserem Team gehören neun Leute, davon ist eine Person als Springer auch an anderen Standorten der MOAG tätig. Eine gute Stimmung und eine grosse Portion Humor sind uns sehr wichtig. Gemeinsame Mittagspausen, zum Beispiel das traditionelle Hotdog-Essen, gehören ebenso dazu wie der jährliche Mitarbeitendenausflug. Der Arbeitstag dauert bei uns normalerweise von 6 bis 17 Uhr. Allerdings kommt dieser Regelfall gar nicht so oft vor! Je nach Auftragslage sind wir nämlich länger im Einsatz – abends, nachts und am Wochenende. Hierfür muss man wirklich flexibel sein. Ich erwarte dies von den Mitarbeitenden und lebe es selbst vor.

So kommt es, dass ich keine Schwierigkeiten habe, die zusätzlichen Schichten zu besetzen.

Seit meinen Anfängen hier im Betrieb hat sich viel verändert. Die Digitalisierung hat einiges vereinfacht, aber auch neue Herausforderungen mit sich gebracht. Abmachungen, zum Beispiel bei Bestellungen, werden unterdessen nicht mehr als so verbindlich aufgefasst wie früher. Stets muss man aufpassen, ob sich seitens des Kunden kurzfristig etwas verändert hat. Und bei 25 bis 30 Baustellen, die wir pro Tag beliefern, kann das schon recht herausfordernd sein. Die Erfahrung hilft uns da enorm.

Durchschnittlich produzieren wir in Mörschwil etwa 1000 Tonnen Asphalt pro Tag. Es können auch 4500 bis 5000 Tonnen sein. Zu dieser Auslastung kommt es ab und zu, wenn kurzfristige Bestellungen eingehen oder wenn nach einer Regenphase wieder die Sonne scheint. Für uns ist es Ehrensache, diese Wünsche zu erfüllen, und dann stellen wir die entsprechende Mischung her. Ich bin dankbar dafür, dass die Geschäftsleitung so viel Vertrauen in uns hat. Für mein Team und mich ist das die allerbeste Ausgangslage, um unsere Ziele im Sinne des Unternehmens zu erreichen. ■■

«Die gute Stimmung und der Humor sind bei uns sehr wichtig.»

Marko Grubisic, Anlagenchef

«Ich will bauen, realisieren, erschaffen»»

In unserer Serie «Family Business» fühlen wir Inhaberinnen und Inhabern von Bauunternehmen den Puls. Die interviewte Person bestimmt jeweils, wer als Nächstes an die Reihe kommt, und stellt auch gleich die erste Frage. In dieser Ausgabe befragen wir Philipp Baumgartner, Geschäftsführer der Gebr. Hilti AG und Schwiegersohn von Patron Kaspar Hilti. Er wurde von Beat Foser nominiert.

Interview: Carmen Püntener
Fotos: Daniel Ospelt

Er sei manchmal ein Tüpfelchisser, sagt Philipp Baumgartner über sich selbst. Er sei aber auch bescheiden. Und vor allem sozial. Auffallend jung, fit und aufgeweckt wirkt der 49-Jährige beim Interview. Spontan und offen antwortet er auf die mitunter recht persönlichen Fragen. Im Gespräch drückt auch wiederholt sein versteckter Humor durch. Während einer guten Stunde erfahren wir viel über diesen Mann. Unter anderem, warum er noch heute tief beeindruckt von der Leistung seiner Mitarbeitenden ist – und warum er sich lieber in die zweite Reihe stellt als in die erste.

Philipp Baumgartner, wir starten mit der Frage von Beat Foser: Was wird in Zukunft die grösste Herausforderung für Bauunternehmen sein?

Die Nachhaltigkeit. Wir müssen die Kreislaufwirtschaft fördern und auf nachhaltige regionale Baustoffe in Kombination mit neuen Technologien setzen. Unser Ziel soll sein, Ressourcen zu schonen und hochwertig zu bauen. Und wir alle müssen uns daran beteiligen.

Wie sind Sie zum ersten Mal mit der Gebr. Hilti AG in Kontakt gekommen?

Ich war als Bauingenieur in einem Liechtensteiner Büro tätig und hatte die Leitung in einem Strassenbauprojekt in Schaan. Kaspar Hilti kam auf die Baustelle, und als er erfuhr, wer mein Vater war – der damals ebenfalls in einem Bauunternehmen arbeitete –, sagte er: «Wenn du nur halb so gut wie dein Vater bist, dann ist es gut.»

Seine Tochter Marion haben Sie aber erst später kennengelernt?

Ja. Dies hatte nichts mit der Arbeit zu tun. Sie machte in der Zeit ein Praktikum in Vaduz. Und ich sah sie in einer Woche gleich dreimal morgens auf demselben Zebrastreifen, als ich vorüberfuhr. Da dachte ich: Das kann ja kein Zufall sein. Einige

behaupten, ich sei damals extra jeden Morgen eine Weile rund um den Kreiselfahren, um sie zu sehen. Nun sind wir seit 20 Jahren zusammen.

Sie sind Bauingenieur. Wie kam es, dass Sie sich für das traditionelle Baugeschäft entschieden haben?

Das eine führte zum anderen. Durch meine Frau kam ich in die Familie Hilti. So stellte sich schon bald die Frage, ob ich im Familienunternehmen mitarbeiten möchte. Da mir mein Job aber sehr gefiel, sagte ich vorerst ab.

Als dann später die Position als Abteilungsleiter Tiefbau frei wurde, überlegte ich es mir nochmals neu. Die Aussicht auf eine neue Aufgabe und Position reizte mich.

Fiel Ihnen der Wechsel leicht?

Anfänglich hatte ich grossen Respekt vor dieser Aufgabe. Ausserdem hatte ich meinen Vater im Ohr, der immer sagte: «Geh nie in eine Baufirma. Dort geht es immer um Preise und Termine.» Das stimmt sogar. Der Margendruck ist heute sogar grösser als damals. Die

Frage ist nur, wie man damit umgeht. Ich habe den Eintritt in das Unternehmen nicht bereut.

Was fasziniert Sie an der Baubranche?

Ihre Dynamik. Damit meine ich das Zusammenspiel aller Beteiligten. Wenn ich sehe, wie unsere Teams auf den Baustellen am Werk sind, begeistert mich das.

Sie haben ins Unternehmen «eingehiratet». Wie wohl fühlen Sie sich als Familienmitglied?

Ich bin herzlich aufgenommen worden, und ich fühle mich sehr wohl. Das hat viel damit zu tun, wie wir miteinander umgehen: offen und respektvoll. Das ist matchentscheidend. Das Unternehmen wird wahrscheinlich irgendwann einmal von meinem Schwiegervater an meine Frau und ihre Schwester übergehen. Mir wird es nie gehören, was mich aber nicht stört. Ich behandle es, als wärs meins.



Wenn morgens um sieben die tannengrünen Firmenfahrzeuge in einer Kolonne durchs Schaaner Dorfzentrum fahren, wird klar, warum sich diese Baufirma auch «die Grünen» nennt. Die Bezeichnung differenziert sie zudem von «den Roten», den Hiltis von der bekannten Befestigungsfirma. Das Bürogebäude auf dem Firmengelände ist ein kleines, mit Efeu überwachsenes Holzhäuschen. Nichts macht den Anschein, dass hier ein Unternehmen mit 175 Mitarbeitenden zu Hause ist. Die Gebr. Hilti AG hat eine beeindruckende 148-jährige Geschichte. Neben dem Ersten Weltkrieg und der Inflation in den 1920er-Jahren geschah einer der wohl grössten Einschnitte 1927, als der Rheindamm brach und die Firma aufgrund der Überschwemmung ihr gesamtes Inventar verlor. Heute ist das Unternehmen im Besitz von Patron Kaspar Hilti. Seine beiden Töchter Marion und Christina sind Mitglieder des Verwaltungsrats und ebenfalls aktiv im Unternehmen tätig.

Ist das Geschäft zu Hause am Familientisch ein Thema?

Beim Essen versuchen wir, es so gut wie möglich zu vermeiden. Aber wenn ich abends heimkomme, führen wir oft ein Feierabendgespräch, bei dem wir auch geschäftliche Belange diskutieren. Meine Frau ist ja ebenfalls im Unternehmen tätig, und sie ist im Verwaltungsrat.



FLEXIBILITÄT IM FOKUS



GIPOFLEX

Unsere Anlagen passen wir gemeinsam mit Ihnen an Ihre Bedürfnisse an - das bedeutet für Sie Flexibilität pur. Wir verbinden technische Innovationen mit jahrelanger Erfahrung in der massgeschneiderten Aufbereitungstechnik.



Scan me!
↪

www.gipo.ch



Und wie sehr ist Marions Vater Kaspar noch im Unternehmen präsent?

Er ist unser Verwaltungsratspräsident und kommt jeden Tag ins Büro. Aus dem Tagesgeschäft hält er sich aber heraus. Manchmal fühlt es sich an, als sei er ein kreisender Adler, der von oben alles still beobachtet. Trotzdem fühle ich mich nicht wie der Hase auf dem Feld. Er lässt mich meine eigenen Entscheidungen fällen. Ich wünschte jedoch, ich hätte schon jetzt diesen Weitblick, den er hat.

Neben dem Baugeschäft gehört auch ein Kies- und Betonwerk und seit diesem Jahr sogar eine Holzbaufirma zu Ihrem Portfolio. Wie lassen sich all diese Geschäftszweige miteinander verbinden?

Sie lassen sich sehr gut verbinden. Die LG Bau AG in Werdenberg und die Legna Holzwerk AG sind ja eigenständige Firmen mit einer eigenen Geschäftsleitung. Wir sind in engem Austausch und nutzen die Synergien, wenn sie sich ergeben. Durch unser breites Angebot bieten sich uns und unseren Kunden viele Möglichkeiten.

Wie wichtig ist der Strassenbau innerhalb dieser Aufstellung?

Wenn ich das anhand der Anzahl Mitarbeitenden und anhand des Umsatzes beziffere, dann macht der Strassenbau/Tiefbau ungefähr ein Drittel unseres Arbeitsvolumens aus. Er ist also enorm wichtig. Und ich selbst habe eine besondere Beziehung dazu, denn ich hatte mich bereits in der Ausbildung für diese Fachrichtung entschieden.

Welche Art Chef sind Sie?

Ich bin eher ein ruhiger Typ. Das kommt mir in hitzigen Momenten zugute. Ich stehe nicht so gern im Rampenlicht. Ich habe Freude am Bauen, Realisieren, Erschaffen. Dafür tausche ich mich gern mit unseren Mitarbeitenden aus.



Philipp Baumgartner, *1975, ist im St.Galler Rheintal aufgewachsen und hatte durch seine Liechtensteiner Mutter bereits als Kind einen besonderen Bezug zum «Ländle». Nachdem er im Jahr 2000 sein Bauingenieurstudium mit Fachrichtung Strassenbau/Tiefbau abgeschlossen hatte, absolvierte er zwischen 2006 und 2008 ein Wirtschaftsstudium an der Universität Liechtenstein. Seine berufliche Laufbahn begann er in einem Ingenieurbüro in Vaduz, wo er auch seine heutige Frau kennenlernte, Marion Hilti-Baumgartner. 2009 trat er ins Familienunternehmen ein. «Mein Herz schlägt auch heute noch für den Bau», sagt der Ingenieur. Denn das Reizvollste an seinem Beruf sei das perfekte Zusammenspiel von Bewegung, Menschen, Maschinen und Gerätschaften.

Ich möchte mit ihnen so umgehen, wie ich selbst gern behandelt werde: respektvoll, ehrlich, korrekt.

In zwei Jahren feiert die Gebr. Hilti AG ihr 150-jähriges Bestehen. Wie wichtig ist die Firmengeschichte für die heutige Ausrichtung des Betriebs?

Enorm wichtig. Schliesslich gibt es regional kaum ein Unternehmen in der Branche, das so alt ist. Unsere Geschichte zeigt auf, wie wir als Familienbetrieb ticken: Wir leben unsere Werte! Man schaut aufeinander, in guten wie in schlechten Zeiten. Das spüren unsere Mitarbeitenden und Kunden. Unsere Geschichte schafft die besten Voraussetzungen, dass es noch lange so weitergehen kann.

Wie steht es um die nächste Hilti-Generation?

Unsere beiden Söhne sind jetzt 10 und 14. Sie wären die sechste Generation. Sie kommen manchmal mit auf die Baustellen und sind bei Anlässen dabei. Ich bin aber kein Vater, der sie in eine Richtung pusht. Sie sollen das machen, was sie am meisten interessiert und ihnen Freude macht. Die

Türen für eine Mitarbeit im Familienbetrieb stehen ihnen offen, sofern sie das wollen. Ja, es wäre schön, ich erwarte es aber absolut nicht!

Und Sie haben ja noch einige Jahre vor sich...

Nächstes Jahr werde ich 50. Doch ich fühle mich jung. Wie man so schön sagt: Viel frische Luft, Bewegung, eine gesunde Ernährung und genügend Schlaf, das hält fit. Zugegeben, die Realität sieht im Alltag manchmal anders aus. Trotzdem bin ich mir sicher: Diese Arbeit passt für mich noch lange, weil ich Spass daran habe und mir sage: Verliere nie den Humor!

Wer soll als Nächstes interviewt werden?

[Arnold Frick](#), Geschäftsführer der Frickbau AG in Schaan.

Und welche Frage haben Sie an ihn?

Welche Technologien oder Innovationen werden deiner Ansicht nach den Strassenbau in den kommenden Jahren prägen?

Herzlichen Dank für das Gespräch. ■ ■



Unsere Vielseitigkeit ist Ihr Vorteil – kundenspezifische Lösungen für jeden Bereich. Wir bieten alles aus einer Hand:

- Strassenbau
- Tiefbau
- Spezialtiefbau
- Rückbau
- Gartenbau
- Wasserbau



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



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

Tiefbau

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

Hochbau

Wohnungsbau, Gewerbebau, Umbauten/ Renovationen



Vetter AG
> www.vetter.ch



Cellere baut.

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

Wir bieten Dienstleistungen in den folgenden Bereichen an:

- Strassen- und Tiefbau
- Infrastrukturbau
- Umbau und Renovation



Cellere Bau AG
> www.cellere.ch

der asphaltprofi



Das Online-Magazin der MOAG

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



www.derasphaltprofi.ch



Wann übernimmt das Auto das Steuer?

Selbstfahrende Autos: Was einst wie Science-Fiction anmutete, ist mit dem technologischen Fortschritt in greifbare Nähe gerückt. Richtig in Fahrt gekommen ist die neue Art der Mobilität aber noch nicht. Warum das so ist, weiss Andreas Herrmann, Experte für autonomes Fahren. Er nimmt uns mit auf eine Autofahrt – und auf eine Reise in die Zukunft der Mobilität.

Text: Fabienne Frei, Fotos: Beat Belsler





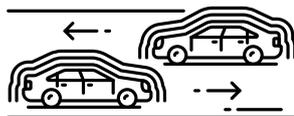
Andreas Herrmann ist Professor und leitet das Institut für Mobilität der Universität St.Gallen. Passend zum Forschungsschwerpunkt liegt das Gebäude mitten im Stadtzentrum, wo verschiedene Verkehrsmittel aufeinandertreffen: nebenan der Bahnhof, vor der Tür eine Bushaltestelle und die Schienen der Appenzeller Bahnen. Über die Kreuzung an der Hausecke rauschen Autos. «Für Parkplätze ist hier kein Platz», sagt Herrmann und führt uns ein paar Strassen weiter zu seinem Auto.

Herrmann kennt das autonome Fahren aus Theorie und Praxis. 2018 fuhr er zum ersten Mal in einem autonomen Fahrzeug: ein Rennwagen mit 650 PS, der ohne Pilot über die Rennstrecke in Barcelona raste. Mit fast 300 km/h. «Die erste Runde war beängstigend; die zweite hat dann richtig Spaß gemacht», erinnert er sich.

Misstrauen gegenüber Roboterautos
Unterdessen hat Andreas Herrmann sein Auto in den Nachmittagsverkehr eingefädelt. Es ist ein Modell, das wie die meisten Neuwagen mit verschiedenen Assistenzsystemen wie Spurhalte-

«Autonomes Fahren ist viel harmonischer, als wenn der Mensch am Steuer sitzt.»

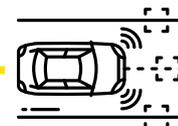
Andreas Herrmann, Professor am Institut für Mobilität, Universität St.Gallen



Park- und Totwinkelassistent ausgerüstet ist. «Den Bremsassistenten brauchen wir heute hoffentlich nicht», sagt Herrmann. Die Autos der Zukunft werden dereinst selbstständig losfahren – ausgerüstet mit über einem Dutzend Kameras, Radar und dem sogenannten Lidarsystem, das 3D-Bilder liefert. Diese drei Sensorsysteme ermöglichen eine 360-Grad-Wahrnehmung der Umgebung rund ums Auto. In Verbindung mit künstlicher Intelligenz kann das Fahrzeug auch komplexe Verkehrssituationen interpretieren und entsprechend reagieren.

Noch ist die Skepsis gegenüber der neuen Technologie gross. Eine im Juni 2024 publizierte Studie der Universitäten St.Gallen und Luzern zeigt, dass ein Grossteil der Befragten kein selbstfahrendes Auto kaufen würde. Oft wegen falscher Vorstellungen. «Man muss die Präzision des Fahrens erleben. Es ist viel harmonischer, als wenn der Mensch am Steuer sitzt», sagt Herrmann. Und viel sicherer: In der Schweiz werden 90 Prozent der Unfälle durch menschliches Versagen verursacht. Kommt hinzu, dass viele gern Auto fahren und damit ein Lebensgefühl verbinden. Auch die Automobilindustrie sei zurückhaltend, ergänzt der Experte, denn sie verdiene mit dem Verkauf dieser Emotionen gutes Geld.

Dabei liegen die Vorteile der autonomen Mobilität auf der Hand: weniger Unfälle, weniger Staus, weniger Abgase. Der Weg dahin ist allerdings noch weit. In der Schweiz gab es auf lokaler Ebene Pilotprojekte. «Nun braucht es eine grosse Modellregion, in der mehr Menschen die Mobilität der Zukunft erleben können», sagt der Forscher und fügt an: «Dafür braucht es Mut und den politischen Willen.» Die rechtlichen Grundlagen für das automatisierte Fahren sind auf der Zielgeraden. Sie regeln die Bedingungen, unter denen



Professor Herrmann ist überzeugt: Autonome Fahrzeuge machen den zukünftigen Strassenverkehr sicherer.

Andreas Herrmann ist Professor für Betriebswirtschaftslehre. Seit 2001 forscht und lehrt er an der Universität St.Gallen und leitet aktuell das Institut für Mobilität. Sein Forschungsschwerpunkt ist das autonome Fahren. Neben der akademischen Tätigkeit arbeitet er mit Fahrzeugherstellern der Volkswagen-Gruppe zusammen (Audi, Porsche, Volkswagen).

ein autonomes Fahrzeug in der Schweiz zugelassen werden kann. Im Frühling 2023 hat das Parlament das Strassenverkehrsgesetz angepasst. Die Verordnungen dazu treten Anfang 2025 in Kraft.

Bereits auf den Strassen angekommen sind autonome Fahrzeuge in Shanghai. Dort kann innerhalb eines bestimmten Gebiets per App ein selbstfahrendes Taxi gebucht werden; Zu- und Ausstieg erfolgen an den Bushaltestellen. Auch in San Francisco kurven Robotertaxis durch die Strassen. Nun ziehen erste europäische Städte nach: Bis 2030 sollen in Oslos Innenstadt 30'000 selbstfahrende Fahrzeuge unterwegs sein; Hamburg plant 10'000.

Abschied vom Privatauto

«Heute werden Autos völlig ineffizient verwendet. Sie befördern oft nur eine Person und stehen die meiste Zeit auf einem Parkplatz», bilanziert Andreas Herrmann. In der Schweiz sind 4,8 Millionen Personenwagen immatrikuliert (Stand 2023). Die privaten Autos könnten dereinst durch autonome Taxis ersetzt werden, die rund um die Uhr unterwegs sind. Dadurch würde sich die Menge der Fahrzeuge erheblich reduzieren. Herrmann zeigt auf eine Reihe am Strassenrand parkierter Autos: «Das würde auch die Innenstädte verändern: weniger Parkplätze, dafür mehr Begegnungszonen.» Und ergänzt, dass die Schweiz mit ihrer exzellenten Verkehrsinfrastruktur geradezu prädestiniert sei für den Einsatz modernster Fahrzeugtechnologie.

Metropolen mit chronisch überlasteten Strassen haben bereits die Bremse gezogen. In London müssen neue Immobilienprojekte im Zentrum ohne Parkplätze geplant werden. Und Paris wird zu einer sogenannten 15-Minuten-Stadt umgebaut: Alles, was man im Alltag braucht, ist in maximal einer Viertelstunde per Velo oder zu Fuss erreichbar, grosse Fahrzeuge

sollen hingegen aus der Innenstadt verbannt werden. Unbestritten ist aber, dass alle Verkehrsteilnehmenden eine hochwertige Unterlage benötigen, die in einwandfreiem Zustand ist.

Auch in der Schweiz?

Wir fahren zurück in Richtung Zentrum. Andreas Herrmann geht davon aus, dass selbstfahrende Autos nicht nur unser Mobilitätsverhalten und die Innenstädte verändern, sondern auch die Automobilindustrie. In Zukunft zählt weniger das Chassis, sondern vor allem die Software. Darum entwickeln sich im Silicon Valley und in Israel neue Zentren der Mobilitätsindustrie. «Hier könnte auch die Schweiz mitmischen mit innovativen Pilotprojekten», sagt Herrmann. Noch gibt es aber viele Fragen: Sind Autofahrer bereit, auf den eigenen fahrbaren Untersatz zu verzichten? Wie sicher navigieren Roboterautos in einer Risikosituation und bei dichtem Nebel? Was würde die neue Form der Mobilität kosten – und wer soll es bezahlen? Bis das Auto in der Schweiz das Steuer komplett übernimmt, wird es wohl noch eine Weile dauern.

■ ■

Neue Freiheiten



Das Steuer fest im Griff: Fahrschülerin Annika Möller.

Wer einen Führerschein hat, ist unabhängig und mobil. Fahrschulen sind daher bei jungen Menschen nach wie vor gefragt. Zum Beispiel bei der 17-jährigen Kantonsschülerin Annika Möller, die am Autofahren viel Freude hat, sich aber auch kritische Gedanken dazu macht.

Interview: Anina Rütsche, Foto: zVg

Annika Möller, Sie erlernen derzeit das Autofahren. Warum?

Mir ist es wichtig, selbstständig von einem Ort zum anderen zu gelangen, ohne auf meine Eltern oder den ÖV angewiesen zu sein.

Wann haben Sie mit der Fahrschule begonnen und wann steht Ihre Prüfung an?

Ich konnte es kaum erwarten, endlich fahren zu dürfen! Daher habe ich so früh wie möglich die Theorieprüfung gemacht, gleich nach meinem 17. Geburtstag. Seit Frühling 2024 nehme ich Fahrstunden bei der Fahrschule Fässler in Lütisburg, zudem übt meine Mutter

regelmässig mit mir. Der Lernfahrausweis ist nach Erhalt zwei Jahre gültig. Mein Ziel ist, die praktische Fahrprüfung im kommenden Frühling zu bestehen, wenn ich 18 bin.

Was gefällt Ihnen am Autofahren am besten?

Ich finde es faszinierend, wie schnell man mit dem Auto vorwärtskommt.

Was mögen Sie gar nicht?

Derzeit fühle ich mich beim Einspuren auf der Autobahn noch nicht sicher. Mit zunehmender Übung wird sich das bessern, denke ich.

Auf welchen Strassen fahren Sie am liebsten?

Auf Überlandstrassen, weil man dort das Fahren inmitten der Natur geniessen kann.

Werden Sie nach bestandener Fahrprüfung ein eigenes Auto kaufen?

Nein, das möchte ich noch nicht. Meine Mutter ist damit einverstanden, dass ich ihr Auto ausleihen kann, wenn ich es brauche. Meine ältere

Schwester macht das auch so, und wir finden es sinnvoll, uns ein Fahrzeug zu teilen.

Welche besondere Erfahrung haben Sie am Steuer gemacht?

Ich bin positiv überrascht, dass mich unterwegs noch nie jemand angehupt hat, obwohl das «L» ganz klar zeigt, dass ich eine Lernfahrerin bin.

Wie beurteilen Sie die Beschaffenheit der asphaltierten Strassen hierzulande?

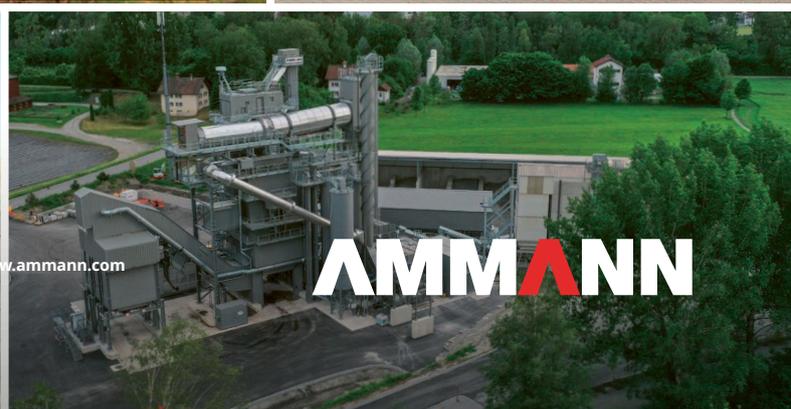
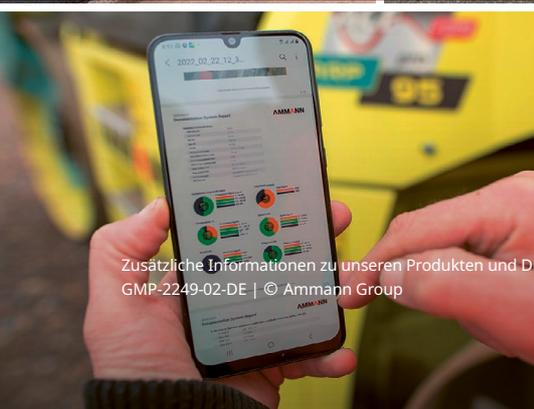
Damit bin ich sehr zufrieden. Man weiss das zu schätzen, wenn man schon auf holprigen Feldwegen mit Schlaglöchern gefahren ist. Der Unterschied ist riesig!

Was wünschen Sie sich von der Mobilität der Zukunft?

Ich gehe davon aus, dass das Autofahren umweltfreundlicher wird. Man wird mehr auf Elektromobilität setzen als heute, was ich befürworte. Aus ökologischen Gründen habe ich mir ohnehin schon vorgenommen, nur dann zu fahren, wenn es wirklich nötig ist. ■■



STÄRKUNG DER INFRASTRUKTUR FÜR DIE NÄCHSTE GENERATION



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

AMMANN

Farbe trifft auf Funktionalität

Ihr Partner für
Heissmischgut
Niedertemperaturmischgut
Kaltmischgut
Colorasphalt

moag.ch
derasphaltprofi.ch