

Corriere

Das Magazin der Cellere-Gruppe

Nr. 70

2025

**Liebe Leserin, lieber Leser
Geschätzte Geschäftspartner und Kunden**

Im vergangenen Jahr waren wir in allen Cellere-Regionen mit spannenden Projekten unterwegs. Besonders freuen wir uns über Projekte, die wir dank gut funktionierender interner Zusammenarbeit erfolgreich umsetzen können.

So sanierten wir beispielsweise das 120 Jahre alte Sitterviadukt in Appenzell, wo unsere Abteilung Infrastrukturbau Hand in Hand mit den Regionen St. Gallen und Thurgau arbeitete. Ein weiteres Highlight bestand in der Sanierung zweier aneinander liegender Autobahnbrücken in Lenzburg. Hier war erneut die Abteilung Infrastrukturbau am Werk – diesmal zusammen mit Mitarbeitenden aus dem Aargau.

Diese Beispiele stehen stellvertretend für unsere Bestrebungen, die Potenziale unserer Unternehmensgruppe weiterzuentwickeln, um sie für Ihre Bauvorhaben optimal einzubringen.

An dieser Stelle gilt mein Dank Ihnen, geschätzte Bauherrschaften und Geschäftspartner, für Ihr Vertrauen in unsere Kompetenzen. Ihre Zufriedenheit motiviert unsere engagierten Mitarbeitenden und mich täglich, neue Wege zu finden, wie wir Ihre Bauprojekte erfolgreich in die Tat umsetzen können.

Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen bei der Lektüre.

MARCO CELLERE
Vorsitzender der Geschäftsleitung



4	Brückensanierung in Lenzburg Infrastrukturbau	32	Entgegen aller Vorurteile Hintergrund
10	Flüssigboden in Adliswil Strassen- und Tiefbau	34	Neues Bundesasylzentrum im Tessin Strassen- und Tiefbau
13	Unsere Niederlassung zieht um Hintergrund	36	Hallenerweiterung in Sennwald Umbau und Renovation
14	Schulhaus in Oberentfelden Umbau und Renovation	40	Neugestaltung Bahnhof Winterthur Strassen- und Tiefbau
18	Sitterviadukt in Appenzell Infrastrukturbau	44	204 Treppenstufen in Schaffhausen Strassen- und Tiefbau
24	Strassenbau in Volketswil Strassen- und Tiefbau	46	Kantonsübergreifende Sanierung Strassen- und Tiefbau
26	Schutz vor Naturgewalten Infrastrukturbau	50	5 Fragen an Virgilio Vieira Hintergrund

STÜTZENERSATZ BEI EINER AUTOBAHN- UND EINER SBB-BRÜCKE

Im Zuge des geplanten Ausbaus der Autobahn N1 auf sechs Spuren stand in Lenzburg ein bedeutendes Infrastrukturbauprojekt an: die Sanierung zweier aneinander liegender Brücken, die sowohl den Strassen- als auch den Zugverkehr über die Autobahn N1 führen. Errichtet im Jahr 1965, bedurften die Brücken aufgrund der geplanten Autobahn-Erweiterung sowie des gestiegenen Verkehrsaufkommens einer umfassenden Erneuerung. Hauptgrund der Arbeiten war die Erweiterung des Lichtraumprofils der Nationalstrasse, da die bestehenden Brückenpfeiler und Leitmauern zu breit waren. Sämtliche Pfeiler wurden daher durch dünnere Wandscheiben ersetzt.

Ab März 2024 waren die Mitarbeitenden der Abteilung Infrastrukturbau gemeinsam mit den Mitarbeitenden aus dem Aargau an diesem anspruchsvollen Projekt im Einsatz. Das Ziel: Die massiven Rundstützen mit einem Durchmesser von 160 cm durch schmalere Wandscheiben aus Stahlbeton ersetzen. Diese haben lediglich eine Breite von 80 cm und sind dennoch auf die zukünftigen Belastungen ausgelegt. Ebenfalls mussten in diesem Zuge die bestehenden Fundamente aus statischen Gründen erweitert und angepasst werden. Mit dem fast kompletten Ersatz des Unterbaus wurden auch die Brückenlager ausgewechselt.

Die äusseren Pfeilerachsen zuerst

Die Bauarbeiten gliederten sich in zwei Hauptbauphasen: Zuerst beschäftigten wir uns mit den beiden äusseren Pfeilerachsen gleichzeitig und lenkten den Verkehr in

Richtung Brückenmitte. Dies stellte uns vorlogistische und arbeitsintensive Herausforderungen hinsichtlich der Personalkapazitäten. Beides konnten wir jedoch dank grossem Engagement der Mitarbeitenden und abteilungsübergreifendem Hand-in-Hand-Schaffen sehr gut meistern. Herausfordernd war auch, dass neben den Ortbetonarbeiten zahlreiche Erd- und Werkleitungsarbeiten stattfanden.

Spezielle Vorgaben der SBB zugunsten der Brückenstabilität

Zunächst wurden diverse Entwässerungsleitungen umgelegt und die bestehenden Leitmauern abgebrochen. Nach dem Aushub bis auf die Fundamentsohle erfolgten das Schalen, das Bewehren und das Betonieren der neuen Fundamentteile. Im nächsten Schritt errichteten wir provisorische Abstützungen aus Stahlfachwerken. Der Abbruch der alten Rundstützen und das Erstellen der neuen,

rund 30 m langen Wandscheiben erfolgte wiederum in zwei Unteretappen. Dies war eine spezielle Vorgabe der SBB hinsichtlich der Brückenstabilität im Bauzustand. Der Bahnverkehr musste währenddessen ohne Einschränkungen aufrechterhalten bleiben. Aus diesem Grund vollzogen wir das finale Versetzen der Brückenlager an der Bahnbrücke und die zugehörige Lastumlagerung mittels hydraulischer Pressen in einer einzigen Nachtspernung. Erst in den Folgetagen brachen wir die letzten bestehenden Rundstützen der Brücke ab und ergänzten die Wandscheibe vollends.

Beton von oben einfüllen nicht möglich

Die 4.6 m hohen Wände schalten und betonierten wir in der Höhe am Stück. Die eingeschränkte Arbeitshöhe von 4.8 m liess jedoch kein Befüllen von oben zu. Den selbstverdichtenden SCC-Beton pressten

wir daher über Pumpenstützen von unten nach oben in die Wandschalung. Des Weiteren verwendeten wir für die präzise Montage der Schalung in diesem engen Spielraum von nur 20 cm speziell angefertigte Baggergabeln, um die grossflächigen Schalelemente sicher und passgenau zu versetzen.

Minutiös geplante Nachtschicht für die Lastumlagerung

Eine technische sowie eine terminliche Herausforderung stellte die Lastumlagerung an der Bahnbrücke dar. Diese musste an einem lang vorher definierten Termin in nur einer Nachtspernung – innert fünf Stunden – erfolgen. Die gesamte Baustellenplanung wurde terminlich darauf ausgerichtet. Wir verwendeten einen Beton, der zuvor noch nie bei einem ASTRA-Projekt zum Einsatz gekommen war. Die Grundsubstanz war ein Q-Flash 2/20, der zusätzlich beschleunigt wurde, so

dass die geforderten 40 N/mm² innert vier Stunden erreicht werden konnten. Mithilfe von Vorversuchen mit baugleichen Abmessungen wurde der Beton von den SBB und dem ASTRA freigegeben. In dieser minutiös geplanten Nachtschicht arbeiteten Baumeister, Beton-Prüflabor und Lagerlieferant perfekt abgestimmt zusammen.

Exakt koordiniert und pünktlich beendet

Das straffe Zeitprogramm verlangte eine exakte Koordination der verschiedenen Arbeitsschritte, um den engen Bauzeitplan einzuhalten und den Verkehrsfluss auf der vielbefahrenen Autobahn so wenig wie möglich zu beeinträchtigen. Pünktlich Ende November 2024 konnten wir das Projekt fristgemäss abschliessen.

BENEDIKT LIPP
Projektleiter

Bauherrschaft
Bundesamt für Strassen (ASTRA)

Bausumme
CHF 4.5 Mio.

Bauzeit
März bis November 2024

Zahlen
370 m³ Betonabbruch
60 m³ HDW-Abtrag Beton
2000 m³ Erdbewegungen
115 m Ersatz Entwässerungsleitungen
235 m² Nagelwand
360 m Spannanker
826 m³ Ortbeton
723 t Asphalt





Sehen Sie sich den Film zur Baustelle an.



Einsatz von Flüssigboden

Die Stadt Adliswil hat uns mit der Erneuerung der Kanalisation, der Werkleitungen und der Strasse beauftragt. Das Spezielle an dieser Baustelle ist, dass die Bauherrschaft den Einsatz von Flüssigboden vorgibt. Dieser zeitweise fließfähige, selbstverdichtende Verfüllbaustoff (ZFSV) und die Gegebenheiten vor Ort stellen unser Team vor neue Herausforderungen, die wir kreativ meistern.

Während der eineinhalbjährigen Bauzeit sollen die August-Müller-Strasse, die Mittel-, die Rain- und die Gstalderstrasse saniert werden. Grund dafür sind die Wasser- und die Gasleitungen, die sich in schlechtem Zustand befinden. Die baufällige und überlastete Mischwasserkanalisation soll ebenfalls neu erstellt werden. Zusätzlich bauen Swisscom und Sunrise sowie das EKZ die Kabelanlagen aus.

Flüssigboden füllt jeden Hohlraum

Im März 2024 beginnen wir mit dem Aushub der Strassen. Wir verlegen die Kanalisation und die Werkleitungen bis zu 4 m tief. Der Aushub kommt auf die Deponie, wo er mit Wasser und Zement aufbereitet wird. Sobald die Rohre auf der Baustelle verlegt sind, liefert ein Lastwagen das flüssige Gemisch. Nun befüllen wir den vorgesehenen Strassenabschnitt – die Masse gelangt in jeden Hohlraum und unter jede Leitung. Da die Rohre Auftrieb haben, suchen wir einen Weg, sie zu beschweren. Wir finden die Lösung in Form von mit Sand gefüllten Säcken, die wir mithilfe des Baggers auf den Rohren platzieren. Nach wenigen Stunden verfestigt sich der Baustoff selbst und die Beschwerden können entfernt werden. Nach dem Einbau des Flüssigbodens folgen die Fundationsschicht aus Kies sowie die Trag- und die Deckschicht.

Mehr Nachhaltigkeit dank Abfallvermeidung

Der Grund für den Einsatz dieses Flüssigbodengemischs ist die Wiederverwendung: Da wir denselben und nur wenig angereicher-

ten Aushub erneut verbauen, gilt dieses Verfahren als besonders nachhaltig. Abfall wird grösstenteils vermieden.

Premiere für unsere Mitarbeitenden

Für unsere Mitarbeitenden ist dies der erste Einbau mit Flüssigboden. Unser Polier Christian Rohner erklärt: «Wir haben uns an den für uns neuen Baustoff herangetastet. Nach anfänglichen Schwierigkeiten haben wir uns gut eingespielt. Da die Verwendung von Flüssigboden auch Nachteile mit sich bringt, haben wir kreative Lösungen suchen müssen.» Hier spricht Christian Rohner die Schwierigkeit des Einbaus bei den steilen Strassen an. Zu Beginn leeren wir die Masse hinein – sie läuft jedoch wegen des steilen Hangs an das untere Ende des offenen Strassenabschnitts. Damit sich die Masse trotzdem gleichmässig verteilt, legen wir nur noch kürzere Strassenabschnitte frei und bauen in kleineren Etappen. Nebst dem Gefälle sind die engen Strassen eine Herausforderung, sodass wir auf der Baustelle jeweils die gesamte Strasse für den Verkehr sperren müssen. Im Wohngebiet sind auch Sackgassen vorhanden, die uns bei der logistischen Planung – insbesondere bei der Zulieferung – fordern.

Tücken und Erkenntnisse

Während des Einbaus haben wir unsere Kenntnisse verbessert und viel dazugelernt. Manche Tücken des Flüssigbodens lassen sich jedoch auch nach mehrmaligen Versuchen nicht vermeiden: Der

Baustoff spritzt beim Hineinleeren sogar neben den Graben, was dazu führt, dass wir viel putzen müssen. Unsere Mitarbeitenden sorgen dafür, dass die Baumaschinen und die Arbeitsgeräte sauber gehalten werden.

Viel Verständnis bei den Anwohnern

Die lange Bauzeit hat es für die Anwohner in sich. Während mehrerer Wochen und teilweise Monate dürfen sie die Zufahrt zu ihrem Haus oder ihrer Wohnung nicht mit dem Auto passieren. Wir tun unser Bestes und helfen, ihre schweren Einkäufe zu tragen. Trotz dieser mühsamen Zeit pflegen wir ein angenehmes Verhältnis und sind dankbar für das Verständnis. Die Sanierung ist noch in vollem Gange und endet voraussichtlich im Juli 2025 mit dem Deckbelags-einbau. Dann dürfen wir die Strassen wieder der Stadt Adliswil übergeben und haben selbst neue Erfahrungen und Fähigkeiten gesammelt.

KEVIN LAMMER
Bauführer

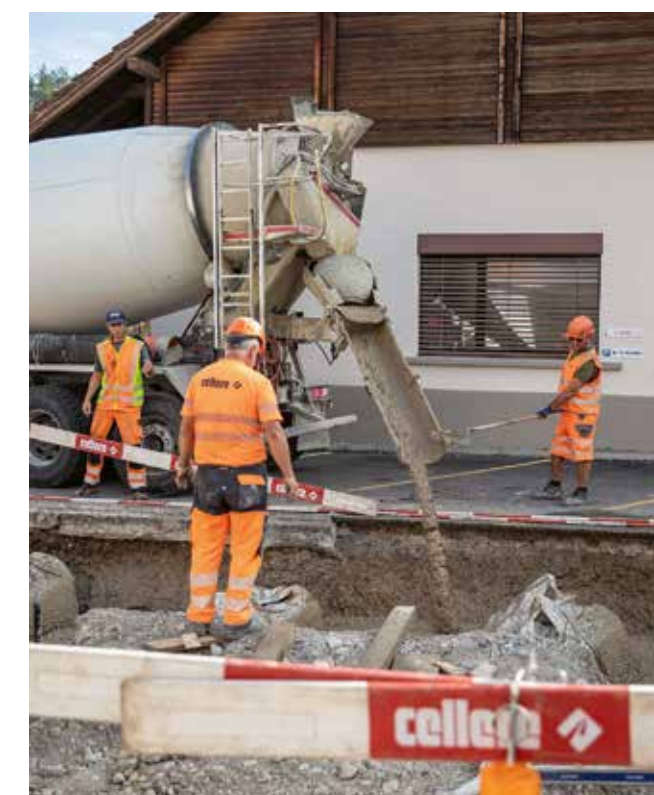


Bauherrschaft
Stadt Adliswil

Bausumme
CHF 2.2 Mio.

Bauzeit
März 2024 bis Juli 2025

Zahlen
2500 m³ Aushub
2550 m³ Flüssigboden
1070 m³ Fundationsschicht
1130 t Belag



Das Verfahren mit Flüssigboden gilt als besonders nachhaltig. Abfall wird grösstenteils vermieden.



Tücken des Flüssigbodens:
Der Baustoff spritzt beim Hineinleeren auch neben den Graben.



Von Rotkreuz nach Sihlbrugg

UNSERE NIEDERLASSUNG IST UMGEZOGEN

Seit Ende November 2024 befindet sich unser Zentralschweizer Standort in Sihlbrugg bei Baar. Der vorherige Standort in Rotkreuz entsprach nicht mehr unseren Anforderungen und bedurfte einiger Investitionen. Aus diesem Grund machte sich unsere Geschäftsleitung schon früh Gedanken um die Zukunft dieses Standorts. Vor rund fünf Jahren sicherte man sich das Land in

Sihlbrugg und begann mit der Projektplanung. Mit dem Neubau ergeben sich nun viele Vorteile, wie zum Beispiel die Nähe zum Zürichsee-Gebiet. Auch freut es unsere Mitarbeitenden, dass nun sämtliche Abteilungen unter einem Dach sind. Für unsere Kundinnen und Kunden ändert sich nichts.

Wir führten die Tiefbau-, die Baumeister- und die Umgebungsarbeiten selber

durch und realisierten so einen modernen Arbeitsplatz für rund 70 Mitarbeitende. Im Unter- und im Erdgeschoss befinden sich Werkstätten, Lagerräumlichkeiten sowie Sozialräume für das Werkstattpersonal. Im Obergeschoss sind unsere neuen Büros. Eine Etage darüber entstanden ein Pausen- und Aufenthaltsraum sowie eine Dachterrasse.

UNSERE NEUE ADRESSE:
Cellere Bau AG
Sihlbruggstrasse 150
6340 Baar





Schulraum für die nächste Generation



Kaum waren die Schülerinnen und Schüler in den Sommerferien, machten wir uns Anfang Juli 2024 an die Abbrucharbeiten am Oberstufenschulhaus in Oberentfelden. Die Zeit drängt, damit ein Jahr später, im August 2025, in den revitalisierten Räumen wieder unterrichtet werden kann.

Die Schule Entfelden saniert den Bestand und erhöht die Kapazität des Schulhauses durch zwei zusätzliche Geschosse. Die Halter AG als Gesamtleistungserbringerin hat uns mit den Abbruch- und den Baumeisterarbeiten beauftragt.

Fingerspitzengefühl im Groben

Damit das Schulhaus in neuem Glanz erstrahlt, musste die alte Betonfassade einer Blechfassade weichen. Die Abbrucharbeiten takteten wir so, dass der Einbau der neuen Fenster möglichst ohne Unterbruch stattfand und dass der Bestand nicht lange der Witterung ausgesetzt war. Die 4 t schweren Elemente wurden aus dem Bestand gebrochen und mit dem Baukran entfernt. Auch die inneren Abbrucharbeiten führten wir im Eiltempo durch.

Herausfordernde Hybridbauweise

Bis Ende November wurde das Schulhaus um zwei zusätzliche Geschosse aufgestockt. Die geplante Hybridkonstruktion aus Stahl, Holz und Beton ist komplex und verlangte eine detaillierte Planung und eine durchdachte Koordination zwischen den ausführenden Gewerken. Die vorhandene 3D-Planung und frühzeitige Absprachen erleichterten das allseitige Verständnis und die Kollaboration enorm. Nur Hand in Hand gelangten wir zum Erfolg und konnten die engen Termine einhalten.

Auf sicheren Füßen

Die Gebäudeerhöhung bringt mit sich, dass die Fundation des Gebäudes verstärkt werden musste. Im Untergeschoss bohrten wir

zu diesem Zweck mit Kleinstbohrgeräten über 30 Mikropfähle, verbauten Stahlbauteile kraftschlüssig und errichteten Kalksandstein-Mauerwerk. Das Schützen der vorhandenen Struktur lag dabei im Fokus. Gleichzeitig erstellten wir im Bestand einen Liftschacht und erhöhten die beiden Treppenhäuser. Die Anpassungen an die vorhandene Konstruktion erforderten ein geschultes Auge und handwerkliches Geschick – die richtige Arbeitsumgebung für unseren Polier Samuel Berchtold und sein versiertes Team. Die neuen Herausforderungen und die nicht alltäglichen Arbeiten machten der Baustellencrew sichtlich Freude.

SAMUEL RUFLI
Bauführer



Sehen Sie sich den Film zur Baustelle an.



Bauherrschaft
Halter AG, Gesamtleistungen

Bausumme
CHF 1.6 Mio.

Bauzeit
Juli bis Dezember 2024

Zahlen
2800 m² Betondeckenelemente
77 000 kg Bewehrungsstahl
1500 Stk. Deckenstützen für
Abfangpriessungen
550 m³ Konstruktionsbeton
900 m Mikropfähle

Die geplante Hybridkonstruktion aus Stahl, Holz und Beton ist komplex und verlangte eine detaillierte Planung und eine durchdachte Koordination zwischen den ausführenden Gewerken.

Sanierung des 120 Jahre alten Viadukts



APPENZEL

Die Appenzeller Bahnen beauftragten uns mit der Sanierung des 120 Jahre alten Sitterviadukts in Appenzell. Beim 296 m langen Viadukt handelt es sich um das grösste Brückenbauwerk der Appenzeller Bahnen und um eine der längsten Eisenbahnbrücken in der Schweiz. Unsere Abteilung Infrastrukturbau widmete sich gemeinsam mit regionalen Mitarbeitenden aus St. Gallen und Mönchwil der spannenden Herausforderung.



Das Viadukt besteht aus drei Gewölbebrücken sowie je einer Stahlbrücke über die Sitter und über die Weissbadstrasse. Die Sanierung der Gewölbebrücken übernahmen wir. Den Bestand der Tragkonstruktion bildete ein bindemittelarmer Stampfbeton. Dieser wurde im Laufe des 20. Jahrhunderts mit Spritzbeton stabilisiert, enthielt jedoch undichte Stellen, weshalb in den letzten 120 Jahren Wasser in die steinernen Bögen floss. Um dies künftig zu verhindern, sollte ein neuer Schottertrog aus Beton gebaut werden.

Neuer Schottertrog

Anfang 2024 begannen wir mit dem Aushub des Gleisschotters und dem Rückbau des bestehenden Schottertrogs aus Stampfbeton. Für den neuen Trog verwendeten wir vorfabrizierte und vorgespannte Trog-Elemente in Waschbeton-Optik. Das Platzieren der 10 t schweren Elemente forderte von unseren Mitarbeitenden vor Ort präzises Arbeiten und Teamwork. Die Elemente wurden mit einem Kran in die Höhe gebracht und an die vorgesehene Stelle auf dem Viadukt platziert.

Instandsetzung Spritzbeton und Graffitienschutz

Die Konsol- und Abdeckstein-Konstruktion ersetzten wir 1:1 mit Granitsteinen. Das Geländer erneuerten wir über die gesamte Länge. Da sich die Fassade der Tragkonstruktion über die Jahre hinweg abgenutzt hatte, setzten wir diese instand. Dazu bereiteten wir die fehlerhaften Stellen mit Wasserhöchstdruck vor und verputzten sie neu. Zum Schluss trugen wir auf einer Fläche von 2800 m² einen Graffitienschutz auf.

Arbeiten Tag und Nacht

Da der öffentliche Verkehr auf das Viadukt angewiesen ist, galt es, ein straffes Bauprogramm einzuhalten. Im Frühling wurde während

vier Wochen die Stahlbrücke, die ebenfalls saniert wurde, weggetragen und durch eine Hilfsbrücke ersetzt. Aus diesem Grund ordnete man für einen knappen Monat eine Vollsperrung des Zugverkehrs an, was uns die Möglichkeit gab, durch den Bahnverkehr ungestört zu arbeiten. Diese Zeit nutzten wir für einen Zweischichtbetrieb an sechs Tagen in der Woche. Zeitweise waren bis zu 50 Mitarbeitende vor Ort, um die Sanierung voranzutreiben.

Dank von den Appenzeller Bahnen

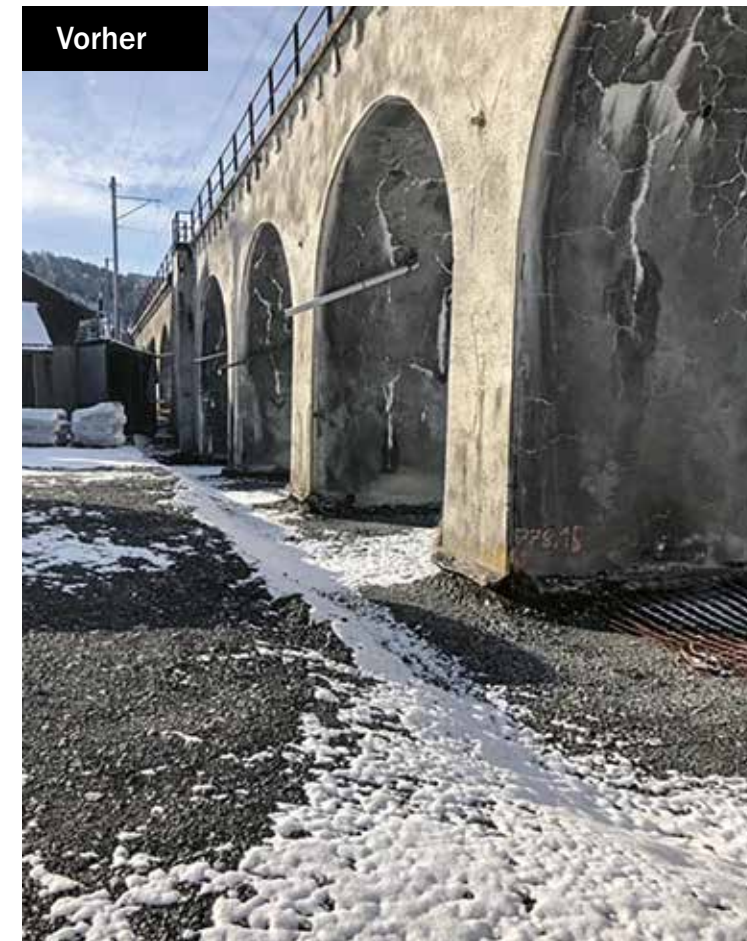
Wir standen in stetigem Austausch mit den Appenzeller Bahnen. Deren Projektleiter, Stefan Hostenstein, war sehr zufrieden mit der geleisteten Arbeit: «Die Zusammenarbeit war angenehm und lösungsorientiert. Auch in der anspruchsvollen Intensivphase von Mitte März bis Mitte April konnten die Arbeiten in der geforderten Qualität und innerhalb der Termine erledigt werden. Die Appenzeller Bahnen bedanken sich beim Baustellenpersonal für die Erfüllung dieses Auftrags.» Nach der Vollsperrung galt es, die Arbeiten in Gleisnähe unter laufendem Verkehr fortzuführen. Ein darauf abgestimmtes Sicherheitskonzept war notwendig.

Auf die nächsten 100 Jahre

Mitte Juli 2024 schlossen wir stolz unseren Teil der Brückensanierung ab. Das Viadukt wurde gemäss Denkmalschutz nicht modernisiert, sondern noch mehr dem Ursprungszustand angenähert. Inmitten der bergigen Kulisse kann sich das neue «alte» Bauwerk sehen lassen und sollte weitere 100 Jahre halten.

MARC STÖCKLI
Bauführer



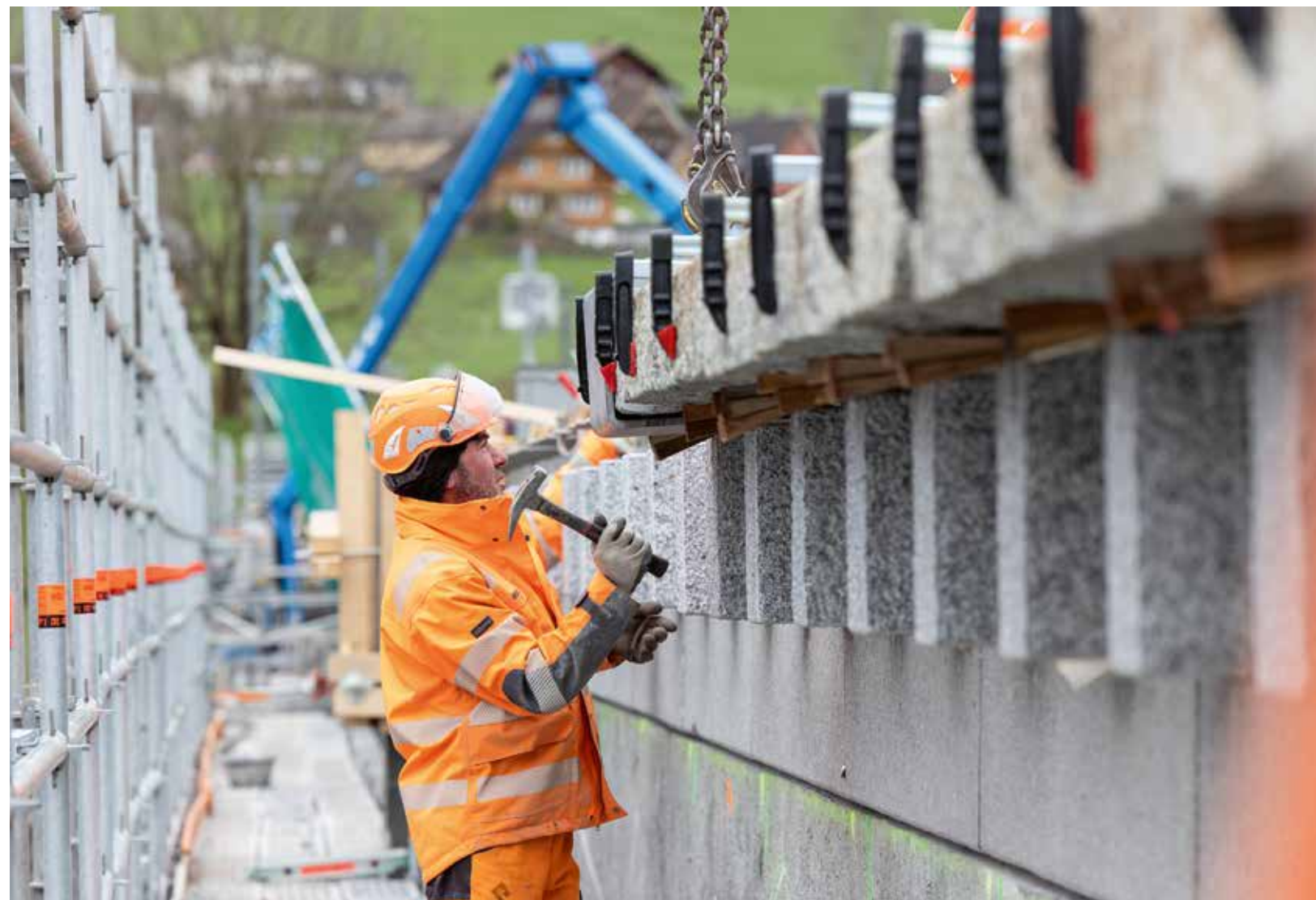


Bauherrschaft
Appenzeller Bahnen AG
Bauleitung
Bänziger Partner AG

Bausumme
CHF 3.2 Mio.

Bauzeit
Januar bis Juli 2024

- Zahlen**
- 1200 t Aushub Gleisschotter
 - 360 m Rückbau Schottertrög (aus Stampfbeton)
 - 360 m Setzen der neuen Schottertröge und Vorspannung aufbringen
 - 32 neue Ablaufgewerke einbauen
 - 360 m neue Abdichtung Schottertrög zu Stampfbeton-Tragkonstruktion
 - 720 m Rückbau, Aufbereitung u. Teilersatz der Konsol- und Abdecksteine
 - 720 m Rückbau und Ersatz Geländer
 - 7 Fahrleitungsmast-Konsolen montieren
 - 320 m² Instandsetzung des bestehenden Spritzbetons auf Stampfbeton
 - 3300 m² Applikation denkmalpflegekonformen Verputzes auf Spritzbeton
 - 2800 m² Applikation Graffitischutz in Abstimmung mit Denkmalpflege



Beim 296 m langen Viadukt handelt es sich um das grösste Brückenbauwerk der Appenzeller Bahnen und um eine der längsten Eisenbahnbrücken in der Schweiz.



SANIERUNG DER STAHLBRÜCKE

Die Stahlbrücke bedurfte wegen der Korrosion ebenfalls einer intensiven Sanierung. Um diese zu bewerkstelligen, liess man die bestehende 90 t schwere Stahlbrücke mit zwei grossen Kranen herausheben und durch eine Hilfsbrücke ersetzen. Eindrückliche Aufnahmen von der Aushebung gibt es in diesem Beitrag:



Bild: ©Appenzeller Zeitung

Ländlich, aber vielbefahren

Wer die 5 km von Volketswil nach Illnau-Effretikon mit dem Auto fährt, begegnet unweigerlich dem Cellere-Gelb: Zwischen den Weilern Kindhausen und Bietenholz sind wir mit drei 17-t-Baggern und zwölf Mitarbeitenden im Einsatz.

Über 100 Baustellen auf rund 1330 km Kantonsstrassen betreibt das Tiefbauamt des Kantons Zürich jährlich. Eine der Baustellen befindet sich zwischen Volketswil und Illnau-Effretikon. Dort bedarf der 1.2 km lange Strassenabschnitt zwischen den Weilern Kindhausen und Bietenholz einer Sanierung.

Zwei Baustellenabschnitte parallel abwickeln

Seit März 2024 sind wir vor Ort und führen verschiedene Arbeiten an der Kantonsstrasse aus. Die Sanierung erfolgt in Etappen, wobei wir immer in zwei 200 m langen Bereichen gleichzeitig tätig sind. Dazwischen liegt ein Stauraum. Der Verkehr wird mit Lichtsignalen einspurig durch die jeweiligen Baubereiche geführt.

Neuer Belag für vielbefahrene Strasse

Bei diesem Projekt sind wir zuständig für die Instandsetzung der Fahrbahn inkl. Randsteine. Wir ersetzen teilweise die Tragschicht und auf der ganzen Baustellenlänge die Binderschicht. In den Schulsummerferien 2025, wenn weniger Verkehr zu erwarten ist, werden wir auch noch den lärmarmen Deckbelag einbauen. Die ländliche Gegend trägt, denn das Verkehrsaufkommen auf dieser Strecke ist hoch. So passiert beispielsweise alle 15 min ein Bus die Baustelle. Normalerweise nimmt der Verkehr zwei bis drei Wochen nach Inbetriebnahme einer neuen Baustelle ab, weil er Ausweichrouten sucht. Das war bei dieser Baustelle nicht der Fall. Das hohe Verkehrsaufkommen war denn auch eine Herausforderung bezogen auf die Logistik und die Sicherheit.

«Zürich-Bord» für barrierefreie Bushaltestellen

Die beiden Bushaltestellen «Bodenacher» sind nach Abschluss der Arbeiten barriere-

frei erreichbar. Dafür sorgt der «Zürich-Bord»-Randstein, den wir verbaut haben. Er wird bei Bushaltestellen mit hohen Haltekannten eingesetzt, weil er leicht abgestuft ist. Den bestehenden Fussgängerstreifen bei der Bushaltestelle Richtung Hegnau haben wir mit einer Mittelschutzinsel ausgestattet. Nahe der Überbauung Waldgarten in Kindhausen sowie in Bietenholz sind zwei neue Fussgängerstreifen mit Mittelinsel entstanden.

Ein Rohr im Rohr

Auch haben wir die bestehende Strassenentwässerung auf einer Länge von 635 m instandgesetzt. Das Besondere daran ist die Kanalinnensanierung: Für die sogenannte Inlinersanierung haben wir einen mit Epoxidharz getränkten, filzartigen Schlauch in die bestehende Leitung eingebracht. Der Schlauch härtet an der Rohrwand aus und wird zu einem hochwertigen neuen Rohr im Rohr. Zu den Instandhaltungsarbeiten an der Kantonsstrasse gehört auch der Ausbau des Kabelrohrblocknetzes: 2 bis 14 Rohre zählt ein einzelner Block. Hier bestand die Herausforderung im Timing: Die Elektrizitätswerke des Kantons Zürich haben einen Tag verbindlich definiert, um die Mittelspannungsleitung umzuhängen. Wir mussten unsere Arbeiten daher zwingend bis zu diesem Tag abgeschlossen haben. Weitere Arbeiten bestanden in 31 Fundamenten für die neuen Kandelaber. Die Cellere-Hauptarbeiten an der Kantonsstrasse dauern noch bis Mai 2025.

70 MW Fernwärme für 7000 Haushalte

Die Erdgasleitung haben wir über die gesamte Baustellenlänge komplett ersetzt. Kurzfristig hinzu ist der Auftrag für eine Fernwärme-Transportleitung gekommen. Von ihr aus werden die Gemeinden erschlos-

sen. Die Rohre haben einen Durchmesser von 300 mm und es liegen immer zwei Rohre nebeneinander im Graben. Sie sind 16 m lang und es war nicht einfach, sie in die zu 80% mit Kammerplatten gespriessten Gräben «einzufädeln». Der Spriessabstand betrug in der Länge 3 m und es lagen jeweils zwei Kammerplatten aufeinander. Stellenweise war ein Voraushub nötig, um die Rohre überhaupt in den Graben zu bringen. Die Abwärme für die Fernwärmeleitung stammt aus dem geplanten Datencenter-Campus in Volketswil. Voraussichtlich ab Ende 2028 sollen bis zu 70 MW für die Energieversorgung zur Verfügung stehen. Sie werden über 7000 Haushalte in den Gemeinden Volketswil, Greifensee, Schwerzenbach und Effretikon mit CO₂-neutraler Wärme versorgen.

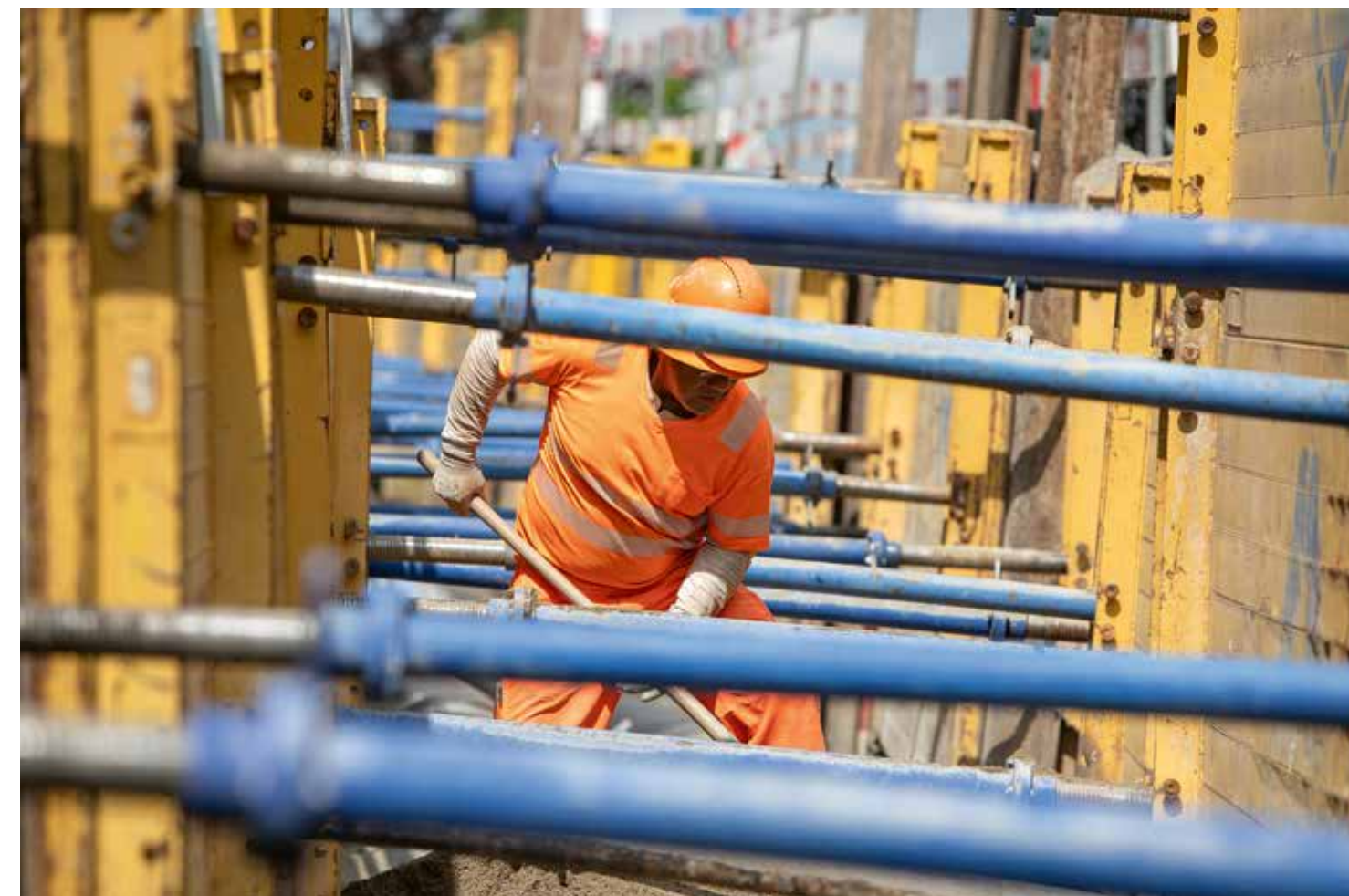
DAVID KREBS
Bauführer

Bauherrschaft
Baudirektion Kanton Zürich,
Tiefbauamt

Bausumme
CHF 4.4 Mio.

Bauzeit
März 2024 bis Sommer 2025

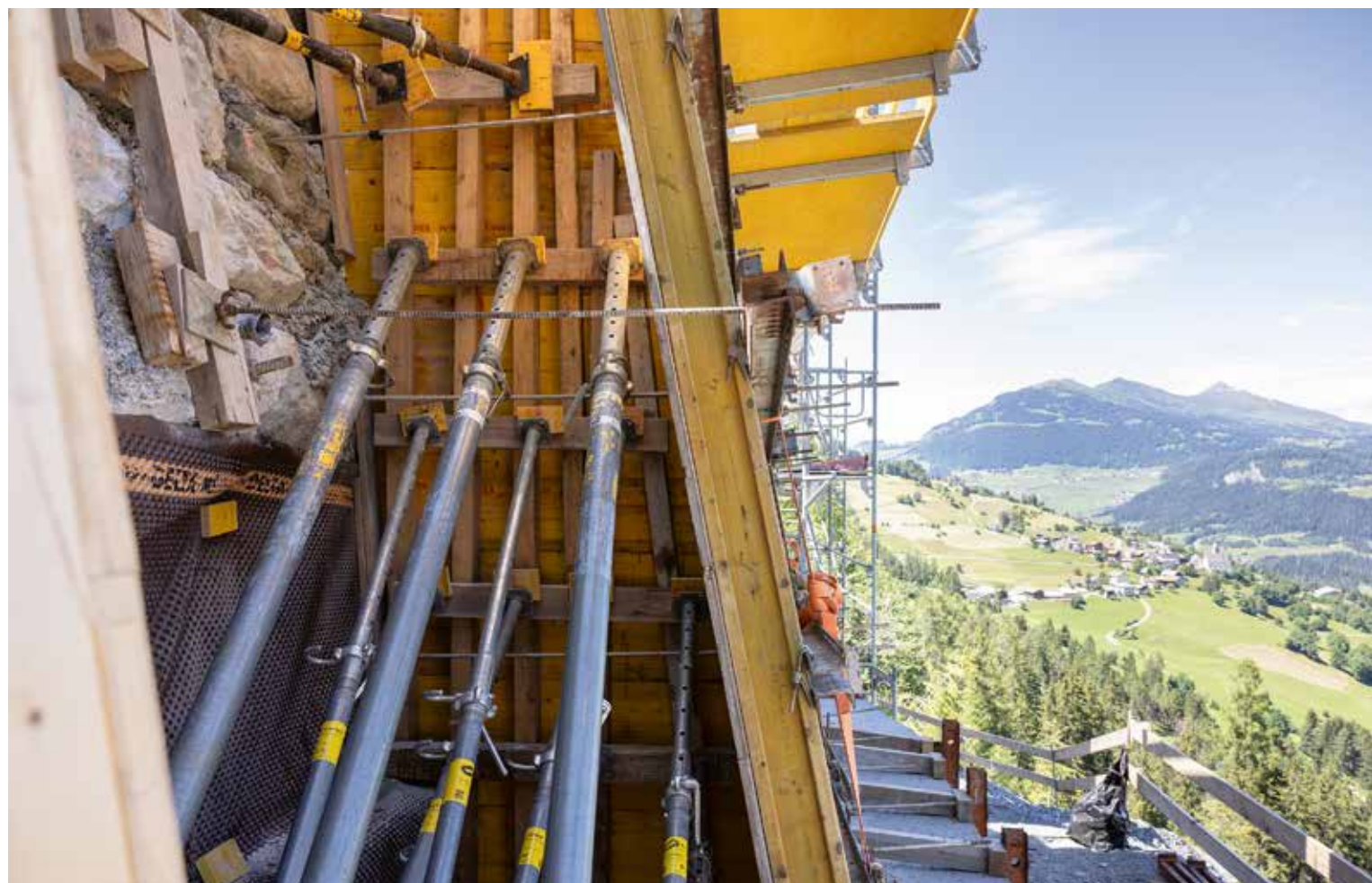
Zahlen
12 700 m² Belagsabbruch
4030 m³ Fundation
880 m Entwässerungsleitungen
30 400 m Kabelrohre
11 600 m² Planie
3900 m Randabschlüsse
2020 t Tragschicht
1850 t Binderschicht
1000 t Deckbelag



QUANTIFIED ASSESS

Geschützt vor
Naturgewalten





Wir erhielten den Auftrag zur Instandsetzung der Cunterstrasse auf 1253 m ü. M. – einem Abschnitt von rund 650 m zwischen den Ortschaften Mon und Salouf in Graubünden. Im Zentrum stand für uns dabei der Bau einer 165 m langen Betonstützmauer auf der Talseite sowie einer 55 m langen Betonstützmauer auf der Bergseite der Strasse. Die Arbeiten realisierten wir als Subunternehmer der lokal ansässigen Unternehmung Luzio Tiefbau AG. Das Tiefbauamt des Kantons Graubünden hat die Arbeiten als Zwei-Jahres-Los vergeben. Im Jahr 2022 durften wir bereits das Baulos Nr. 1 mit einer 120 m langen Betonstützmauer ausführen.

Mitten in der idyllischen Berglandschaft mit kleinen Dörfern führt die Cunterstrasse von Mon nach Salouf. Hier kommen die heimischen Naturgewalten besonders zum Vorschein, denn der Hang ist in ständiger Bewegung und rutscht. Die Strassen müssen gesichert werden. Die Baustelle liegt im Tal gegenüber dem aus den Schweizer Medien bekannten Brienzer Bergrutsch. Für die Absicherung der Bergstrasse erstellten unsere Mitarbeitenden die Schwergewichts-Stützmauern in Ortbeton.

niergeschwindigkeit abzustimmen. Zudem mussten wir ständig überprüfen, ob die Anker in den alten Mauern halten», erklärt der zuständige Polier Giovanni Mammoni. Die verbauten Schalungsanker wurden vorgängig stets mit einem Ausziehgerät auf ihre Zugfestigkeit überprüft. An manchen Stellen sind die Betonmauern bis zu 2.3 m breit. Bei dieser grossen Menge Beton ist auch der Druck beim Einfüllen sehr gross. Um das erfolgreiche Ergebnis zu gewährleisten, montierten wir zusätzliche Schrägstützen und überprüften die Schalung beim Betonieren permanent.

amts schnellstmöglich voran, sodass nach den Sommerferien bereits mit dem Bau begonnen werden konnte. Diese Mauer wurde jedoch nicht als Schwergewichts-, sondern – aufgrund ihrer Höhe von über 6.5 m – als Wickelstützmauer geplant und ausgeführt. Wir passten dazu unsere Baustelleneinrichtung an und montierten zusätzlich einen Kran, um die hohe Mauer optimal zu erstellen.

Betonlieferungen richten sich nach Postauto-Fahrplan

Für unsere Mitarbeitenden war nicht nur der steile, rutschende Hang eine grosse Herausforderung, sondern auch der Verkehr. Für die Zulieferer gab es keinen genug grossen Abstellplatz direkt neben der Strasse. Da auf dieser Strasse das Postauto verkehrt, mussten wir die Betonlieferungen aus der Region auf den Fahrplan abstimmen. Sobald ein Fahrzeug die Strasse passieren wollte, hatten die Zulieferer und unsere Baumaschinen von der Strasse zu weichen und unsere Mitarbeitenden die Arbeiten für kurze Zeit zu unterbrechen.

«Bewegte» Vermessung

Der sich stets in Bewegung befindende Strassenabschnitt erforderte auch für die Vermessungsarbeiten grösste Aufmerksamkeit des Poliers und des örtlichen Geometers. Das Fixpunktenetz musste ständig abgestimmt, neu vermessen und koordiniert werden. Teils mussten wir sogar Fundationen in der Höhe und der Lage den geänderten Bedingungen anpassen. Rechtzeitig vor dem Wintereinbruch konnten wir die Ortbetonarbeiten abschliessen und die Strasse dem Kanton übergeben.

MARIO BENI
Bauführer

1.8 m breite und 9 m tiefe Schachtfundationen

Als Erstes führte die Luzio Tiefbau AG die grossvolumigen Erdarbeiten und die Tiefenfundation aus. Dazu gehörten 21 bis zu 9 m tiefe und im Durchmesser 1.8 m breite Bernold-Schachtfundationen, die auf den tiefer liegenden stabilen Schichten zu stehen kamen. Dabei hob das Unternehmen die Erde schachtförmig aus und baute breite Bernold-Stahlröhren ein, die wir bewehrten und anschliessend mit Beton verfüllten. Nach dieser Fundation erstellten unsere Mitarbeitenden das Fundament und die Stützmauern. Dies war bei der talseitigen Mauer besonders herausfordernd, da wir mit einhäufigen Schalungen arbeiten mussten.

Halten die Anker in den alten Mauern?

Die Aufnahme des Schalungsdrucks ist dabei viel aufwendiger als bei einer gängigen doppelhäufigen Schalung. «Die Schalung haben wir an die bestehende alte Stützmauer sowie an die Gunitwand – die Baugrubensicherung – verankert. Es brauchte von uns sehr viel Feingefühl, um die entsprechende Schalungskonstruktion und auch die Beto-

Kordon trotz Schneeräumung und Streusalz

Zuletzt erstellten wir auf den Stützmauern den Kordon, bei dem wir als Korrosionsschutz verzinktes Bewehrungsseisen verwendeten. Der Kordon schliesst die Mauer

Da auf dieser Strasse das Postauto verkehrt, mussten wir die Betonlieferungen aus der Region auf den Fahrplan abstimmen.

ab und war in der Herstellung sehr aufwendig: Er muss den Winterverhältnissen standhalten können. Da die Kordon-Köpfe der Schneeräumung und dem Streusalz des Winterdiensts am meisten ausgesetzt sind, werden sie viel mehr belastet.

Zusätzliche Betonstützmauer von über 6.5 m Höhe

Im Laufe des Frühjahrs 2024 und mit zunehmendem Baufortschritt stellte sich infolge der gegebenen Geologie heraus, dass bergseitig eine zusätzliche Betonstützmauer notwendig sein würde. Die Planung dazu trieb der zuständige Bauleiter des Tiefbau-





Bauherrschaft
Tiefbauamt Graubünden, Bezirk 7

Bausumme
CHF 1.41 Mio.

Bauzeit
August 2023 bis Dezember 2024

Zahlen
1770 m³ Beton
1400 m² Sichtbetonschalung
mit 5 m Schaltafeln
2164 m² Schalfläche
163 m Kordon



DEN VORURTEILEN GETROTZT



Bild: © Corriere del Ticino/Gabriele Putzu

Irem Top ist eine von wenigen Frauen in der Schweiz, die eine Ausbildung im Strassenbau absolvieren. Die 19-Jährige verrät, wie es dazu kam und mit welchen Herausforderungen sie sich auf ihrem Berufsweg konfrontiert sah.



Sie ist im dritten Lehrjahr ihrer Ausbildung zur Strassenbauerin EFZ – und in der Branche weit und breit die einzige weibliche Lernende im Kanton Tessin. Davon lässt sich Irem Top allerdings nicht beirren. «Strassenbau ist das, was ich machen will», sagt sie entschlossen.

Von Zähnen zu Strassen

Nach dem Abschluss der Sekundarschule entscheidet sich Irem zunächst für eine Ausbildung zur Zahnarzthelferin. Doch dann entdeckt sie das Bauwesen. Sie schnuppert einige Berufe aus der Branche – bis sie auf den Strassenbau stösst. Man gab ihr die Möglichkeit, auf einer Baustelle in der Gegend von Lugano ein Praktikum zu machen. «Dabei stellte ich fest, dass mir das Pflastern sehr gefiel – vor allem deshalb, weil ich im Freien arbeiten konnte», erzählt sie. Es ist der Anfang eines steinigen Ausbildungswegs, wie die heute 19-Jährige bald feststellen muss.

«Du lenkst die Arbeiter ab»

Irem Top bewirbt sich bei zahlreichen Baufirmen um einen Ausbildungsplatz – und blitzt überall ab. Der Grund ist immer derselbe: Sie ist eine Frau. Irem erinnert sich: «Man sagte mir, ich würde die männlichen Mitarbeiter ablenken.» Statt ihr eine Chance zu geben, sich zu beweisen, wird sie auf ihr Äusseres reduziert. «Ich war echt frustriert. Menschen sind voller Vorurteile.» Auch ihr Umfeld ist von Anfang an skeptisch, sie stösst auf Widerstand. «Mein Vater war strikt gegen eine Lehre als Strassenbauerin. Er befürchtete, dass ich meine Entscheidung leichtsinnig und nur des Geldes wegen getroffen hatte.

Ich wüsste nicht, was es bedeute, auf einer Baustelle zu arbeiten.» Trotzdem: Die junge Frau sucht weiter. Und endlich hat sie Erfolg. «Ich durfte auf einer Baustelle einen Monat lang für Cellere probearbeiten.» Sie überzeugte unseren Standortleiter Nicola Martini in Castione und erhielt die Lehrstelle. «Endlich konnte ich arbeiten!», freut sie sich.

An Muskelmasse zugelegt

Die erste Hürde auf ihrem Karriereweg hatte Irem Top geschafft. Nun galt es, sich in einem Umfeld zu beweisen, das für Frauen weitere gängige Vorurteile bereithält. Eines davon: Frauen eignen sich nicht für ein körperlich anstrengendes Tätigkeitsfeld wie die Baubranche. Irem Top gibt zu: «Mich an die Anstrengung zu gewöhnen, war schwierig. Am Anfang war ich erschöpft. Die ersten Monate kam ich nach Hause, warf mich direkt aufs Bett, schloss die Augen und schlief durch. Auch an den Wochenenden blieb ich oft zu Hause, um mich auszuruhen.» Die Müdigkeit ist inzwischen verschwunden. Dafür hat Irem Top nach zwei Jahren Ausbildung merklich an Muskelmasse zugelegt, weshalb ihr die Arbeit nun leichter fällt. Stolz sagt sie: «Als ich die Lehre begann, wog ich 45 kg, sodass ich viele Dinge nicht einmal heben konnte. Mit der Zeit habe ich Muskeln aufgebaut und so immer mehr geschafft.»

Tochter statt Kollegin

Die körperlichen Anstrengungen hat Irem zum Trotz der Vorurteile gemeistert. Doch wird sie von ihren männlichen Kollegen akzeptiert? «Das Verhältnis zu den anderen Mitarbeitern war anfangs nicht einfach», sagt die Lernende. «Für sie war ich

eher Tochter denn Arbeitskollegin.» Oft trauten ihr die Arbeiter Tätigkeiten nicht zu. Um ihr Mühen und Anstrengungen zu ersparen, schickten sie jemand anderes, um Aufgaben zu erledigen. «Ich konnte mich beweisen, indem ich Interesse und grossen Tatendrang zeigte. Heute bin ich ein vollwertiges Teammitglied und werde von schweren Arbeiten nicht mehr verschont», freut sich die Tessinerin. Nach ihrem Lehrabschluss will sie den Führerschein für Baumaschinen machen.

Ein wertvoller Tipp

Irem Top ist dankbar für die Unterstützung, die sie von Cellere und ihren Arbeitskollegen erfuhr: «Wenn ich Hilfe brauchte, war immer jemand da, der mir etwas erklären konnte.» Die Lernende hat die Herausforderungen, die das Berufsfeld des Strassenbauers für sie bereithält, bewältigt – sie ist genau da, wo sie sein will: «Ich bin zufrieden mit dem Weg, den ich eingeschlagen habe, aber ich lerne noch.» Weil die körperlich strenge Arbeit auf der Baustelle nicht unterschätzt werden sollte, rät Irem Top angehenden Strassenbauerinnen: «Achtet auf eure Mahlzeiten – genug essen und trinken ist enorm wichtig. Ihr braucht Energie für die Arbeit.»

CARLA LOOP
Marketing und Kommunikation



Hier geht's zum Interview mit Irem auf RSI.

Neues Bundesasylzentrum im Tessin

Nahe Chiasso ist ein neues Bundesasylzentrum entstanden. Wir haben für das Projekt die Umgebungsarbeiten des Areals ausgeführt. Speziell dabei war der Einbau eines stabilisierten Bodenbelages, was unsere Aufgabe zu einer komplexen Angelegenheit werden liess.

In der «Zona Pasture» zwischen den Tessiner Gemeinden Balerna und Novazzano hat das Staatssekretariat für Migration im Juni 2024 ein neues Bundesasylzentrum in Betrieb genommen. Die dauerhafte Einrichtung ersetzt die bisherigen provisorischen Unterkünfte in der Asylregion Tessin und Zentralschweiz.

Terra Solida ersetzt bituminösen Belag

Bei diesem Projekt war vorgesehen, sämtliche Flächen mit einem bituminösen Walzasphalt mit einer Tragschicht von 7 cm und einer Deckschicht von 3 cm zu erstellen. Aus Nachhaltigkeitsüberlegungen zugunsten der Umwelt entschied sich der Bauherr jedoch kurzfristig, die Parkfelder und die Manövrierflächen mit einem Belag aus stabilisiertem Boden zu erstellen und somit nur die Zufahrtsrampen und die Durchgangsbereiche mit dem vorgesehenen Asphalt einzubauen. Der stabilisierte Boden ist ein Gemisch aus Kalkstein und natürlichem Bindemittel. Der Vorteil liegt darin, dass dieses Material offenporig ist, somit Niederschlag versickern kann und die Fläche nicht als versiegelt gilt. Nicht versiegelte Flächen leisten einen wichtigen Beitrag gegen die Klimaerwärmung.

Bodenproben vor Ort für korrektes Mischverhältnis nötig

Um die Rezeptur des Gemisches definieren zu können, mussten wir vor Beginn der Einbauarbeiten In-Situ-Messungen und -Proben umsetzen. Der anschliessende Einbau der rund 1950 m² grossen und 10 cm starken

Fläche erwies sich als komplexe Angelegenheit – das Gemisch erforderte nämlich ein spezielles Vorgehen beim Einbau des Belags.

Einbau mit Belagsfertiger und Vibrationswalze

Eine Besonderheit des Produktes Terra Solida ist, dass es wie ein bituminöser Belag mit einem Belagsfertiger und mit Vibrowalzen eingebaut wird. Einzig die Anlieferung geschieht wie bei einem Beton mit einem Fahrmischer. Ist also das Material erst mal mit dem Fahrmischer auf der Baustelle angekommen, dann wird es mit dem Belagsfertiger eingebaut, vorverdichtet und mit einer Vibrationswalze endverdichtet. In unserem Fall benutzten wir dafür eine 2,5 t schwere Tandemwalze. Der Einbau dieses Materials war für unsere Mitarbeiter neu, weshalb sie erst noch darin geschult werden mussten. Trotz aller notwendigen Vorkehrungen beim Einbau führten unterschiedliche Faktoren wie Sonneneinstrahlung und Wind an den Einbautagen zu optisch unterschiedlichen Oberflächen.

Einbau in zehn Etappen

Die Einbauarbeiten führten wir in zehn Etappen durch. Mit dem gestaffelten Prozess konnten wir allen Fussgängern und Fahrzeugen während des Einbaus den Zugang zu dem bestehenden Asylzentrum gewährleisten. Nach dem Einbau erstellten wir auf der Fläche in Längs- und Querrichtungen ca. 500 m Fugen. Dadurch können Risse in der Oberfläche minimiert werden. Die Nach-

arbeiten an den bestehenden Bauwerken und den Gusseisendeckeln erwiesen sich aufgrund der kurzen Abbindezeiten des Terra-Solida-Gemisches als sehr schwierig. Um die Lebensdauer des Belags zu verlängern, erfolgte am Ende der Arbeiten eine Oberflächenbehandlung mit einem härtenden Oberflächenveredelungsprodukt. Dies erhöht die Scherfestigkeit des Materials und verhindert somit Abplatzungen.

Vor den Belagsarbeiten hatten wir die Entwässerungs- und Werkleitungen angepasst sowie den Unterbau für eine Abfallsammelstelle erstellt.

Bundesasylzentrum ist Teil der neuen Asylstrategie

Das neue Bundesasylzentrum zwischen Balerna und Novazzano ist Teil der aktuellen Asylstrategie: Asylgesuche werden künftig mehrheitlich in Zentren des Bundes behandelt und abgeschlossen. Im Falle Balerna bedeutet dies, Asylsuchende profitieren von einem beschleunigten Verfahren innert 140 Tagen. Nebst den 350 Unterbringungsplätzen integriert das neue Zentrum über 100 Arbeitsplätze.

FEDERICO VALENTINI
Bauführer

Bauherrschaft
Bundesamt für Bauten und Logistik

Bausumme
CHF 340 000

Bauzeit
Februar bis April 2024



Nicht versiegelte Flächen leisten einen wichtigen Beitrag gegen die Klimaerwärmung.

HALLEN- ERWEITERUNG

für die Debrunner
Metallservice AG





Bauherrschaft
Debrunner Koenig Gruppe
Bauleitung
B3 Brühwiler AG

Bausumme
CHF 500 000

Bauzeit
Februar bis Juni 2024

Zahlen
1375 t Betonabbruch
900 t Aushub
140 m³ Magerbeton
200 t Kies
45 t Bewehrung
440 m³ Beton
620 m² Monobetonoberfläche



Die Hallenerweiterung
im Zeitraffer.



Die Debrunner Metallservice AG investierte in eine neue Anlage für das Längsteilen von Aluminiumbändern. Diese neue Anlage bedingte den Bau einer neuen Fundation und einer 15 m tiefen und im Durchmesser über 5 m grossen Schlingengrube. Von Februar bis Juni 2024 war unsere Umbauabteilung in Sennwald im Einsatz.

Das neue Fundament gründet auf 63 Mikropfähle. Diese wurden ab dem Bohrplanum ins Erdreich gebohrt. Der Aushub um die Mikropfähle herum bedeutete für uns einen Mehraufwand. Die Pfähle durften nicht beschädigt werden, entsprechend sorgfältig mussten die Baggerführer arbeiten. Nach dem Erstellen der Fundamentsohle wurden die Mikropfähle eingekürzt und die Kopfplatten versetzt. Um einen möglichst effizienten Arbeitsablauf zu gewährleisten, erstellten wir die Fundamentplatte in drei Betonetappen. Da die 70 bis 100 cm dicken Fundamente mit diversen Absätzen und Vertiefungen bis 1.8 m versehen sind, betonierten wir sie in der Höhe in zwei Arbeitsgängen. An die Oberflächengenauigkeiten wurden sehr hohe Anforderungen gestellt. Die maximale Tole-

ranz bei Setzungen betrug gemäss Bauherrschaft 0.2 mm, bei der Oberfläche sind es 4 mm. Diese Anforderungen erfüllten wir.

Spezielles Deckenschalungssystem im Einsatz

Im Vorfeld wurde KIBAG mit der Erstellung der 15 m tiefen und im Durchmesser über 5 m grossen Schlingengrube beauftragt. Die Grube wurde im Schlitzwandverfahren errichtet. Wir erstellten die Decke mit einer Stärke von 150 cm über der Schlingengrube. Für die Deckenschalung kam ein spezielles modulares Stützturmsystem von Peri zum Einsatz, um die Lasten über der 15 m tiefen Grube abzufangen. Die einzelnen Elemente mit Rahmen in verschiedenen Massen steckten wir zusammen und versetzten sie

mit einem Kran. Der Kraneinsatz war durch die geringe Höhe der Halle von 10 m eingeschränkt. Anschliessend betonierten wir die Deckenplatte.

Hohe Genauigkeitsanforderungen

Auf die Frage, welche Herausforderungen beim Umbau der Halle auftraten, berichtete unser Polier Raphael Wüst: «Aufgrund der hohen Genauigkeitsanforderungen überprüften wir jeden Baufortschritt kontinuierlich mit einem Tachymeter. Wir mussten stets konzentriert arbeiten und die Arbeitsabläufe optimal planen. Die Etappierung des Aushubs, die genaue Koordination mit allen am Projekt beteiligten Firmen und das spezielle Deckenschalungssystem waren entscheidende Aspekte für den Erfolg des Projekts.» Im Juni durften wir das Projekt erfolgreich abschliessen.

MICHAEL KÜNZLI
Bauführer



NEUGESTALTUNG UM DEN BAHNHOF WINTERTHUR

Direkt beim Bahnhof SBB Winterthur durften wir bei der Neugestaltung des Areals mitwirken. Unsere umfangreichen Arbeiten aus diversen Arbeitsgattungen sind Teil des «Masterplans Stadtraum Bahnhof Winterthur», mit dessen Umsetzung sich das Gebiet in ein urbanes, lebendiges Zentrum verwandelt.



Das Projekt zur Neugestaltung des Areals wurde von den Stimmberechtigten im Mai 2009 bewilligt. Mit den Arbeiten an der Wart-, der Rudolf-, der Paul- und der Strickerstrasse leisteten wir nun unseren Beitrag. Ziel des Projekts war es, das Bahnhofareal in eine attraktive, lebendige, auf alle Seiten offene Begegnungszone umzugestalten. Vor Ort wurden wir mit der Herausforderung konfrontiert, dass die Platzverhältnisse sehr beschränkt sind. Nicht nur für unsere eigentlichen Arbeiten, sondern auch für die Logistik und die Zulieferer war es entsprechend schwierig, Platz zu finden. Zudem war das Personenaufkommen rund um den Bahnhof Winterthur sehr hoch.

Neuer Treppenabgang zur Personenunterführung

An der Rudolfstrasse erstellten wir einen 4 m breiten neuen Treppenabgang zur südlichen Personenunterführung. Wir verwendeten Spundwandprofile für die Baugrubensicherung und Mikropfähle für die Fundierung der neuen Decke des Treppenabgangs. Um den örtlichen Gegebenheiten sowie der geforder-

ten Geometrie gerecht zu werden, setzten wir vorgefertigte runde Schalungen ein. Des Weiteren erstellten wir diverse Brüstungen bei den bestehenden Treppenaufgängen an der Paulstrasse und an der Rudolfstrasse neu.

Unten Leitungen, oben Trottoirs

Parallel zu den Betonbauarbeiten erneuerten wir in der Paulstrasse und der Rudolfstrasse sämtliche Werk- und Kanalisationsleitungen. Die Arbeiten mussten wir genau abstimmen und terminieren, um die Baustellenlogistik sowie den Personenfluss während der ganzen Bauzeit uneingeschränkt zu gewährleisten. Die architekturhistorisch bemerkenswerte Wartstrasse erhielt neue breite Trottoirs und Erdgeschossvorbereiche. Ebenso bereiteten wir Baumgruben vor, damit später neue Baumreihen das Areal schmücken würden. Das gesamte Areal sollte begrünt werden.

Effizient arbeiten dank digitalen Plänen

Bei diesem Projekt kam bei uns erstmals ein sogenanntes «digitales Planhaus» zum Einsatz. Alle Pläne und Unterlagen standen unseren Mitarbeitenden elektronisch

stets vor Ort auf dem neuesten Stand zur Verfügung. Dies erleichterte uns die Kommunikation mit den beteiligten Partnern und ermöglichte eine moderne, effiziente Arbeitsweise. Zuletzt bauten unsere Mitarbeitenden die Asphaltbeläge ein und erstellten neue Randabschlüsse sowie Pflasterungen. Auch diese Arbeiten wurden unter ständigem Betrieb ausgeführt. Ende September 2024 durften wir unsere Arbeiten mit dem Einbau sämtlicher Deckbeläge erfolgreich abschliessen.

COLIN BACHMANN
Bauführer



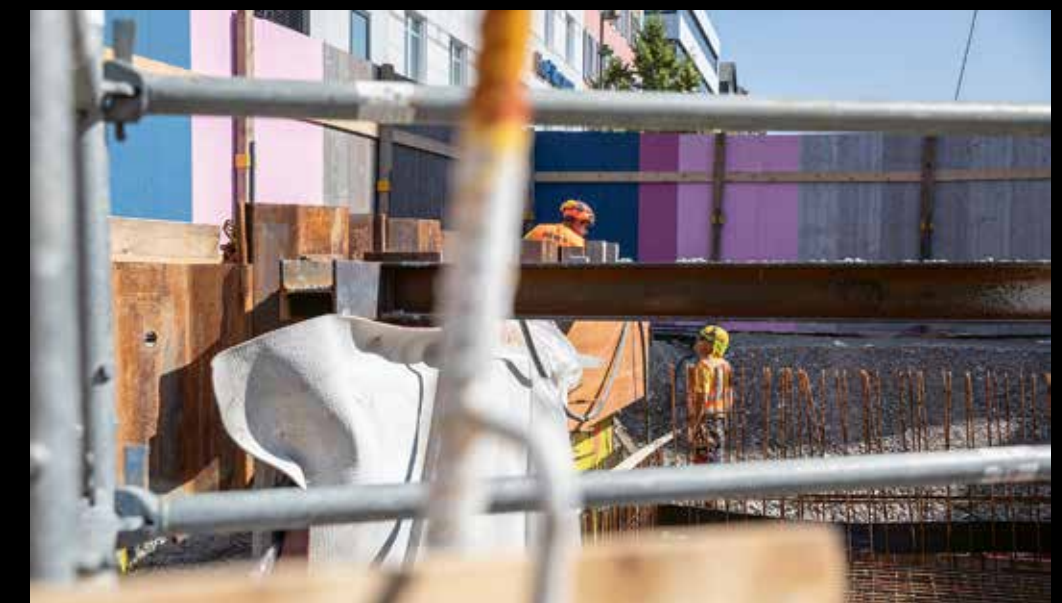
Sehen Sie sich den Film zur Baustelle an.

Bauherrschaft
Stadt Winterthur

Bausumme
CHF 2.1 Mio.

Bauzeit
März bis September 2024

Zahlen
2 Stk. Mikropfähle
20 t Bewehrungen
250 m² Schalungen
130 m³ Beton
500 m² Pflasterungen
700 t Asphaltbeläge





204 Treppenstufen und Pflasterung mit Aussicht

An der Mühlentalstrasse in der Stadt Schaffhausen durfte unser Team einen besonderen Auftrag ausführen. Und zwar galt es, den Felsenstieg – die Hauptverbindung aus dem Quartier Breite zum Quartier Geissberg – instand zu stellen. Nicht weniger als 204 Stufen und 60m Weg sollten wir über 34 Höhenmeter sanieren.

Als Erstes begannen wir mit der Demontage und dem Abbruch der bestehenden Treppe und der Pflasterungen. Da die Mehrheit der Pflastersteine in gutem Zustand war, reinigten wir sie, um sie später wiederzuverwenden. Nach dem Abbruch stellte ein Subunternehmer mit Spritzbeton die Stützmauern instand. Teilweise waren auch neue Pfähle notwendig, um die Lasten auf den Fels abzutragen.

Die Stützmauer wurde im Fels verankert.

Der Unterdrehkran schont die Muskeln

Anschliessend fingen wir an, die 107 neuen und 22 alten Treppenstufen aus Granit neu zu versetzen, was auf dem steilen Weg eine grosse Herausforderung war. 75 Stufen zum Teil aus Ortsbeton wurden nicht demontiert, sondern vor

Ort instand gestellt. Um den Materialtransport zu erleichtern, arbeiteten wir mit einem stationären Unterdrehkran und einem Kranführer zusammen. Die benötigten Baustoffe wurden an der richtigen Stelle abgeladen und ersparten uns das mühsame Schleppen.

Wasserabfluss sichern

Zusätzlich setzten wir Stellplatten und einen Dreifachbund als Wasserlauf auf einer Länge von 60 m. Etwa alle 10 m bauten wir einen Schacht, der unter der Treppe hindurchführt. Unter den Ausläufen der Schächte erstellten wir mit Geröll Sickerpackungen. Zum Schluss pflasterten wir die Podeste und die Wege zwischen den Treppenstufen neu. Die gereinigten

Pflastersteine setzten wir in eine Splittplanie und fugten sie mit Mörtel aus.

Quartiere Breite und Geissberg wieder vereint

Das Projekt auf dem steilen Hang verlangte von unseren Mitarbeitenden nicht nur Ausdauer, sondern auch eine kommunikative Zusammenarbeit mit diversen anderen Firmen. Umso stolzer sind wir, dass wir nach der viermonatigen Bauzeit das Projekt erfolgreich abschliessen und den Schaffhauser Bewohnerinnen und Bewohnern eine sanierte Verbindung zwischen den Quartieren bereitstellen durften.

MARTIN GIACOMELLI
Bauführer



Bauherrschaft
Stadt Schaffhausen,
Stabstelle Tiefbau

Bausumme
CHF 480 000

Bauzeit
März bis Juli 2024

Zahlen
204 Treppenstufen
60m Podeste und Wege
120m Länge
34m Höhenunterschied





Kantonsübergreifende Strassensanierung

Das Tiefbauamt St. Gallen beauftragte uns mit der Sanierung der Horner- und der Tübacherstrasse. Die 560m lange Strasse ist kantonsübergreifend. So galt es, in der Planung, der Ausführung und der Logistik unterschiedliche Anforderungen zu erfüllen.

Die Kantonsstrasse Nr. 105 verläuft durch Horn TG und Tübach SG. Den 350 m langen Abschnitt vom Kreisel Tübach auf der St. Galler Seite bis zur Kantonsgrenze sanierten wir mittels Vollausbau. Im Kanton Thurgau wurde ein 210 m langer Abschnitt von der Kantonsgrenze St. Gallen bis zur Wiesenstrasse im Kanton Thurgau lediglich mit einem neuen Belag sowie neuen Randabschlüssen versehen. Des Weiteren hatten wir die Gelegenheit, für den Abwasserverband Morgental einen 240 m langen neuen Abwasserkanal mit Betonrohren DN 600 mm und für die Gemeinde Tübach einen 60 m langen neuen Abwasserkanal mit Betonrohren DN 500 mm in einer Tiefe von ca. 3,5 m zu erstellen. Im Kreisel Tübach wurde in zwei Nachtschichten der Deckbelag gefräst und wieder eingebaut.

Materialbewirtschaftung im grossen Stil

Insgesamt trugen wir während der siebenmonatigen Bauzeit 10 000 t Aushub ab und führten ca. 8000 t Kies wieder zu. Die hohen Mengen resultierten aus dem Auskoffern der gesamten Strasse sowie der Erstellung der Kanalisation in einer Tiefe von 3,5 m. Im Rahmen der Bauarbeiten ersetzten wir zudem die Werkleitungen für Wasser und

Elektrizität auf einer Länge von 180 m. Die Wasserleitung musste noch von der Hornerstrasse bis in die Kreiselmittle erstellt werden. Aufgrund der Verkehrsführung war dies nur mittels Pressbohrung auf einer Länge von rund 30 m möglich.

Koordination und Umsetzung

Die Bearbeitung der Strassenabschnitte erfolgte durch zwei Gruppen, die parallel arbeiteten. Auf diese Weise konnten wir eine zügige Umsetzung sicherstellen und die Vorgaben des Tiefbauamts des Kantons St. Gallen sowie des Tiefbauamts des Kantons Thurgau erfüllen. Um die Durchfahrt des Postautos jederzeit zu gewährleisten, führten wir die Arbeiten unter Einbahnregelung und mit Lichtsignalanlagen für das Postauto aus. Dank dieser Vorgehensweise konnten wir die Bauzeit erheblich verkürzen und die Strasse für den Verkehr schnell wieder freigeben.

Zwei Kantone, zwei unterschiedliche Normen

Unsere Bauführung war in der Planung besonders gefordert. Da das Projekt kantonsübergreifend verlief, mussten wir nicht nur die unterschiedlichen Bauherren ansprechen, sondern auch die jeweiligen Vorschriften berücksichtigen. Bis auf den im Sommer 2025 geplanten Deckbelageinbau konnten wir die Sanierung pünktlich abschliessen. Ein grosser Dank gilt unserem Team, das vor Ort vollen Einsatz gab.

ERIK BREITKREUZ
Bauführer



Bauherrschaft
Tiefbauamt Kanton St. Gallen
Tiefbauamt Kanton Thurgau

Bausumme
CHF 2.1 Mio.

Bauzeit
Februar bis September 2024

Zahlen
10 000 t Aushubabfuhr
8000 t Kieslieferungen
2200 t Beläge
2200 t Belagsaufbruch
550 m³ Beton



5 Fragen an Virgilio Vieira



Virgilio Vieira ist seit Oktober 2024 Ausbildungsverantwortlicher der Cellere-Gruppe. Für den «Corriere» gibt er einen Einblick in die neu geschaffene Stelle und stellt sich vor.

Virgilio, bitte beschreibe deinen Werdegang.

Mein Vater arbeitete von 1985 bis 2014 bei der Cellere Bau AG in St. Gallen, wodurch ich den Strassenbau früh kennenlernte. Während meiner Schulzeit half ich oft auf Baustellen und entschied mich, Strassenbauer bei Cellere zu werden. Nach meiner Lehre bildete ich mich zum Vorarbeiter weiter. Nach sieben Jahren verliess ich das Unternehmen, wechselte in die Personalvermittlung und blieb dort zehn Jahre. In meiner letzten Position bei der Arbeitslosenversicherung des Kantons St. Gallen betreute ich Stellensuchende und Arbeitgeber und absolvierte parallel Weiterbildungen im Personalwesen.

Wie war dein Wiedereinstieg bei Cellere?

Der Start bei Cellere war sehr positiv. Vom ersten Tag an fühlte es sich an wie eine Rückkehr zu den Wurzeln. Die Kollegialität und die Offenheit erleichterten den Einstieg,

obwohl es Herausforderungen gab, wie das Kennenlernen der verschiedenen Prozesse und Strukturen.

Warum ist das Ausbildungswesen so wichtig?

Als ich meine Lehre zum Strassenbauer absolvierte, wurde noch nicht so viel Wert auf die Betreuung der Lernenden gelegt. Heute, angesichts des Fachkräftemangels, ist es umso wichtiger, als attraktiver Arbeitgeber wahrgenommen zu werden. Die Entscheidung von Cellere, verstärkt in die Ausbildung zu investieren, ist deshalb genau richtig. Nur so können wir die Zukunft meistern.

Was motiviert dich?

Meine Motivation ziehe ich aus der Arbeit mit jungen Menschen. Es bereitet mir Freude, ihr Potenzial zu fördern und sie auf ihrem beruflichen Weg zu begleiten. Als Vater einer 17-jährigen Tochter habe ich ein gutes Gespür für die Bedürfnisse der Jugendlichen entwickelt. Der Strassenbau ist mehr als

nur das Bauen von Strassen – er bildet die Grundlage unserer Infrastruktur und ist eine sinnstiftende Tätigkeit. Diese Begeisterung möchte ich weitergeben.

Was gefällt dir am neuen Job und am Unternehmen Cellere?

Am meisten schätze ich an meinem neuen Job die Vielfalt und den täglichen Kontakt mit unterschiedlichen Menschen. Besonders gefällt mir die Möglichkeit, strategisch zu arbeiten und gleichzeitig im direkten Austausch mit Lernenden und Mitarbeitenden zu stehen. Bei Cellere herrscht ein familiäres Betriebsklima mit flachen Hierarchien, was die Arbeit angenehm macht. Das Unternehmen fördert die Entwicklung seiner Mitarbeitenden und gibt mir die Freiheit, eigene Projekte zu gestalten. Diese Unterstützung motiviert mich täglich.

Interview
CARLA LOOP

FOLGEN
SIE UNS AUF
SOCIAL MEDIA!

linkedin.com/company/cellerebau
facebook.com/cellerebau
instagram.com/cellerebauag

IMPRESSUM

Herausgeber

Cellere Bau AG
Hodlerstrasse 2
9008 St. Gallen
Tel. 071 243 33 33
info@cellere.ch
www.cellere.ch

Redaktion

Carla Loop

Lektorat

Annika Hug
www.text-werkstatt.ch

Gestaltung

Luca Cellere
Visuelle Kommunikation
Davidstrasse 45
9000 St. Gallen
www.lucacellere.ch

Druck

Appenzeller Druckerei AG
9100 Herisau

Versand

Sonnenhalde Tandem
9008 St. Gallen

NÄCHSTE AUSGABE
FRÜHJAHR 2026

EINE LEHRE BEI CELLERE

Insgesamt bieten wir bis zu 60 Lehrstellen in verschiedenen Regionen der Deutschschweiz und im Tessin an. Ob als Strassenbauer, Baumaschinenmechanikerin, Maurerin oder als Kaufmann: Unsere Lernenden werden von erfahrenen Berufsleuten vor Ort intensiv betreut. Nach erfolgreichem Abschluss der Lehre gibt es attraktive Möglichkeiten, Berufserfahrung zu sammeln. Dank unserer national ausgerichteten Firmengruppe bieten wir spannende Entwicklungschancen und unterstützen unsere Lernenden in der Karriereplanung.

Alle Informationen zu Cellere als Lehrbetrieb finden Sie unter www.cellere.ch/lernende. Sämtliche offenen Lehrstellen sind auf www.yousty.ch publiziert.



cellere 