

# inForm

Das Magazin für unsere Kunden und Mitarbeitenden

Oktober 2014 · Nr. 06

**CO<sub>2</sub>**  
NEUTRAL

**Kästli investiert**  
Neue Standorte, moderne  
Infrastruktur und Maschinen

**Intensivbauphasen**  
Bauarbeiten rund um die Uhr

**Nachhaltiges Wirtschaften**  
CO<sub>2</sub>-neutral und mit Recycling-  
Baustoffen

**KÄSTLI**



## Impressum

### Ausgabe

Oktober 2014, Nr. 06  
erscheint einmal jährlich

### Herausgeber

Kästli Beteiligungen AG  
Grubenstrasse 12  
Postfach 1244  
3072 Ostermundigen 1  
Tel. 031 939 31 31  
Fax 031 939 31 39  
info@kaestligruppe.ch

### Redaktionsteam

Theodor Bucher, Susanne  
Gattiker Kästli, Karin Hänni,  
Rolf Kästli, Alexandra Vlachos  
Grünig, Barbara Zesiger

### Bild- & Quellennachweis

Kästli Beteiligungen AG

### Konzept & Gestaltung

Theodor Bucher

### Druck

Schneider AG, 3000 Bern 25,  
Druck mit Pflanzenfarben,  
Papier Claro Bulk 115 g/m<sup>2</sup>

### Adressänderungen

direkt beim Herausgeber

### Titelbild

Baustelle Unterführung Eich-  
holz, Rubigen



## Inhalt

### 03 Editorial

Investitionen in die Zukunft

### 04 Kurvensanierung Fischermätteli

Intensivbauphasen

### 08 Kiesgrube Rubigen

Unten durch und oben drüber

### 10 Grossbaustelle Guisanplatz

«Im grössten Sandkasten Berns»

### 12 Beton

Vielseitiger Baumeister

### 14 Sanierung Latterbachstrasse

Mixed-in-Place

### 16 Niedertemperaturasphalt

Weniger ist mehr

### 18 Werkhof und Werkstatt

Im Dienst der Baustellen

### 20 Transporte

Herr der Lastwagen

### 22 Kurznews

Kästli informiert



## Editorial

# Investitionen in die Zukunft



Die Volkswirtschaft der Schweiz steht bezüglich Wettbewerbsfähigkeit weltweit regelmässig auf einem Podestplatz. Wenn man nach den Gründen fragt, kommen immer ähnliche Antworten: Innovation, gute Schulen, duale Berufsausbildung, hohe Ausgaben für Forschung und Entwicklung, politische Stabilität und Rechtssicherheit. Zu diesen Stärken ist Sorge zu tragen und wir sollten uns nicht selber schwächen, indem wir mit zu viel Staat, legalistischem Denken und Missgunst die Topmarke Schweiz selbst zerstören. Im Gegenteil. Will die Schweiz den Podestplatz halten, gilt es, in die Zukunft zu investieren und die Marke Schweiz weiter zu entwickeln, ohne auf die Grundwerte zu verzichten.

Auch Kästli muss sich laufend Gedanken machen, wie wir unser Angebot verbessern und erneuern können. Dabei fällt eine gute Idee nicht einfach vom Himmel, sondern ist das Resultat eines Entwicklungsprozesses. Wichtig ist, dass wir uns entsprechend unserer Strategie auf Themenfelder konzentrieren, die auf unsere Unternehmung zugeschnitten sind.

Kästli will die Zukunft aktiv gestalten und setzt unter anderem auf Spezialitäten und Nischen. Dazu sind wir bereit, in diverse Projekte und Produkte zu investieren: Der Bau des Dienstleistungszentrums in Rubigen wird zwar durch Beschwerden verzögert, ist aber auf gutem Weg. Das DLZ dient der Konzentration der Kästli Unternehmen und vereinfacht Führung und Abläufe. Mit der Sortieranlage in BrülLEN-Schwarzenburg hat Kästli mit

seiner Tochterfirma Liechti AG die Wiederverwertung und Entsorgung von Materialien sowie den Handel mit Recyclingprodukten aufgenommen. Ähnliches hat Kästli in Aarberg vor. Zusammen mit der Robert Kopp AG bauen wir ein Entsorgungs- und Recyclingzentrum auf. Die Bau- und Betriebsbewilligung ist soeben eingetroffen, so dass der Sortierbetrieb ab 2015 aktiv sein wird.

Im Februar 2015 wird auch die Beteiligungsfirma RESAG ihre neue Sortieranlage im Buech bei Bern starten und das Tochterunternehmen Uhlmann AG Bern wird am gleichen Standort die neue Lastwagenhalle beziehen. Weiter wird 2015 in Rubigen ein Bodenannahmezentrum für belastetes Material eröffnet, das wir gemeinsam mit der Eberhard Bau AG, betreiben. Und schliesslich investiert die Tochterfirma Frischbeton AG Rubigen in die Flexibilität ihrer Produkte und baut hierzu im nächsten Jahr zehn neue Materialsilos.

Mit allen diesen Investitionen schafft die Kästli Gruppe Voraussetzungen, damit auch die 5. Kästli-Remund Generation ihre Kunden mit hochwertigen Dienstleistungen aus einer Hand bedienen kann. Denn Kästli investiert auch personell: Mit dem Eintritt meines Sohnes Pascal Remund in den Verwaltungsrat ist ein erster Schritt zu meiner Nachfolgeregelung umgesetzt worden. Eine weitere erfreuliche Investition in die Zukunft.

**Jean-Pierre Remund**, Präsident Verwaltungsrat

## Gleissanierung Fischermätteli Tram Linie 6/3

# Intensivbauphasen für leise Kurven

**Vom 21. Juni bis am 17. Juli 2014 wurde die Gleissanierung an der Linie 6/3 zwischen der Brunnmattstrasse und der Wendeschleufe Fischermätteli in drei Etappen erfolgreich realisiert. Während der Intensivbauphasen an den Wochenenden wurden die alten Gleise mitten in der Nacht in wenigen Stunden rausgehobelt und die neuen, geräuscharmen Gleiskurven teilweise in den frühen Morgenstunden wieder neu verlegt.**

Funken sprühen. Es knirscht, kracht und quietscht, wenn der 95 Tonnen schwere Rückbaubagger seinen Schienenhobel unter die vorgängig freigelegten Tramschienen einer Gleisseite schiebt und diese Meter um Meter aus dem Beton schält. Zurück bleiben Trümmerhaufen aus Belag und Beton, herausgebrochene Gleisteile ragen wie Zahnstocher aus den Abbruchhaufen – eine Landschaft fast wie nach einem Erdbeben. Am Werk aber sind keine Naturkräfte, sondern geballte Technik gepaart mit minutiöser Planung.

### Mitternächtliche Intensivbauphasen

Die Gleissanierung beim Fischermätteli wurde in drei Etappen von jeweils drei Teilabschnitten realisiert, die Arbeiten in den Intensivbauphasen praktisch im Minutentakt durchgezogen. So auch in der

Nacht vom 6. auf den 7. Juli 2014: Die Schienen brechen zirka alle sechs Meter an sogenannten Sollbruchstellen, die vorgängig angeschnitten wurden, und der Schienenhobel zieht wie ein gigantischer Maulwurf seine Bahnen links und rechts entlang der Weissensteinstrasse bis hinauf zur Tramwendeschleufe Fischermätteli.

### Baulogistische Massarbeit

Wie in den beiden Etappen zuvor beginnt unmittelbar nach dem Schienenabbruch das Aufräumen: Die Schienen werden getrennt entsorgt, der Gleisbeton mit Baggern auf transportable Stücke gebrochen, anschliessend auf Lastwagen verladen und abtransportiert. Schienen und Beton werden rezykliert und der Wiederverwendung zugeführt. «Heute kommt unsere Stärke, das Angebot von Bau und Logistik aus einer



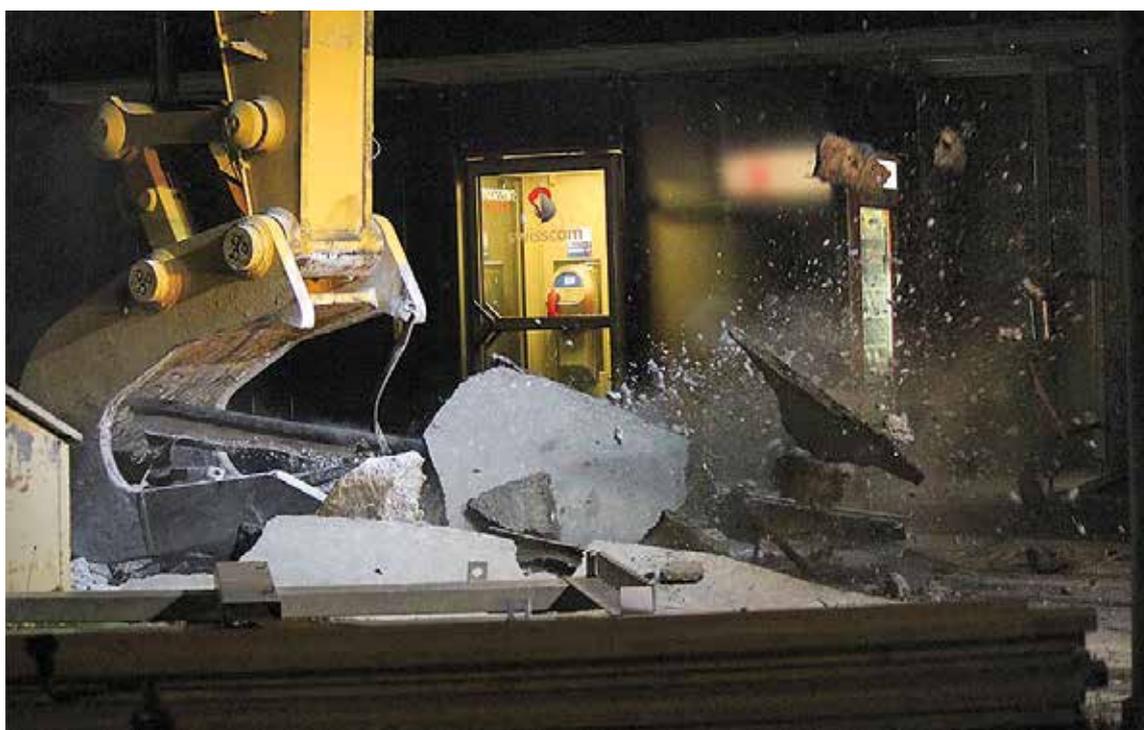
### Kontakt

Thomas Zimmermann  
Projektleiter Bau  
Tel. 031 731 00 34  
thomas.zimmermann@kaestlibau.ch



### Kontakt

Richard Hildbrand  
Bauführer  
Tel. 031 939 31 29  
richard.hildbrand@kaestlibau.ch



Im Nachteinsatz hobelt ein 95-Tonnen-Bagger die alten Tramschienen aus dem Trassee heraus.

Hand, noch besser zum Tragen als bei den engen Platzverhältnissen an der Brunnmatt- und Pestalozzistrasse», erläutert Richard Hildbrand, Bauführer der Kästli Bau AG, die bauphysikalischen Abläufe.

Ist der Tramrog sauber, wird Kies für die Sohlenplatte aufgetragen und mit dem Versetzen der Randwinkel begonnen. Die Verlegung von mineralischen Dämmplatten der Marke RockXolid gewährleistet den Schall- und Vibrationsschutz angrenzender Bauteile. Bevor BERNMOBIL das neue Gleis montiert, ist die

Dämmung noch mit einer Kunststoffolie zu schützen. Das Einbetonieren der neuen Gleisanlage erfolgt in zwei Etappen, so dass ein Justieren der Gleise nach der ersten Betonieretappe noch möglich ist.

#### Heikle Phasen erfolgreich gemeistert

«Die engen Passagen an der Brunnmatt- und Pestalozzistrasse haben uns gefordert», so das Fazit des Baustellenchefs Thomas Zimmermann, «aber mit vereinten Kräften und dank der Flexibilität aller Beteilig-



Die Belagequipe baut als letzte Schicht wieder Deckbelag ein.

ter konnten wir die Terminvorgaben vollumfänglich einhalten.» In den drei Etappen wurden insgesamt fünf Kurven und die Tramwendschleife total ausgebaut und durch neue, geräuschärmere Gleise mit Spezialfundamenten ersetzt.

Gleichzeitig wurde mit den drei Intensivbauphasen sichergestellt, dass die Beeinträchtigung des Verkehrs an der Brunnmatt-, Pestalozzi- und Weissensteinstrasse möglichst gering ausfiel – und auch die Anwohner können nach drei Wochenenden mit Nachtarbeit wieder ruhig schlafen; dank geräuscharmen Gleiskurven nun auch während des Tages.



**In drei Etappen wurden insgesamt fünf Kurven und die Tramwendschleife total ausgebaut und durch neue, geräuschärmere Gleise mit Spezialfundamenten ersetzt.**





### **Tramgleisersatz mit Intensivbauphasen**

Die sanierten Gleiskurven beim Tram Linie 6/3 bieten einen deutlich verbesserten Schall- und Vibrationsschutz und wurden im Auftrag von BERNMOBIL gebaut. Die ausführende ARGE bestand aus den Firmen Kästli Bau AG und WALO Bertschinger AG.

Vom 11. Juni bis am 18. Juli 2014 wurden in drei Etappen insgesamt fünf Kurven und die Tramwendschleufe total ausgebaut und durch neue, geräuschärmere Gleise mit Spezialfundamenten ersetzt. Der Rückbau der alten und der Einbau der neuen Gleise wurde in drei Intensivbauphasen von jeweils 01.00 Uhr bis ca. 06.00 Uhr realisiert:

21.06.14 Rückbau von drei Kurven, Brunnmatt-/Pestalozzistrasse stadteinwärts

27.06.14 Rückbau von drei Kurven, Brunnmatt-/Pestalozzistrasse stadtauswärts

06.07.14 Rückbau von drei Kurven, Weissensteinstrasse und Tramwendschleufe Fischermätteli

Im Zuge der Gleissanierungen wurden ferner Anpassungen an den Werkleitungen und der Entwässerung vorgenommen sowie diverse Strassenbau- und Belagsarbeiten ausgeführt. Die Bausumme betrug total CHF 1.65 Mio.

# Erschliessungsdurchbruch in der Kiesgrube Rubigen

## Unten durch und oben drüber

**Seit über 50 Jahren baut die Kästli Bau AG in Rubigen Kies ab. Mit der Erweiterung der Abbaustelle um das Gebiet Rütliweid sichert das Bauunternehmen die langfristige Ver- und Entsorgung der Region Bern. Der Zugang zum neuen Abbaugelände erfolgt über einen Durchbruch unter der Bahnlinie Bern-Thun.**

Sand und Kies zählen mengenmässig zu den wichtigsten Rohstoffen der Schweiz. Jährlich werden rund 25 Millionen Kubikmeter nachgefragt. Dementsprechend gross ist die Bedeutung der Kiesgrube Rubigen für die Region Bern. Denn in den nächsten 25 bis 35 Jahren sollen in der Grube rund drei Millionen Kubikmeter Kies abgebaut werden. Gleichzeitig wird dort dieselbe Menge Aushubmaterial aus regionalen Bautätigkeiten deponiert werden (siehe Kasten).

Um der Nachfrage gerecht zu werden, muss die Kiesabbaustelle in Rubigen wachsen: Seit diesem Sommer fördert die Kästli Bau AG auch auf der Rütliweid, jenseits der Bahnlinie Bern-Thun, Kies. Die neue Abbaustelle erreicht man durch eine Unterführung. Mit viel Aufwand wurde diese unter dem Trassee hindurch gebaut.

### ÖV wurde nicht tangiert

«Der Bahnverkehr sollte durch das Bauprojekt in der Kiesgrube nicht beeinträchtigt werden», so Daniel Wälti, Projektleiter und Bauführer bei der Kästli Bau AG. Deshalb habe man sich für die Installation zweier Notbrücken entschieden. Um den Fahrplan der SBB nicht zu tangieren, wurden diese in Nacharbeit zwischen Mitternacht und fünf Uhr morgens errichtet. Zum Schutz der Baustelle wurde eine Nagelwand hochgezogen. Der eigentliche Aushub erfolgte senkrecht. Um der Statik Rechnung zu tragen, wurde in kleinen Etappen gearbeitet. Wände und Decke der Unterführung wurden vorproduziert und danach unter die Notbrücken geschoben.

### Brückenverschiebung auf hohem Niveau

Die neue Bahnbrücke wurde in kurzer Entfernung zum Durchbruch vorgefertigt. Mitte Juni konnte in Rubigen schliesslich eine der grössten Brückenverschiebungen in der Region Bern mitverfolgt werden. Für Projektleiter Daniel Wälti ein besonders eindrücklicher Moment: «Die neue Überführung wiegt etwa 1'200 Tonnen und musste vom 34 Meter entfernten Bauplatz an die richti-

ge Stelle bewegt werden.» Innert eines Tages wurde sie millimetergenau unter das SBB-Trassee geschoben. Einen Monat später ersetzte die Kästli Bau AG die beiden provisorischen Notbrücken in zwei Nachtetappen durch normale Gleisanlagen. Die neue Brücke wurde gleichzeitig mit einem Kabelkanal und Lärmschutzwänden ausgerüstet. Seit Mitte Juli führt die Bahnstrecke Bern-Thun über die neu gebaute, reguläre Betonbrücke.

### An Flora und Fauna gedacht

Der Rohbau der Erschliessungsunterführung wurde Anfang August nach etwas weniger als einem Jahr Bauzeit abgeschlossen. Im Umfeld des Durchbruchs gibt es aber noch zu tun: «Umweltmanagement ist eine Stärke der Kästli Bau AG», erklärt Daniel Wälti stolz. Seit Langem berücksichtigt und fördert das Unternehmen bewusst nachhaltige, ökologische Kriterien in seiner Arbeit und Bewirtschaftung. Auch bei der Erschliessung



### Kontakt

Daniel Wälti  
Projektleiter Bau  
Tel. 031 939 31 22  
daniel.waelti@kaestlibau.ch

### Kästli setzt auf erneuerbare Rohstoffe

Das Rezyklieren von Baustoffen ist für Kästli selbstverständlich. Seit über 20 Jahren werden Materialien aus Rückbauten wieder aufbereitet und dem regulären Materialkreislauf zugefügt. So wird zum Beispiel kieshaltiges Aushubmaterial in Rubigen zu Kies weiterverarbeitet.

[www.kaestligruppe.ch](http://www.kaestligruppe.ch) > Baustoffe > Recycling



**Die neue Bahnbrücke wurde in kurzer Entfernung zum Durchbruch vorgefertigt.**



des neuen Kiesabbaugebietes Rütliweid achtet man darauf, dass mit dem ökologischen Potential der Kiesgrube sorgfältig umgegangen wird: «Flora und Fauna sollen sich in den neu angelegten Böschungen wohlfühlen», so Wälti. Kleintiere wie Eidechsen finden hier Unterschlupf. Die frisch angelegten Magerwiesen sollen zu artenreichen Lebensräumen werden.

Auch beim Kiesabbau selbst werden Landschaft und Natur möglichst schonend behandelt: Das Abbaugelände in Richtung Rütliweid wird etappenweise ausgebaut. Offene Grubenflächen werden möglichst klein gehalten und laufend renaturiert. Davon werden nicht nur Tiere und Pflanzen profitieren: «Auch die Radfahrer und Spaziergänger auf dem Alten Riedgässli überqueren die Erschliessungsunterführung über eine neu erstellte Brücke», freut sich Daniel Wälti und schwärmt: «Von der Stahlkernkonstruktion geniesst man einen wunderbaren Ausblick über die Bahngleise und unser Kieswerk.»



Hinterfüllung der Seitenwände mit Recyclingbeton.



Um den Fahrplan der SBB nicht zu tangieren, wurden die Notbrücken in Nachtarbeit zwischen Mitternacht und fünf Uhr morgens errichtet.

## Grossbaustelle Guisanplatz

# «Im grössten Sandkasten Berns»

**Mitten in der Stadt Bern entsteht ein neues Verwaltungsgebäude des Bundes. Die Kästli Bau AG leitet die ARGE GUISAN, welche den Baugrubenaushub und Spezialtiefbau übernommen hat. Das ist nicht nur eine logistische Herausforderung.**

Beim Entwicklungsschwerpunkt Wankdorf entsteht bis Ende 2017 ein neues Verwaltungszentrum (siehe Kasten). Der Bund hat die Kästli Bau AG mit der Federführung und der technischen Leitung der Aushub- und Spezialtiefbauarbeiten betraut: Direkt neben dem Guisanplatz müssen auf einer Fläche von etwa drei Fussballfeldern rund 150'000 m<sup>3</sup> Aushubmaterial abtransportiert werden. 10'000 m<sup>2</sup> Spundwände bilden den Baugrubenabschluss. 600 Bohrpfähle werden durch sandhaltige Schichten auf Felsen erstellt. Sie verhindern, dass sich die Gebäude auf der Bauparzelle später senken.

Die ARGE GUISAN startete im Februar mit den Aushubarbeiten. «Eine innerstädtische Baustelle ist immer eine Herausforderung», weiss Bauführer Simon Schaeren. Er hadert nicht mit den Gegebenheiten, die sich durch die zentrale Lage der Baustelle ergeben. Im Gegenteil: «Für jedes Problem gibt es eine Lösung!»

### Tücken einer Stadt-Baustelle

Um eine Verschmutzung der Strassen zu verhindern, reinigt beim Ausgang der Baustelle eine Radwaschanlage die Lastwagen. Bei Abschluss der Aushubarbeiten werden ca. 12'500 LKW diese Schmutzsperrle passiert haben; d.h. die Baustelle wird bei Vollbetrieb des Aushubs stündlich rund 10-mal angefahren. Die Fahrer halten sich an Zeitfenster, um auf den Berufsverkehr Rücksicht zu nehmen.

Auch der Lärm wird bei einer Stadt-Baustelle rasch zum Thema. «Vor allem das Einvibrieren der Spundwände verursachte viel Lärm», erzählt Schaeren. Dass aufgrund der lärmintensiven Arbeiten mit dem 10 t schweren Vibrohammer Beschwerden von Anwohnern und ortsansässigen Unternehmen gab, wundert ihn nicht: «Auf der Baustelle verstand man sein eigenes Wort nicht mehr.» Nachdem beim Bundesamt für Bauten und Logistik BBL (Bauherrin) und bei der Stadt Bern Reklamationen eingegangen waren, fand man gemeinsam mit dem Bauinspektorat eine Lösung: Um die Lärmbelastung möglichst niedrig zu halten, wurden anstelle von Doppelbohlen einzelne Bohlen in den Boden gerammt. Die Lärmbelastung konnte so von 105 Dezibel auf erträglichere 80 Dezibel reduziert werden.



### Kontakt

Simon Schaeren  
Bauführer Rückbau und  
Aushub  
Tel. 031 939 31 03  
simon.schaeren@  
kaestlibau.ch





**In der Baugrube mit 10'000 m<sup>2</sup> Spundwand müssen rund 150'000 m<sup>3</sup> Aushubmaterial abtransportiert werden. Bei Abschluss der Aushubarbeiten werden etwa 12'500 LKW die Schmutzsperrle im Bild oben rechts passiert haben.**

### **Kästli baut am Entwicklungsschwerpunkt Wankdorf**

Auf dem Areal des ehemaligen Eidgenössischen Zeughauses entsteht in mehreren Etappen ein Verwaltungsgebäude des Bundes mit rund 4'700 Arbeitsplätzen. Das bisher militärisch genutzte Areal wird einer zivilen Nutzung zugeführt und gehört zum Entwicklungsschwerpunkt Wankdorf. Die Kästli Bau AG realisiert in einer ARGE den Tiefbau (Baugrubenaushub und Spezialtiefbau). Bis im Februar 2015 werden 80 % der Arbeiten abgeschlossen sein. Die Auftragssumme beläuft sich auf 19.5 Millionen Franken. Bauherrin ist das Bundesamt für Bauten und Logistik.

### **Herausfordernde Elemente**

Die Bauleute müssen sich beim Guisanplatz auch baustelleneigenen Herausforderungen stellen. Zum Beispiel beim Wassermanagement: «Ursprünglich sollte das Wasser aus der Baugrube abgepumpt und über Versickerung dem Grundwasser zugeführt werden», erklärt Schaeren. Aufgrund zu hoher pH- und Nitrit-Werte wird es gegenwärtig direkt in die Kanalisation geleitet.

Auch die Geologie des Untergrunds hat ihre Tücken. «Wir arbeiten im grössten Sandkasten Berns», lacht Schaeren. Auf der obersten Schicht aus Schotter, groben Steinen und Sand finden die tonnenschweren Baugeräte Stand. Bereits in fünf Metern Tiefe trifft man jedoch auf die sogenannten Rückstausedimente. Schaeren weiss was das bedeutet: «Würde diese Schicht aus feinem Sand, Silt und Ton nass, könnten wir darauf nicht mehr arbeiten.» Arbeitsschritte, die auf anderen Baustellen erst nach dem Aushub erfolgen, müssen hier vorgezogen werden: Die 100 t schweren Bohrpfahlgeräte kommen deshalb sofort zum Einsatz.

Im Verlauf der Arbeiten hat man entdeckt, dass das Aushubmaterial lokal verschmutzt ist. «Früher befand

sich an dieser Stelle ein Tanklager», weiss Schaeren heute. Die Treibstoffreste im Untergrund werden in Absprache mit der Umweltbaubegleitung (UBB) separat ausgehoben und entsorgt.

### **Rücksichtnahme unter Baukollegen**

Die Grossbaustelle am Guisanplatz verfügt über einen einzigen Zugang. Ein Nadelöhr – denn die Einfahrt ist zugleich Ausfahrt und wird gleichzeitig von verschiedenen Bauteams genutzt. Im Innern der Aushubfläche befindet sich eine Inselbaustelle, auf der an einem siebenstöckigen Hochhaus gearbeitet wird. Das Material beider Baustellenbereiche muss nebeneinander vorbei geschleust werden. Installationsfläche gibt es kaum. Rücksichtnahme ist geboten.

Auch das Thema Sicherheit wird durch die Gleichzeitigkeit der Hoch- und Tiefbauarbeiten verschärft: Ein Netz rund um das Gerüst des Hochhauses mitten in der Baugrube schützt die Bauleute vor herunterfallenden Gegenständen. «Was auf allen Baustellen gilt, ist am Guisanplatz noch wichtiger», so Bauführer Simon Schaeren. «Sicherheit geht vor!»

## Beton

# Vielseitiger Baumeister

Mit Beton lässt sich fast jede Form und Funktion verwirklichen. Kästli kennt sich aus mit diesem vielseitigen Baustoff und setzt seine langjährige Erfahrung auch in anspruchsvollen Betonarbeiten und Bauprojekten ein.



### Kontakt

Urs Marty, Leiter Bau

Tel.031 939 31 30

urs.marty@kaestlibau.ch



Perrons und Personenunterführung, Mülenen.



Fusswegbrücke, Bahnbrücke/



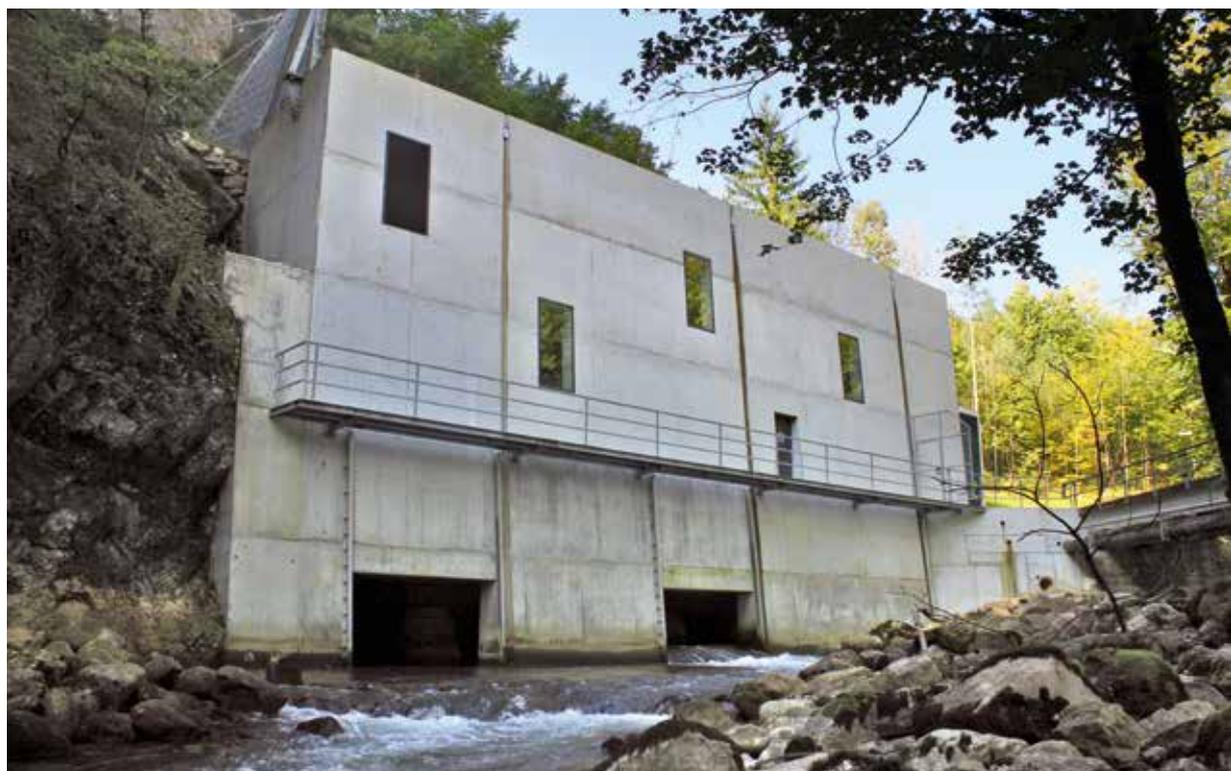
Hochwasserschutzdamm Groggenmoos, Zäziwil.



Weltgrösste Murgangsperrre beim Hüpbach, Oberwil i.S.



Unterführung und Lärmschutzwände, Kieswerk Rubigen.



Wasserkraftwerk Rondchâtel, Zentralengebäude, Péry.

## Sanierung Untere Latterbachstrasse, Erlenbach i.S.

# Baugrund vor Ort rezykliert

Getreu dem Motto «Wir machen den Weg frei», saniert und verbreitert Kästli derzeit die Zufahrt zum Diemtigtal. Dank dem zukunftsweisenden Ortsmischverfahren Mixed-in-place, welches den Recyclingprozess direkt auf die Baustelle holt, beschränkte sich der Ampelbetrieb auf der Latterbachstrasse bisher auf vier Wochen. Die Anwohner und Touristen wissen dies gleichermassen zu schätzen.

Wird eine Strasse auf rund zwei Kilometern Länge umfassend saniert, auf sechs Meter verbreitert, mit Werkleitungen für Starkstrom, Kommunikation, Wasser und Entwässerung versehen und zudem im Baugrund stabilisiert, lassen sich Verkehrsbehinderungen nicht vermeiden. Wo jedoch andernorts mit acht bis neun Monaten Ampelbetrieb zu rechnen wäre, überzeugt Kästli auf der Latterbachstrasse dank Mixed-in-place mit deutlich kürzeren Fristen.

«Statt die bestehende Strasse komplett rückzubauen, nutzen wir im Ortsmischverfahren die vorhandenen Baustoffe und bereiten sie direkt auf der Baustelle zum gewünschten Baugrund auf», erklärt Bauführer Richard Hildbrand das sogenannte Kaltrecycling. «Dabei wird der Strassenunterbau aufgefräst und mit stabilisierenden Bindemitteln durchmischt.» Ein Verfahren, dank dem die Anwohner bisher nur während insgesamt vier Wochen starke Verkehrsbehinderungen in Kauf nehmen mussten. Das ist angesichts der Tatsache, dass es sich bei der Latterbachstrasse um die Zufahrt zum Diemtigtal handelt, ein entscheidender Vorteil. Auch viele beliebte Ausflugsziele sind hier beheimatet. Richard Hildbrand ist deshalb überzeugt,



**Arbeitsablauf (von oben nach unten): Rückbau des alten Belags; Mixed-in-place: Auffräsen des Strassenunterbaus und Einmischen von Zement und Wasser; Grob- und Feinplanie mit Recyclingkies für Belagseinbau.**



**Belageinbau in zwei Etappen: Acht Zentimeter starke Tragschicht; im Sommer 2015 folgen noch vier Zentimeter Deckbelag.**



#### Kontakt

Richard Hildbrand  
Bauführer  
Tel. 031 939 31 29  
richard.hildbrand@  
kaestlibau.ch

«dass mit Mixed-in-place viel Ärger vermieden werden konnte. Auf der Baustelle werden wir jedenfalls regelmässig auf die zügige Umsetzung angesprochen und auch im letzten Baubericht wurden wir entsprechend gelobt.»

#### Bauen im Einklang mit Mensch und Natur

Ein weiterer Pluspunkt des zukunftsweisenden Vorgehens ist deren Nachhaltigkeit. «Mit Mixed-in-place lassen sich Materialtransporte und CO<sub>2</sub>-Ausstoss deutlich senken und gleichzeitig wertvolle Ressourcen schonen», so Hildbrand. Man leiste damit also auch einen weiteren Beitrag zum Klimaschutz. Am Ende war dieser Ansatz denn auch ausschlaggebend für das Angebot von Kästli.

Ausgeschrieben wurde die mit rund 3.6 Millionen Franken budgetierte Sanierung im Rahmen des Strassenbauprogramms des Kantons. Baubeginn war im März 2014. Inzwischen ist die in vier Etappen vorgenommene Baugrundsanie rung beendet, ebenso die Verbreiterung der Strasse. Die restlichen Arbeiten dauern noch bis voraussichtlich Mitte Dezember 2014 an. Bis Sommer 2015 wird der Deckbelag eingebaut. «In dieser Phase werden Anwohner, Zulieferer und Reisende noch einmal mit zwei bis drei Tagen Ampelbetrieb leben müssen», sagt Richard Hildbrand. Jederzeit passierbar wird die Latterbachstrasse aber auch dann sein.

#### Mixed-in-place auf der Latterbachstrasse

Kaltrecycling schont wertvolle Ressourcen und reduziert Kosten, Anzahl Transportfahrten und Bauzeit. Von Grund auf wurden während der Sanierung der Latterbachstrasse einzig die Verbreiterung und die Werkleitungen erstellt. Der Rest des Koffermaterials wurde nicht berührt respektive vor Ort mit Bindemitteln zur geforderten Qualität aufgewertet.

#### Technische Daten

Belagsfläche	9'500 m <sup>2</sup>
- davon stabilisiert	100 %
Belag	2'900 t
Entwässerungsröhre DN 160-400	600 m
Kabelschutzrohre	10'000 m
Kontrollschächte und Strassenabläufe	12 Stk.
Einlauftröge	10 Stk.

# Baustoffe: Einsatz von Niedertemperaturasphalt reduziert CO<sub>2</sub>-Ausstoss

## Weniger ist mehr

**Kästli fördert auch den innovative Einbau von Niedertemperaturasphalt. Bei der Herstellung dieses Asphalts bilanziert das Belagslieferwerk Rubigen AG BERAG erhebliche Energie- und CO<sub>2</sub>-Reduktionen.**

Im Auftrag des Bundesamtes für Strassen ASTRA haben die Bauunternehmen Implenia AG, Kästli Bau AG und Walo Bertschinger AG im September vor einem Jahr erstmals Niedertemperaturasphalt als Deckschicht auf einer Schweizer Autobahn (A6) eingebaut. Dabei hat sich gezeigt, dass das neuartige Verfahren nicht nur der Umwelt, sondern auch den Mitarbeitern eine ganze Reihe von Vorteilen bringt: Während der Einbauarbeiten des Materials, dessen Temperatur 40 °C tiefer lag als jene von herkömmlichem Asphalt, wurden weniger Dämpfe eingeatmet, Immissionen gesenkt und die Arbeitstemperatur als deutlich angenehmer empfunden.

### Was ist Niedertemperaturasphalt?

Der Schlüssel bei der Herstellung von Niedertemperaturasphalt liegt beim Bitumen. Dieser Baustoff wurde bereits in der Antike eingesetzt und wird seit Jahrtausenden in Dichtungsmaterial gemischt. Die jüngste und bisher innovativste Form der Bitumenverwendung ist der Schaumbitumen im Strassenbelag. Bei der Produktion von Niedertemperaturasphalt wird dem Bitumenstrom neu kaltes Leitungswasser zugefügt. Das Wasser verdampft beim Aufeinandertreffen mit dem heissen Material und es entsteht eine Mischung aus Wasserdampf und Bitumen, der Schaumbitumen. In einem zweiten Schritt werden die üblichen Gesteinskörnungen und Recyclinganteile beigemischt. Auf diese Weise lassen sich alle handelsüblichen Beläge als Niedertemperaturasphalt produzieren.

### Energieeffiziente Belagsproduktion in Rubigen

Die Firma BERAG verfügt im neu gebauten Belagslieferwerk in Rubigen über einen speziellen Schaumgenerator für die Herstellung von Niedertemperaturasphalt. Dieser sorgt dafür, dass zum richtigen Zeitpunkt die richtige Menge Bindemittel beigemischt wird. Das Ganze geschieht ohne Zugabe von Chemikalien und mit abgesenkten Temperaturen. Damit lassen sich Heizenergie und bis zu 35 Prozent der CO<sub>2</sub>-Emissionen einsparen.

### Die Zukunft nachhaltig mitprägen

Als fertig eingebauter Belag ist der Niedertemperaturasphalt nicht von herkömmlichen Heissbelägen zu unterscheiden. Zwar fehlen zum heutigen Zeitpunkt die Langzeitstudien, doch sprechen die jüngsten Erfahrungen dafür, dass Niedertemperaturasphalte die Zukunft nachhaltig prägen werden.

So haben beispielsweise die Bauherren des neuen Werkareals RESAG/Uhlmann AG Bern in Buech die Chance gepackt: Sie kannten die zahlreichen Vorteile des Niedertemperaturasphalts bereits und liessen deshalb diesen Belag als Tragschicht auf ihren Werkzufahrten, Plätzen und in ihren Werkhallen einbauen. Die Kästli-Belagsgruppe, welche die Belagsarbeiten ausgeführt hat, schätzte das neue, emissionsarme Arbeitsklima sehr. Die unvermeidbaren Handarbeiten wie Krucken (Belag verteilen) und die Vorbereitungen für den maschinellen Belagseinbau wurden so kurz wie möglich gehalten und die grossen Tonnagen den Maschinisten überlassen – auch hier galt das Motto: Weniger ist mehr.



### Kontakt

Bernhard Hirschi  
Leiter Baustoffe  
Tel. 031 720 42 40  
bernhard.hirschi@kaestlibau.ch





#### Weitere Infos

Das Belagslieferwerk Rubigen AG produziert sämtliche normierten Mischgut-Sorten auch als Niedertemperaturasphalte.

[www.beragrubigen.ch](http://www.beragrubigen.ch)

[www.ecoroad.ch](http://www.ecoroad.ch)

[www.schaumasphalt.info](http://www.schaumasphalt.info)

**Während der Einbauarbeiten bei 40 °C tieferen Temperatur werden weniger Dämpfe eingeatmet und die Arbeitstemperatur als deutlich angenehmer empfunden.**

#### Daniel Wälti, Projektleiter

«Der NT-Asphalt bietet auch auf den Baustellen viele Vorteile, beispielsweise können die selben Maschinen und Geräte eingesetzt werden wie beim Heissasphalt.»

#### Christian Hirschi, Belagspolier

«Handeinbau und Einbau bei kaltem Wetter brauchen mehr Zeit, da dieser Belag eher zähflüssig ist. Der maschinelle Einbau und das Walzen sind problemlos.»

#### Stefan Gehrig, Vorarbeiter

«Bei 40 °C tieferen Einbautemperaturen werden spürbar weniger Dämpfe eingeatmet. Das Arbeitsklima ist sehr viel angenehmer.»



**Der Einsatz von Niedertemperaturasphalt wie hier auf dem neuen Werkareal RESAG/Uhlmann AG Bern im Buech reduziert den CO<sub>2</sub>-Ausstoss um bis zu 35 Prozent. Das fertig eingebaute Produkt ist nicht von herkömmlichen Belägen zu unterscheiden.**

## Interview mit dem Leiter Inventar, Werkhof und Werkstatt **Im Dienst der Baustellen**

**Martin Stalder, Sie führen seit rund einem Jahr mit viel Power und Engagement die Bereiche Inventar, Werkhof und Werkstatt und stehen damit im Dienst der Baustellen. Welche Haupttätigkeiten beinhaltet diese Funktion?**

Meine Arbeit ist sehr vielseitig. Ich bin für die Disposition und Wartung sowie den Ersatz und die Neubeschaffung der Maschinen verantwortlich. Speziell die Evaluation und die Bereitstellung effizienter, wirtschaftlicher Baumaschinen und Geräte werden für mich je länger, desto wichtiger. Zu meinen Aufgaben gehört aber auch das gesamte Bauinventar wie Container, Kleingeräte, Absperrmaterial, Schalungssysteme und Signalisationen. Ein Schwerpunkt meiner Arbeit liegt momentan auch beim neuen Dienstleistungszentrum, das mit dem geplanten Neubau in Rubigen zusammenhängt.



### **Kontakt**

Martin Stalder  
Leiter Inventar, Werkhof  
und Werkstatt  
Tel. 031 939 31 36  
martin.stalder@  
kaestlibau.ch

### **Martin Stalder (33)**

ist auf dem elterlichen Bauernhof in Rüegsbach (BE) aufgewachsen und wusste schon als Kind, dass er Landmaschinenmechaniker werden wollte. Die Wartung, Reparatur und das Fahren von Maschinen faszinieren ihn bis heute. Ab und zu engagiert er sich auf dem elterlichen Hof, wo er eine kleine Werkstatt besitzt. In seiner Heimatgemeinde ist er zudem in der Feuerwehr. Zum Ausgleich fährt Martin Stalder gerne Snowboard und Velo und genießt die Natur.



**Interne Weiterbildung für die Bauleute und Maschinisten in der Kästli-Akademie.**



**Kästli-Team Werkhof und Werkstatt (nicht im Bild: David Grünig und Christian Krebs).**

**Gibt es überhaupt so was wie einen Alltag bei dieser vielseitigen Funktion?**

Nicht wirklich. Kein Tag ist gleich und oft weiss ich nicht, was mich in der nächsten Stunde erwartet. Mit den regelmässigen Sitzungen (Disposition, Werkstatt und Werkhof) habe ich drei fixe Termine in der Woche. Der Rest geht von Kontakten mit Lieferanten über Gespräche mit meinen Mitarbeitern bis zu Büroarbeit. Am meisten Zeit verbringe ich mit Koordinieren und Organisieren.

**Wie viele Mitarbeiter sind Ihnen unterstellt?**

Direkt unterstellt ist mir der Werkstattchef und mit ihm sieben Mechaniker, ein Disponent und zwei Lernende. Im Werkhof sind es der Werkhofchef und sieben Mitarbeiter. Dazu kommen die Maschinisten, das sind rund 40 Mitarbeiter, die jedoch meist draussen auf den Baustellen arbeiten. Sie hängen personell mit mir zusammen, weil ich für sämtliche Maschinen verantwortlich bin. Leider habe ich derzeit wenig Zeit, selbst öfter auf die Baustellen zu gehen. Das ist etwas schade, aber es ändert sich vielleicht in der Zukunft. Meine Leute hier im Werkhof und in der Werkstatt sehe ich hingegen jeden Tag.

**Sie arbeiten seit dem 1. Januar 2014 bei Kästli. Was gefällt Ihnen besonders gut an der Firma?**

Dass es ein Familienunternehmen ist. Der Teamgeist ist hervorragend und das spüre ich jeden Tag. Das Arbeitsklima ist ausgezeichnet bei Kästli. Die Firma engagiert sich stark für ihre Mitarbeitenden. So wird bei Kästli zum Beispiel die Arbeitskleidung im Haus gereinigt – das ist keine Selbstverständlichkeit in unserer Branche. Auch die Identifikation mit Kästli durch das Corporate Design ist überdurchschnittlich: Bereits bei der Bestellung gebe ich die Lackierung unserer Maschinen in Rot mit dem Kästli-Logo in Auftrag.

**Was schätzen Sie am meisten an Ihrer Arbeit? Was treibt Sie an?**

Eigentlich alles. Für mich ist es ein Traumjob. Ich kann die beiden Bereiche verbinden, die mir am wichtigsten sind: den Umgang mit Menschen und Maschinen. Maschinen waren schon immer meine Leidenschaft. Gerade in einer Bauunternehmung dreht sich vieles um sie. Dazu kommt meine Führungsposition – etwas Neues für mich – und ich schätze es sehr, mit Menschen zu tun zu haben. Ihnen allen möchte ich an dieser Stelle für die engagierte Zusammenarbeit und den grossen Einsatz herzlich danken.



**Lisbeth Röthlisberger** rüstet seit über 30 Jahren alle Mitarbeitenden aus und sorgt für saubere Arbeitsbekleidung.

# Kästli Transport Herr der Lastwagen



## Kontakt

Werner Reust  
Leiter Fuhrpark  
Tel. 031 720 42 56  
werner.reust@  
kaestlitrans.ch

**Am 1. März 2014 hat Werner Reust seine Stelle als Leiter Fuhrpark angetreten. Dank seiner Persönlichkeit und Fachkenntnis hat er sich in kürzester Zeit mühelos ins Leitungsteam der Kästli Transport AG eingefügt.**

«Die Räder müssen drehen», so fasst Werner Reust sein Aufgabengebiet in wenigen Worten zusammen. Was einfach klingt, entpuppt sich bei näherer Betrachtung aber als äusserst komplexe und anforderungsreiche Aufgabe. «Mein Hauptaugenmerk gilt der Betriebssicherheit der Fahrzeuge», führt der neue Leiter Fuhrpark aus. Bei einer Flotte von mehr als sechzig Fahrzeugen, die mit unterschiedlichsten Aufbauten und Zusatzgeräten ausgerüstet sind, nehmen die laufenden Unterhalts- und Reparaturarbeiten daher einen hohen Stellenwert ein und beanspruchen entsprechend viel Zeit.

### Die Räder müssen drehen

Sämtliche Fahrzeuge und Zusatzgeräte müssen regelmässig gewartet werden. Hinzu kommen unvorhergesehene Schadenereignisse, die rasch und zuverlässig abgewickelt werden müssen. «Sicherheit geht vor», stellt der eidgenössisch diplomierte Fahrzeugschmid und -schlosser klar. Auf die regelmässige Schulung und Weiterbildung der Chauffeure wird daher grosser Wert gelegt.

### Prävention durch Schulung

Zusammen mit dem Leiter Disposition organisiert Reust unter anderem auch die obligatorische Fahreraus- und weiterbildung und führt in der Kästli-Akademie regelmässig sogenannte Eco-Drive Fahrkurse durch. Als Lehr-

lingsverantwortlicher – Kästli bildet zur Zeit drei LKW-Lernende aus – profitiert der 50-Jährige auch von seiner Weiterbildung als Lehrmeister und von seiner jahrelangen Erfahrung als Werkstattleiter bei seinem früheren Arbeitgeber.

### Vielseitig und ökoefizient

Seine profunden Kenntnisse der Fahrzeuge und Aufbauten kommen ihm auch bei der Neubeschaffung zugute. Wichtig bei der Evaluation der Fahrzeuge ist insbesondere auch deren Ökobilanz; namentlich der Treibstoffverbrauch und der Schadstoffausstoss. Eine besondere Herausforderung stellt ausserdem die Vielseitigkeit der Flotte dar: Neben Kippern und Silowagen stehen auch Muldenfahrzeuge, Stellsilos und Fahrmischer im Angebot. Bei Lasten bis zu 42 Tonnen kommen Tiefgangfahrzeuge zum Einsatz, bei engen Platzverhältnissen oder Kleinbaustellen überzeugen die flexibel ausgerüsteten Kranwagen.

### Führungsaufgaben im Teamwork

Als Fuhrparkchef ist Werner Reust Mitglied der Geschäftsleitung der Kästli Transport AG und betreut zusammen mit dem Leiter Disposition die Kunden, Partner und Lieferanten. Gefordert ist er auch bei der Unterstützung des Leitungsteams, beispielsweise im Offertwesen und der Finanzkontrolle oder bei Massnahmen im Bereich der Arbeitssicherheit, des Gesundheitsschutzes oder des Qualitätsmanagements.

### Verlässlich und bodenständig

Trotz dieser vielseitigen Aufgaben kommt beim passionierten Modellflugzeugflieger nie Hektik auf. «Ich bin



bei Kästli gut aufgenommen worden und kann auf ein eingespieltes Team zählen. Zudem bin ich es von meiner früheren Tätigkeit her gewohnt, rasch und flexibel auf Unvorhergesehenes zu reagieren», stellt der zweifache Familienvater gelassen fest. «Schliesslich sollen sich unsere Kunden zu einhundert Prozent auf unsere Logistik verlassen können.»



**Werner Reust als Prüfungsexperte an den SwissSkills Bern 2014.**



**Mehr als sechzig LKW sind täglich im Einsatz**

Pünktlich, zuverlässig und preiswert – dank zentraler Disposition mit GPS-System und erfahrener Lastwagenführerinnen und -führer.

[www.kaestlitrans.ch](http://www.kaestlitrans.ch)

## Kurznews

# Kästli informiert.

## BAZ Rubigen + Sortec AG Aarberg



Nach dem erfolgreichen Start in Schwarzenburg mit der Firma Liechti AG Entsorgung + Transporte nehmen 2015 in Aarberg und Rubigen zwei weitere Sortier- und Recyclingplätze ihren Betrieb auf. Während die Anlage in Aarberg für die Verarbeitung von unbelasteten Bauabfällen vorgesehen ist, entsteht in Rubigen ein regionales Bodenannahmezentrum. Diese Anlage soll zukünftig der Annahme, Zwischenlagerung, Behandlung und Weiterleitung von schadstoffbelastetem Aushub dienen.

## 300'000 Kühlschränke rezykliert

Im CO<sub>2</sub>-Kompensationsprojekt der Stiftung Fair Recycling wurden seit Produktionsstart 300'000 FZKW-haltige Kühlschränke vollständig rezykliert. Die Geräte werden in einer hochmodernen Recycling-Anlage in Cabreúva in Brasilien zerlegt, wertvolle Rohstoffe zurückgewonnen und das FCKW verbrannt. Kästli ist Klimapartner von Fair Recycling und unterstützt die Stiftung finanziell mit der Übernahme von CO<sub>2</sub>-Zertifikaten aus dem Recyclingprozess.

[www.kaestlinews.ch](http://www.kaestlinews.ch)  
[www.fairrecycling.ch](http://www.fairrecycling.ch)



## Uhlmann AG Bern neu in Buech



Im Februar 2015 wird die RESAG im Buech bei Bern ihr Recycling- und Sortierwerk in Betrieb nehmen. Damit verfügt die RESAG über die technisch führende Sortieranlage in der Region Bern und ist in der Lage, mit ihren modernen Anlagen die Abfälle umweltgerecht aufzubereiten, wieder zu verwerten und zu entsorgen.

Am gleichen Standort wird das Transportunternehmen Uhlmann AG Bern anfangs 2015 ihre neue Lastwagenhalle mit Tankstelle, Werkstatt und Sozialräumen beziehen.

[www.resag-bern.ch](http://www.resag-bern.ch)  
[www.uhlmannag.ch](http://www.uhlmannag.ch)

## Rationelles Fahren

Im soeben abgeschlossenen Kursmodul übten die rund 70 Lastwagenführerinnen und Lastwagenführer der Kästli Transport AG, Uhlmann AG Bern, Jürg Messerli AG und Liechti AG Entsorgung & Transporte das rationale Fahren. Sie erreichten dabei mit konsequenter EcoDrive-Fahrweise eine Reduktion des Treibstoffverbrauchs bis zu 10 Prozent.

Wird das Kurswissen auch im Alltag eingesetzt, können jährlich rund 60 Tonnen CO<sub>2</sub> und etwa 50'000 Franken Treibstoffkosten eingespart werden.

[www.kaestlitrans.ch](http://www.kaestlitrans.ch)  
[www.schori-Institut.ch](http://www.schori-Institut.ch)



## CO<sub>2</sub>-neutral bauen



Am Profit-Apéro vom 10. September 2014 im Kieswerk Rubigen erfuhren die Teilnehmenden von den Kästli-Mitarbeitenden, wie Nachhaltigkeit und CO<sub>2</sub>-Neutralität in der Baubranche ganz praktisch umgesetzt werden. Das grosse Highlight der Besichtigung war der Info-Posten auf dem 39 Meter hohen Turm des Belaglieferwerks BERAG mit dem 360°-Panorama ins Aare- und Emmental.

[www.kaestli-co2neutral.ch](http://www.kaestli-co2neutral.ch)  
[www.profit.ch](http://www.profit.ch)

## Wir sind die Neuen

Am 1. August 2014 haben Tommy Niklaus, Nicola Streit, Felix Zimmermann, Nils Kunz und Sheran Khalil eine Lehre als Strassenbauer und Patricia Josi eine Lehre als Strassentransportfachfrau begonnen.

Wir heissen die neuen Lernenden herzlich willkommen und wünschen ihnen eine erfolgreiche Berufsausbildung.

[www.kaestligruppe.ch](http://www.kaestligruppe.ch)  
 Aktuelle Lehrstellen-Infos:



**KÄSTLI****CO<sub>2</sub>  
NEUTRAL****Kästli Beteiligungen AG**

Grubenstrasse 12  
Postfach 1244  
3072 Ostermundigen 1

Tel. 031 939 31 31  
Fax 031 939 31 39

**Kästli Bau AG**

Grubenstrasse 12  
Postfach 1244  
3072 Ostermundigen 1

Tel. 031 939 31 31  
Fax 031 939 31 39

**Kästli Bau AG**

Bierigutstrasse 16  
Postfach 102  
3608 Thun

Tel. 033 334 11 30  
Fax 033 335 15 44

**Kästli Bau AG**

Altes Riedgässli 16  
Postfach 194  
3113 Rubigen

Tel. 031 721 27 11  
Fax 031 721 48 66

**Kästli Bau AG**

Allmendhubel 1  
3150 Schwarzenburg

Tel. 031 731 00 34  
Fax 031 939 31 39

**Kästli Transport AG**

Altes Riedgässli 16  
Postfach 194  
3113 Rubigen

Tel. 031 720 42 42  
Fax 031 720 42 45

**Kästli Management AG**

Grubenstrasse 12  
Postfach 1244  
3072 Ostermundigen 1

Tel. 031 939 31 31  
Fax 031 939 31 39



[www.kaestligruppe.ch](http://www.kaestligruppe.ch)