

# KIBAGintern

DIE MITARBEITER-ZEITSCHRIFT DER KIBAG. AUS GUTEM GRUND.

# 130

HERBST 2025



## VON BETON BIS BOHRKERN

SEITE 14



KIBAG MANAGEMENT:  
**AUF IN DIE  
ZUKUNFT**

Seite 6

KIBAG BAULEISTUNGEN:  
**VOLLE LADUNG  
AUF DER BAUSTELLE**

Seite 10

KIBAG RE:  
**EINE SACHE, DIE SICH  
GEWASCHEN HAT**

Seite 12



KIBAG

25198

www.ernstfall.ch

ZH-89418

# WEIL ALLES MIT ALLEM

# ZUSAMMENHÄNGT



**BOTSCHAFT DES PRÄSIDENTEN** Die momentanen Rahmenbedingungen für die Schweizer Wirtschaft stellen nicht nur die Exportwirtschaft, sondern auch die KIBAG vor neue Herausforderungen. Einer an sich positiven Entwicklung der Bauwirtschaft stehen plötzlich «Strafzölle» aus den USA von 39 Prozent gegenüber. Umso wichtiger ist es, dass die KIBAG ihre Stärke als gemeinschaftlich agierendes Unternehmen voll ausspielt, aktuelle Chancen erkennt und entsprechende Massnahmen umsetzt.

Von Alex Wassmer

Es könnte so schön sein: Die Schweizer Bauwirtschaft fährt einen stabilen Kurs, die Analysten der ETH Zürich sehen – auch über das nächste Jahr hinaus – eine weiterhin dynamische Entwicklung der Bauinvestitionen, und viele Schweizer Baubetriebe zeigen sich mehrheitlich zufriedener mit ihrer Geschäftslage als noch zu Beginn des Jahres. Insgesamt hat sich sowohl die Nachfrage als auch die Bautätigkeit im vergangenen Quartal wieder kräftiger entwickelt als zuvor.

## STRAFZÖLLE OHNE BEGRÜNDUNG

Und dann wird die Schweiz von den USA plötzlich und aus dem Nichts mit «Strafzöllen» von 39 Prozent belegt. Wobei bereits der Begriff «Strafzölle» problematisch ist, da bisher niemand genau weiss, für welche Missetaten die Schweiz hier bestraft werden soll. Nun ist es so, dass die KIBAG nicht exportorientiert ist und den Grossteil ihrer Geschäfte im Schweizer Binnenmarkt tätigt. Die KIBAG ist also von diesen «Strafzöllen» nicht direkt betroffen. Also alles halb so schlimm? Leider nein.

## AUSWIRKUNGEN AUF DIE GANZE WIRTSCHAFT

Nicht nur die Exportwirtschaft ist betroffen. Mit den «Strafzöllen» von 39 Prozent wird nicht nur die Schweizer Exportwirtschaft getroffen, sondern die gesamte Wirtschaft unseres Landes. Während Experten verschiedenste Szenarien durchspielen und durch Gegenmassnahmen und Marktverschiebungen versuchen, die Auswirkungen so gering wie möglich zu halten, sind die Folgen für unser Land noch nicht genau absehbar. Aber fest steht: Nicht nur exportori-

enterte Unternehmen wie Uhrenhersteller oder die Maschinenindustrie werden unter den «Strafzöllen» leiden.

Die Schweiz ist von jeher ein stark exportorientiertes Land, das grosse Teile seines Wohlstands dem Welthandel verdankt. Wenn diese Spielregeln von einem der wichtigsten Handelspartner nun plötzlich geändert werden, hat das konkrete Auswirkungen auf uns alle – beispielsweise in Form von gefährdeten Jobs in der Industrie, Sparmassnahmen der öffentlichen Hand oder ausbleibenden Investitionen in die öffentliche Infrastruktur. Eine weitere Konsequenz werden vermehrte Investitionen durch Schweizer Unternehmen in neue Produktionsanlagen und Fabriken im Ausland sein, verbunden mit einem Auftragsrückgang in der Schweiz für die Bauwirtschaft und die KIBAG.

## VERNETZUNG ALS CHANCE BEGREIFEN

Dass Massnahmen, die weit weg von uns getroffen werden, spürbare Auswirkungen auf unseren Alltag haben, hat auch damit zu tun, dass wir weltweit vernetzt und Teil eines internationalen Wirtschaftssystems sind. Alles hängt eben mit allem zusammen. Was im Umkehrschluss – und auf die KIBAG angewendet – allerdings auch ein tröstlicher Gedanke ist: Auch bei uns hängt alles mit allem zusammen. Starke Leistungen im Bauleistungsbereich führen zu guten Absätzen im Baustoffbereich, gut funktionierende Produktionsbetriebe zu einem höheren Bedarf an Umwelttechnologien und Entsorgungslösungen, erfolgreiche Mitarbeitende zu einer erhöhten Nachfrage nach Freizeitaktivitäten... Diese Liste von Abhängigkeiten liesse sich beliebig fortsetzen und trifft genau den Kern unserer Wachstumsstrategie.

## GEMEINSAM DIE ERFOLGSGESCHICHTE WEITERSCHREIBEN

Deshalb kann die KIBAG, wenn sie über alle Unternehmensbereiche und Abteilungen hinweg gut zusammenarbeitet, entscheidend dazu beitragen, dass die Schweizer Wirtschaft auch in diesen herausfordernden Zeiten ein Erfolgsmodell bleibt. Entscheidend für den Geschäftserfolg sind in erster Linie die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eines Unternehmens. Wir bleiben agil, offen und zukunftsgerichtet. Dazu gehört auch, dass wir Chancen frühzeitig erkennen und in unserem Sinne gemeinsam umsetzen. Wie der Blick in diese Ausgabe des KIBAGintern zeigt, haben wir alle gemeinsam das Zeug und die Mittel dazu, die Erfolgsgeschichte der KIBAG weiter voranzutreiben. In diesem Sinne wünsche ich Ihnen weiterhin spannende und erfolgreiche Projekte sowie viele sonnige Herbsttage!

Alex Wassmer  
Präsident und Delegierter des Verwaltungsrats



KIBAG. Aus gutem Grund.

20

KIBAG

KIBAG

# DIE KIBAG UND IHRE MASCHINEN

**EDITORIAL** 2026 wird die KIBAG 100 Jahre alt. Das ist ein Meilenstein, der uns an unsere Wurzeln erinnert und gleichzeitig an die rasante Reise in die Moderne. Heute können wir uns das Bauen ohne Maschinen kaum mehr vorstellen. Böse Zungen behaupten, in diesem Heft schaue man nur die Fotos von Fahrzeugen und Maschinen an. Ehrlich: Wer könnte es ihnen verdenken? Die glänzenden Bagger, die präzisen Lader und die innovativen Bohrer ziehen die Blicke magisch an und zeugen von unserer Leidenschaft für Fortschritt. Die Entwicklungen im Fuhrpark haben sich in den vergangenen Jahren rasant beschleunigt. Wie Christoph Duijts im Leitartikel (S. 6) beschreibt, steht die Baubranche vor einer digitalen Revolution, vergleichbar mit der Industrialisierung des 19. Jahrhunderts. Künstliche Intelligenz und Automatisierung vereinfachen Arbeitsprozesse. Besonders spannend: Wir testen als weltweit erstes Unternehmen einen autonomen Bagger im Praxiseinsatz. Pilotversuche mit autonomen Radladern und Dumpfern sind geplant, um monotone oder gefährliche Aufgaben zu übernehmen und dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken. Parallel dazu treiben wir die Dekarbonisierung voran. Die Technologie ersetzt die Menschen bei der KIBAG nicht, sondern unterstützt sie. Unser Fuhrpark verbindet sich nahtlos mit dem menschlichen Know-how. Dieses Heft zeigt eindrucksvoll, wie Mitarbeitende mit ihren Maschinen die Zukunft gestalten – effizient, nachhaltig, kraftvoll.

Anja Rubin  
Kommunikationsleitung

## IMPRESSUM

Herausgeberin KIBAG, Seestrasse 404, 8038 Zürich,  
Telefon 058 387 11 11, kibag.ch  
Redaktion Remo Schenker (r.schenker2@kibag.ch)  
Leitung Kommunikation Anja Rubin (a.rubin@kibag.ch)  
Redaktionsschluss für die nächste Ausgabe: 31. Oktober 2025  
Produktion und Druck communicaziun.ch  
Design ACCD Berlin/Biel  
Auflage 3200 Ex.  
Titelbild Giuseppe und Matteo Pedroni, KIBAG Bohrungen  
Rückseite Yanick Gerber, Polier Strassenbau, KIBAG Langenthal  
Fotografie Titelbild Yanik Bürkli  
Fotografie Rückseite Susanne Keller



## KIBAG AKTUELL

Botschaft des Präsidenten	3
Bohren am Limit	14
Eröffnung der Baustoffcity	18



Aus einem Guss

SEITE 20

Eine heisse Sache	22
KIBAG Lernende	28
Umfangreiche Bauarbeiten	30
Der gordische Gleisknoten	32



Hohe Trassen,  
tiefe Gräben

SEITE 24

## KIBAG SCHWERPUNKTTHEMA

Gemeinsam in die Zukunft	6
Die KIBAG startet elektrisch durch	10
Spannende Fakten	11
Bodenrecycling	12
Wussten Sie...: Elektrifizierung	13
Ein Tag mit einem KIBAG Chauffeur	26
Umgang mit dem Lastwagen	27

## DIES UND DAS

Persönlich: Brigitte Röllin	29
Stahl im Tiefbau	38
Kreativ im Kreislauf	40
Kurz & bündig: Newsmeldungen	42
Alles aus einer Hand	46
Rätselspass	47

## KIBAG SERVICE

Page en français	35
Pagina italiana	36
Pagina portuguesa	37
Pensionierungen	44

# GEMEINSAM IN DIE ZUKUNFT

## DIGITAL UND CO<sub>2</sub>-FREI

**KIBAG** Die technologische Entwicklung schreitet in grossen Schritten voran und verändert unsere Branche nachhaltig. Themen wie Digitalisierung und Dekarbonisierung eröffnen uns enorme Chancen – für mehr Effizienz, für einen verantwortungsvollen Umgang mit Ressourcen und für eine starke Positionierung als innovatives Bauunternehmen. Doch was bedeutet das konkret für die KIBAG und für uns Mitarbeitende?

Von Christoph Duijts (Text) und KIBAG (Bilder)



**KIBAG**



KIBAG. Aus gutem Grund.

KIBAG. Aus gutem Grund.

Die Baubranche steht an der Schwelle zu einer neuen Ära, vergleichbar mit der Industrialisierung im 19. Jahrhundert. Heute jedoch findet die Revolution digital statt – allen voran durch den Einsatz von künstlicher Intelligenz (KI). KI wird unsere Arbeit vereinfachen und effizienter gestalten, von der Automatisierung im administrativen Bereich bis zum Einsatz autonomer (selbstfahrender) Baumaschinen.

Dabei ist wichtig: Die Technologie ersetzt nicht die Menschen bei der KIBAG, sondern sie unterstützt uns. Sie übernimmt anstrengende, monotone oder gefährliche Tätigkeiten – und hilft gleichzeitig, dem Fachkräftemangel entgegenzuwirken. Un-

sere Mitarbeitenden müssen keine Angst vor Kündigungen haben. Im Gegenteil: Die neuen Technologien bringen Entlastung und eröffnen Chancen für Weiterentwicklung und spannende neue Aufgaben. Denn in vielen Bereichen finden wir heute zu wenig qualifizierte Mitarbeitende. KI und Automatisierung bringen hier Entlastung, sodass wir unsere Fachkräfte dort einsetzen können, wo ihre Erfahrung und ihre Kompetenz am meisten zählen.

### **PIONIERGEIST – AUTONOME UND ELEKTRISCHE BAUMASCHINEN**

Unser Anspruch ist klar: Wir wollen branchenweit ganz vorn mit dabei sein. So setzen wir als weltweit erstes Unternehmen

einen selbstarbeitenden Bagger von Develon mit Steuerung von Gravis Robotics kommerziell ein. Im Kieswerk Tuggen hebt er demnächst einen 300 Meter langen Graben autonom aus – ein Meilenstein, der zeigt, dass die KIBAG international zu den Vorreitern gehört. Auch mit weiteren Herstellern sind wir derzeit in Kontakt für Pilotversuche mit autonomen Maschinen wie Radladern oder Dumpnern.

Bis Maschinen auf regulären Baustellen vollautonom eingesetzt werden können, dauert es voraussichtlich noch einige Jahre. Aber schon heute entstehen grosse Chancen durch KI-gestützte Systeme, die unsere Maschinisten bei der Arbeit unterstützen.



DAS ERFASSEN UND DOKUMENTIEREN  
DES CO<sub>2</sub>-FUSSABDRUCKS WIRD  
IMMER MEHR ZUM KRITERIUM BEI DER  
VERGABE VON AUFTRÄGEN,  
KREDITEN ODER SUBVENTIONEN.

## STICHWORT SCOPE 1–3

...ist die Klassifizierung von Treibhausgas-Emissionen (nach dem Greenhouse Gas Protocol), die praktisch alle Unternehmen – auch in der Schweiz – beim CO<sub>2</sub>-Reporting verwenden:

Scope 1: Direkte Emissionen durch den Eigenverbrauch der KIBAG wie Diesel, Benzin oder Heizöl.

Scope 2: Indirekte Emissionen aus eingekaufter Energie wie Strom oder Fernwärme.

Scope 3: Indirekte Emissionen aus der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette. Bei der KIBAG primär die CO<sub>2</sub>-Emissionen des eingekauften Zements oder der Diesel der Transporte von Waren und Gütern, die wir nicht selbst durchführen.

Auch bei der Dekarbonisierung gehen wir mutig voran: Mit der Elektrifizierung unseres Maschinen- und Fuhrparks senken wir unseren CO<sub>2</sub>-Ausstoss deutlich. Ein starkes Beispiel dafür ist der neue, vollelektrische 23-Tonnen-Raupenbagger von Sany – einer der ersten seiner Art in Europa und das erste Modell dieser Klasse in der Schweiz.

### DEKARBONISIERUNG: CO<sub>2</sub>-FUSSABDRUCK ERFASSEN UND REDUZIEREN

Der jährliche Energieverbrauch für den Betrieb unserer Werke, Baumaschinen und Fahrzeuge ist beträchtlich und entspricht etwa der Energiemenge eines halben Grimsel-Stausees. Allein der Dieselver-

brauch liegt derzeit bei rund 10 Millionen Litern pro Jahr, verursacht jährlich rund 25 000 Tonnen CO<sub>2</sub> und ist damit die grösste Emissionsquelle, die wir direkt beeinflussen können (Scope 1). Genau hier setzen wir an: Der Umstieg von Diesel auf Strom (Scope 2) bringt enorme Einsparungen, da der von uns eingesetzte Strom bereits zu über 97 Prozent CO<sub>2</sub>-frei ist – und zunehmend auch aus unseren eigenen Photovoltaikanlagen stammt.

Bei den indirekten Emissionen (Scope 3) fällt bei der KIBAG besonders der Zement als Bestandteil des Betons ins Gewicht. Der CO<sub>2</sub>-Fussabdruck aus Zement ist mehr als dreimal so hoch wie unser grösster eigener Emissionstreiber, der Diesel. Dies zeigt:

Einen weiteren grossen Hebel für den Klimaschutz hat die KIBAG in der Entwicklung, der Förderung und im Einsatz von CO<sub>2</sub>-reduzierten oder CO<sub>2</sub>-neutralen Betonprodukten.

Der Energieverbrauch wird mit einem von Pascal Wanner, Leiter Betriebssysteme und Umweltprojekte, entwickelten Tool systematisch erfasst. Dank der Unterstützung von über 90 Mitarbeitenden konnten wir erstmals eine detaillierte und transparente Datengrundlage schaffen. Dieses Engagement zeigt eindrücklich: Nur gemeinsam erreichen wir unsere Ziele.

Wir stehen bei der Dekarbonisierung erst am Anfang. In den kommenden Jahren wollen wir die Erfassung der Energie- und



**«Um den Absenkungspfad mit Netto-Null bis 2050 zu erreichen, muss zusätzlich zur Elektrifizierung noch viel gemacht werden – Fokus sind CO<sub>2</sub>-freundlichere Betone.»**

Pascal Wanner, Leiter Betriebssysteme und Umweltprojekte

**«Die KIBAG will bei den laufenden Entwicklungen ganz vorn mit dabei sein. Sowohl beim Einsatz von elektrischen als auch von autonomen Baumaschinen gehören wir weltweit zu den Pionieren.»**

Christoph Duijts, CEO



Emissionsdaten weiter vereinfachen, die Datenqualität und die Transparenz verbessern und vor allem: mit vereinten Kräften jährlich rund 4 Prozent Emissionen reduzieren.

### **NACHHALTIGKEIT ALS ERFOLGSFAKTOR**

Nachhaltigkeit ist längst nicht mehr nur eine Frage der Haltung – sie wird zunehmend auch zu einem entscheidenden Erfolgsfaktor. Nichtfinanzielle Kriterien wie die Verantwortung gegenüber Umwelt und Gesellschaft oder eine integre Unternehmensführung (ESG – Environmental, Social, Governance) werden immer wichtiger. Sie entscheiden zunehmend darüber, ob wir Aufträge erhalten, qualifizierte Mitarbeitende gewinnen oder Fördermittel für Innova-

tionen sichern können. Auch die Politik bewegt sich in diese Richtung: Der Bundesrat plant, für mittlere und grössere Unternehmen ein verbindliches Nachhaltigkeitsreporting einzuführen.

Für uns ist daher klar: Wir wollen Nachhaltigkeit nicht nur messen und transparent machen, sondern auch aktiv gestalten und kontinuierlich verbessern. Sie ist der Schlüssel zu unserem langfristigen Erfolg.

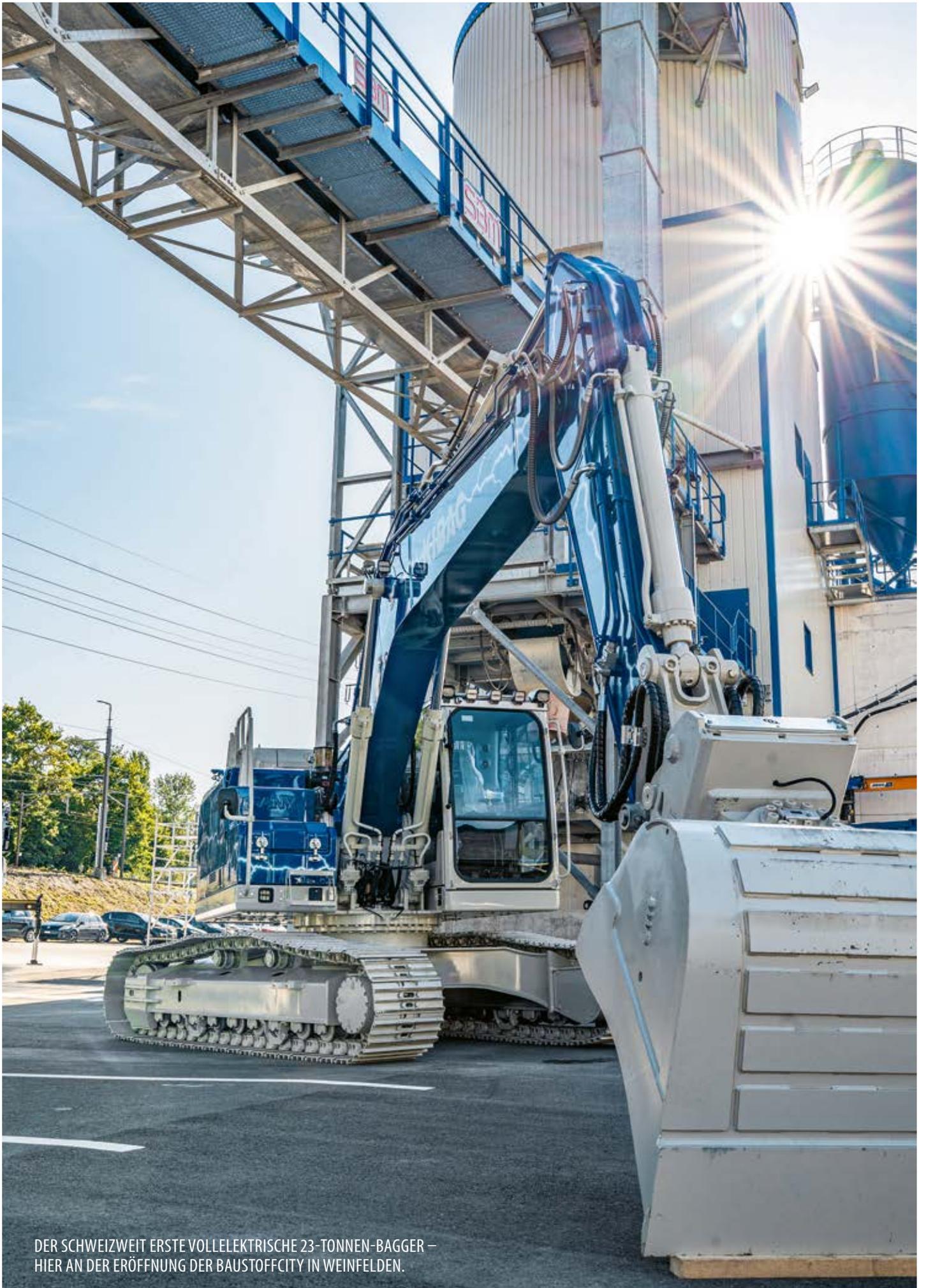
### **BLICK NACH VORN – KIBAG STRATEGIE 2030**

All das sind grosse Aufgaben. Doch wir wissen: Die Zukunft gehört den Mutigen. Mit unserem Projekt «Strategie 2030», das derzeit in Erarbeitung ist, gestalten alle Unternehmenseinheiten aktiv ihre Entwicklung

über die nächsten Jahre mit. Neben der Profitabilität stehen im Zentrum Nachhaltigkeit, Digitalisierung und Innovation – getragen von uns allen.

### **FAZIT**

Digitalisierung und Dekarbonisierung sind keine Bedrohung, sondern eine grosse Chance – für die KIBAG sowie für jede einzelne Mitarbeiterin und jeden einzelnen Mitarbeiter. Gemeinsam gestalten wir ein Unternehmen, das innovativer, nachhaltiger und zukunftssicherer ist als je zuvor.



DER SCHWEIZWEIT ERSTE VOLLELEKTRISCHE 23-TONNEN-BAGGER –  
HIER AN DER ERÖFFNUNG DER BAUSTOFFCITY IN WEINFELDEN.

# POLE-POSITION FÜR DIE ZUKUNFT – DIE KIBAG STARTET ELEKTRISCH DURCH



**MASCHINEN- UND FUHRPARK** Was gestern noch Zukunftsmusik war, ist bei der KIBAG bereits Realität: leise Maschinen, saubere Energie und digitale Prozesse. Mit Innovationsgeist und Weitblick gestalten wir den Wandel und beweisen, dass nachhaltiges Bauen keine Vision, sondern gelebte Praxis ist.

Von Remo Schenker (Text) sowie Volvo und KIBAG (Bilder)

Die Baubranche steht an einem Wendepunkt: Nachhaltige Lösungen sind gefragter denn je; gleichzeitig gilt es, wirtschaftlich erfolgreich zu bleiben. CEO Christoph Duijts vergleicht diese Zeit mit der industriellen Revolution im 19. Jahrhundert – allerdings mit digitalem statt mechanischem Schwerpunkt: «Heute geht es um Elektromobilität, autonome Maschinen und künstliche Intelligenz.»

## ELEKTROPIONIERE IN DER PRAXIS

Die Elektrifizierung der Fahrzeug- und Maschinenflotte spielt für die KIBAG eine entscheidende Rolle (siehe Artikel auf den Vorderseiten). Bereits heute rollen Elekt-

ro-Fahrmischer und Elektro-Radlader auf den Baustellen. Der neueste Höhepunkt: ein vollelektrischer 23-Tonnen-Raupenbagger der Marke Sany – der erste seiner Art in der Schweiz. Maschinist Roger Britt beschreibt den neuen Bagger begeistert: «Die Steuerung unterscheidet sich kaum vom herkömmlichen Modell, aber es ist unglaublich angenehm, wie leise die Maschine arbeitet.»

## VOM DIESEL ZUR STECKDOSE: HERAUFORDERUNGEN UND LÖSUNGEN

Doch was bedeutet es eigentlich für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, plötzlich elektrisch unterwegs zu sein? In Basel etwa erhielten die Chauffeure eine intensive

Schulung zum neuen Elektro-Fahrmischer. Die anfängliche Skepsis wich schnell der Begeisterung, denn das elektrische Fahren erwies sich als überraschend unkompliziert. Auch der elektrische Einbaufertiger von Ammann, den die KIBAG Langenthal mit der Maschinistin Jolanda Koller im April in Oensingen testete, überzeugte rasch im Alltag: «Die Maschine arbeitet genauso zuverlässig wie die dieselbetriebene Variante, nur deutlich leiser.» Besonders spannend war das Lernen im Umgang mit der Batterie: Ladestände, Temperaturen und Einsatzzeiten mussten genau dokumentiert werden, um die maximale Effizienz sicherzustellen und Erfahrungswerte zu gewinnen.

# SPANNENDE FAKTEN RUND UM DIE ELEKTRIFIZIERUNG

Wussten Sie, dass Elektromotoren bis zu 90 Prozent der Energie in Bewegung umwandeln, während Dieselmotoren bestenfalls 45 Prozent schaffen? Oder dass ein Elektroauto, das von einem Dieselgenerator geladen wird, trotzdem energieeffizienter ist als ein Verbrenner? Solche überraschenden Erkenntnisse unterstreichen, warum die KIBAG auf Elektromobilität setzt.

## SOLARENERGIE: SELBST PRODUZIERT UND CLEVER GENUTZT

Doch die Elektromobilität benötigt Strom – und auch hier geht die KIBAG neue Wege. Auf den Dächern ihrer Standorte stehen riesige Solaranlagen, wie in Regensdorf, wo die Anlage mit über 2700 Paneelen rund 250 Haushalte oder 2600 Elektrofahrmi-scher-Ladungen jährlich versorgen könnte. «Wir bauen gezielt dort, wo es ökologisch und wirtschaftlich sinnvoll ist. Schnell-

schüsse helfen niemandem», erklärt Lukas Bachmann, Fachverantwortlicher Elektrotechnik bei der KIBAG. Der Fokus liegt auf maximalem Eigenverbrauch, um unabhängig und wirtschaftlich nachhaltig zu sein. Auch die Baustoffcity in Weinfeldern produziert auf dem Grossteil ihrer Dachflächen eigenen Solarstrom.

## KLARES ZIEL: NETTO-NULL BIS 2050

Die KIBAG verfolgt mit Überzeugung ein ehrgeiziges Ziel: Netto-Null bis spätestens 2050. Dafür senkt das Unternehmen seine CO<sub>2</sub>-Emissionen Jahr für Jahr um mindestens vier Prozent – insbesondere durch den Einsatz innovativer Baustoffe und den konsequenten Ausbau der Elektromobilität.

Mit Begeisterung, Mut und Verantwortung geht die KIBAG damit an den Start der elektrischen Zukunft – und nimmt dabei klar die Pole-Position ein.



ELEKTRISCH BETRIEBENE LKWS  
SIND SCHON REALITÄT.



DER ERSTE E-EINBAU-FERTIGER  
IM TEST IN OENSINGEN.

## NACHHALTIGKEIT LOHNT SICH – AUCH FINANZIELL

Neben dem ökologischen Vorteil überzeugt die Elektrifizierung auch wirtschaftlich. Trotz höherer Anschaffungskosten rechnen sich die Maschinen dank geringerem Wartungsaufwand und Dieselsparnissen nach wenigen Jahren. Beispielsweise spart ein vollelektrisches Saugfahrzeug jährlich bis zu 21 000 Liter Diesel. «Innerhalb von zehn Jahren reduziert ein solches Fahrzeug dadurch seinen CO<sub>2</sub>-Ausstoss um bis zu 77 Prozent im Vergleich zu einem konventionellen Modell», bestätigt Christoph Duijts auch die ökologische Attraktivität.

# BODENRECYCLING: AUFBEREITUNG VON PFAS-BELASTETEM AUSHUBMATERIAL



**BODENRECYCLING** In der Bodenrecycling-Anlage der KIBAG RE in Regensdorf können mit PFAS belastete Materialien aufbereitet werden. Dies hat das AWEL im Frühjahr amtlich bestätigt.

Von Lars Saddai (Text) und KIBAG (Bild)

In den letzten Jahren ist das Thema PFAS weltweit aufgekommen. PFAS steht für per- und polyfluorierte Alkylverbindungen und steht im Verdacht, gesundheitsschädlich zu sein. PFAS ist eine Chemikaliengruppe, die mehrere tausend synthetisch hergestellte Chemikalien umfasst; diese werden aufgrund ihrer Eigenschaften in vielen Alltagsprodukten und in der Industrie eingesetzt. Besonders geschätzt werden die wasser-, fett- und schmutzabweisenden Eigenschaften sowie ihre hohe Stabilität. Doch genau diese Langlebigkeit sind auch ihr Problem: PFAS bauen sich sehr schlecht bis gar nicht ab und reichern sich in der Umwelt an.

## AWEL UND KIBAG RE STARTEN PILOTVERSUCH

Seit 2023 befasst sich die Bodenwäsche der KIBAG RE mit dem Thema und startete

mit dem Amt für Abfall, Wasser, Energie und Luft (AWEL) des Kantons Zürich eine Pilotphase, in der PFAS-haltiges Boden- und Aushubmaterial in der eigenen Bodenwäsche nassmechanisch behandelt wurde. Ziel war es, die PFAS-Chemikalien aus den Komponenten Sand und Kies abzureichern und die PFAS-Chemikalien im Filterkuchen und im Prozesswasser anzureichern.

## WASCHVERSUCHE BEI DER KIBAG RE: VERFAHREN

In zweigrösseren Waschversuchen, also durch nassmechanische Behandlungen, wurden die PFAS von Sand und Kies so weit abgetrennt, dass die mineralischen Komponenten in den Baustoffkreislauf zurückgeführt werden konnten und somit Deponievolumen eingespart wurde. Die PFAS, die sich vorwiegend im Filterkuchen und im Prozesswasser

angereicht hatten, wurden einer separaten Behandlung zugeführt. PFAS-haltiges Prozesswasser unterlief eine besondere Aufbereitung – eine Kombination aus verschiedenen Filtereinheiten, in denen das Prozesswasser so gefiltert wird, dass dieses am Ende als sauber klassifiziert wurde.

Nach Beendigung der Pilotphase und Auswertung der Resultate bestätigte das AWEL, dass PFAS-haltiges Material unter Einhaltung des aktuellen Stands der Technik und der bisherigen Vorschriften durch die Bodenwäsche der KIBAG RE nassmechanisch behandelt werden kann. Dies gilt für Material mit einer PFAS-Belastung bis 150 µg/kg.

Somit leistet die KIBAG RE einen wesentlichen Beitrag in der Recyclingbranche. Sie hilft, den Baustoffkreislauf zu schliessen, und schont wertvolle Ressourcen.



# WUSSTEN

# SIE, DASS ...

Heute:

Elektri-  
fizierung

**WISSEN** Strom ist in der Schweiz CO<sub>2</sub>-frei. Er stammt mehrheitlich aus Wasserkraft und Atomkraft. Einen kleinen, aber wachsenden Anteil nehmen neue erneuerbare Energiequellen wie Wind und Solarkraft ein. Auch die KIBAG setzt auf Elektrifizierung.

Von Anja Rubin (Text) und Remo Schenker (Bild)

### ... die KIBAG auf den Dächern der RE eine der grössten Solaranlagen des Kantons Zürich nutzt?

Mit 2787 Paneelen und einer Leistung von 1254 kWp rangiert die Anlage auf Platz 8 der grössten Photovoltaikanlagen im EKZ-Versorgungsgebiet. Das entspricht 2600 Ladungen eines Elektrofahrers oder dem Strombedarf von ca. 250 Haushalten. Die Anlage deckt einen wesentlichen Teil des Energiebedarfs des 48 000 Quadratmeter grossen Areals ab.

### ... ein Zitteraal Elektroschocks mit bis zu 860 Volt erzeugen kann?

Zitteraale schnappen sich ihre Beute auf besondere Art und Weise: Sie betäuben sie mit Stromstössen. Das funktioniert deswegen, weil ein Zitteraal ein ganz spezielles Organ hat. Dieses «elektrische» Organ besteht aus vielen übereinanderliegenden Muskelzellen, die sich an den Körperseiten des Aals entlangziehen.

Gibt das Gehirn das Signal zum Stromstoss, werden die Zellen aktiviert – und weil der Zitteraal einen Pluspol am Kopf und einen Minuspol am Ende seines Körpers hat, kann der Strom fließen. So wird ein unsichtbares elektrisches Feld aufgebaut, das herankommenden Fischen einen Elektroschock versetzt.

### ... ein E-Auto, das über einen Dieselgenerator geladen wird, sogar noch energieeffizienter ist als ein Auto mit Verbrennungsmotor?

Verbrennungsmotoren können etwa 50 Prozent der zugeführten Energie in Bewegungsenergie umwandeln, der Rest geht haupt-

sächlich als Abwärme verloren. In der Praxis erreichen Benzinmotoren einen Gesamtwirkungsgrad von etwa 20 Prozent, Dieselmotoren einen von etwa 45 Prozent. Elektromotoren wandeln hingegen bis zu 90 Prozent des zugeführten Stroms in Bewegungsenergie um und können Bremsenergie zurückgewinnen (Rekuperation). Bezieht man Lade- und Entladeverluste mit ein, so erreichen Elektroautos einen Gesamtwirkungsgrad von 65 bis 80 Prozent. Elektromotoren arbeiten also nicht nur emissionsfrei, sie nutzen die zugeführte Energie auch wesentlich effizienter als Verbrenner.

### ... die Ladung eines E-Autos in fast allen Fällen genügt?

Die effektive, statistisch belegte Nutzung von Autos in Westeuropa zeigt: Im Schnitt legt ein Auto pro Tag 33 Kilometer zurück – die durch Innovationen im Batteriebau stark verbesserten Reichweiten von 330 bis 450 Kilometer pro Ladezyklus reichen also für mehr als eine Woche. Bei der heutigen Entwicklung bezüglich Speicherkapazität von Batterien kann erwartet werden, dass E-Autos in wenigen Jahren die Reichweiten von Verbrennern übertreffen.

### ... ein elektrisches Saugfahrzeug trotz doppelt so hoher Anschaffungskosten nach zwölf Jahren amortisiert ist?

Neben einer Ersparnis von 21 000 Litern Diesel pro Jahr reduziert das neue vollelektrische Saugfahrzeug der KIBAG Entwässerungstechnologie auch den Wasserverbrauch deutlich. Zudem sind elektrisch betriebene Fahrzeuge

wartungsärmer und haben einen kleineren Verschleiss. Innerhalb von zehn Jahren verbraucht das Fahrzeug abhängig vom regionalen Strommix ausserdem zwischen 51 und 77 Prozent weniger CO<sub>2</sub> als ein Saugwagen mit konventionellem Antrieb.

### ... die KIBAG mit dem vollelektrischen 23-Tonnen-Bagger von Sany das erste Modell dieser Klasse in der Schweiz einsetzt?

Daneben zeigen mehrere Elektro-Fahrer, ein Elektro-Radlader, ein elektrisches 4-Achs-Hakenfahrzeug, ein 2-Achs-Welaki-Fahrzeug sowie ein 5-Achs-Saug-Blasfahrzeug für die Entwässerungstechnik und zudem vielleicht bald ein elektrischer Einbaufertiger im Portfolio, wohin die KIBAG steuert: Die KIBAG befindet sich auf bestem Weg zur Vision einer vollelektrisch betriebenen Baustelle.

### ... mit der Elektrifizierung von Baustellen gesamtwirtschaftlich ein enormes Einsparpotenzial beim CO<sub>2</sub>-Ausstoss einhergeht?

Eine Studie der Hochschule Luzern, die im letzten November lanciert wurde, weist auf das hohe Potenzial zur CO<sub>2</sub>-Reduktion und Lärminderung speziell auf Baustellen hin. Gerade im energieintensiven Gebäudesektor entstehen Schätzungen zufolge 25 Prozent der Treibhausgasemissionen. Auf Baumaschinen und Transportfahrzeuge entfallen über die Lebensdauer eines Gebäudes 2 Prozent.

Quellen: Hochschule Luzern, EKZ, [www.energie-experten.ch](http://www.energie-experten.ch)





# BOHREN AM LIMIT UND UNTER EXTREMEN BEDINGUNGEN

**BOHRUNGEN** Die KIBAG Bohrungen arbeitet derzeit im Rahmen der Planungsarbeiten für den Bau eines unterirdischen Wasserstollens im Tal der Unteren Trift im Berner Oberland. Die KWO hat uns mit dem Abtiefen von mehreren Sondierbohrungen und der Durchführung zahlreicher Bohrlochversuche beauftragt. Ziel unserer Arbeit ist es, die Grundlagen über den Untergrund zu beschaffen. Damit können die Geologen und die Ingenieure der ARX Group die KWO beraten, wie die Bauwerke im Felsen am besten erstellt werden können.

Von Mathieu Monteleone und Frank Gugger (Text) und Yanik Bürkli (Bilder)

Die Arbeiten umfassen zwei kurze Bohrungen im Lockergestein und zwei fast 200 Meter lange Kernbohrungen im Felsen. Schon in der Planung war unser Bauführer für dieses Projekt sehr engagiert und musste sich um viele Details kümmern. Nur ein Bergweg und eine kleine Seilbahn führen vom Talboden zu den Bohrstellen. Dass die Seilbahn revidiert werden musste und die ersten Wochen des Projekts stillstand, machte den Zugang nicht einfacher. Bohrungen in diese Tiefe können nur mit leistungsstarken Bohrgeräten und viel Material durchgeführt werden.

In der Werkstatt in Bäch wurden die Geräte zerlegt und für den Helikoptertransport vorbereitet. Mit einem Schwerlasthubschrauber wurden die Bohrgeräteeile transportiert, vor Ort zusammengesetzt und mit dem Standardhelikopter das Material nach oben geflogen. Für die Installation der Baustellen sind die Helis mehr als fünfzigmal für uns geflogen.

## MASCHINEN UND HELIKOPTER IM DAUERREINSATZ

Zum Einsatz kamen unterschiedliche Bohrgeräte: eine Versadrill mit Hydraulikeinheit für die Kernbohrungen mit 96 mm Durchmesser sowie ein 5,5 Tonnen schweres, zerlegbares Leichtbohrgerät, das für den Heli-transport ausgelegt und bei den vertikalen Bohrungen im Lockergestein verwendet

wurde. Über 150 Helikopterflüge waren für das gesamte Projekt notwendig, darunter auch drei Einsätze mit einem Schwerlasthubschrauber für den Transport der Maschinen.

## RUHIGE HAND, STARKE ARME

Bohrmeister Giuseppe und sein Sohn Matteo haben ihr Können an den kürzeren Bohrungen gezeigt. Kurz bedeutet nicht automatisch einfacher. Der Untergrund bestand vorwiegend aus Steinen und Blöcken – schwieriger geht es kaum. Trotzdem hat das Bohrteam die Solltiefe sogar übertroffen. Dazu haben sie mehrere Tonnen Bohrrohre und Bohrgestänge von Hand vom Bohr-

## DER TRIFTGLETSCHER

Der Triftgletscher liegt im Gadmental im Berner Oberland in der Gemeinde Innertkirchen. Er erstreckt sich von rund 1600 bis auf 3400 Meter über Meer und misst etwa fünf Kilometer. Durch den Rückzug des Gletschers ist der eindrucksvolle Triftsee entstanden, der heute zu den spektakulärsten Gletscherseen der Schweiz zählt. Beliebt bei Besucherinnen und Besuchern ist auch die Trift-Hängebrücke, die 2004 eröffnet wurde. Mit 170 Metern Länge und einer Höhe von 100 Metern ist sie eine der längsten Hängebrücken der Alpen und ein bekanntes Ausflugsziel.

DIE AUSSICHT UND DAS SCHÖNE WETTER ENT-SCHÄDIGTEN FÜR DIE HARTE ARBEIT.

punkt zu den Rohrbarrels getragen. Um diese Aufgabe zu meistern, braucht es eine ruhige Hand zum Bohren und viel Kraft für die manuelle Arbeit.

### SCHRÄG, TIEF UND SCHWIERIG

Keinen einzigen Block, dafür fast 200 Meter Felsen, hatten Bohrmeister Bady und Bohrgehilfe Giscard zu bewältigen. Die Installation auf einer Felsnase war nicht einfach. Der Platz für das Bohrgerät, das Bohrmaterial, Wasserbecken und vieles mehr war sehr begrenzt, und die Hilfsmittel vor Ort waren beschränkt. Dass die Bohrung nicht vertikal gegen unten, sondern schräg ausgeführt werden musste, machte die Arbeit zusätzlich anspruchsvoll. Als nach einigen Wochen auch die zwingend nötige Wasserversorgung versiegte, gerieten die Arbeiten beinahe ins Stocken. Dank einer schwer zu verlegenden Leitung und einer starken Pumpe wurde auch dieses Problem gelöst. Die Versuche im Bohrloch dauerten pro Bohrung mehr als eine Woche, was die Wichtigkeit der Untersuchungen unterstreicht.

### TOURISTEN UND SCHAFE ALS PUBLIKUM

Die Hängebrücke am Triftgletscher, weniger als eine Stunde zu Fuss von der Bohrstelle entfernt, ist ein Touristenmagnet. Unsere Arbei-

ten wurden dort genauer beobachtet als eine Baustelle in der Stadt Zürich. Dazu kamen noch rund hundert Schafe, die die Arbeit lautstark begleiteten. Jeweils nach Sonnenuntergang wurde es aber ganz ruhig.

### TEAMGEIST AUF 2000 METERN

Für die Mitarbeitenden der KIBAG Bohrungen war das kein Alltagsprojekt, und alle Beteiligten wurden stark gefordert. Die Bohrtechnik, die Organisation und das alpine Gelände mit den extremen Wetterkonditionen sind nur ein Teil der Anforderungen, die ein solches Projekt an unsere Bohrleute stellt. In der ersten Projektphase flogen unsere Mitarbeitenden jeweils am Montag mit dem Helikopter samt Verpflegung für die ganze Woche zur Unterkunft und am Freitag wieder zurück ins Tal. Nebst dem Bohren waren damit auch Kochkünste gefragt. Die Unterkunft war karg: ein Berghaus und zwei Schlafcontainer, der Natelempfang eher bescheiden. Das enge Zusammenleben und die geringe Ablenkung funktionierten nur dank eines guten Teamzusammenhalts und viel Toleranz. Zum Glück war das Wetter lange gut, und so war der rund 20 Minuten lange Marsch von der Unterkunft zu den Bohrstellen machbar. Nach mehr als zehn Wochen Bergwelt waren alle froh, wieder ins Flachland zurückzukehren.

## ZAHLEN & FAKTEN

**Auftraggeber** KWO  
(Kraftwerke Oberhasli)

**Betriebe vor Ort** KIBAG Bohrungen

**Bauführung** Mathieu Monteleone

**Beteiligte Bohrmeister** Giuseppe und Matteo Pedroni (Bohrungen im Lockergestein)

Badredinne Saoudi, Giscard Ondo und Zok Ngounou (Kernbohrungen im Fels)

**Arbeiten** 2 Kernbohrungen im Lockergestein (25 m/65 m)

2 geneigte Kernbohrungen im Fels (je 190 m)

**Besonderheiten** Zugang nur per Helikopter oder kleine Seilbahn

Übernachtung in Berghaus und

2 Containern auf 1350 m ü. M.

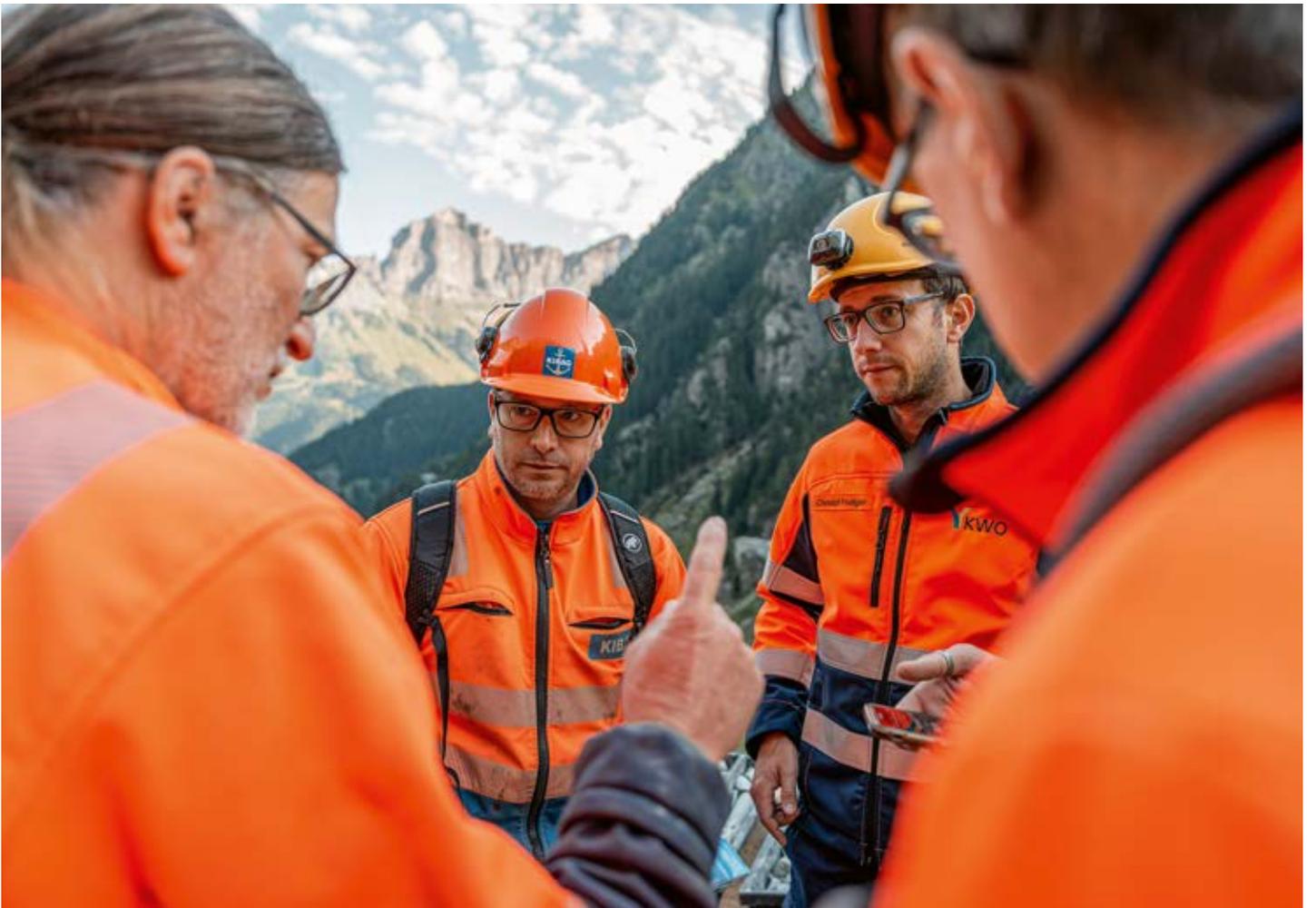
Fussmarsch von 20 Minuten zur Bohrstelle, Arbeiten unter extremen alpinen Bedingungen

VOLLE KONZENTRATION BEIM EINBAU DER MESSSONDEN.





FACHDISKUSSION MIT DER KWO.



# ERÖFFNUNG DER BAUSTOFFCITY: EIN MEILENSTEIN FÜR DIE KREISLAUF- WIRTSCHAFT IST ERREICHT!



**KIBAG WEINFELDEN** Am 5. und 6. September feierte die Baustoffcity in Weinfelden ihre offizielle Eröffnung mit einem Kundenanlass und einem Tag der offenen Tür. Die Baustoffcity auf einem Areal von fast zehn Hektar füllt eine Lücke im Baustoffkreislauf in der Ostschweiz: Denn neu kann auf dem Areal sämtliches Aushub- und Abbruchmaterial angenommen und weiterverarbeitet werden.

Von Anja Rubin (Text) und Anabel Baumgartner (Bilder)

Zirka tausend Interessierte besuchten am Samstag, 6. September, den Eröffnungsevent der Baustoffcity und verfolgten interessiert, was auf dem riesigen Areal eigentlich getan wird. Sie erfuhren, dass dank einer nagelneuen Aufbereitungsanlage für Aushub- und Rückbaumaterialien pro Jahr etwa 80 000 Tonnen recycelter Kies entstehen. Die gewonnenen Sand- und Kieskomponenten werden im ebenfalls frisch errichteten Betonwerk der KIBAG, das seit August 2024 in Betrieb ist, zur Betonproduktion weiterverwendet. Auf diese Weise können die Primärressourcen, die in der

Region abgebaut werden, geschont werden. Derzeit baut die KIBAG pro Jahr zwischen 100 000 und 120 000 Tonnen Kies in der Region ab, die in den eigenen Betonwerken in St. Gallen und Weinfelden eingesetzt werden. «Nachhaltiges Bauen und der verantwortungsvolle Umgang mit den natürlichen Ressourcen werden immer wichtiger», sagt KIBAG Regionalleiter Daniel Bänziger. «Dies hat bei uns zum Entschluss geführt, dass neben dem notwendigen neuen Betonwerk eine Aufbereitungsanlage für Aushub- und Abbruchmaterial zentral ist für die Region.»

## PERMANENTE SPEICHERUNG VON CO<sub>2</sub>

Auch ist es dank einer innovativen Anlage der Firma Neustark möglich, Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) permanent im Recycling-Baustoff Beton zu speichern und somit der Atmosphäre zu entziehen. Das so behandelte Granulat wird als Kiesersatz bei der Herstellung von Recycling-Beton verwendet, wodurch das CO<sub>2</sub> permanent gebunden bleibt. Sämtliche neuen Bauten auf dem Areal wurden mit Recycling-Beton errichtet, um die Machbarkeit zu demonstrieren.

DAS AREAL DER BAUSTOFFCITY IN WEINFELDEN UMFASST ZEHN HEKTAR FLÄCHE UND SCHLIESST EINE LÜCKE IM BAUSTOFFKREISLAUF DER OSTSCHWEIZ.



## ERSTE AUFBEREITUNGSANLAGE IM THURGAU

Unter Berücksichtigung der Vorgaben des Kantons Thurgau und seines «Konzepts für den Einsatz von Recyclingmaterial im Hoch- und Tiefbau» wird der zukünftige Bedarf an Recycling-Produkten und Recycling-Granulaten für private und öffentliche Bauprojekte der Region nachhaltig abgedeckt. Der Kanton Thurgau wird so eine führende Rolle in der Umsetzung der Kreislaufwirtschaft einnehmen können.

Das Areal der Baustoffcity verfügt zudem über einen Bahnanschluss, der es ermöglicht,

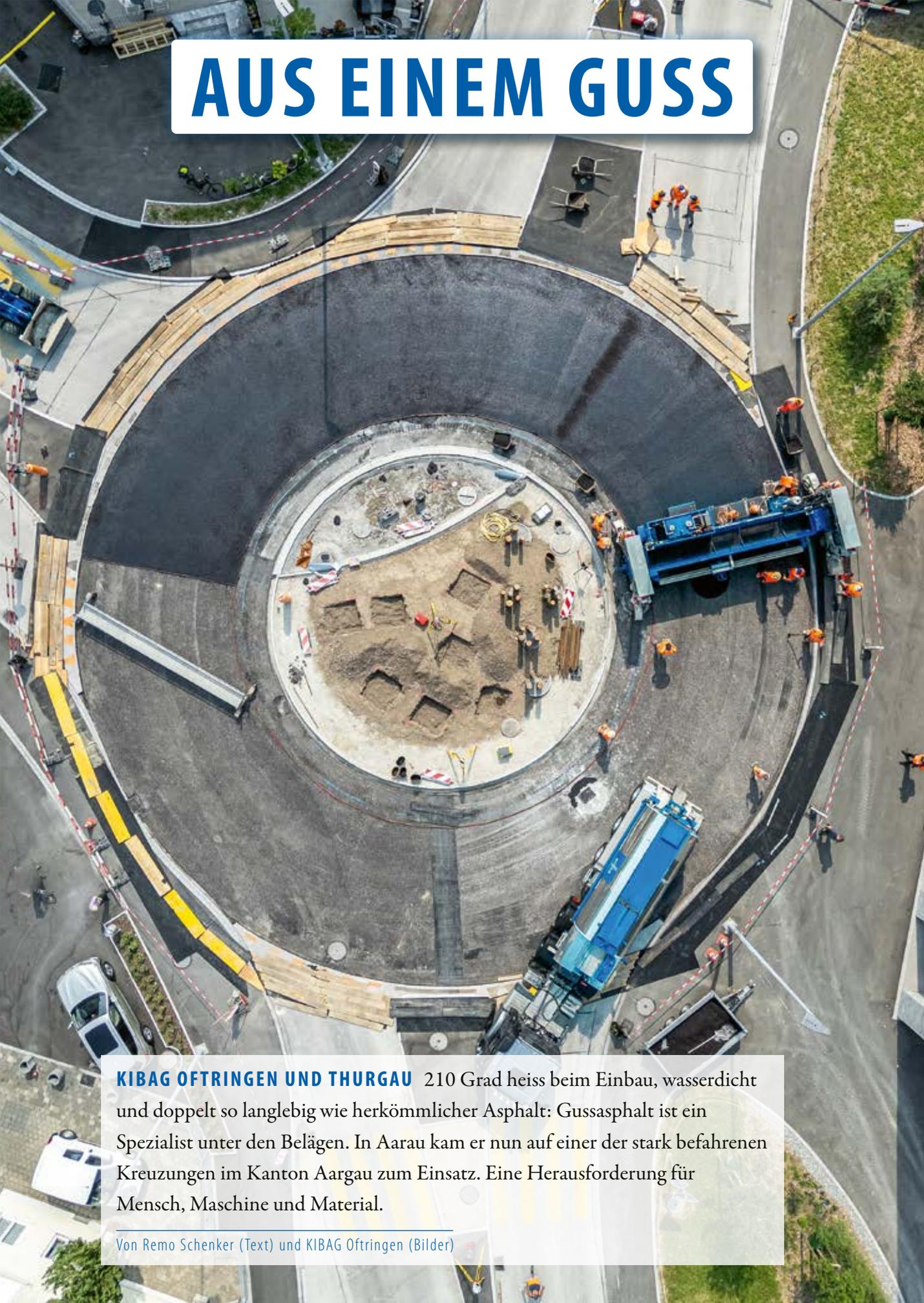
die erwarteten Massenströme gegebenenfalls umweltfreundlich auch über längere Distanzen zu transportieren. Für die lokale Versorgung kommen die Elektro-Lkw-Flotten der Kooperationspartner KIBAG und TIT Imhof zum Einsatz.

MEHR ERFAHREN IM VIDEO:



## BAUSTOFF RECYCLING THURGAU

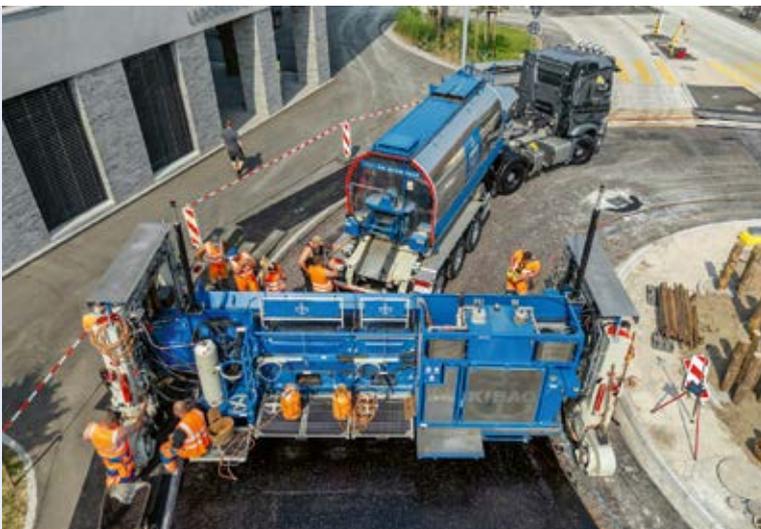
In der Beton- und Recyclinganlage in Weinfelden, der Baustoffcity, werden künftig 80 000 Tonnen recycelter Kies für die Betonproduktion hergestellt. Hinter dem Projekt steht die Baustoff Recycling Thurgau (BRT), ein Joint Venture der KIBAG Kies Weinfelden und der TIT Imhof. Im Fokus steht die gemeinsame Vision, die Kreislaufwirtschaft in der Region voranzutreiben.

An aerial photograph of a large circular road construction site. The center of the circle is a dirt area with some equipment. The surrounding ring is being paved with dark asphalt. Several blue concrete trucks are positioned around the perimeter, and numerous workers in orange safety vests are visible. The scene is a busy construction site in a residential or commercial area.

# AUS EINEM GUSS

**KIBAG OFTRINGEN UND THURGAU** 210 Grad heiss beim Einbau, wasserdicht und doppelt so langlebig wie herkömmlicher Asphalt: Gussasphalt ist ein Spezialist unter den Belägen. In Aarau kam er nun auf einer der stark befahrenen Kreuzungen im Kanton Aargau zum Einsatz. Eine Herausforderung für Mensch, Maschine und Material.

Von Remo Schenker (Text) und KIBAG Oftringen (Bilder)



## HANDARBEIT BLEIBT BEIM EINBAU VON GUSSASPHALT UNERLÄSSLICH.

Wer von Aarau Richtung Buchs fährt, ahnt kaum, was sich beim Kreisel beim Kantonsspital unter den Reifen verbirgt. Rund 20 000 Fahrzeuge rollen täglich über den neuen Kreisel. Früher wurde der Verkehr hier durch ein Lichtsignal geregelt – flankiert vom grossen Kantonsspital und angrenzenden Wohnquartieren. Jetzt setzte der Kanton Aargau erstmals grossflächig auf Gussasphalt, ein Baustoff, der im Strassenbau noch immer als Exot gilt, aber enormes Potenzial besitzt.

«Der Gussasphalt wird mit 210 Grad heiss eingebaut. Er ist selbstverdichtend, wasserdicht und extrem abriebfest», erklärt Bauführer Kurt Wegmüller. Im Gegensatz zu herkömmlichem Asphalt, der mit Walzen verdichtet werden muss, genügt beim Gussasphalt das Ausbreiten mit dem Fertiger oder von Hand. Die Oberfläche ist, sobald sie abgekühlt ist, belastbar – ein entscheidender Vorteil für stark frequentierte Bereiche wie Brücken, Parkdecks oder eben Grosskreuzungen.

### SPEZIALISTIN FÜR KNIFFLIGE EINSÄTZE

Der Einbau in Buchs erforderte viel Geduld. Neunmal musste der Start seit Mai

verschoben werden – immer wieder machte Regen einen Strich durch die Rechnung. «Schon wenige Tropfen Wasser können Blasen verursachen. Die Fläche muss deshalb absolut trocken sein», betont Kurt Wegmüller. Am Sonntag, 17. August, war es dann endlich so weit. Da in der Nacht zuvor ein Gewitter über Aarau niederging, mussten am Sonntagmorgen zuerst Heizgeräte eingesetzt werden, um den Untergrund vollständig zu trocknen. Erst dann kam der Gussasphalt-Fertiger der KIBAG zum Einsatz.

### TECHNIK MIT PRÄZISION

Damit alles exakt passte, kam modernste 3D-Technik zum Einsatz. Die Fräsen arbeiteten millimetergenau, Schichtdicken wurden digital gesteuert und laufend überprüft durch die Infra der KIBAG. Von jedem Lkw wurde eine Probe genommen, die im Labor geprüft wurde, um Zusammensetzung und Bitumenqualität sicherzustellen. «Die Garantiefrist beläuft sich für die fertiggestellte Strasse auf fünf Jahre – bei täglich 20 000 Fahrzeugen darf nichts schiefgehen, sonst wird es teuer.» Während des Einbaus wird direkt hinter der Bohle vom Fertiger der Splitt einge-

streut und mit einer kleinen Rolle von Hand angewalzt, damit es einen Verbund vom Splitt zum Gussasphalt gibt. Nicht nur die Optik überzeugt: Der weisse Splitt reduziert die Hitzeentwicklung im Sommer und verbessert die Sichtbarkeit. Statt einer dunklen, Wärme abstrahlenden Fläche entstand ein heller, freundlicher Kreisel.

### BAUSTOFF MIT ZUKUNFT

Warum also nicht überall Gussasphalt einbauen? Der Grund liegt in den höheren Kosten gegenüber normalem Asphalt und in den Anforderungen an den Untergrund. Er benötigt stabile, setzungsfreie Tragschichten. Der Einbau ist deutlich aufwendiger und beinhaltet viel Handarbeit. «Dort, wo die Belastung durch den Verkehr hoch ist, lohnt sich Gussasphalt in jedem Fall. Wir rechnen mit mindestens der doppelten Lebensdauer im Vergleich zu herkömmlichem Asphalt», sagt Kurt Wegmüller. Das ASTRA unternimmt laufend Testversuche – auch auf Autobahnen –, um sich von der Langlebigkeit von Gussasphalt zu überzeugen. Wenn Sanierungen seltener nötig sind, spart dies Geld und Material.

# EINE HEISSE SACHE MIT KÜHEM KOPF VERLEGT

**KIBAG OFTRINGEN** Auf nur 125 Metern Leitungslänge verdichtete sich in Buchs (AG) die Komplexität: Fernwärme, Fertigteile, Fremdbetrieb. Für Livio Vogt ein anspruchsvolles 3D-Projekt mit viel Verantwortung.

Von Remo Schenker (Text) und KIBAG Oftringen (Bilder)

In Aarau verlegte die KIBAG im Frühling eine Fernwärmeleitung – gerade einmal 125 Meter lang und doch eines der technisch anspruchsvolleren Projekte der letzten Monate. Polier Livio Vogt koordinierte die Arbeiten.

## KOMPLEXITÄT UNTER DER OBERFLÄCHE

Der bisher oberirdisch geführte Leitungsabschnitt musste mitten im laufenden Industriebetrieb unter die Erde verlegt werden – bei engen Platzverhältnissen und sensibler Infrastruktur im Umfeld. Auftraggeberin war die Fernwärme AG (FEWAG). Die KIBAG erhielt im Rahmen einer Einladungsofferte den Zuschlag für das Hauptlos.

Verlegt wurde eine stark isolierte Fernwärmeleitung mit einem Innendurchmesser von 150 Millimetern – technisch anspruchsvoll, da bis zu 16 bar Druck und 200 Grad Tempe-

ratur auf die Leitung einwirken. Die Montage erfolgte auf Rohrschellen, geschützt durch einen nicht begehbaren Werkleitungskanal aus Betonfertigteilen. Eine Einsandung war aus technischen Gründen nicht möglich.

Der Baugrubenverbau stellte besondere Anforderungen: Gräben bis vier Meter Tiefe, teilweise unmittelbar neben einem Stickstofftank, liessen keine Vibrationen zu. Zum Einsatz kam ein in der Schweiz bisher selten verwendetes Gleitschienen-Verbausystem, das sich als effizient und standfest erwies – auch unter beengten Bedingungen. «Wir mussten teilweise mit einem Kleinbagger im Graben arbeiten – unterhalb des Verbausystems», so Vogt. Auch ein über fünf Meter tiefes Betonbauwerk unterhalb bestehender Leitungen wurde abschnittsweise betoniert – millimetergenau ohne klassische Rammtechnik.

## TETRIS IM GRABEN

Insgesamt wurden rund 300 Tonnen Betonfertigteile verbaut – Bodenplatten, Schächte, Abdeckhauben. Die Elemente wurden im Werk vorproduziert und exakt getaktet angeliefert. «Wir hatten einen Plan, der regelte, welches Teil wann wohin gehört – wie bei einem Tetrispiel», sagt Livio Vogt. Teilweise wurden Elemente übereinandergestapelt, um Höhen zu überbrücken.

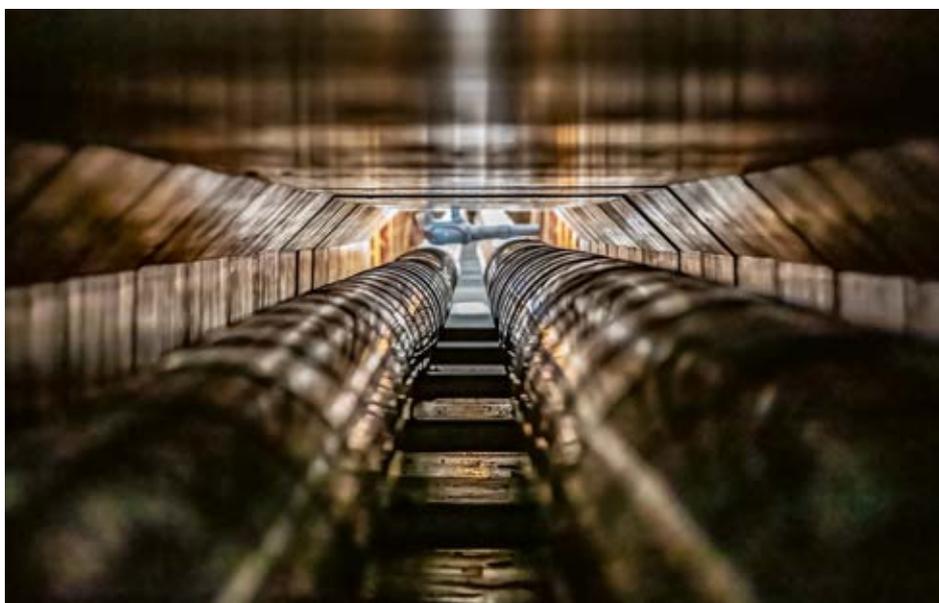
Die Logistik war eng getaktet: Oft wurden bis zu acht Lastwagen gleichzeitig entladen und die Bauteile sofort versetzt. Ein Mobilkran unterstützte sowohl beim Einheben der Rohre als auch beim Platzieren der Fertigteile. Die Leitung selbst bestand aus zwölf Meter langen Stahlrohren, die unisoliert angeliefert und vor Ort mit Glas- bzw. Steinwolle und Blechummantelung isoliert wurden – ein aufwendiges, aber technisch notwendiges Ver-



DER WERKLEITUNGSKANAL  
MIT DEN BETONFERTIGTEILEN.



ANSPRUCHSVOLLES BAUEN AUF DEM AREAL DER MIBELLE GROUP.



DIE ISOLIERTE FERNWÄRMELEITUNG HÄLT BIS ZU 16 BAR UND 200 GRAD CELSIUS STAND.

fahren. «Die Vielzahl an unterschiedlichen Elementen war eine Herausforderung», so Livio Vogt. «Jedes Teil hatte seinen festen Platz – ohne Koordination wäre das nicht machbar gewesen.»

#### BAU BEI LAUFENDEM BETRIEB

Besonders anspruchsvoll war die Koordination mit dem angrenzenden Industriebetrieb Mibelle Group: Während der Bauzeit war dessen Hauptzufahrt während 14 Wochen gesperrt. Die interne Logistik wurde umgestellt, zwei zusätzliche Staplerfahrer übernahmen Materialtransporte innerhalb des Areals. «Die Zusammenarbeit mit dem Betrieb war sehr konstruktiv und entscheidend für den reibungslosen Ablauf», betont Livio Vogt. Für ihn war es nicht die erste Baustelle, aber eine technisch anspruchsvolle: «Fernwärmeleitungen und Fertigelementbau in

dieser Dichte kannte ich vorher nicht. Es war ein spannendes Projekt – und genau solche will ich auch in Zukunft machen.» Seit 2021 führt der diplomierte Strassenbaupolier als eigenverantwortlicher Baustellenchef KIBAG Baustellen. Zuvor war er unter anderem bei komplexen Kreisell-, Strassenbau- und Infrastrukturprojekten in Aarau, Hunzenschwil und Dortikon im Einsatz.

#### ABSCHLUSS IM SEPTEMBER

Die Bauarbeiten starteten im Mai. Mitte August wurde die Vollsperrung aufgehoben, derzeit laufen letzte Fertigstellungen. Die vollständige Übergabe ist auf Ende September geplant.

#### KURZ & BÜNDIG

125 m Leitungslänge  
300 t Betonfertigteile  
bis zu 4 Meter Grabentiefe  
14 Wochen Vollsperrung im  
Industriebereich  
Fernwärmeleitung mit  
150 mm Innendurchmesser,  
stark isoliert und mit  
Blechummantelung versehen

# HOHE TRASSEN, TIEFE GRÄBEN UND VIEL LOGISTIK



**KIBAG LANGENTHAL** Die KIBAG ist in ein weiteres Jahrzehntewerk der Schweizer Infrastruktur involviert: Gemeinsam mit Marti Solothurn, Frutiger und Marti Bern wird die A1 zwischen Luterbach und Wangen an der Aare ausgebaut und auf sechs Streifen verbreitert.

Von Anja Rubin (Text) und Susanne Keller (Bilder)

Das Ziel ist klar: Der Verkehr auf der meistbefahrenen Autobahn der Schweiz, der A1, soll flüssiger laufen. Ausserdem entspricht die Autobahn aus den 50er-Jahren nicht mehr den neuesten Bau-, Sicherheits- und Umwelanforderungen. Nun wird also gebaut. Seit dem Frühjahr 2025 sieht man auf dem Abschnitt zwischen Luterbach und Wangen an der Aare – man kennt die Ortschaften aus den Staumeldungen – wieder KIBAG Maschinen und Personal. In einer ARGE mit Marti Solothurn in der Federführung, Marti Bern und Frutiger ist die KIBAG bis 2027 in den Ausbau der A1 auf sechs Spuren im sogenannten Los West involviert. Das Los Mitte zwischen Wangen an der Aare und Oensingen folgt im Anschluss bis 2030, das Los Ost im Abschnitt zwischen Oensingen und Härkingen von 2030 bis 2032. «Die Arbeiten sind gut angelaufen», sagt Patrick Müller, Bauführer der KIBAG Langenthal. «Und auch die Zusammenarbeit in der ARGE läuft einwandfrei. Man hilft einander.»

## ENORME LOGISTIK UND VIEL PERSONAL

Auf den einzelnen Abschnitten laufen parallel diverse Arbeiten. Es werden zahlreiche Entwässerungsleitungen, Schüttungen, Betonarbeiten, grosse Erdbewegungen und viele weitere Arbeiten ausgeführt. Insgesamt sind über hundert Personen vor Ort, verteilt auf etwa fünf Kilometer und diverse Teilprojekte. Zahlreiche Arbeiten drehen sich um die zwei neuen SABA-Anlagen, die Strassenabwasser-Behandlungsanlage. Gemäss den neuen Gewässerschutzvorschriften des Bundes dürfen Strassenabwässer stark befahrener Strassen nicht mehr unbehandelt abgeleitet werden. Die SABAs filtern das Strassenabwasser, bevor es in ein Gewässer oder in den Boden gelangt. Damit erfüllen sie eine wichtige Funktion für die Umwelt. Die neuen, sogenannten Centub-Rohre, die das Strassenabwasser ableiten, sind im Zuge des Autobahnausbaus selbstverständlich grösser dimensioniert – sie haben einen Durchmesser von bis zu 1200 Millimetern. Auch verschie-



DIE POLIERE RAPHAEL HEIZ ...



... UND YANICK GERBER VERANTWORTEN JEWEILS TEILPROJEKTE.



W+S ERSTELLT FÜR DIE ARBEITEN AN DER NEUEN AAREBRÜCKE EINE HILFSBRÜCKE.

dene weitere Werkleitungen – unter anderem die neuen Rohranlagen für die Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA) – kommen neu in den Boden. Beim Schachen in Deitingen entsteht das neue Pumpwerk für die SABA. Derzeit befindet sich dort eine Tiefbaugrube direkt neben der Autobahn.

Ein weiteres, nicht alltägliches Projekt ist die neue Aarebrücke, die neben der bestehenden Brücke errichtet werden wird. Damit der Verkehr später über die neue Brücke rollen kann, müssen Tausende Kubikmeter Material abgetragen und abtransportiert werden. In diesem Bereich wird das neue Trasse bis zu zwölf Meter in den bestehenden Hang gebaut. Dieser wird nun mit einem modernen 3D-Bagger der KIBAG abgetragen. Ein eindrücklicher Arbeitsplatz – hoch über Aare und Autobahn –, wo der neue Unterhaltungsweg entsteht.

### EINE BRÜCKE FÜR DIE NEUE BRÜCKE

Für den Bau ebendieser neuen Brücke war im Juli und August als Subunternehmer auch der Wasser- und Spezialtiefbau vor Ort. Denn nicht nur die Zufahrt, sondern auch die Aarebrücke selbst, die die Autobahn über den Fluss führt, muss um zwei Spuren erweitert werden. Gelöst wird dies über eine parallel verlaufende, neue Brücke, die drei Fahrspuren führen wird. Die alte, bestehende Brücke wird saniert und wird anschliessend ebenfalls drei Spuren führen. W+S erstellt für diese Arbeiten eine Hilfsbrücke. Diese kommt auf Rammpfählen zu stehen. Über diese Hilfsbrücke gelangen Material und Maschinen an schwer zugängliche Stellen: Maschinen, wie sie zum Beispiel zum Bau von Brückenpfeilern und Fundamenten im Wasser benötigt werden.

## ZAHLEN & FAKTEN

**Auftraggeber** Bundesamt für Strassen ASTRA  
**ARGE** Marti Solothurn (Hauptverantwortung), Marti Bern, Frutiger, KIBAG  
**Betriebe vor Ort** KIBAG Langenthal, Emmental, Wigoltingen, W+S  
**Bauführung** Daniel Baer, Patrick Müller, Michael Hunkeler  
**Poliere** KLA Oliver Ruch, Yanick Gerber, Raphael Heiz, Adrian Schärer, Thomas Marti, Andy Schieke  
**Tätigkeiten** Rückbau, Trasseebau, Neuverlegung der Entwässerungsleitungen, Werkleitungen, Hilfsbrücke durch Wasserbau, Strassenbau  
**Prov. Markierung** 72 000 m  
**Prov. Fahrzeugrückhaltesysteme** 11 000 m  
**Kabelschutzrohre** 150 000 m  
**Centub-Rohre (DN 600–1200)** 7270 m  
**Entwässerung (PP/PE)** 16 000 m  
**Schlitzrinnen** 3200 m  
**Belagsabbruch** 167 000 m<sup>2</sup> (ca. 140 000 t)  
**Aushub** 480 000 m<sup>3</sup>  
**Kieslieferung Primär + RC B** 150 000 m<sup>3</sup>  
**Beläge** 160 000 t  
**Gussasphalt** 3360 t  
**Schalungen** 65 000 m<sup>2</sup>  
**Armierungen** 4400 t  
**Beton (alle Typen):** 62 000 m<sup>3</sup>  
**Spundwände** 38 550 m<sup>2</sup>  
**Spritzbeton** 7150 m<sup>2</sup>  
**Mikropfähle** 11 500 m  
**Grossbohrpfähle** 3250

## SECHSPURAUSSBAU A1 LUTERBACH – HÄRKINGEN

Die Autobahn A1 zwischen den Verzweigungen Luterbach (SO) und Härkingen (SO) ist überlastet. Staus und stockender Kolonnenverkehr gehören zur Tagesordnung. Jährlich ereignen sich etwa 200 Unfälle mit rund 150 Verletzten. Deshalb wird der 22 Kilometer lange Abschnitt auf sechs Streifen ausgebaut. Die Fahrzeuge werden künftig wieder flüssiger und sicherer unterwegs sein. Das reduziert den Ausweichverkehr durch die Gemeinden. Auch der Lärmschutz wird verbessert. Der Ausbau erfolgt in drei etappierten Losen.

Mehr Infos, auch zu weiteren Teilprojekten wie der Wildtierunterführung und der Renaturierung des Russbachs, sind auf der Webseite des ASTRA zu finden.

# EIN TAG MIT EINEM

# KIBAG CHAUFFEUR

## MASCHINEN- UND FUHRPARK

Am frühen Morgen traf ich mich mit Vidim Mihajlovic, einem Chauffeur der KIBAG. Er arbeitet seit vier Jahren bei der KIBAG und hat hier seine Lehre abgeschlossen. In diesem Artikel, der während des Praxisauftrags entstanden ist, erzählt er von seiner Leidenschaft für Lastwagen, die er schon von klein auf hatte.

Von Michael Rohner (Text) und Sarina Johner (Bild)

Als ich den Betonmischer zum ersten Mal betrat, hatte ich gemischte Gefühle im Bauch. Alles fühlte sich riesig an im Vergleich zum gewohnten Auto. Man sitzt plötzlich viel höher und kann auf alles herabblicken. Chauffeur Vidim Mihajlovic hingegen war das bereits gewohnt. Er prüfte den Betonmischer routiniert und bereitete sich auf die erste Fahrt vor.

## EINDRUCKSVOLLE GRÖSSE

Im Werk Wollishofen holten wir unsere Betonladung ab und erhielten die Informationen zur ersten Baustelle. Vidim plante mithilfe von Google Maps die Route, die wir zur Baustelle nutzen würden.

Als wir uns auf die Strasse begaben, merkte ich schnell den enormen Unterschied zwischen einem Auto und einem Betonmischer. Die Sicht ist eingeschränkt, Betonmischer sind weniger wendig, und das Beschleunigen ist durch das hohe Gewicht erschwert. Zudem verhalten sich Verkehrsteilnehmende oft unvorhersehbar, da sie von der Grösse des Fahrzeugs eingeschüchtern sind.

In der Nähe der Baustelle stellten wir fest, dass uns keine genauen Anfahrtsinformationen gegeben worden waren, und die Baustelle war auch nicht beschildert. Die Kommunikation mit der Disposition erfolgt via Auftrag auf dem Tablet, aber auch telefonisch, weshalb Vidim dort anrief. Leider konnte man uns dort auch nicht weiterhelfen. Glücklicherweise kam jemand von der Baustelle und wies uns den Weg durch eine schmale Gasse. Vidim manövrierte problemlos hindurch trotz der für mich unmöglich erscheinenden Umstände.

Später erzählte mir Vidim, dass solche engen Strassen für ihn nach wie vor zu den schwierigsten Situationen beim Fahren gehören. In seinen Anfängen hat er dabei sogar einmal ein parkiertes Auto touchiert.

Auf den weiteren Baustellen lernte ich von ihm, wie wichtig es ist, stets genügend Abstand zum Betoneimer zu halten. Und natürlich muss man immer einen Helm tragen.

Am Nachmittag fahren wir zu einer Baustelle, die mir besonders gefiel: der Bau eines Einfamilienhauses mit wunderschönem Seeblick in Rüschtikon.

## KONZENTRATION UND LEIDENSCHAFT

Die Besuche der Baustellen und die Fahrten waren für mich ein sehr schönes Erlebnis. Daher wollte ich von Vidim wissen, was er jungen Leuten raten würde, die diesen Beruf erlernen möchten. Vidim meinte, man solle sich bewusst sein, worauf man sich einlässt. Die Arbeitszeiten als Chauffeur seien unregelmässig, was auf Dauer überaus hart sein könne. Zudem erfordere das Fahren eines Betonmischers viel Konzentration, besonders in der Stadt. Wenn man jedoch eine Leidenschaft für diesen Beruf habe, seien solche Dinge kein Problem. Er selbst schätze den Kontakt zu Menschen sehr. Auch die Stimmung an seinem Arbeitsort in Bassersdorf beschrieb er als ausgezeichnet. Sie seien ein eingespieltes Team, das einander helfe und sich bei Neuerungen wie Sperrungen oder Unfällen austausche.

Für unseren letzten Baustellenbesuch führen wir ins Werk Adliswil, um die abschliessende Betonladung abzuholen. Die Baustelle befand sich auf der Autobahn A3 in einem beengten Bereich. Aufgrund der begrenzten



MICHAEL ROHNER UNTERWEGS  
MIT CHAUFFEUR VIDIM.

# KINDER ÜBEN DEN UMGANG MIT DEM LASTWAGEN

**SCHULBEGINN** Einen ganzen Tag stand der KIBAG Fahrmischer in einem Zürcher Schulhaus und ermöglichte es den Kindern, die Grösse und die Gefahren, die von einem Lkw ausgehen, live zu erleben. Eine wichtige und eindrückliche Erfahrung für alle Beteiligten.

Von Anja Rubin (Text und Bild)

Die Aufregung im Schulhaus In der Ey in Zürich war natürlich gross, als eines Morgens ein riesiger Fahrmischer anrollte und direkt vor den Schulzimmern auf dem Pausenplatz parkierte. Die Arbeitsgruppe Schulwegsicherheit der Elternmitwirkung der Schule hatte die KIBAG angefragt, ob wir für einen Tag ein Fahrzeug zur Verfügung stellen würden, um den Kindern einen Eindruck von den Dimensionen und einer besonderen Gefahr zu vermitteln: nämlich der des toten Winkels.

## FRÜHE SENSIBILISIERUNG

«Die Kinder werden in Zürich erst im Rahmen der Veloprüfung in der fünften Klasse richtig auf die Gefahren in Bezug auf Lastwagen hingewiesen», bedauert Diana Linhofer, Elternratsdelegierte und mitverantwortlich für dieses Lkw-Training. «Wir fanden, man müsse die Kinder schon früher für den Umgang mit Lkws sensibilisieren.»

Gesagt, getan: So starteten die engagierten Eltern gleich am frühen Morgen mit der Markierung der toten Winkel rund um den Fahrmischer. Chauffeur Nicolas Rüegg liess die Pylonen und Markierstangen aus der Fahrerkabine und mit Blick in die verschiedenen Spiegel präzise platzieren. Und schon bald stand die erste Klasse bereit. Die Kinder stellten sich vor und hinter das Gefährt oder warteten mehr oder weniger geduldig in den markierten toten Winkeln. Ein Kind durfte derweil ins Cockpit steigen und als Chauffeurin oder Chauffeur einmal aus der Fahrerkabine erleben, wie wenig man da oben von kleineren Kindern sieht.

## LKW-CHAUFFEUR MIT GEDULD

Die Fragen prasselten nur so auf Nicolas Rüegg ein, der mit kleineren Unterbrüchen in anderen Funktionen seit bald fünfzehn Jahren als Lkw-Chauffeur unterwegs ist. Viele drehten sich um den Lastwagen – Gewicht, Mischtrommel, Beton im Sommer –, aber die wichtigste Frage durfte natürlich auch nicht fehlen: «Hatten Sie schon einen Unfall?»

Rüegg hatte tatsächlich schon einen Zwischenfall mit einer Radfahrerin, die sich je-



doch ohne sein Zutun am Fahrzeug verletzt hatte. «Eingefahren ist mir, dass man im Lkw einen Unfall unter Umständen nicht einmal bemerkt.» Deshalb begrüsset er dieses Training mit den Kindern im Schulhaus und unterstützt es noch so gern mit seiner Präsenz. «Hilfreich wäre natürlich auch eine Sensibilisierungskampagne für die Erwachsenen», fügt er an. Denn vielen sei nicht bewusst, dass es tote Winkel um den Lkw gebe – gerade Velofahrenden im Stadtverkehr.

Für die Kinder war der Tag mit dem Lkw natürlich ein Highlight – vor allem, einmal hinter dem Steuer zu sitzen. Für die KIBAG ist das ein wichtiger Beitrag, um Unfälle zu vermeiden. Denn jeder einzelne ist einer zu viel für alle Beteiligten.

## TOTER WINKEL

Trotz verschiedener Rückspiegel (Weitwinkelrückspiegel, Rückspiegel für die Zone unmittelbar rechts und vor dem Führerhaus) ist es dem Lastwagenlenkenden nicht unbedingt möglich, den ganzen Sichtbereich zu erfassen. Auch Kameras, wie sie modernere Lkws heute teilweise haben, bieten keine hundertprozentige Sicherheit.

Mehr dazu:



Platzverhältnisse kam ein kleiner Beton-eimer zum Einsatz, was den Betonierprozess erheblich verlangsamte. Vidim konnte jeweils nur geringe Mengen des angelieferten Betons in den Eimer füllen. Dadurch waren wir bis in die Abendstunden auf der Baustelle im Einsatz. Für mich war es ein langer Arbeitstag. Für Vidim ist dies jedoch kein Problem. Hat er wichtige Termine, könne er dies jederzeit seinem Chef mitteilen. Freizeit unter der Woche habe er aber eher wenig; er komme nach Hause und gehe dann bald schon schlafen, um für den nächsten Tag ausgeruht zu sein. Richtig Freizeit habe er erst am Wochenende.

Einen Tag mit einem Chauffeur zu verbringen, war eine grossartige Erfahrung, und ich schätzte es sehr, dass die KIBAG einen solchen Austausch unterstützt. Meine Arbeit als kaufmännischer Lernender findet grösstenteils im Büro statt. Daher finde ich es umso schöner, dass wir bei der KIBAG die Möglichkeit haben, dieses vielseitige Unternehmen von allen Seiten kennenlernen zu dürfen.

# KIBAG LERNENDE SCHREIBEN GESCHICHTE – UND ZUKUNFT!



**NACHWUCHSFÖRDERUNG** Was für ein Moment: 28 junge Talente haben bei der KIBAG einen riesigen Schritt in Richtung Zukunft gemacht. Nach drei bis vier intensiven Lehrjahren halten sie nun stolz ihr eidgenössisches Fähigkeitszeugnis in den Händen, sieben von ihnen sogar mit Rangnoten.

Von Cornelia Waltenspühl (Text) und Anabel Baumgartner (Bild)

Zu den Absolventinnen und Absolventen gehören drei Baumaschinenmechaniker, ein Bootfachwart, eine Grundbauerin, ein ICT-Fachmann, zwei Kauffrauen, ein Logistiker, elf Strassenbauer, ein Strassenbaupraktiker, eine Strassentransportfachfrau und ein Strassentransportfachmann.

Und es kommt noch besser: Sieben unserer Absolventen haben beim Qualifikationsverfahren mit Rangnoten (Note 5,0 oder besser) gegläntzt – eine herausragende Leistung! Sie gehören damit zu den Besten ihrer Kantone. Hut ab!

Besonders stolz sind wir auf unsere Grundbauerin: die erste Frau überhaupt, die diesen Beruf mit einem EFZ abschliesst – und die einzige Absolventin überhaupt (m/w) im Abschlussjahr 2025 im Kanton Zürich. Ihr

Weg geht weiter – mit der Vollzeit-BMS und danach zurück zur KIBAG für ihre weitere Karriere. Wir sind gespannt auf ihre weitere Reise und begleiten sie mit grosser Freude.

Ein weiterer Höhepunkt: 18 der 28 Absolventinnen und Absolventen bleiben bei uns, starten durch und bauen ihre Zukunft weiterhin mit der KIBAG. Das ist nicht nur schön, sondern auch ein starkes Zeichen gegen den Fachkräftemangel – und ein Beweis, wie wertvoll und nachhaltig unsere Berufsbildung ist.

## NEUE REKORDE ZUM START IM AUGUST

Im Sommer 2025 schlagen 37 neue Lernende ihr nächstes Kapitel bei uns auf – so viele wie noch nie! In zehn spannenden Berufen aus sieben Kantonen starten sie bei uns durch:

- 2 Baumaschinenmechaniker
- 2 Bootfachwarte
- 2 Entwässerungstechnologen
- 1 ICT-Fachmann
- 3 Kauffrauen
- 2 Kaufmänner
- 2 Logistiker
- 1 Recyclist
- 17 Strassenbauer
- 2 Strassenbaupraktiker
- 3 Strassentransportfachmänner

Wir freuen uns riesig über diesen Zuwachs und heissen alle neuen Lernenden herzlich willkommen. Ein grosses Dankeschön geht an unsere engagierten Berufsbildnerinnen, Berufsbildner und Mitarbeitenden – ihr macht diese Erfolgsgeschichte möglich.

# PERSÖNLICH

## BRIGITTE RÖLLIN

**INTERVIEW** Brigitte Röllin kann auf 40 Jahre KIBAG zurückblicken. Seit Oktober 1985 ist sie dabei – angefangen hat sie damals als Chefsekretärin. Ende 2025 verabschiedet sie sich in den Ruhestand. Ein Gespräch über Durchsetzungsvermögen, Kopfarbeit und Hunde mit Charakter.

Von Remo Schenker

### **Brigitte, 40 Jahre bei der KIBAG – wie fühlt sich das an?**

Ganz ehrlich? Wie ein normales Leben (lacht). Es sind viele Jahre, ja – aber sie sind schnell vergangen. Ich hatte nie das Bedürfnis, die Firma zu wechseln. Das Team hat gepasst, die Arbeit hat gepasst. Darum bin ich gerne geblieben.

### **Wie bist du damals zur KIBAG gekommen?**

Ich habe die Stelle als Chefsekretärin in der Zeitung gesehen und mich beworben. Aber man musste sich als Frau damals gut überlegen, ob man in einen Männerbetrieb einsteigt. Die 80er-Jahre waren anders. Manche Männer hatten Mühe mit Frauen, die nicht nur Kaffee servieren wollten.

### **War das schwierig für dich?**

Ich bin jemand, der sagt, was Sache ist. Besonders, wenn ich in der Dispo eingesprungen bin. Da musste ich klarmachen: Ich bin jetzt verantwortlich. Ob das jemand mochte oder nicht, war egal. Hauptsache, es lief.

### **Wie sah dein Alltag in der Dispo aus?**

Intensiv. Wenn der Disponent Ferien hatte, habe ich übernommen – bis zu 120 Chauffeure pro Tag, das war unüblich für eine Person. Ab 15 Uhr klingelte das Telefon ununterbrochen. Jeder wollte wissen, wo er am nächsten Tag hin muss. Zwölf Stunden Arbeit waren keine Seltenheit. Kein Computer, keine App – nur mein Kopf und ein Stück Papier. Zeit zum Nachschauen hatte man fast keine, das ist heute unvorstellbar.

### **Gab es auch Momente, in denen du dich durchsetzen musstest?**

Oh ja. Einmal hat ein Fahrer meine Anweisungen ignoriert. Das hatte Konsequenzen. Danach war klar: Die Brigitte hat nicht nur einen Titel, sie hat auch etwas zu sagen. Ich wollte, dass die Kunden zufrieden sind – dafür habe ich mich 40 Jahre eingesetzt.

### **Was hat dich über all die Jahre geprägt?**

Die Mischung. Struktur, Disziplin – aber vor allem die Menschen. Ich hatte Vorgesetzte, die

mir vertraut haben. Auch heute bin ich oft die Letzte, die das Büro verlässt. Ich mache gerne den «Schluss». Wenn jemand in den Ferien war, habe ich mein Programm umgestellt und mein 80-Prozent-Pensum auf Vollzeit erhöht. Ich werde gebraucht. Das ist ein schönes Gefühl.

### **Was hat sich verändert – bei der KIBAG und im Alltag?**

Früher gab es weniger Vorschriften, es war allen klar, man musste mitdenken. Heute ist vieles schriftlich geregelt und mehrfach abgesichert. Sicher liegt es auch daran, dass die Gesetze strenger geworden sind.

### **Du hast auch privat viel Verantwortung übernommen.**

Ja, ich habe einen Sohn und einen Stiefsohn. Heute bin ich fünffache Grossmutter – und donnerstags ist mein Fixtermin mit den Enkeln. Das ist mir heilig.

### **Und deine Hunde – einer davon ist ein Assistenzhund?**

Hunde begleiten mich schon mein ganzes Leben. Vor acht Jahren wurde bei meinem Mann eine schwere Krankheit diagnostiziert. Mit der Zeit war er immer mehr auf Hilfe angewiesen – besonders, wenn ich abwesend bin. Deshalb haben wir einen Assistenzhund ausgebildet.

### **Was bedeuten dir Tiere?**

Sehr viel. Hunde sind treu, aufmerksam – sie hören zu, ohne zu reden. Sie geben mir Ruhe. Ich bin viel draussen mit ihnen, das erdet mich.

### **Eine Anekdote aus deinem Berufsleben?**

Aber klar. Vor vielen Jahren wurde ein KIBAG Lastwagen mit dem Slogan «Ich bin ein Nichtraucher» beschriftet – im Zuge der strengeren Vorschriften für Dieselfahrzeuge. Kurz darauf rief ein empörter Herr an: Er habe den Chauffeur

beim Stumpfenrauchen gesehen! Unser damaliger Abteilungsleiter klärte ihn geduldig auf. Wir haben uns köstlich amüsiert.

### **Wie stellst du dir deinen Ruhestand vor?**

Aktiv! Ferienhaus im Toggenburg, Reisen, Garten, Grosskinder, Hunde – ich habe keine Angst vor dem Nichtstun. Drei Tage pro Woche sind jetzt schon verplant.

### **Was möchtest du deinen Nachfolgerinnen mitgeben?**

Seid verlässlich. Hört zu. Übernimmt Verantwortung. Und wenn ihr etwas entscheidet – steht dazu. Auch wenns mal unbequem wird: Setzt euch durch!

### **Und die KIBAG – was bedeutet sie dir heute?**

Ich hoffe, die Leute sagen später: «Mit der Brigitte konnte man reden, sie war hilfsbereit und jederzeit da, speziell für die Chauffeure.»

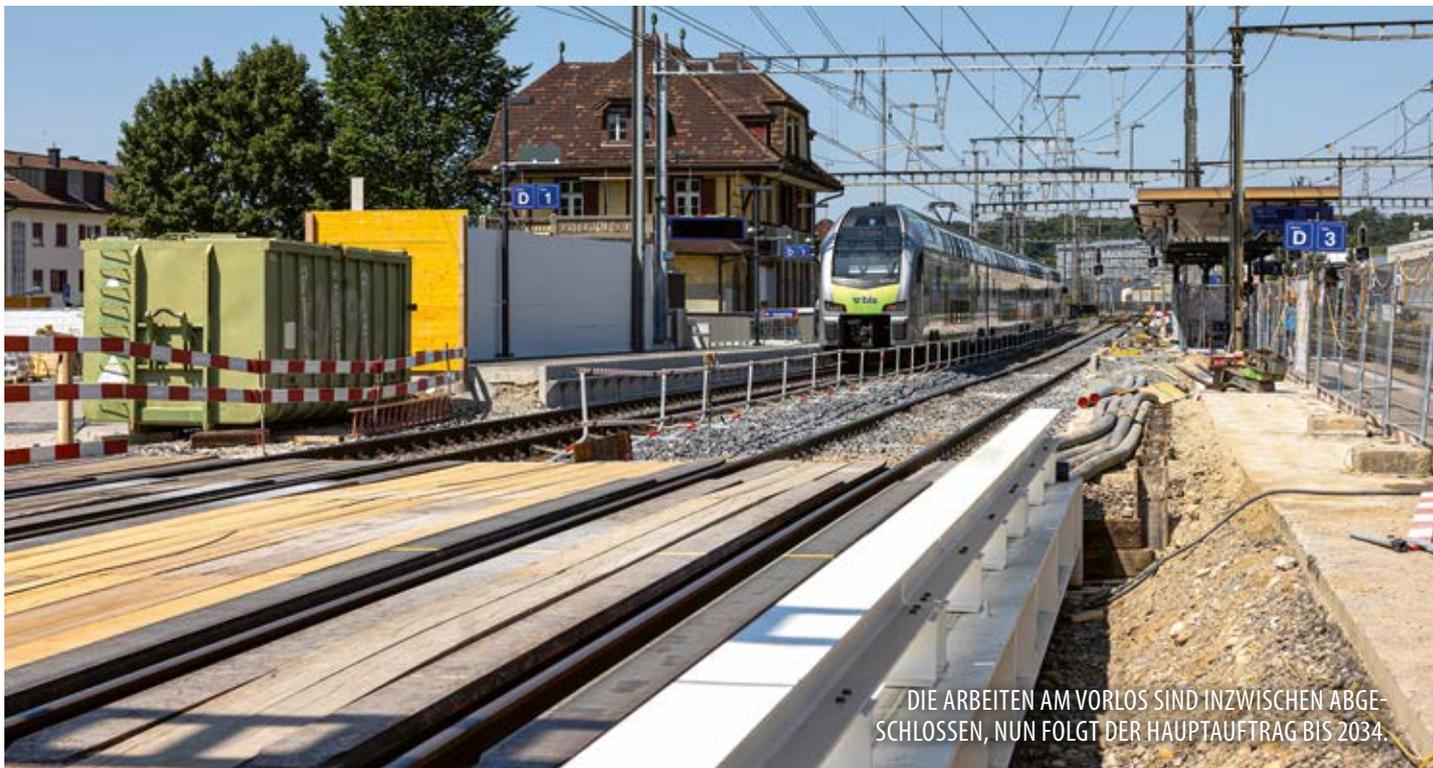




# UMFANGREICHE BAUARBEITEN IM BAHNHOF OSTERMUNDIGEN

**KIBAG BERN UND EMMENTAL** Um im Zentrum von Ostermundigen als Verkehrsteilnehmerin durchzukommen, braucht es in diesen Monaten Geduld. Seit Ende 2024 und Anfang 2025 laufen die Vorbereitungsarbeiten für zwei bedeutende Grossprojekte.

Von Pamela Wassmer (Text) und Susanne Keller (Bilder)



DIE ARBEITEN AM VORLOS SIND INZWISCHEN ABGESCHLOSSEN, NUN FOLGT DER HAUPTAUFRAG BIS 2034.

Die Verkehrssituation in Ostermundigen, einem Vorort von Bern mit über 18 000 Einwohnerinnen und Einwohnern, soll in den nächsten Jahren wesentlich verbessert werden. Zum einen laufen derzeit die Vorbereitungsarbeiten für die neue Tramlinie Bern–Ostermundigen; zum anderen werden Vorarbeiten für den Ausbau des Bahnhofs durchgeführt. Denn hier im Zentrum von Ostermundigen soll ein neuer ÖV-Knoten entstehen mit optimalen Umsteigemöglichkeiten von Bahn auf Tram und Bus und umgekehrt. Der Bahnhofsausbau Ostermundigen ist zudem nötig, um Reisenden ein barrierefreies Einsteigen in die Züge zu ermöglichen, dies im Rahmen der BehiG-Umsetzung. Die Perrons werden angehoben und leicht verbreitert.

### DIE KIBAG BERN IM EINSATZ

Im Rahmen des Vorloses werden in diesen Monaten die Vorbereitungsarbeiten entlang der SBB-Linie Bern – Thun auf einer Länge von 900 Metern im Bereich des Bahnhofs durchgeführt. Mitarbeiter der KIBAG Bern zeichnen zusammen mit Walo Bertschinger für die Vorarbeiten rund um den Bahnhof verantwortlich. Die beiden Firmen bilden eine ARGE.

Zu den wesentlichen Leistungen zählen der Rückbau und Neubau von Gleisanlagen, die Erhöhung und Anpassung der Perronten, der Rückbau und die Erneuerung der Fahrleitungen sowie umfangreiche Kabelarbeiten.

Bei meinem Besuch mit Bauführer Christian Bürki treffen wir auch auf den pensionierten KIBAG Polier Robert Ingold. Er springe immer gerne ein, wenn Not am Mann sei und wenn er vor Ort gebraucht

werde. Ich lasse mir die Situation von den beiden Fachleuten erklären. Was sind denn die Besonderheiten des Projekts? «Die Ausführung sämtlicher Arbeiten unter laufendem Bahnbetrieb ist immer eine grosse Herausforderung», betont Christian. Auch müssten die Nacht- und Wochenendschichten präzise geplant werden. Bahnbaustellen erforderten stets eine logistisch anspruchsvolle Führung – vor allem im urbanen Ostermundigen; die Zufahrten sind beschränkt und es hat wenig Raum für Installationsplätze. Ausserdem müssen die Logistik und die Koordination mit den Subunternehmern reibungslos funktionieren.

Folgende Arbeiten werden noch bis zum Herbst durchgeführt:

- Erhöhung Perron Gleis 1/2
- Erhöhung Perrondach Gleis 2/3
- Neubau Mastfundamente und Rückbau alter Fundamente
- Erstellen von Baugrubenabschlüssen im Bereich Unterführung Bernstrasse
- Einbau Stahlkonstruktion und Hilfsbrücke bei Gleis 2
- Aushub- und Rückbauarbeiten im Bereich der Unterführung Bernstrasse
- Rückbau Gleise 3–5

### EINBAU VON GLEISHILFSBRÜCKEN

Bei Bauarbeiten an Bahnhöfen unter laufendem Betrieb werden oft sogenannte Gleishilfsbrücken eingebaut – so auch für dieses Bauprojekt. Diese Behelfsbrücken ermöglichen es, dass Züge weiterhin auf ihrem Gleis fahren und über die Baustelle geführt werden, während zum Beispiel Unterbauarbeiten oder Unterführungen erneuert werden. Solche Gleishilfsbrücken stellen also einerseits den darüberfahrenden Bahnverkehr

## DAS PROJEKT

**Bauherr** Schweizerische Bundesbahnen SBB

**ARGE-Partner** KIBAG Bern und Walo Bertschinger

**Bauführer** Christian Bürki, KIBAG Bern

**Poliere** Martin Neuhaus, Christoph Gerber, Robert Ingold

**Mitarbeiter** Michael Galliker (Gleisbaggermaschinist), Pascal Eschler (Strassenbauer), Elia Grossenbacher (Lernender)

**Rückbau Gleise** 3100 m

**Anpassung Perrons** 430 m

**Hilfsbrücken** 2

**Kabelrückbau** 15 000 m

**Pressbohrung** 20 m

**Neue Fahrleitungsmasten** 18 Stück

**Mikropfähle** 240 m

**Rühlwandträger** 1900 m

sicher und ermöglichen andererseits den Baufortschritt vor Ort. Technisch herausfordernd war vor allem die Herstellung der Mikropfählfundationen für die Behelfsbrücken, betont Christian.

Alle Vorbereitungsarbeiten sollten planmässig Ende Oktober abgeschlossen sein. Den Hauptauftrag für die Gesamtanierung des Bahnhofs Ostermundigen hat die KIBAG Bern inzwischen auch erhalten. Gemeinsam mit der Walo bilden sie die ARGE BOST. Die Arbeiten beginnen im Herbst und dauern bis 2034. Wir von KIBAGintern gratulieren und freuen uns mit dem Baubetrieb Bern über diesen gigantischen Auftrag.



# DER GORDISCHE GLEISKNO

**KIBAG ZÜRICH** Mitten im Herzen von Zürich galt es, einen der komplexesten Gleisabbrüche der Stadt zu meistern. Gemeinsam mit Partnerfirmen entwirrte die KIBAG den technisch anspruchsvollen Knoten am Bahnhofplatz – termingenaу und eng getaktet.

Von Remo Schenker (Text) sowie Anja Rubin und Lisa Grieder (Bilder)

Zürichs Hauptbahnhof ist einer der verkehrsreichsten Tramknotenpunkte der Schweiz. Wenn hier während dreier Wochen kein Tram fährt, bedeutet das Ausnahmezustand – für die VBZ, die Passagiere und alle beteiligten Baupartner. Der Rückbau der Gleisanlage am Bahnhofplatz war ein Projekt von besonderer Komplexität. Ein Kraftakt, bei dem alles stimmen musste: Technik, Zeitplan – und Zusammenarbeit.

## LANGE VORBEREITET, PUNKTGENAU UMGESETZT

Bereits 2014 wurde das Projekt angestoßen – rund elf Jahre vor dem eigentlichen Baubeginn. Denn die bestehende Gleisanlage mit vier Gleisen, sieben Weichen, mehreren Kreuzungen und einem Masse-Feder-System verlangte nach einer minutiösen Vorbereitung. Der Eingriff war heikel – insbesondere wegen der beiden Strassen-

unterführungen direkt darunter und der unter Schutz stehenden Haltestelle. Jean-Baptiste Basch, Oberbauleiter der VBZ, begleitete das Projekt: «Am Bahnhof hatten wir eine viergleisige Anlage mit sieben Weichen – das ist deutlich mehr als ein Standard-Gleisabbruch. Für solche Knotenpunkte planen wir frühzeitig und bis ins Detail.» Normalerweise erfolgen Gleisabbrüche übers Wochenende. Am Bahnhofplatz jedoch war

# TEN



die Situation eine andere. Der gesamte Bereich musste während dreier Wochen gesperrt werden – ein aussergewöhnlich langer Zeitraum für Zürich.

Nicht nur die dichte Infrastruktur, sondern auch zahlreiche Werkleitungen, eingeschränkte Platzverhältnisse und die Rücksicht auf die Abdichtungen der querenden Strassenunterführungen unterhalb der Anlage verlangten nach grösster Sorgfalt.

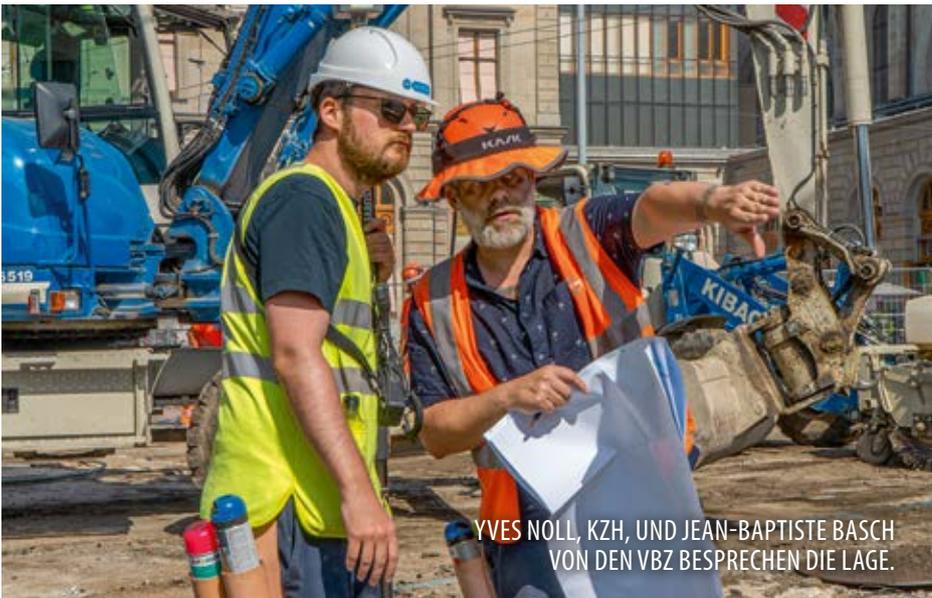
### **KIBAG ALS INGESPIELTES TEAM**

Die KIBAG ist langjährige Partnerin der VBZ und seit mehreren Jahren mit einem Rahmenvertrag für Gleisabbrüche beauftragt. Auch dieses Mal brachte das Team nicht nur Erfahrung, sondern auch Innovationsgeist mit: Speziell angepasste Geräte wie eine neue Schienenzange und ein modifiziertes Schneidblatt für den Bagger kamen zum Einsatz – ideal für die Arbeit im sensiblen

Umfeld mit eingeschränkter Zugänglichkeit. «Mit der KIBAG haben wir ein eingespieltes Team, das auch bei speziellen Anforderungen flexibel bleibt», so Jean-Baptiste Basch. «Man kann sich auf die Details konzentrieren – und weiss, dass es funktioniert.»

### **NÄCHTLICHE ÜBERRASCHUNG**

Während der nächtlichen Vorbereitungsarbeiten wurde unter der Gleistragplatte ein



YVES NOLL, KZH, UND JEAN-BAPTISTE BASCH VON DEN VBZ BESPRECHEN DIE LAGE.

## KURZ & BÜNDIG

- Gleisabbruch Bahnhofplatz Zürich**
- 3 Wochen (Sperrung während Sommerferien 2025)
- 3 Wochen vorbereitende Nachtarbeiten
- 13 betroffene Tramlinien (Totalausfall am Knotenpunkt), keine Trams an den Haltestellen Bahnhofquai und Bahnhofplatz
- 2 provisorische Ersatzhaltestellen
- 4-gleisige Anlage auf Masse-Feder-System
- 530 Meter Gleisersatz
- 7 Weichen
- 1 Mehrfachkreuz und 3 Einfachkreuze

Hohlraum entdeckt – rund vier auf vier Meter gross und fast zwei Meter tief. Vermutlich handelte es sich um eine Spätfolge der Tunnelbohrung für die Durchmesserlinie. Die betroffene Stelle wurde umgehend gesichert, der Betrieb vorübergehend eingestellt und der Hohlraum noch in derselben Nacht verfüllt und verdichtet – ein anschauliches Beispiel für rasche Abstimmung und lösungsorientiertes Handeln.

Trotz der Totalsperrung blieb der Bahnhofplatz für Fussgängerinnen und Fussgänger durchgehend passierbar. Durch die vorhandenen Fussgängerunterführungen konnte der Baustellenbereich sicher gequert werden. Unterstützt durch eigens eingesetzt-

te Transportguides konnten Fahrgäste und Passanten zu den provisorischen Ersatzhaltestellen geführt werden. Auch die Kommunikation der VBZ wurde gelobt: verständlich, präsent – und ehrlich. «Nur wenn die Leute verstehen, was geschieht, haben sie auch Verständnis», sagt Basch. Die Rückmeldungen aus der Bevölkerung fielen entsprechend positiv aus – von Fahrgästen ebenso wie von Anwohnenden.

### MEHR ALS NUR NEUE GLEISE

Der Abbruch am Bahnhofplatz war nur die erste Etappe. 2026 folgt der Umbau der Haltestelle selbst – ebenfalls mit denkmalpflegerischen Anforderungen. Parallel laufen

bereits Planungen für weitere Projekte, unter anderem für die Erweiterung der Tramlinien nach Zürich-Affoltern. Bei diesem Grossprojekt müssen zuerst noch die Politik und anschliessend die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger ihren Segen dazu geben – und das kann manchmal dauern. Für die KIBAG war dieses Projekt ein Beweis dafür, dass eingespielte Zusammenarbeit, technisches Know-how und Verlässlichkeit auch unter Hochspannung funktionieren. «Gerade in einer Umgebung wie dem Hauptbahnhof Zürich mit viel Publikumsverkehr ist dies besonders wichtig», sagt Christian Meier, Gesamtprojektleiter des Tiefbauamts der Stadt Zürich, aus langjähriger Erfahrung.



### PREMIÈRE POUR L'ASPHALTE COULÉ À AARAU

Au carrefour très fréquenté de Buchs, près de l'hôpital cantonal d'Aarau, KIBAG a utilisé pour la première fois à grande échelle de l'asphalte coulé: auto-compactant, étanche et particulièrement durable. La mise en place exigeait un timing parfait. À plusieurs reprises, la pluie a repoussé le départ, et le dimanche décisif, il a fallu sécher le support avec des appareils de chauffage. Des fraiseuses à commande 3D et des contrôles en laboratoire ont garanti la précision, tandis qu'un gravier clair améliore la visibilité et réduit la chaleur. «Là où la charge est élevée, l'asphalte coulé est toujours rentable», affirme le conducteur de travaux Kurt Wegmüller. Pour les équipes, c'était un moment particulier de participer à cette première. Un projet qui a demandé nerfs solides, expérience et esprit d'équipe (p. 22–23).



### TRACÉS ÉLEVÉS, TRANCHÉES PROFONDES, LOGISTIQUE COMPLEXE

KIBAG fait partie du consortium chargé d'élargir l'A1 entre Luterbach et Wangen an der Aare à six voies d'ici à 2027. Suivront les étapes jusqu'à Oensingen (2030) puis Härkingen (2032). En plus de gigantesques mouvements de terre, sont construits de nouveaux collecteurs d'eaux, une station de pompage, des installations SABA modernes et un second pont sur l'Aar. Les travaux s'étendent en parallèle sur plusieurs kilo-

mètres, parfois à grande hauteur au-dessus du fleuve et de l'autoroute. Plus de cent personnes et machines sont mobilisées, coordonnées par une logistique sophistiquée. Même les pelles hydrauliques 3D les plus modernes découpent les talus au millimètre près – un projet du siècle qui exige précision et parfaite collaboration (p. 43–44).

### TRAVAUX À LA GARE D'OSTERMUNDIGEN

Depuis fin 2024, des travaux préparatoires sont en cours au centre d'Ostermundigen pour deux projets d'envergure: la nouvelle ligne de tram Berne-Ostermundigen et la



transformation de la gare. KIBAG Berne intervient en consortium pour la dépose et la reconstruction de voies, l'adaptation des quais ainsi que des travaux de câblage et de fondations – le tout sous exploitation ferroviaire et souvent de nuit ou le week-end. Un défi particulier fut la pose de deux ponts provisoires sur micro-pieux afin de maintenir le trafic ferroviaire. Le manque d'espace et une logistique exigeante ont marqué ce chantier. Les travaux préparatoires seront achevés fin octobre, avant la rénovation complète qui transformera d'ici à 2034 la gare en un nœud moderne de transports publics (p. 26–27).

### INAUGURATION DE LA «BAUSTOFF-CITY» À WEINFELDEN

Le 6 septembre, la nouvelle «Baustoffcity» de Weinfelden a été inaugurée par une journée portes ouvertes. Sur près de dix hectares se développe un centre dédié à l'économie circulaire: une installation moderne transforme chaque année environ 80 000 tonnes de matériaux d'excavation et de démolition en gravier recyclé, directement réutilisé dans la nouvelle centrale à béton. Une installation Neustark permet en outre de capter durablement du CO<sub>2</sub> dans le matériau. Tous les nouveaux bâtiments du site ont été réalisés en



béton recyclé – un signe clair d'engagement en faveur d'une construction durable. Grâce au raccordement ferroviaire et aux camions électriques, même la logistique est pensée de manière écologique (p. 16–17).

### KIBAG SUR LA VOIE DU «ZÉRO NET»

KIBAG mise résolument sur la durabilité: des malaxeurs électriques, des chargeuses sur pneus et une pelle de 23 tonnes fonctionnent déjà à l'électricité produite par les propres installations solaires de l'entreprise. Parallèlement, de nouveaux matériaux sont développés avec des partenaires comme Oxara et Neustark, capables soit de stocker du CO<sub>2</sub>, soit de se passer de ciment. Une application développée en interne enregistre les données d'énergie et de consommation et montre aux sites leurs progrès dans la réduction des émissions. «Nous avons l'obligation absolue d'atteindre le zéro net d'ici à 2050 au plus tard», souligne Christoph Duijts, président et délégué du conseil d'administration. «Pour cela, nous devons réduire nos émissions chaque année de manière mesurable, en particulier pour le diesel et le ciment, nos leviers les plus importants.» (p. 6–7).



# PAGINA ITALIANA



## PRIMA VOLTA PER L'ASFALTO COLATO AD AARAU

Al trafficato rondò di Buchs, presso l'ospedale cantonale di Aarau, KIBAG ha utilizzato per la prima volta in modo esteso l'asfalto colato: auto-compattante, impermeabile e particolarmente durevole. La posa ha richiesto un tempismo perfetto: la pioggia ha più volte rinviato l'inizio e la domenica decisiva il sottofondo è stato asciugato con apparecchi di riscaldamento. Fresatrici a controllo 3D e verifiche di laboratorio hanno garantito la precisione; la graniglia chiara migliora la visibilità e riduce il calore. «Dove il carico è elevato, l'asfalto colato conviene sempre», afferma il capocantier Kurt Wegmüller. Per le squadre è stato un momento speciale, parte di una prima assoluta (pag. 22-23).



## TRACCIATI ELEVATI, SCAVI PROFONDI, TANTA LOGISTICA

KIBAG partecipa al consorzio che entro il 2027 porterà a sei corsie l'A1 tra Luterbach e Wangen an der Aare. Seguiranno i tratti fino a Oensingen (2030) e Härkingen (2032). Oltre a imponenti movimenti di terra si realizzano nuove canalizzazioni, una stazione di pompaggio, moderni impianti SABA e un secondo ponte sull'Aare. I lavori si svolgono in parallelo su più chilometri, in parte sospesi sopra fiume e autostrada. Oltre cento persone e macchine sono in azione, coordinate da una logistica complessa. Escavatori 3D di ultima generazione modellano i pen-

dii al millimetro: un progetto del secolo che richiede precisione e perfetta collaborazione (pag. 43-44).

## LAVORI ALLA STAZIONE DI OSTERMUNDIGEN

Dalla fine del 2024, nel centro di Ostermundigen sono in corso i preparativi per due grandi opere: la nuova linea tram Bern-Ostermundigen e l'ampliamento della stazione. KIBAG Bern, in consorzio, si occupa della demolizione e ricostruzione di binari, dell'adattamento dei marciapiedi, nonché di lavori su cavi e fondazioni – tutto durante l'esercizio ferroviario e spesso di notte o nei



fine settimana. Una sfida particolare è stata il montaggio di due ponti ferroviari provvisori su micropali, così che i treni potessero continuare a circolare. Spazi ristretti e logistica complessa hanno caratterizzato il cantiere. I lavori preparatori saranno conclusi entro fine ottobre, prima della completa riqualificazione che entro il 2034 trasformerà la stazione in un moderno nodo di trasporto pubblico (pag. 26-27).

## INAUGURATA LA «BAUSTOFFCITY» A WEINFELDEN

Con una giornata porte aperte, il 6 settembre è stata inaugurata la nuova Baustoffcity di Weinfelden. Su quasi dieci ettari nasce un centro dedicato all'economia circolare: un impianto moderno trasforma ogni anno



circa 80 000 tonnellate di materiale di scavo e demolizione in ghiaia riciclata, riutilizzata direttamente nel nuovo impianto di calcestruzzo. Una centrale Neustark fissa inoltre CO<sub>2</sub> in modo permanente nel materiale. Tutte le nuove costruzioni dell'area sono state realizzate con calcestruzzo riciclato – un chiaro segnale a favore dell'edilizia sostenibile. Grazie al raccordo ferroviario e ai camion elettrici anche il trasporto è concepito in chiave ecologica (pag. 16-17).

## KIBAG VERSO L'OBIETTIVO NET ZERO

KIBAG punta con coerenza sulla sostenibilità: sono già in uso autobetoniere elettriche, pale gommate e un escavatore da 23 tonnellate, alimentati con corrente proveniente dagli impianti fotovoltaici aziendali. Parallelamente si sviluppano, con partner come Oxara e Neustark, nuovi materiali che fissano CO<sub>2</sub> o che non richiedono cemento. Un'app sviluppata internamente registra i consumi energetici e mostra alle sedi i progressi nella riduzione delle emissioni. «Siamo assolutamente impegnati a raggiungere al più tardi entro il 2050 l'obiettivo Net Zero», afferma il presidente e delegato del CdA Christoph Duijts. «Per riuscirci dobbiamo ridurre ogni anno in modo misurabile le nostre emissioni, soprattutto per quanto riguarda diesel e cemento, le nostre leve principali.» (pag. 6-7).





## ESTREIA DO BETÃO FUNDIDO EM AARAU

No movimentado giratório de Buchs, junto ao hospital cantonal de Aarau, a KIBAG utilizou pela primeira vez amplamente o betão fundido: autocompactante, estanque e especialmente duradouro. A aplicação exigiu um planeamento rigoroso. A chuva atrasou várias vezes o arranque dos trabalhos e, no domingo decisivo, o subsolo teve de ser seco com aquecedores. Fresadoras controladas em 3D e análises laboratoriais garantiram a precisão, enquanto o brita clara melhora a visibilidade e reduz o aquecimento. «Onde a carga é elevada, o betão fundido compensa sempre», afirma o encarregado Kurt Wegmüller. Para as equipas, foi um momento especial participar nesta estreia – um projeto que exigiu nervos, experiência e espírito de equipa (p. 22–23).



## TRINCHERAS PROFUNDAS, ATERROS ELEVADOS, MUITA LOGÍSTICA

A KIBAG integra o consórcio que amplia a autoestrada A1 entre Luterbach e Wangen an der Aare para seis faixas até 2027. Seguir-se-ão as etapas até Oensingen (2030) e Härkingen (2032). Para além de movimentações de terras de grande dimensão, são construídas novas condutas de drenagem, uma estação de bombagem, modernas instalações SABA e uma nova ponte sobre o Aare. As obras decorrem em paralelo em vários quilómetros, em parte a grande altura

sobre o rio e a autoestrada. Mais de cem pessoas e máquinas estão em ação, coordenadas por uma logística complexa. Mesmo as mais modernas escavadoras 3D retiram taludes com precisão milimétrica – um projeto do século que exige precisão e colaboração perfeita (p. 43–44).

## OBRAS NA ESTAÇÃO DE OSTERMUNDIGEN

Desde o final de 2024 decorrem no centro de Ostermundigen trabalhos preparatórios para dois grandes projetos: a nova linha de elétrico Berna–Ostermundigen e a ampliação da estação ferroviária. A KIBAG Berna participa em consórcio na demolição e re-



construção de vias, adaptação de plataformas e trabalhos de cablagem e fundações – tudo sob exploração ferroviária em funcionamento e muitas vezes durante a noite e ao fim de semana. Um desafio especial foi a instalação de duas pontes provisórias assentes em microestacas, permitindo a circulação contínua dos comboios. A falta de espaço e a logística exigente marcaram ainda mais o estaleiro. Até ao final de outubro, os trabalhos preparatórios estarão concluídos, antes de a renovação integral transformar a estação, até 2034, num moderno nó de transportes públicos (p. 26–27).

## INAUGURAÇÃO DA «BAUSTOFFCITY» EM WEINFELDEN

Com um dia de portas abertas foi inaugurada, a 6 de setembro, a nova «Baustoffcity» em Weinfelden. Em cerca de dez hectares nasce um centro de economia circular: uma instalação moderna transforma terras de escavação e materiais de demolição em cerca de 80 000 toneladas de brita reciclada por ano, diretamente reutilizada na nova central de betão. Uma unidade Neustark fixa ainda CO<sub>2</sub> permanentemente no material. Todos os novos edifícios do recinto foram construídos com



betão reciclado – uma clara demonstração de compromisso com a construção sustentável. Graças à ligação ferroviária e a camiões elétricos, também o transporte foi concebido de forma ecológica (p. 16–17).

## KIBAG A CAMINHO DA NEUTRALIDADE CARBÓNICA

A KIBAG aposta firmemente na sustentabilidade: já estão em operação betoneiras elétricas, carregadoras de rodas e uma escavadora de 23 toneladas, alimentados com energia proveniente das próprias instalações solares. Em paralelo, estão a ser desenvolvidos com parceiros como a Oxara e a Neustark novos materiais de construção que fixam CO<sub>2</sub> ou dispensam cimento. Uma aplicação criada internamente regista dados de consumo e energia, mostrando às unidades operacionais os progressos no caminho de redução. «Temos a obrigação absoluta de alcançar a neutralidade carbónica até 2050, o mais tardar», sublinha Christoph Duijts, presidente e delegado do conselho de administração. «Para isso, temos de reduzir as nossas emissões todos os anos de forma mensurável – sobretudo no gásóleo e no cimento, os nossos maiores fatores.» (p. 6–7).





VORN: YVES OESTREICHER; MITTE (V. L. N. R.): ALEXANDER HODEL, YANICK LIECHTI, ANDREAS WÜTHRICH, BEAT SALZMANN;  
HINTEN (V. L. N. R.): MARCO LIECHTI, PATRICK SCHLÜCHTER, HEINZ GYGER, JOËL BRECHBÜHL, JONAS GERBER, SAMUEL BERGER.

# STAHL IM TIEFBAU:

## DIE KIBAG LANGNAU BIETET LÖSUNGEN

**KIBAG LANGNAU** Er ist hart und doch verformbar, die Einsatzmöglichkeiten sind vielfältig. Die Golden Gate Bridge in San Francisco oder das Empire State Building in New York sind aus diesem Material gefertigt. Die KIBAG Langnau verarbeitet und montiert ihn ebenso: Die Rede ist von Stahl.

Von Pamela Wassmer (Text) und Susanne Keller (Bild)

Stahl ist ein Baustoff, der in unserer heutigen Zeit nicht mehr wegzudenken ist. China produzierte im Jahr 2021 über eine Milliarde Tonnen Rohstahl. Die zwölf Mitarbeiter der KIBAG Langnau sind zwar keine Stahlproduzenten, aber sie verbauen den Stahl und montieren zum Beispiel Fahrzeugrückhaltesysteme (Leitschranken), Abschränkungen, Geländer, Zäune, Handläufe und vieles mehr. Sie sind qualifizierte Fachleute, top motiviert und geschickt. Sie sind ein dynamisches, junges Team und freuen sich auf jeden Auftrag.

### FAHRZEUGRÜCKHALTESYSTEME

Auf dem Areal der KIBAG Langnau gibt es eine Schlosserei und ein grosses Lager an Stahlelementen. Bei meinem Besuch fallen mir vor allem die verschiedenen Fahrzeugrückhaltesysteme auf. «Diese beziehen wir von Herstellern aus dem europäischen Raum», erzählt Beat Salzmann, einer der technischen Mitarbeiter. «Das Handling ist allerdings eine Herausforderung, die Lieferzeiten können bis zu acht Wochen betragen.» In der Schweiz erfolgt der Einbau von Leitschranken auf Autobahnen und Strassen streng nach den Richtlinien und Normen des ASTRA. Im Jahr 2020 hat die KIBAG zum Beispiel auf 24 Kilometer Länge auf der A2 zwischen Reiden und Sursee alle nötigen Leitschranken auf beiden Fahrbahnen vor Ort montiert.

### WELLSTAHLKONSTRUKTIONEN UND VIELES MEHR

Die Einsatzbereiche von Stahl im Tiefbau sind neben Fahrzeugrückhaltesystemen vor allem auch Lärmschutzwände oder Wellstahlkonstruktionen für Bachdurchlässe, Unterführungen und Amphibiendurchlässe sowie auch für Silos und Schalungen. Diese können direkt

auf der Baustelle eingebaut werden. Geländer oder Handläufe werden meist in Langnau vor Ort geschweisst, und bei einem Partner wird der Korrosionsschutz aufgebracht.

Was auch immer benötigt wird: Unsere Fachleute machen's möglich. Die drei technischen Mitarbeiter Andreas Wüthrich, Beat Salzmann und Marcel Brunner unterstützen in der Beratung, Planung und Montage. Gerne nehmen sie auch Spezialwünsche entgegen. Marcel zum Beispiel ist ein exzellenter digitaler Zeichner und bietet beste Lösungen für Spezialanfertigungen an, sei es für einen speziellen Handlauf oder einen Bachrechen. Ausserdem reparieren unsere Mitarbeiter auch defekte Stahlkonstruktionen, zum Beispiel an Leitschranken nach Autounfällen. Gebrauchte, aber noch gut erhaltene Leitschranken werden gerne von Landwirten in der Umgebung für ihren Hof bezogen zur Abtrennung von Wegen.

Im Übrigen ist Stahl das am häufigsten wiederverwendete Material. Durch mehrstufige Recyclingprozesse kann aus Schrott wieder hochwertiger Stahl hergestellt werden.

### «HIMMLISCHES METALL»

Ein kurzer Einblick in die Geschichte des Stahls lehrt uns Folgendes: Bereits vor 5000 Jahren verarbeiteten die Ägypter eisenhaltiges Meteoritengestein für Werkzeuge und Waffen oder Schmuckperlen. In prähistorischen Kulturen hatte dieses Material eine spirituelle Bedeutung. Man nannte es das «himmlische Metall».

Etwa 800 v. Chr. entdeckten die Kelten in Europa erste grosse Eisenerzvorkommen. Sie lernten, das Eisen durch Erhitzen zu verarbeiten. Gussstahl wurde im Jahr 1740 erstmals hergestellt, und im 19. Jahrhundert eröffneten die Eisenbahn und die Dampfschiffahrt neue Absatzmärkte.

## WAS IST STAHL?

Stahl ist das am häufigsten verwendete Metall weltweit. Es ist eine Eisen-Kohlenstoff-Legierung, wobei der Kohlenstoff weniger als 2,06 Prozent Masse ausmacht. Stahl kann weich und verformbar hergestellt werden oder hart und spröde. Stahl ist ausserdem sehr widerstandsfähig und perfekt für tragende Konstruktionen geeignet. Aus ökologischer Sicht ist Stahl hervorragend, denn das Metall kann ohne Qualitätsverlust wiederverwertet werden, indem Schrott wieder zu Stahl geschmolzen wird.

## STAHL IM TIEFBAU BEI DER KIBAG

Kontakt zu den Betrieben Ost und West:

KIBAG Langnau 058 387 20 80 oder  
info.langnau@kibag.ch

KIBAG Arnegg 058 387 26 26 oder  
info.arnegg@kibag.ch

### Einsatzbereiche

Diverse Wellstahlkonstruktionen  
Fahrzeugrückhaltesysteme nach ASTRA  
Abtrennungen von Verkehrswegen  
Fassaden, Gebäudeschutz  
Geländer, Zäune, Spezialgeländer  
Ständerkonstruktionen für  
Lärmschutzwände  
Diverse Spezialanfertigungen

# KREATIV IM KREISLAUF



**KIBECO** Auf den ersten Blick haben Kunst und Beton wenig gemeinsam. Doch der Künstler Bob Gramsma sieht das anders. Er zeigt, wie aus vermeintlichen Gegensätzen etwas Neues entstehen kann, das inspiriert, überrascht und bleibt.

Von Lisa Grieder (Text und Bilder)

Wie sieht Kunst aus, wenn sie aus Aushub geformt und mit zementfreiem Beton gegossen wird? Der Künstler Bob Gramsma gibt darauf eine eindrückliche Antwort: Sein Werk «round table, PD#24324» vor dem Regierungsgebäude in Frauenfeld wurde diesen Frühling aus lokalem Aushub modelliert und anschliessend vor Ort Schicht für Schicht mit dem zementfreien Beton KIBECO Cleancrete Oulesse ausgegossen.

### KIBECO CLEANCRETE OULESSE

Dieser innovative Baustoff verzichtet vollständig auf Zement und verursacht dadurch deutlich weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen als herkömmlicher Beton. Genauer gesagt: halb so viel. Stattdessen kommt fein gemahlener Mischabbruch zum Einsatz, der zusammen mit dem Aktivator den Zement ersetzt. Aber nicht nur für Kunstwerke, sondern auch als Konstruktionsbeton oder Magerbeton kann dieser eingesetzt werden. Mit KIBECO Cleancrete Oulesse wird Kreislaufwirtschaft zur Basis moderner Bauweisen.

### EIN KUNSTWERK MIT WURZELN

Anfang Juli wurde die Schalung schliesslich entfernt. Zum Vorschein kam ein kraftvolles, authentisches Kunstwerk, das sich eindrucksvoll in den öffentlichen Raum einfügt. Die Mitte ist mit Erde gefüllt und bepflanzt, wodurch der «round table» zu einem lebendigen und einladenden Begegnungsort wird. Durch seine natürlichen Farben, die Materialstruktur und die Verwurzelung mit dem Boden fügt sich die Skulptur organisch in den öffentlichen Raum ein – als hätte sie schon immer dort gestanden.

### ENTSTANDEN IM MITEINANDER

Das Projekt war für alle Beteiligten eine spannende Herausforderung. Bob Gramsma stand während des gesamten Prozesses im engen Austausch mit dem KIBECO-Team, sodass wir durch die gute Zusammenarbeit auch schnell und unkompliziert auf spontane Änderungen reagieren konnten. Unser Miteinander war geprägt von Flexibilität und Engagement.

### KUNST, DIE WIRKT

Der «round table» lädt weit mehr als nur zum Verweilen ein – er verbindet Kunst, innovative Materialien und Kreislaufwirtschaft auf eine sichtbare und greifbare Weise. Dieses Projekt zeigt, wie kreative Gestaltung und bewusster Baustoffeinsatz gemeinsam neue Wege eröffnen. Für KIBECO ist dieses Projekt ein gelungenes Beispiel dafür, wie unsere zirkulären Baustoffe auch ausserhalb klassischer Bauprojekte wirken können. Der «round table» zeigt: Kreislaufwirtschaft ist nicht nur eine technische Herausforderung, sondern auch eine gestalterische Chance.

### BOB, DER KÜNSTLER

Eines wissen wir nun: Bob Gramsma denkt Kunst anders. Sein Werk «round table» entstand direkt im Gelände – aus Erde geformt, mit Beton gegossen und fest mit der Umgebung verbunden. Ein zentrales Element seiner Arbeit ist der Boden. Nicht nur als Material, sondern als Ausgangspunkt für Raum und Form. Er gräbt, modelliert, formt und macht so sichtbar, was unter der Oberfläche liegt: Schichten, Strukturen, Geschichten. Für KIBECO und alle, die zukunftsweisende Lösungen vorantreiben, ist «round table» mehr als ein Kunstwerk. Es ist eine Einladung, Grenzen neu zu denken und mutig innovative Wege zu gehen – nicht nur im Bau, sondern in allem, was wir gestalten.



SCHALUNG AUS LOKALEM AUSHUB WIRD MIT KIBECO CLEANCRETE OULESSE AUSGEGOSSEN.

# KURZ & BÜNDIG

**SERVICE** Aktuelles auf einen Blick. In dieser Rubrik präsentieren wir kompakt und informativ die neuesten Nachrichten und Entwicklungen aus der KIBAG Welt. Von spannenden Projekten über besondere Erfolge bis zu wichtigen Ankündigungen – bleib auf dem Laufenden und erfahre, was uns bewegt.

## PENSIONIERTENTREFFEN DER EHEMALIGEN KÖNIG-BETRIEBE

Zum fünften Mal trafen sich Anfang August ehemalige Mitarbeitende und Pensionsbezüger der König-Betriebe. Seit seinem Übertritt in den FAR im Juni 2013 – nach über 22 Jahren bei König/KIBAG – organisiert Edgar Anderegg diese Treffen. Dieses Jahr führte der Weg auf den Bauernhof «Brotheiteri» in Thunstetten. Der Sohn des Hofbesitzers hat bei der KIBAG die Strassenbaulehre abgeschlossen.

63 Teilnehmende genossen ab 12 Uhr die herzliche Begrüssung, ein feines Mittagessen und ein köstliches Dessert. Bei angeregten Gesprächen und vielen gemeinsamen Erinnerungen verging die Zeit wie im Flug, bis sich die letzten Gäste gegen 19 Uhr verabschiedeten.



## WUNDERSAME WANDLUNG

Vor bald 20 Jahren haben wir ein Massenza-Bohrgerät auf MAN-Lastwagen gekauft. Weil wir immer mehr Raupenbohrgeräte einsetzen, haben wir uns letztes Jahr davon getrennt. Top in Schwung und gut unterhalten von unserer Werkstatt, hat es seine mehr als 10 000 Kilometer lange Reise nach Madagaskar angetreten. Mathieu, unser Welschfreiburger Bauführer, der in Madagaskar eine Bohrfirma aufgebaut und mehr als zehn Jahre als technischer Direktor geleitet hat, hat den Einsatz vermittelt. Das Bohrgerät sieht nach der Überholung schöner aus als am ersten Tag und wird noch lange bei Bushproof im Einsatz sein. Es sieht so gut aus, dass wir es schon fast wieder zurückmöchten.

## KIBECO-TALK MIT MUT UND HALTUNG

«Zwischen Norm und Praxis – regenerative Baustoffe als Schlüssel zur Klimawirkung»: Das war der Titel des letzten KIBECO-Talks im Juni. In Zürich kamen wieder verschiedene Vertreter aus dem Bau- und Baustoffbereich und folgten den Referaten von Jörg Dietrich (SIA), Yves Deluz (Implenia), Martin Bodmer (Oxara), Uwe Teutsch (HSLU) und Stefan Köhler (SBB). Dabei ging es um mehr als um technische Lösungen – es ging um Haltung, Mut und Vorbilder. Diskutiert wurden unter anderem der Einsatz zementfreier Baustoffe, die Rolle grosser Bauherren als Treiber der Bauwende, der Baustoff Lehm sowie Themen rund um die CO<sub>2</sub>-Bepreisung.

Die Präsentationen sind zu finden unter [kibeco.ch](http://kibeco.ch)

## SCHNELLER, SICHERER UND KOSTENEFFIZIENT: FERTIGSTELLUNG AN DER WALLISELLENSTRASSE

Die KIBAG hat die Sanierung der Wallisellenstrasse bereits Mitte Juli beendet, rund sechs Wochen früher als geplant. Neben der Erneuerung von Kanalisation und Werkleitungen entstanden sichere Übergänge, breitere Velostreifen sowie eine hindernisfreie Haltestelle «Messe/Hallenstadion». Besonders geschätzt ist der neue Velostreifen beim Hallenstadion. Das Projekt konnte schneller und gleichzeitig kosteneffizient umgesetzt werden. Die budgetierten Mittel wurden eingehalten. Dieses Resultat zahlt sich für die Stadt und alle Verkehrsteilnehmenden aus.

## SAUBERES KANALISATIONSNETZ IN MAUR

Diesen Sommer spülte die KIBAG Entwässerungstechnologie auf dem Gemeindegebiet von Maur öffentliche Abwasserleitungen. Die Arbeiten sind umfassend, da das Gemeindegebiet von Maur aus mehreren Dörfern (Uessikon, Aesch, Maur, Ebmatingen und Binz) besteht. Im beschaulichen Aesch, hoch oben auf der Forch, konnten die Entwässerungstechnologen Martin und Thomas zwischendrin gar die prächtige Aussicht auf den Greifensee geniessen.



## 100-JAHR-JUBILÄUM UND ZUSTÄNDIGKEITEN

Die KIBAG wird 2026 100 Jahre alt. Dieses Ereignis werden wir natürlich gebührend feiern. Die Vorbereitungen laufen bereits auf Hochtouren. Das Highlight wird das grosse Fest für alle Mitarbeitenden und ihre Begleitpersonen am Samstag, 13. Juni, bilden. Hinzu kommt ein Kundenanlass am Vorabend mit ausgewählten Partnern, Behörden und Kunden. Das Organisationskomitee leitet Oliver Niederhauser, alles rund um die Kommunikation läuft über Anja Rubin.

Als Kundengeschenk ist ein Buch mit hundert überraschenden Einblicken in die KIBAG in Arbeit, wofür schon fleissig fotografiert wird. Hierfür ist André Cléménçon verantwortlich. Und zu guter Letzt bietet das Jubiläum Anlass, das gesamte Archiv zu digitalisieren. Die Partnerfirma Brüggli/Admedia aus Romanshorn sorgt dafür, dass sämtliche Fotos, Dias, VHS, historische Unterlagen etc. sauber in eine digitale Datenbank überführt werden. Grossen Dank an alle, die in ihren Kellern nach Material gesucht haben!



## 2025: DIE NÄCHSTEN DATEN

**27. Oktober:** Administrationsschulung

**29. Oktober:** KIBAG Impuls in der Schlosserei Zürich (Thema: Einblick in die Welt der Baustoffe)

**5. November:** KIBECO-Talk in Basel

**13. November:** Zukunftstag

**27. November:** Kaderrapport, Golfpark Nuolen

**11. Dezember:** Welcome Day für die neuen Mitarbeitenden

**Und jetzt schon vormerken:**

**13. Juni 2026:** Grosses Fest zum 100-Jahr-Jubiläum der KIBAG

## KIBAG IMPULS: LERNEN UND ZUSAMMENKOMMEN

Am Mittwoch, 27. August 2025, fand ein weiterer KIBAG Impuls zum Thema «Der Bildungskatalog über MyAbacus» statt. Die Aus- und Weiterbildung der Mitarbeitenden ist der KIBAG wichtig. Und auch die Digitalisierung schreitet bei uns voran. Mit dem neuen Bildungsmanagement können Kurse einfach gefunden, angefragt und neue Kursideen aufgenommen werden. Jeannette Arnold, Leiterin Personalentwicklung, gab den 17 Anwesenden einen Einblick in den Bildungskatalog und wie man sich im Bildungsmanagement zurechtfindet. Für alle, die dies verpasst haben: Ein Erklärvideo ist im Intranet bei der KIBAG Akademie zu finden.



# DANKE SCHÖN UND AUF BALD!

**PENSIONIERUNGEN** Diese Mitarbeitenden gehen in den wohlverdienten Ruhestand. Die KIBAG dankt für die geleistete Arbeit.

## STANKO TRAJKOVIC

KIBAG Fuhrpark Effretikon



Und wieder geht ein Urgestein des KIBAG Fuhrparks in Pension.

Nach 25 Jahren verabschieden wir Stanko Trajkovic,

einen Kollegen, der wie kaum ein anderer für Verlässlichkeit, Pünktlichkeit und Qualität steht. Seit dem 1. Juni 2000 war er als Chauffeur im Fuhrpark Zürich tätig und über viele Jahre am Standort Stadel im Mörtelinsatz. Mit seinem Fahrmeister belieferte er unsere Kunden stets termingerecht und zur vollen Zufriedenheit der Poliere. Seine ruhige und überlegte Art und sein professionelles Auftreten machten ihn zu einem geschätzten Ansprechpartner auf der Baustelle und im Betrieb.

Als das Mörtelwerk in Stadel geschlossen wurde, zeigte Stanko erneut seine Flexibilität und Einsatzbereitschaft. Er wechselte auf ein Wechselsystem und führte fortan sämtliche Baustoffe und Abbruchmaterialien der KIBAG aus. Auch in dieser Funktion überzeugte er durch seine zuverlässige Arbeitsweise und sein feines Gespür für die Bedürfnisse unserer Kundschaft. Stanko verstand es, auch in anspruchsvollen Situationen im Strassenverkehr, bei komplexen Kundenanliegen oder intern im Betrieb stets souverän und lösungsorientiert zu handeln.

Sein Engagement, seine Kollegialität und seine ruhige Präsenz haben unseren Arbeitsalltag bereichert und geprägt. Wir danken Stanko herzlich für seinen langjährigen Einsatz, für seine Loyalität und für die vielen gemeinsamen Jahre. Für den neuen Lebensabschnitt wünschen wir ihm Gesundheit, Zufriedenheit und viele schöne Momente. Alles Gute, Stanko, und hoffentlich auf ein baldiges Wiedersehen bei uns in Adliswil «zumänä feinä Käffeli» – dein Fuhrparkteam!

Von Cornel Epple

## ANDREAS EBERLI

KIBAG Marina Gottlieben



Andy ist in Gottlieben gemeinsam mit den Brüdern Grimm aufgewachsen. Durch das Familienboot und die Nähe zur Brunnert-

Grimm-Werft war bei Andy die Faszination für Boote bereits in jungen Jahren geweckt worden.

Am 16. Mai 1977 war es für Andy so weit, und er konnte das klassische Bootbauhandwerk von der Pike auf bei der renommierten Brunnert-Grimm-Werft erlernen. Nach der Lehre festigte Andy sein handwerkliches Können und blieb seinem Lehrbetrieb treu. Er war für den «Swiss Finish» zuständig, wodurch die standardisierten Serienboote nach Kundenwunsch angepasst und individualisiert werden konnten. Über die Jahre konnte Andy zahlreiche Umbauten und Sonderanfertigungen in Zusammenarbeit mit dem Eigner realisieren.

Bei der Weiterentwicklung und beim Ausbau der Hafen- und Werftanlage war Andy mit seinem Fachwissen und seinem technischen Rat immer einbezogen, und er packte auch bei der Umsetzung tatkräftig mit an. Als verlässliches Teammitglied war Andy stets um das Wohl der Kunden und der Werft bedacht. Es befindet sich kein Boot in unserer Werft, dessen Geschichte und bereits ausgeführte Arbeiten Andy nicht kennt.

Auch neben der Arbeit war Andy immer umtriebig, hatte stets zahlreiche Projekte und ist einer, der mit anpackt. Wir sind davon überzeugt, dass es Andy auch in Zukunft nicht langweilig werden wird.

Lieber Andy, für deinen grossen Einsatz in den vergangenen 48 Jahren für die Brunnert-Grimm/KIBAG Marina Gottlieben möchten wir dir ganz herzlich danken. Wir wünschen dir und deiner Familie für die Zukunft alles Gute und beste Gesundheit.

Von Ivo Matter

## MILE STEPIC

KIBAG Bauleistungen Zürich



Nach fast 38 Dienstjahren bei der KIBAG trittst du nun in den wohlverdienten Ruhestand. Als ursprünglich gelernter Automechaniker hast du im September 1987 als Saison-

nier im Baubetrieb Zürich begonnen. 1991 folgte die Festanstellung als Bauarbeiter, und von da an hast du dich Schritt für Schritt zu einem professionellen und präzisen Baumaschinenführer entwickelt.

Du warst stets ein sehr genauer und zielstrebiges Baumaschinenführer/Vorarbeiter – mit dem berühmten Fingerspitzengefühl für heikle und anspruchsvolle Arbeiten mit deinem Raupenbagger. Dir bei der Arbeit zuzuschauen, war immer ein Genuss – besonders das «Baggerspiel», begleitet von klassischer Musik, das vielen unter die Haut ging.

Eine schöne Anekdote rundet deine lange Laufbahn ab: Auf deiner allerersten Baustelle bei der KIBAG stand derselbe Polier an deiner Seite wie auf deiner letzten Baustelle – ein Kreis, der sich nach beinahe vier Jahrzehnten geschlossen hat.

Deine Geselligkeit werden wir ebenfalls in bester Erinnerung behalten. Immer gut gelaunt, hast du dein Wissen und deine Erfahrung gerne an die jüngere Generation weitergegeben.

In deiner Freizeit reist du gerne mit deiner Frau und geniesst gutes Essen, begleitet von erlesenen Weinen. Wir schätzen sehr, dass du uns auch im Ruhestand weiterhin punktuell unterstützen wirst, und freuen uns, dich hin und wieder im Team zu begrüssen.

Lieber Mile, für deinen ausserordentlichen Einsatz möchten wir uns – im Namen des gesamten Teams – von Herzen bedanken. Sowohl fachlich als auch menschlich bist du für uns von unschätzbarem Wert.

Vielen Dank für die respektvolle und erfolgreiche Zusammenarbeit. Wir werden dich vermissen!

Von Alexander Dieziger

## PEDRO VENTURA

KIBAG Bauleistungen Oftringen



Nach vielen Jahren auf unseren Baustellen verabschieden wir Pedro in den wohlverdienten Ruhestand (FAR).

Offiziell war er seit dem 1. März 1993 bei der KIBAG Bauleistungen in Oftringen angestellt, doch schon einige Jahre zuvor war er als Saisonnier für uns im Einsatz. Pedro war also schon lange ein fester Bestandteil unseres Teams.

Pedro arbeitete als Bauarbeiter auf unzähligen Baustellen in der Region. Er war zuverlässig, packte überall mit an und hatte ein feines Gespür für die Arbeit. Alles, was Pedro anfasste, ausführte und erstellte, war sauber und korrekt, auf ihn war stets 100 Prozent Verlass.

Besonders geschätzt haben wir ihn auch für seinen Umgang mit den jungen Strassenbauern. Wenn ein Lernender oder ein junger Vorarbeiter eine Baustelle übernehmen musste, war Pedro oft mit dabei. Nicht nur, weil er viel Erfahrung hatte, sondern weil er ein guter Mensch ist: geduldig, ehrlich und direkt. Man konnte von ihm lernen, ohne dass er viele Worte brauchte.

Pedro war im Team sehr beliebt. Mit seiner ruhigen Art und seinem trockenen Humor sorgte er immer wieder für gute Stimmung, auch wenn es mal streng wurde. Er war einer, auf den man sich jederzeit verlassen konnte: bei Regen, Hitze oder wenn es einfach mal harzig lief.

Im Ruhestand freut sich Pedro nun auf mehr Zeit mit seiner Familie und auf seine Hobbys. Er wird uns fehlen, als Arbeiter, Kollege und Freund.

Lieber Pedro, danke für deinen Einsatz, deine Treue und deine Kameradschaft. Wir wünschen dir alles Gute, beste Gesundheit und viele schöne Stunden im neuen Lebensabschnitt.

Von Martin Joggi

## NORBERTO TEIXEIRA GONÇALVES

KIBAG Bauleistungen Zürich



Norberto trat im April 2020 im gesetzten Alter von 55 Jahren, aber voller Elan und Tatkraft bei der KIBAG Strassen-

und Tiefbau in Zürich als Polier ein.

Norberto war ein flexibler und sehr ruhiger Mitarbeiter, der jederzeit bereit war, auch Mehrarbeit zu leisten. Er hat sich während dieser Jahre als ein sehr zuverlässiger und flexibler Mitarbeiter ausgezeichnet. Er ist jederzeit bereit, bei Wochenendeinsätzen und Nacharbeiten mit anzupacken, und ist sich für keine Arbeit zu schade. Norberto ist auf Belagsarbeiten spezialisiert und hat in Zusammenarbeit mit der KIBAG über die Jahre hinweg mehrere Tausend Tonnen fachgerecht und termingerecht verarbeitet. Sämtliche Arbeiten wurden stets in hoher Qualität und zur vollen Zufriedenheit ausgeführt. Wir haben Norberto als verantwortungsbewussten, gepflegten, hilfsbereiten und pünktlichen Mitarbeiter kennen und schätzen gelernt. Mit seinem Fachwissen und seiner Hilfsbereitschaft war er für seine Arbeitskollegen und Vorgesetzten stets eine gute Unterstützung und Ergänzung.

Nach über fünf intensiven und sicherlich auch anstrengenden Jahren bei der KIBAG, Strassen- und Tiefbau in Zürich wird sich Norberto Teixeira per 30. Juni 2025 in den wohlverdienten Ruhestand (FAR) begeben. Er wird jedoch nicht nur seine neu gewonnene Freiheit geniessen, sondern seine Fähigkeiten für die KIBAG weiterhin auf Abruf zur Verfügung stellen, worüber wir uns sehr freuen!

Für die wertvolle und angenehme Zusammenarbeit und deine Loyalität der KIBAG gegenüber bedanken wir uns ganz herzlich bei dir, Norberto, und wünschen dir von Herzen alles Gute bei bester Gesundheit und noch viele unbeschwerte Stunden mit deiner Familie.

Von Daniel Hugener



ROMAN BIRCHLER WEISS GENAU,  
WAS SEINE KOLLEGEN UND  
KOLLEGINNEN DRAUSSEN BRAUCHEN.

## ALLES AUS EINER HAND

**TECHNISCHER DIENST** In der Werkstatt in Bäch entstehen Fahrzeugaufbauten, die exakt auf die Bedürfnisse der KIBAG zugeschnitten sind. Statt extern zu vergeben, wird seit Kurzem intern geplant, gebaut und ausgeliefert. Eine Win-win-Situation für alle Beteiligten.

Von Remo Schenker (Text und Bild)

Wenn heute ein neues Fahrzeug für die KIBAG eintrifft, geht es direkt nach Bäch. Dort freut sich Roman Birchler auf den Auftrag. Was früher externe Anbieter übernahmen, geschieht heute im eigenen Haus: Die Aufbauten werden komplett in der eigenen Werkstatt der KIBAG gefertigt. Vom Ausmessen bis zur Montage dauert es im besten Fall eine Woche – inklusive Lackierung, Beschriftung und Ausrüstung, sagt Roman Birchler.

### INDIVIDUELL UND STANDARDISIERT ZUGLEICH

Die Basis ist ein einheitlicher KIBAG Standard, der sich an bewährte Fahrzeugtypen anlehnt. Auch individuelle Kundenwünsche haben Platz: Zusätzliche Werkzeugkisten, Bindehaken oder eine spezielle Anhängerkupplung sind ebenso realisierbar wie angepasste Brückenlängen. «Wir kombinieren Standardisierung mit Flexibilität», erklärt Richard Marty, Geschäftsführer Technische Dienste. «Das sorgt für Effizienz und maximale Passgenauigkeit.»

### EFFIZIENTER ABLAUF, HOHER NUTZEN

Besonders geschätzt wird der reibungslose Ablauf: Statt mehrere Stationen anzufahren, erhalten die internen Kunden der KIBAG ein einsatzbereites Fahrzeug. «Früher musste man bei kleinen Anpassungen wieder zurück in die Werkstatt. Heute ist alles drin: Spanngurte, Netz, Beschriftung – alles aus einer Hand», so Roman Birchler. Auch Wartungen laufen schneller ab, denn die Bauteile sind bekannt und verfügbar. «Und wir wissen genau, was unsere Kolleginnen und Kollegen draussen brauchen. Diese Praxiserfahrung fließt direkt in unsere Arbeit ein», ergänzt er.

### KURZE WEGE, GROSSE WIRKUNG

Die Fahrzeuge werden von der KIBAG zentral beschafft und direkt nach Bäch geliefert. Dort wird gemessen, zugeschnitten, montiert. Dabei greifen die Mechaniker auf Komponenten aus Aluminium zurück, die leichter und langlebiger sind als die teils zuvor verwendeten Materialien. Auch bei Wartung oder Ersatz profitieren die internen Kunden

der KIBAG. Alle Komponenten sind bekannt, lagerhaltig und schnell verfügbar. Ein klarer Vorteil gegenüber extern bezogenen Aufbauten, bei denen teils Ersatzteile fehlten.

### EINE INVESTITION, DIE SICH LOHNT

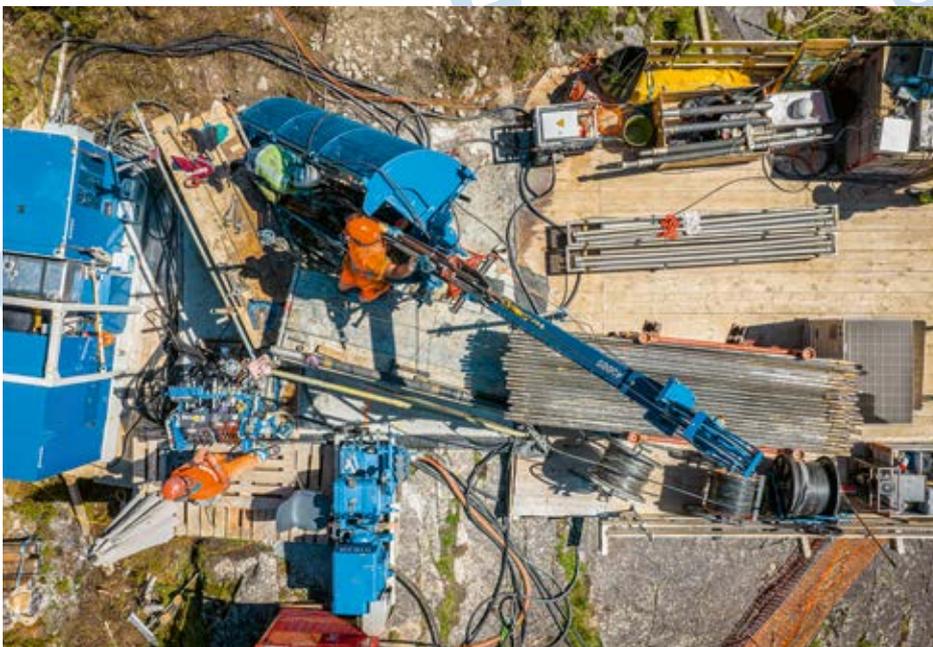
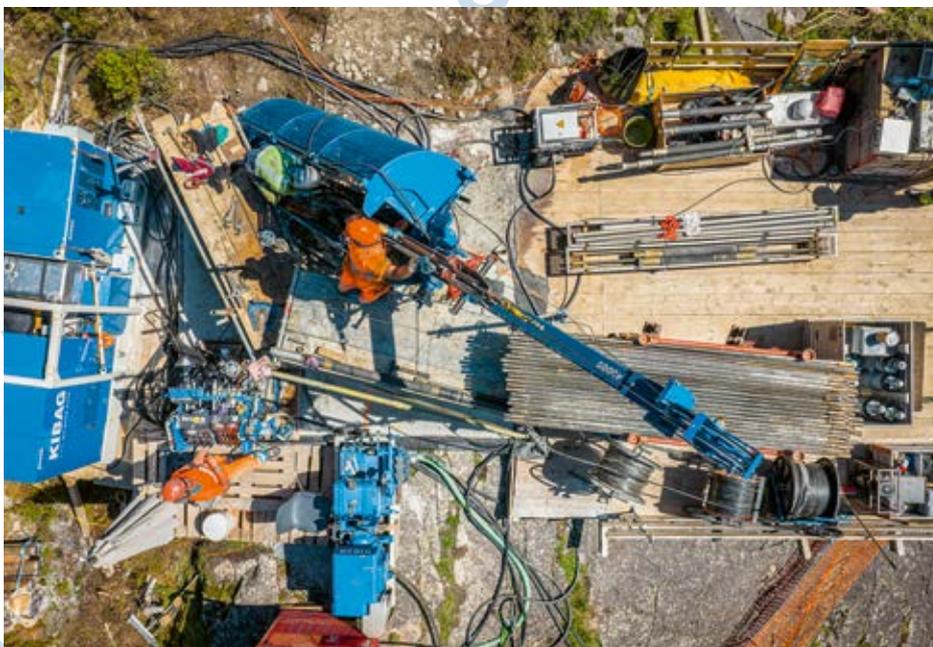
Die interne Fertigung ist nicht nur schneller, sondern auch wirtschaftlicher. Material wird zentral beschafft, die Wertschöpfung bleibt im Unternehmen. Zudem gibt es keine langen Wartezeiten mehr. Dass das Team mittlerweile komplette Serien produzieren darf, ist für Richard Marty ein Zeichen des Vertrauens: «Das zeigt, dass wir qualitativ, preislich und terminlich überzeugen.»

### MIT STOLZ UND KNOW-HOW

Was mit einzelnen Projekten begann, ist heute ein fester Bestandteil der internen Fahrzeugbewirtschaftung. Für Roman Birchler ist klar: «Wir liefern Fahrzeuge, auf die man sich verlassen kann.» Und wenn weitere Bereiche der KIBAG anklopfen, heisst es in Bäch: Sie wünschen, wir machen!

# FEHLER- SUCHE

**UNTERSCHIEDE** Sucht die Anzahl Unterschiede, die sich auf dem unteren Bild eingeschlichen haben, und sendet die Zahl der gefundenen Fehler ein.



## WIE MITMACHEN?

Die Lösungszahl notieren und im Formular unter [kibag.ch/raetsel](http://kibag.ch/raetsel) alle Angaben hinterlassen. Eine Teilnahme ist mit Angabe der vollständigen Postadresse auch per Post möglich:

Kommunikation, KIBAGintern,  
Seestrasse 404, 8038 Zürich.  
Einsendeschluss ist der 14. November 2025.

Die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt. Die Lösung erfolgt im nächsten KIBAGintern.

Lösungszahl  
des Rätsels aus  
Ausgabe 129

«185»

## DIE GEWINNER DES LETZTEN WETTBEWERBS

1. Preis, CHF 250.–  
Arthur Käser
2. Preis, CHF 150.–  
Josef Diethelm
3. Preis: CHF 100.–  
Jan Schneeberger
- 4.–6. Preis, Sachpreise:  
Sandra Schümperli  
Matthias Haab  
Alois von Euw

Wir gratulieren!



# DIE NÄCHSTE AUSGABE ERSCHEINT IM DEZEMBER 2025

VORSCHAU

**DOPPELSPURAUSSBAU  
IN ANDELFINGEN ÜBER  
ZEHN KILOMETER**

**SAUBERE SACHE:  
AUCH LEITUNGEN  
BRAUCHEN PFLEGE**

**DIE KIBAG WIRD  
HUNDERT: DAS KOMMT  
IM JUBILÄUMSJAHR**