

Zukunft schaffen Bündner Baumeister



Die Brücken der Rhätischen Bahn in der zweiten Generation

Magazin der Bündner Baumeister, Nr. 3/2024

Aktuelles

Der Kanton Graubünden ist ein ausgeprägter «Infrastrukturkanton». Für die Erreichbarkeit unserer Täler und das Funktionieren unserer Volkswirtschaft ist ein gut ausgebautes und unterhaltenes Netz von Strasse und Schiene unerlässlich.

Zur Weiterentwicklung der Qualität im Strassenbau findet jährlich im Dezember die Herbsttagung der Bündner Verkehrswegbauer statt. Am 6. Dezember 2024 war es wieder soweit. Die Fachspezialisten des Tiefbauamtes und des ASTRA präsentierten die Auswertungen der während der gesamten Bausaison entnommenen Proben im Strassenbau des Kantons Graubünden. Im fachlichen Dialog mit den Verkehrswegbauern wurden Erkenntnisse zur weiteren Förderung der bereits sehr hohen Qualität beim anspruchsvollen Strassenbau im Gebirge ausgetauscht. Dass Graubünden im interkantonalen Vergleich sehr gut dasteht, kann der Studie «Zustandsanalyse und Werterhaltung der Schweizer Kantonsstrassen» von Infra-Suisse entnommen werden (www.infra-suisse.ch/Publikationen).

Impressum

Das Magazin der Bündner Baumeister
Ausgabe 3/24: Dezember 2024
Herausgeber: Graubündnerischer Baumeister-
verband, Comercialstrasse 20, 7001 Chur
Auflage: 650 Exemplare
Gestaltung: Süsskind SGD Chur
Druck: Gammeter Media, St. Moritz

Inhalt

4–11 Fachbeitrag

**Das neue Buch
«Gestaltete Infrastruktur»**

12 Jubilare

Jubilare

13 Interview

Interview mit Beni Compagnoni

14 Ausbildung

**Erfolgreiche
Bildungsabschlüsse**

14 Aktuell

Kurz und knapp

16 Kalender

Veranstaltungen

Editorial

« » **Gestaltete Infrastruktur**



Vor mehr als 100 Jahren wurde das Netz der Rhätischen Bahn (RhB) erstellt. Eine Meisterleistung der damaligen Ingenieur- und Baukunst, die auch heute noch Bewunderung und Hochachtung genießt. Die RhB verbindet die Talschaften unseres Kantons und ist ein wichtiger Pfeiler der Bündner Volkswirtschaft im Personen- und Güterverkehr. Als Erlebnisbahn entlässt sie tausende begeisterter Touristen mit tollen Eindrücken über die «kleine Rote», deren Linienführung sich mit zahllosen Kunstbauten harmonisch in unsere Landschaft einfügt, hinaus in alle Welt.

Genau da setzt das kürzlich von der RhB präsentierte Buch «Gestaltete Infrastruktur» an. Es zeigt auf, wie subtil verantwortungsbewusste Ingenieure und innovative Baumeister in heutiger Zeit mit dem historischen Erbe der Brücken der RhB umgehen und diese mit schonenden Verfahren und modernen Konstruktionen für die nächsten 100 Jahre fit machen. Damit wir Bündnerinnen und Bündner auch über die nächsten Generationen Freude an diesem eindrücklichen Gesamtbauwerk haben dürfen und die RhB Teil der Bündner DNA bleibt.

Ich wünsche Ihnen eine interessante Lektüre.

Andreas Felix
Geschäftsführer GBV

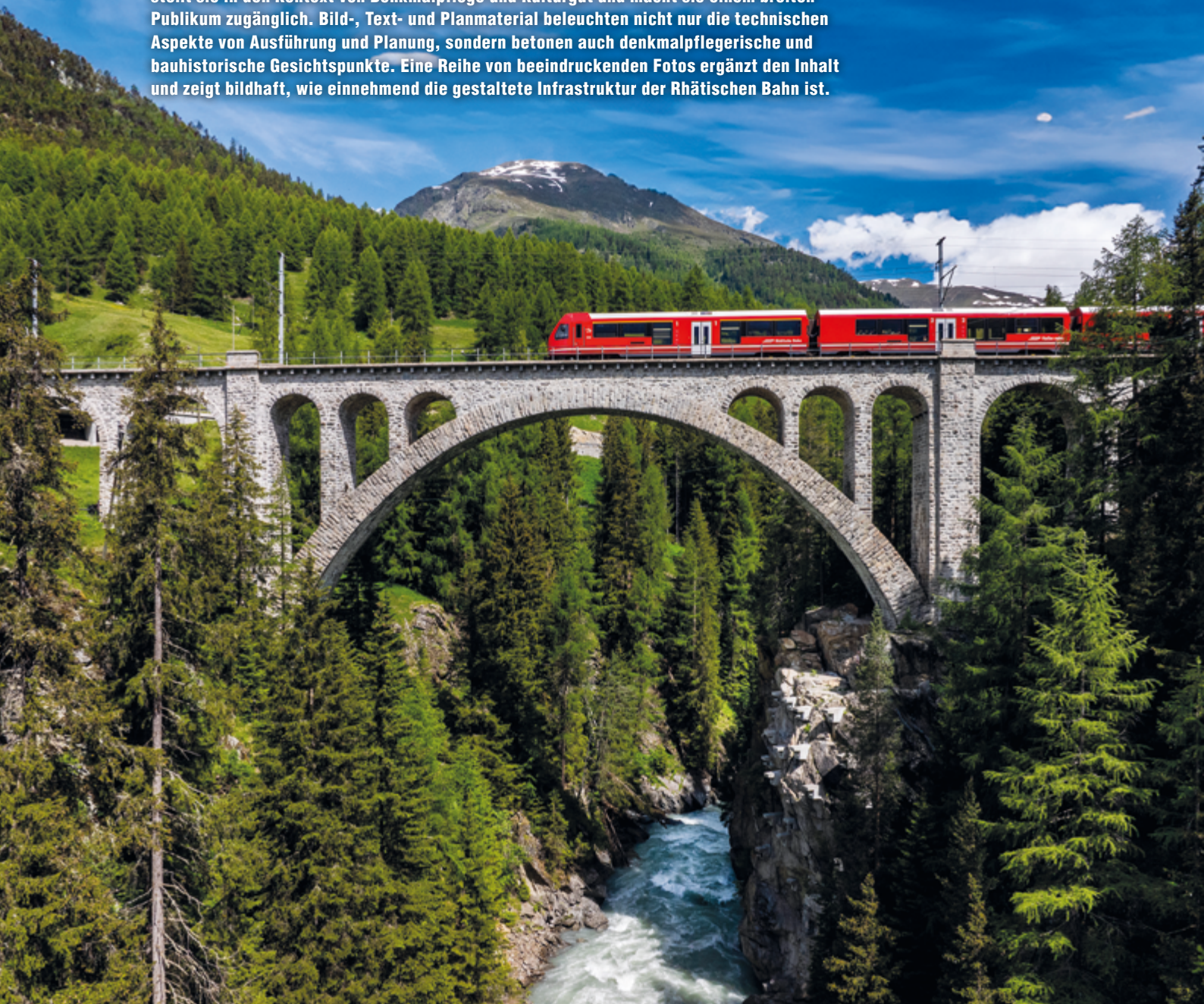


Fachbeitrag

Das neue Buch «Gestaltete Infrastruktur»

Die Rhätische Bahn fasziniert durch ihre Infrastruktur auf atemberaubenden Strecken durch den alpinen Raum. Sie besitzt 625 Brücken, die vorwiegend zu Beginn des 20. Jahrhunderts erstellt wurden. Viele sind schützenswert und einige Teil des UNESCO-Weltkulturerbes. Nach gut 100 Jahren müssen zahlreiche Bauwerke erneuert werden. Der Erhalt der historischen Bausubstanz ist ein Spagat zwischen betrieblichen Anforderungen, denkmalpflegerischen Bedürfnissen und ingenieurtechnischen Herausforderungen. Um all diesen Aspekten gerecht zu werden, hat die RhB eine Normalbauweise für die Erneuerung dieser Bauwerke entwickelt. Für neue Bauwerke sind die Anforderungen ähnlich. Bei besonders komplexen Brücken wird der Wettbewerb als qualitativ hochwertigstes Planungsinstrument angewendet.

Das Buch dokumentiert die Entwicklungen im Brückenbau der RhB in den letzten 20 Jahren, stellt sie in den Kontext von Denkmalpflege und Kulturgut und macht sie einem breiten Publikum zugänglich. Bild-, Text- und Planmaterial beleuchten nicht nur die technischen Aspekte von Ausführung und Planung, sondern betonen auch denkmalpflegerische und bauhistorische Gesichtspunkte. Eine Reihe von beeindruckenden Fotos ergänzt den Inhalt und zeigt bildhaft, wie einnehmend die gestaltete Infrastruktur der Rhätischen Bahn ist.



Text: Karl Baumann,
Senior Consultant,
Rhätische Bahn

Die Publikation beschreibt den gewählten Weg der RhB im Umgang mit historisch bedeutenden Bauwerken, insbesondere den Mauerwerksviadukten. Die Bauwerke wurden vor über 100 Jahren nach damals modernen Konzepten unter Federführung von Achilles Schucan und Friedrich Hennings hergestellt. Sie werden seit 20 Jahren mit einer spezifischen, auf die RhB abgestimmten Art erneuert. Dabei kommen einerseits die technisch-betrieblichen, andererseits die denkmalpflegerischen Aspekte zum Ausdruck. Das Spannungsfeld dieser beiden Disziplinen erfordert sensible Lösungen, die nicht nur auf technischer Kompetenz beruhen. Neben diesem Hauptthema wird der Brückenwettbewerb als wichtiges Planungsinstrument in diesem Spannungsfeld beleuchtet.

Der Titel «Gestaltete Infrastruktur» bezieht sich auf das Spannungsfeld zwischen denkmalpflegerischen und technischen Anforderungen, die bei den Kunstbauten der RhB besonders ausgeprägt sind, sich aber auch auf andere Infrastrukturbauten erweitern lassen. In insgesamt 22 Beiträgen verschiedener Autoren stehen die historische Bedeutung und der Umgang mit derselben im Zentrum. Die Autoren beleuchten diese Aspekte aus verschiedenen Blickwinkeln. So unterscheiden sich insbesondere die Beiträge von planenden Ingenieuren und ausführenden Unternehmungen und ergänzen das Thema der Gestaltung mit der spezifischen Umsetzung auf dem einspurigen Netz der RhB.

Die Publikation versteht sich als Ergänzung zur Denkschrift «Albula-Bahn» von Friedrich Hennings aus dem Jahre 1908. Anlass für die damalige Schrift war die Eröffnung der Albulabahn im Jahre 1903. Friedrich Hennings dokumentierte in seinem Werk die Projektierung und den Bau der Albulabahn in sehr ausführlicher Art. Das Buch dient heute noch als Nachschlagewerk. So ist es auch mit der neuen Denkschrift angedacht. Mit der symbolischen Ausdrucksweise «Die Brücken der Rhätischen Bahn in der zweiten Generation» wird diesem Anspruch Rechnung getragen.

Bild: Innviadukt Cinuoschel,
Nicola Pitaro



Bild: Viadukt Val Mela 1912,
Bildarchiv RhB

Das Buch beginnt mit einem Kapitel über die Infrastrukturanlagen der Rhätische Bahn. Es werden die betrieblichen Randbedingungen und die sich daraus ergebenden Anforderungen an die Kunstbauten dargelegt und es wird der Zusammenhang zwischen dem Bauwerkszustand und dem sicheren Bahnbetrieb aufgezeigt. Im Mittelpunkt steht das Planungs-dreieck zwischen Angebot, Rollmaterial und Infrastruktur.

In den ersten vier Beiträgen wird der Bogen zur ursprünglichen Albulabahn geschlagen. Zunächst wird das Erbe der Rhätischen Bahn mit seinen steinernen Kunstbauten behandelt. Jürg Conzett legt in einem weiteren Beitrag den Fokus auf die Denkmalpflege und deren Auswirkungen auf die Kunstbauten. Seine Überlegungen stellt er in einen grösseren Zusammenhang, der weit über die RhB hinaus reicht. Clementine Hegner-van Rooden zeigt das Spannungsfeld zwischen denkmalpflegerischen und ingenieurtechnischen Aspekten auf und stellt in einem weiteren Beitrag die Massstäblichkeit in den Mittelpunkt der Projektarbeit.



Bild: Buchcover
«Gestaltete Infrastruktur»



Bild: Landwasserviadukt als Wahrzeichen der Albulabahn, Nicola Pitaro

Nach den einführenden Beiträgen wird die «Normalbauweise», das Erneuerungskonzept der RhB für gemauerte Viadukte beschrieben – ausgehend von den ersten Ansätzen und verschiedenen Verbesserungen zur endgültigen Bauweise. Dabei werden ähnliche Ansätze verfolgt, wie sie seinerseits Friedrich Hennings angewendet hat. Es werden die grundlegenden Aspekte für die Entwicklung der Methode aufgezeigt und es wird dargelegt, weshalb die Brücken erneuert werden müssen. Das Kapitel dient insbesondere der Dokumentation und dem Wissenstransfer der gesammelten Erfahrungen und Erkenntnisse der letzten 20 Jahre.

Bereits 2003 wurde mit der Brücke Sasslatsch im Unterengadin ein erstes Mauerwerksviadukt erneuert. Dabei stand die technische Ausführung mit der Einhaltung der spezifischen Bahnvorschriften im Vordergrund. Die Erneuerung wurde qualitativ einwandfrei ausgeführt, es fehlte ihr aber die Kompetenz in denkmalpflegerischer und gestalterischer Hinsicht. Die Brücke Sasslatsch steht am Anfang der Entwicklung einer sowohl technisch wie denk-

malpflegerisch überzeugenden Lösung, die auch finanziell und betrieblich tragbar sein musste. Es ging darum, die rein technisch begründete Bauweise an der Brücke Sasslatsch mit denkmalpflegerischen und gestalterischen Ansätzen zu ergänzen, so dass den Bauwerken ihre Seele belassen werden kann.

Dabei wurde eine Expertengruppe bestehend aus Brückeningenieuren und Denkmalpflegern eingesetzt. Für die zu Beginn sehr unterschiedlichen Standpunkte konnte in einem intensiven Prozess überraschend rasch ein überzeugendes Konzept gefunden werden, das 2004 und 2005 am Viadukt Val da Pila auf der Südrampe der Berninalinie und am Viadukt Val Lumpegna auf der Oberländerlinie im Sinne von Pilotprojekten umgesetzt und überprüft wurde. Mit der abschliessenden Beurteilung konnten das Grundkonzept bestätigt und für verschiedene Details noch feine Korrekturen festgelegt werden.

Die Bauweise hat sich konzeptionell als zielführend erwiesen, so dass sie 2006 – 2008 weiter verfeinert wurde. 2009 erfolgte mit der Erneuerung des Landwasserviadukts ein erster grosser Prüfstein. Die Erneuerung dieses Bauwerks verursachte entsprechend seiner Bekanntheit ein grosses mediales Interesse. In den folgenden Jahren 2010 – 2016 wurden die Bauabläufe weiter optimiert und standardisiert. Die RhB erneuert pro Jahr 10 – 12 Mauerwerksviadukte und 2014 konnte mit dem Viadukt Val Mulinaun, bezeichnenderweise auch auf der Oberländer Linie, das einhundertste Bauwerk erneuert werden. In der vorliegenden Publikation wird die Entwicklung der Normalbauweise, ausgehend von den ersten Ansätzen und verschiedenen Verbesserungen zur endgültigen Bauweise, präsentiert und kommentiert.



Bild: Stulsertobelviadukt, Karl Baumann



Bild: Wegunterführung Tiefencastel, Nicola Pitaro

In einem weiteren Beitrag folgen Erläuterungen zum Ersatz kleinerer Gewölbebrücken, die den heutigen geometrischen Anforderungen nicht mehr genügen und ersetzt werden müssen. Auch für diese speziellen Situationen wurde ein Bauwerkstyp erarbeitet, der aus einem selbsttragenden, auf vorgemauerten Betonwiderlagern aufliegenden, Stahltrog aus Grobblechen besteht. Das Baukonzept macht sich die neuen Versetzmethoden mit schweren Kränen zu Nutze, die früher noch nicht vorhanden waren. Genau gleich wie die «Normalbauweise» ist auch dieses Konzept ein standardisiertes Vorgehen, das mit der Denkmalpflege erarbeitet wurde und systematisch eingesetzt wird.

Ab etwa 2010 werden in der «Bahnlandschaft Schweiz» grosse Anstrengungen für den Ausbau der Infrastruktur und die Erhöhung der Leistungsfähigkeit aller Bahnen unternommen. Bei der RhB stehen lokale Ausbauten und neue Doppelspurabschnitte an neuralgisch wichtigen Stellen im Vordergrund. So war es auch bei der Hinterrheinbrücke Reichenau, die mit einer zweiten Spur erweitert werden sollte.

Die Publikation wird mit einem zweiten Schwerpunkt, nämlich dem Brückenwettbewerb, fortgesetzt. Nach dem Erhalt des UNESCO-Labels für die Albula- und Berninabahn im Jahre 2008 sowie der inzwischen aufgebauten denkmalpflegerischen Kompetenz im Umgang mit historischen Brücken hat sich abgezeichnet, dass neue Bauwerke nur mittels eines Projektwettbewerbes angegangen werden können. Die RhB wendet dieses Planungsinstrument seit 2015 bei besonders herausfordernden Brückenprojekten an. Das Ziel, die Organisation und die Bewertung von Projektwettbewerben werden dargelegt.

Der Projektwettbewerb ist häufig die richtige Antwort auf sensible Projekte. Dabei kommen dem Entwurf, der Massstäblichkeit und der Eingliederung in die Umgebung eine zentrale Bedeutung zu. Die Ingenieurbauwerke sind die gestalterisch dominierenden Teile der Verkehrswege. Deshalb verdienen Brücken unsere ganze Aufmerksamkeit und liebe-

volle Zuwendung, damit sie nicht nur technische und volkswirtschaftliche Aufgaben erfüllen, sondern von den Menschen als Bereicherung wahrgenommen werden. Gelingt diese Aufgabe in überzeugender Art, so entsteht ein neues Kapitel in unserer Baukultur.

Die Hinterrheinbrücke Reichenau war der initiale Startschuss für eine Reihe grösserer und kleinerer Projektwettbewerbe. Dies waren die Poschiavino-Brücke in Miralago, der Ersatz von drei Stahlbrücken im Oberengadin, die Planung einer Steinschlaggalerie in der Ruinaulta und der kürzlich durchgeführte Wettbewerb für sieben neue Brücken im Prättigau zwischen Äuli und Dalvazza. All diese Bauwerke strahlen eine besondere Kompetenz im Umgang mit Infrastrukturbauten in landschaftlich sensiblen Räumen aus, welche in dieser Denkschrift in einen einheitlichen Zusammenhang gebracht und dokumentiert werden.



Bild: Hinterrheinbrücke Reichenau, Nicola Pitaro



Bild: Flazbrücke in Punt Muragl, Ralph Feiner

In drei übergeordneten Beiträgen werden die Brückenwettbewerbe aus der Sicht der Bauherrschaft, des Architekten und des Landschaftsplaners beschrieben und beurteilt. Es wird aufgezeigt, dass Brückenwettbewerbe immer eine enge Zusammenarbeit von Ingenieuren, Architekten und Landschaftsplanern bedingen. Der Entwurf und die Gestaltung sind die zentralen Teile der Wettbewerbsaufgabe. Dies erfordert einen gesamtheitlichen Ansatz, welcher eine intensive Auseinandersetzung der ursprünglichen und der heutigen Anforderungen an Infrastrukturbauelemente und eine ausgewogene Synthese weiterer Aspekte beinhaltet. Vieles dreht sich bei der RhB um den respektvollen Umgang mit dem Bestand der Kunstbauten.

Anschliessend folgen Ausführungen der Planungsbüros zu diesen Brückenwettbewerben. Dabei zeigen die Verfasser der jeweiligen Siegerprojekte auf, wie sie ihre Projekte entwickelt haben und welche Überlegungen dabei im Vordergrund standen.

In den Beiträgen steht die interdisziplinäre Projektarbeit im Vordergrund, mit welcher die wegweisenden Entscheidungen erwirkt werden können. Als Ergänzung zu diesem Abschnitt erfolgt schliesslich eine Würdigung aller fünf Projekte aus der Sicht des Beurteilungsgremiums.

Nach dem Abschluss eines Brückenwettbewerbes erfährt die Öffentlichkeit über die Medien die Hintergründe für die gewählte Lösung. Brückenwettbewerbe sind eine Plattform, auf welcher sich der Bauingenieur zusammen mit seinen Partnern aus der Architektur und Landschaftsplanung präsentieren kann. Die RhB hat erfahren, dass dadurch die Bewunderung und Anerkennung des Berufsstandes gefördert werden kann, und dass der Ingenieur seine früher unbestrittene Bewunderung wieder ins Bewusstsein der Öffentlichkeit rücken kann.



Bild: Langwieserviadukt,
Nicola Pitaro

Die Denkschrift befasst sich weiter mit fünf aussergewöhnlichen Brückenbauwerken der RhB. Bei diesen Projekten stand nicht der Brückenwettbewerb im Zentrum, sondern es waren vielmehr die grundlegenden Anforderungen der Bauherrschaft, die zu diesen Lösungen geführt haben. Es kommt zum Ausdruck, dass die Entscheide der Bauherrschaft ausserordentlich wichtig sind, und dass auch in einer Verwaltung Kompetenz für die Aufgleisung solcher Projekte vorhanden sein muss. Die mit der Umsetzung eines Projektes beauftragten planenden und ausführenden Fachleute sind auf möglichst klare Ziele der Bauherrschaft angewiesen, um ein Projekt wirtschaftlich umsetzen zu können. Daneben sollte die Bauherrschaft ein offenes Ohr für Verbesserungen und Optimierungen haben. Erst mit einem reibungslosen Zusammenspiel aller Beteiligten können Projekte mit so grossen Herausforderungen erfolgreich gemeistert werden.

Bei diesen fünf Brückenbauwerken wird dargelegt, dass bereits während der Projektierung ausführungstechnische Fragen geklärt werden müssen. Es kommt zum Ausdruck, dass der Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes ein grosses Gewicht beigemessen wird. Die RhB stellt diesen Aspekt normalerweise über die Bauausführung. Diese hat sich dem Betrieb anzupassen und genau deshalb erfordern Bahnprojekte immer einen sehr hohen Fokus auf Bauprovisorien und Bauvorgänge. Der Einschub, das Eindrehen oder Einheben von vorgefertigten Bauwerken fordern die Planenden und die Ausführenden wesentlich stärker heraus als das Umsetzen standardisierter Projekte auf der grünen Wiese. So kann der Bauunternehmer seine Kompetenzen einsetzen und wie die Ingenieure beim Brückenwettbewerb Bewunderung in der Bevölkerung erzeugen.

Die Denkschrift wird mit fünf Beiträgen von ausführenden Unternehmern abgerundet. Dabei kommen Stahlbauer, Logistik- und Kranspezialisten, Spezialfirmen in der Vorfabrikation und Betonbauer zu Wort, die ihre objektspezifische Sichtweise einbringen. Es wird aufgezeigt, wie das Bauen unter Betrieb bei konkreten Bauwerken umgesetzt wird. Gerade bei dieser Fragestellung ist das Zusammenspiel zwischen dem planenden Ingenieur und der ausführenden Unternehmung sehr wichtig. Die RhB als Bauherr fördert dieses Zusammenspiel und fordert es auch ein.

In einem abschliessenden Interview werden nochmals einige Gedanken aufgegriffen und in den Gesamtkontext eingebunden. Die Publikation wird durch Bilder von Nicola Pitaro bereichert und aufgelockert.

Bezug

Scheidegger & Spiess
www.scheidegger-spiess.ch
oder in Ihrer Buchhandlung
Preis CHF 69.–
ISBN 978-3-03942-216-6

Bild: Einhub Flazbachbrücke, Bild ETE





Wer macht seit 2710 Jahren aus Visionen Wirklichkeit?

Der Bündner Baumeister natürlich. Er setzt Träume, Pläne und Projekte grundsolide in die Realität um. Vom Fundament bis zum First. Für alle Menschen, für ganz Graubünden. Nur schon die Mitarbeiter mit runden Arbeitsjubiläen sorgen dank 2710 Arbeitsjahren dafür, dass Graubünden eine Zukunft hat. Herzliche Gratulation und Dankeschön!

70 Jahre: Marco Gini, BEOLA DI SOGLIO AG, Promontogno

40 Jahre: Daniel Kehl, Lazzarini AG, Chur, Buchs, Samedan | Renzo Meili, Hew AG Bauunternehmung, Domat/Ems | Edmund Telsler, Hew AG Bauunternehmung, Domat/Ems

35 Jahre: Claudio Baiada, CRESTAGEO AG, Chur | Werner Blumentritt, Costa AG, Pontresina | Laurentino Alexandre Da Silva Gomes, Erni AG Bauunternehmung, Flims | Lulzim Durmishi, Censi Bau AG, Chur | Iwan Florinet, Parpan Bau AG, Lenzerheide | Edoardo Gianera, Giovannini Casaccia SA, Casaccia | Roland Kalberer, Hew AG Bauunternehmung, Domat/Ems | Raimondo Labbate, Käppeli Bau AG, Sargans | Erwin Niedermann, Hew AG Bauunternehmung, Domat/Ems | Alberto Ongaro, Costa AG, Pontresina | Leo Raimann, Toldo Strassen- und Tiefbau AG, Landquart

30 Jahre: Fritz Angerer, Fedi impraisa da fabrica SA, Ardez | Carvalho Nunes Artur Agostinho, Zindel + Co. AG, Maienfeld | Sergio Antonio Caetano Baptista, Erni AG Bauunternehmung, Flims | José Antonio Chante Silva, Luzi Bau AG, Zillis | Marcel Compagnoni, Compagnoni Bau AG, Davos Platz | José Manuel Craveiro Da Silva, Beer SA, Rabius | Liberata Da Costa E Silva, Costa AG, Pontresina | Elisio Manuel De Sousa Soares, METTLER PRADER AG, Davos | Helio Duarte Pinto, METTLER PRADER AG, Davos | Paulo Jorge Fernandes Rodrigues, METTLER PRADER AG, Davos | José Manuel Ferreira Miranda, Beer SA, Rabius | Domenico Francica, Heini AG Bauunternehmung, Rhäzüns | Roberto Froiio, Hew AG Bauunternehmung, Domat/Ems | Cosme Goncalves Frutuoso, METTLER PRADER AG, Chur | Massimo Gossi, Seiler AG, Hoch- und Tiefbau, Pontresina | Jorge Pereira Lopes, Käppeli Bau AG, Sargans | José Augusto Santos Ferreira, Bianchi Bau AG, Obersaxen/Ilanz | Hubert Solèr, Loretz SA, Sedrun | Gianfranco Tino, METTLER PRADER AG, Chur

25 Jahre: Darko Bockor, METTLER PRADER AG, Chur | Giani Carisch, Luzio Tiefbau AG, Savognin | Manuel Frederico De Castro Cabral, Seiler AG, Hoch- und Tiefbau, Pontresina | Carlos Adelino De Castro Silva, Parpan Bau AG, Lenzerheide | Francesco De Cristofaro, Lazzarini AG, Chur, Buchs, Samedan | José Carlos Ferreira Da Silva, Bianchi Bau AG, Obersaxen/Ilanz | Elmar Foffa, Lazzarini AG, Chur, Buchs, Samedan | Guido Friberg, Loretz SA, Sedrun | Domingos Goncalves, Bianchi Bau AG, Obersaxen/Ilanz | Carlos Manuel Jardim Fernandes, Derungs Bau AG, Davos | Fabia Kolb, Toldo Strassen- und Tiefbau AG, Landquart | Vanni Mainetti, Lazzarini AG, Chur, Buchs, Samedan | Stefano Mendolia, Toldo Strassen- und Tiefbau AG, Landquart | Bruno Pereira da Silva, Lazzarini AG, Chur, Buchs, Samedan | Theophil Petrig, Luzi Bau AG, Zillis | Michael Pfiffner, Käppeli Bau AG, Sargans | Antonio Ribeiro da Silva, METTLER PRADER AG, Chur | Alfio Rinaldi, Costa AG, Pontresina |

Joaquim Rosa Loureiro, Luzi Bau AG, Zillis | Eduardo Manuel Salgueiro Galante, Käppeli Bau AG, Sargans | Armando Santos Cardoso, Rocca + Hotz AG, Zuoz | Silverio Manuel Santos De Sousa, Loretz SA, Sedrun | Guido Schweizer, Bianchi Bau AG, Obersaxen/Ilanz | Jorge Amadeu Teixeira Cardoso, F.lli Somaini SA, Grono | Rui Armindo Ventura Lopes, Erni AG Bauunternehmung, Flims | Abilio Jorge Pereira Torres, Valaulta Berni AG, Rueun

20 Jahre: Adrian Ackermann, Käppeli Bau AG, Sargans | André Filipe Baptista Duarte, Züger und Flury AG, Flims | Baskim Bislimi, Käppeli Bau AG, Sargans | José Fernando Brandao Duarte, Berther Pflästerungen AG, Untervaz | Patrick Caduff, Casutt AG, Falera | Ermanno Carnini, Seiler AG, Hoch- und Tiefbau, Pontresina | Pedro Rolando Cerdeira de Sa, Costa AG, Pontresina | Domingo Cruz Cruz, Käppeli Bau AG, Sargans | Antonio Da Rocha Pinheiro, BRUNOLD AG, Arosa | Ezequiel Da Silva Coelho, Erni AG Bauunternehmung, Flims | Cesar Da Silva Fernandes, Hew AG Bauunternehmung, Domat/Ems | Bruno Miguel Da Silva Pereira, Costa AG, Pontresina | Alvaro de Azevedo, Censi & Ferrari SA, Grono | Pedro Miguel Fernandes Vieira, Casutt AG, Falera | Joaquim Ferreira da Silva Miranda, Lazzarini AG, Chur, Buchs, Samedan | Ramiro Ferreira Dos Santos, Erni AG Bauunternehmung, Flims | Fernando Ferreira Ervalho, METTLER PRADER AG, Chur | Luis Miguel Ferreira Fernandes, Costa AG, Pontresina | Rui Filipe Ferreira Martins Ramos, Bianchi Bau AG, Obersaxen/Ilanz | Stefan Giger, Käppeli Bau AG, Sargans | Paulo Alexandre Gomes Nascimento, Lazzarini AG, Chur, Buchs, Samedan | Antonio José Goncalves da Quinta, METTLER PRADER AG, Chur | Manuel Agostinho Goncalves Matos, Walo Bertschinger AG Graubünden, Zizers | Ernst Graf, Bordoli Derungs AG, Davos | Stefano Herman, Seiler AG, Hoch- und Tiefbau, Pontresina | Christian Hinterberger, Luzi Bau AG, Zillis | Alfred Illien, Heini AG Bauunternehmung, Rhäzüns | Mahmut Kastrati, Lazzarini AG, Chur, Buchs, Samedan | Andreas Kohler, Walo Bertschinger AG Graubünden, Zizers | Dragan Krstic, Isotech AG, Thusis | Rui Daniel Machado Lemos Coelho, Censi & Ferrari SA, Grono | Stefano Martocchi, Giovannini Casaccia SA, Casaccia | Roman Müller, Luzi Bau AG, Zillis | Thomas Näf, Heini AG Bauunternehmung, Rhäzüns | José Manuel Pereira Alves, Bordoli Derungs AG, Davos | Jose Luis Pereira Faria Araujo, Erni AG Bauunternehmung, Flims | Renato Rinaldi, Seiler AG, Hoch- und Tiefbau, Pontresina | Daniel Sandbichler, Hew AG Bauunternehmung, Domat/Ems | Roman Stucki, Bianchi Bau AG, Obersaxen/Ilanz | Markus Thoma, Zindel + Co. AG, Maienfeld | Antonio Tino, J. Rizzi AG, Cazis | Nuno Miguel Varanda Goncalves, METTLER PRADER AG, Davos | Stasius Vogler, Käppeli Bau AG, Sargans | René Wagner, vetsch-bau.ch AG, Küblis

Interview

Interview mit Beni Compagnoni



Zu diesem besonderen Jubiläum stellen wir Ihnen gerne unser geschätztes Mitglied Beni Compagnoni vor. In diesem Jahr darf Herr Compagnoni ein besonderes Jubiläum feiern: 80 Jahre Compagnoni Bau und 60 Jahre Beni Compagnoni bei Compagnoni Bau. Herzlichen Glückwunsch.

Beni Compagnoni, wer sind Sie?

Geboren wurde ich am 03.08.1948, von 1964 – 1967 absolvierte ich die Maurerlehre. Danach begann ich mit der Polierschule in St. Gallen, machte ein Praktikum bei der BAU AG in Zürich und besuchte danach die Bauführerausbildung Fernkurs Mössinger.

Ich bin mit Monica verheiratet und habe drei erwachsene Söhne (Marcel, Marco und Carlo). Alle drei arbeiten in unserem Betrieb. Meine Leidenschaften sind Zeit mit den Enkeln zu verbringen, Biketouren und Oldtimer. Mein Motto lautet: wenn du heute aufgibst wirst du nie wissen, ob du es morgen geschafft hättest.

In den letzten Jahrzehnten haben Sie sicherlich viele Entwicklungen und Veränderungen miterlebt. Gab es eine Veränderung oder eine Innovation, die Sie rückblickend als Wendepunkt oder als «matchentscheidend» für das Unternehmen und Ihre Tätigkeit betrachten?

Dazu möchte ich drei Bereiche nennen:

Personal, Saisonmitarbeiter: Was sich hier verbessert hat ist die Tatsache, dass es keine Kontingente mehr braucht; das mühsame Bewilligungsverfahren ist einfacher geworden. Schwieriger ist es heutzutage, gute Mitarbeitende zu rekrutieren und die verschiedenen Nationen und Kulturen unter einen Hut zu bringen.

Baubezogen: Es gibt weniger Handarbeit, seit die Kleinbagger und Schreitbagger mit verschiedenen, drehbaren Zusatzausrüstungen wie hydraulische Spitzhämmer, Greifer usw. gekommen sind. Verschiedene Kleinkrane, die Fernsteuerungen, die Vermessungstechnik und vieles mehr haben auch viele Arbeitsstunden verdrängt. Schnellbaugerüste, Elementschalungen für Wände und Decken, Graben und Grubenspriessungen sowie Fertigbeton und Fertigmörtel sind nicht mehr wegzudenken aus unserer Arbeit. Zudem wurden viele Tätigkeiten ausgelagert, die ein Baugeschäft früher selbst gemacht hat.

Allgemein: Die vielen Vorschriften und der Schreibkram rauben viel Energie und Zeit, welche auch nutzbringender eingesetzt werden könnte.

Welche Werte oder Prinzipien haben Ihnen in all den Jahren geholfen, sowohl persönlich als auch beruflich?

Das Miteinander ist wichtig und ehrlich, fleissig, neidlos zu sein. Die Arbeit anderer zu schätzen, fair zu allen zu sein, auch zu den Mitbewerbern.

Welche Momente oder Ereignisse sind Ihnen besonders im Gedächtnis geblieben oder haben Ihre berufliche Reise geprägt?

Ich musste früh Verantwortung tragen im Betrieb und in der Familie. Wertvoll war es für mich, zu lernen und zu erkennen, wer die richtigen Geschäftspartner sind.

Was war Ihre wichtigste/erfolgreiche Leistung für das Unternehmen?

1972 im Alter von erst 24 Jahren war ich verantwortlich für den Neubau eines Zweifamilienhauses an einem Hang, von der Offerte bis und mit Ausführung und Abrechnung.

Welches war die beste Entscheidung in Ihrer Laufbahn?

Eine Familie zu gründen, auf die man sich verlassen kann, denn Erfolg ist nicht mit Geld zu messen. Zufriedenheit, gemeinsame, schöne und unvergessliche Momente zählen. Den Werdegang der Kinder zu erleben, die zauberhafte Zeit mit den Enkeln zu geniessen. Zufriedene Mitarbeiter und Kunden zu haben.

Welchen Ratschlag möchten Sie Ihrem Nachfolger mitgeben?

Vieles habe ich schon erwähnt, das sich bewährt hat. Selber machen, nicht nachahmen. Überlegen, aber dann auch Entscheidungen treffen. Und auf den gesunden Menschenverstand hören.

Wenn Sie die Möglichkeit hätten, 20 Jahre in die Vergangenheit zu reisen, welche Ratschläge würden Sie sich selbst geben?

Im Nachhinein, mit dem heutigen Wissen – sehr vieles. In den Situationen zur damaligen Zeit – keine.

Bildung

Erfolgreiche Bildungsabschlüsse

Herzlichen Glückwunsch allen erfolgreichen Absolventen.

Diplomierte Baumeister 2024

Ludwig Simon, Lazzarini AG, 7000 Chur

Bauführer HF

Luca Carigiet, Toldo Strassen- und Tiefbau AG, Sevelen
Gian-Andrea Beer, Beer SA, Rabiüs

Aktuell

Kurz und Knapp

Regionalveranstaltungen Herbst 2024

Die Regionalveranstaltungen des GBV dienen dem Informationsaustausch zwischen dem Verband und den Mitgliedern und bilden die Plattform für Fachreferate und Themen-Diskussionen. Die Herbstveranstaltungen fanden in diesem Jahr wie folgt statt:

Nordbünden: 12. November 2024, Chur

- «BAK Prognosestudie Baunachfrage 2025 – 2029»
Referent Simon Flury, BAK Economics AG
- «Aktuelles vom Amt für Wald und Naturgefahren»
Urban Maissen, Amt für Wald und Naturgefahren

Surselva: 13. November 2024, Vella

- «BAK Prognosestudie Baunachfrage 2025 – 2029»
Referent Simon Flury, BAK Economics AG
- «SUVA: Krane und Baumaschinen»
Referent Alfred Suter, Spezialist Krane und Baumaschinen
- «Aktuelles vom Amt für Wirtschaft und Tourismus»
Reto Bleisch, Amt für Wirtschaft und Tourismus

Südbünden: 20. November 2024, Silvaplana

- «BAK Prognosestudie Baunachfrage 2025 – 2029»
Referent Alexis Körber, BAK Economics AG
- «VBBK: Einsatzmöglichkeiten von Recyclingbeton»
Referent Peter Cadalbert, VBBK

Mittelbünden: 21. November 2024, Paspels

- «BAK Prognosestudie Baunachfrage 2025 – 2029»
Referent Alexis Körber, BAK Economics AG
- «VBBK: Einsatzmöglichkeiten von Recyclingbeton»
Referent Peter Cadalbert, VBBK
- «Aktuelles von der SUVA»
André Spillmann, SUVA



Bild: Maurer-Lehrling Silvan Bucher bei der Arbeit.

Maurizio Pirola in den Zentralvorstand des SBV gewählt



Maurizio Pirola, Präsident GBV, wurde an der Delegiertenversammlung des Schweizerischen Baumeisterverbandes (SBV) vom 7./8. November 2024 in Andermatt in den Zentralvorstand des SBV gewählt.

Maurizio Pirola tritt per 1. Januar 2025 die Nachfolge von Hannes Schiesser (Baumeisterverband Glarus) als Vertreter der Region Ostschweiz des SBV im obersten Führungsgremium unseres Verbandes an. Als Unternehmer in einer saisonal geprägten und grenznahen Tourismusregion im Gebirge bringt er bereichernde Erfahrungen und Sichtweisen in ein Gremium ein, das vorwiegend mittelländisch und urban geprägt ist. Durch die Doppelfunktion als Präsident des GBV und Mitglied des ZV SBV profitieren der GBV und seine Mitglieder von kurzen Wegen und von einer direkten Verbindung in den SBV.

Der Vorstand und die Geschäftsstelle des GBV gratulieren Maurizio Pirola zur ehrenvollen Wahl und wünschen ihm bei der Ausübung des anspruchsvollen Amtes viel Freude und Befriedigung.

Ausblick

Über die Feiertage an Weihnachten und Neujahr bleibt die Geschäftsstelle des GBV vom 24. Dezember bis und mit dem 02. Januar 2025 geschlossen.



Schwerpunkt BAK Prognosestudie 2025 – 2029

BAK Economics Basel verfasst seit 2005 alle fünf Jahre im Auftrag des GBV und mit Unterstützung der Graubündner Kantonalbank und des Amtes für Wirtschaft und Tourismus des Kantons Graubünden eine Prognosestudie über die künftige Baunachfrage mit fünfjährigem Vorausblick. An den Regionalveranstaltungen im Herbst 2024 präsentierte BAK den Mitgliedern des GBV aus erster Hand die Prognose 2025 - 2029.

Das Fazit der Prognose stützt die Aussage, dass die Bauwirtschaft auch in den nächsten fünf Jahren eine tragende Säule der Bündner Volkswirtschaft bleibt. Der Wohnungsbau profitiert von verschiedenen positiven Impulsen und die stabile Nachfrage im Tiefbau bildet die Realität eines ausgeprägten «Infrastrukturkantons» im Gebirge ab.

Vorschau

Die nächste Ausgabe des «Bündner Baumeister» erscheint im Frühling 2025. Das Thema ist noch offen.

Veranstaltungen 2025

27. Februar
Vorstandssitzung GBV
Chur

12. März
Frühlingsveranstaltung
Region Mittelbünden

13. März
Frühlingsveranstaltung
Region Südbünden

18. März
Frühlingsveranstaltung
Region Nordbünden

19. März
Frühlingsveranstaltung
Region Surselva

27. März
Vorstandssitzung GBV
Chur

02. Mai
Generalversammlung GBV
Chur

17. Juni
Vorstandssitzung GBV
Bern

26. August
Vorstandssitzung GBV
Chur

Alle Veranstaltungen immer online unter:
www.gbv.ch/terminkalender-2025

Graubündnerischer
Baumeisterverband

Comercialstrasse 20
Postfach 291
CH-7001 Chur

Tel. 081 257 08 08
Fax 081 257 08 09

gbv@gbv.ch
www.gbv.ch