



BAUHIGHLIGHTS
AUS ÜBER 80 JAHREN

IMBODEN

ULRICH IMBODEN AG · HOCH- UND TIEFBAU
Visp - Zermatt - Saas Fee

- Portrait
- Abteilungen/Kontakt Daten
- Bauhighlights

www.ulrichimboden.ch

Portrait – Das ist die Ulrich Imboden AG

Seit mehr als 80 Jahren liebt die Ulrich Imboden AG die Herausforderung der Extreme und wurde damit zum angesehenen Spezialisten für Hochgebirgs- und Untertagebaustellen. Diese Aktivitäten werden ergänzt durch Hoch- und Tiefbauten sowie verschiedene Dienstleistungen, wie Räumungsarbeiten, Betonbohr- oder Fräsarbeiten, Felsicherungen, Steinschlagverbauungen und Sicherheitsprengungen.

Viele namhafte Projekte zeugen von einer eindrucklichen Qualitätsarbeit. Als da wären: Die Luftseilbahn Trockener Steg-Klein Matterhorn, Metro Alpin, Top of Europe auf dem Jungfrauoch, das Visper LaPoste, der Lötschbergbasistunnel, das Matterhorn Terminal in Täsch, das Seiler Tempelareal in Zermatt, die Überbauung Centerpark in Visp oder Antares in Glis oder viele Wohn- und Geschäftshäuser, sowie Dutzende Industrie- und Gewerbehallen im Oberwallis.

Geschichtlicher Rückblick

1935 Gründung der Bauunternehmung: Zu Beginn stand ein vom Kanton Wallis erteilter Auftrag für den Bau einer Strasse in St. Niklaus

1937 Eröffnung Zweigniederlassung Zermatt

1951 Eröffnung Zweigniederlassung Siders durch Gründung der Tochtergesellschaft Tiefbau AG mit Tätigkeitsfeld Mittel- und Unterwallis

bis 1954 Betrieb des Steinbruchs zwischen St. Niklaus und Kalpetran mit Abbau von Quarzitplatten, welche nach ganz Europa geliefert werden konnten.

1955 Die Bauunternehmung Ulrich Imboden wurde mit rund 700 Mitarbeitern zur grössten Schweizer Privatfirma im Baugewerbe; ca. die Hälfte davon waren Gastarbeiter.

1958 Eröffnung Werkhof, Unterkunft und Kantine für 120 Mann im «Staldbach» bei Visp

1960 Inbetriebnahme der Kieswerke Zermatt und Randa

1963 Verlagerung des Geschäftssitzes von St. Niklaus nach «Staldbach»/Visp, ehe 1971 die Administration ins Zentrum von Visp verlegt wurde

1967/68 Neubau Werkhof, Unterkunft und Kantine für 150 Mann «Im Spiss» eingangs Zermatt

1982 Neue Dienstleistungen: Beton bohren und fräsen und Vakuumbeton

1985 50-jähriges Bestehen der Bauunternehmung Ulrich Imboden

1987 Umwandlung der Privatfirma Ulrich Imboden in eine Familien-Aktiengesellschaft und gleichzeitiger Ausschied von Gründer Ulrich Imboden aus dem operativen Management.

1996 Gründung der Gesellschaft LEDI: Ein Zusammenschluss der Baufirmen Losinger, Evêquoz, Dénériaz, Imboden

1997 Inbetriebnahme der Betonfabrikation Visp

1998 Aufhebung der Zweigniederlassung Siders
Zertifizierung Qualitätsmanagement «ISO 9002:1994»

1999 Übernahme Hotel Restaurant Camping «Staldbach», Visp

2000 Beteiligung am Unternehmen «Moix & Zorzi» (auf Ankerarbeiten spezialisierte Firma)

2001 Erneuerung Kies- und Betonanlage Randa nach neuester Technologie

2002 Abbruch Hotel Restaurant und Camping «Staldbach» und Projektierung Depotgebäude, Kantinenbetrieb und Mitarbeiterunterkunft

2002 Einführung neuer Betonnorm EN206

2003 Einführung Holding-Struktur

2004/05 Neubau Depot- und Betriebsgebäude im Staldbach

2006 Neubau Betriebsgebäude (Kantinenbetrieb, Büroräumlichkeiten usw.)

2006 Zertifizierung der Betonproduktionswerke Staldbach und Randa nach EN206-1:2000

2007 Eröffnung Restaurant Staldbach
Bezug neue Büroräumlichkeiten im Staldbach und damit Zusammenzug mit Depot und Werkstatt

2008 Kauf ehemaliges Depot Regotz + Furrer AG

2009 Kauf Kies-, Beton- und Asphaltwerk Sevenett

2009 Integration und Ergänzung von ISO 14001 (Umweltschutz) und OHSAS 18001 (Arbeitnehmerschutz) in die bestehende Qualitätsnorm ISO 9001

2010 Feierlichkeiten zum 75-Jahr-Jubiläum («Palazzo Staldbach»), Realisation Buch und DVD

2011 Zusammenarbeitsvertrag mit Aeschlimann AG im Bereich Asphalt

2011/12 Umsetzung «integrierte Sicherheit» der suva

2015 Expansion nach Saas-Fee: Erwerb unterirdisches Depot, Werkhof

Organisation

Name: Ulrich Imboden AG

VR-Präsident: Raymond Imboden

Juristische Form: Aktiengesellschaft, Tochtergesellschaft der Imboden Holding AG (in vollständigem Besitz der Familie Imboden)

Hauptsitz: 3930 Visp

Zweigstellen: 3920 Zermatt, 3906 Saas Fee

Gesellschaftszweck: Ausführung von Hoch- und Tiefbauarbeiten, Verleih von Baumaschinen, Erwerb von Rechten, Patenten und Lizenzen, sowie deren Veräusserung und Vermittlung.

Verwaltungsrat Ulrich Imboden AG



von links nach rechts

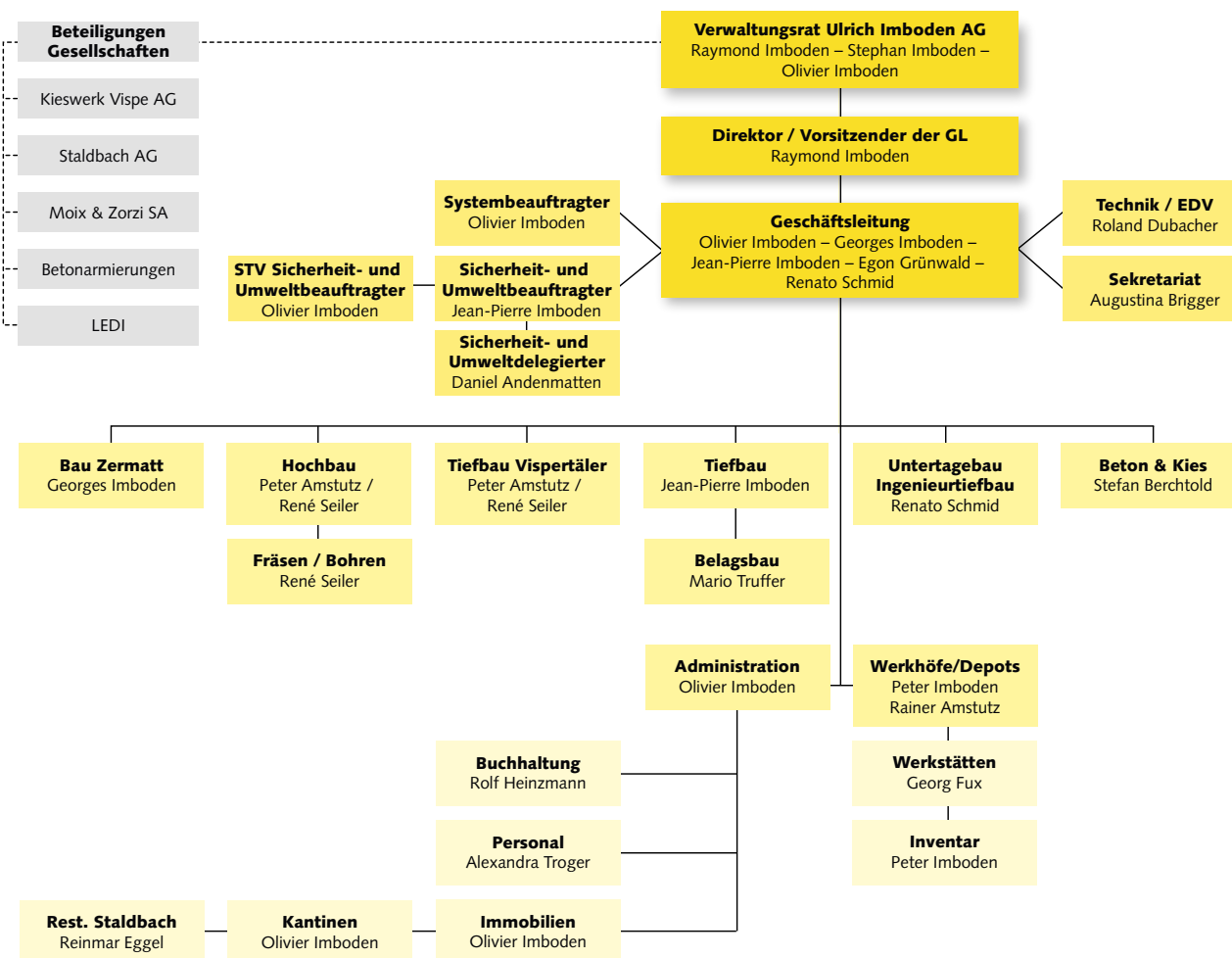
Raymond Imboden, Stephan Imboden, Olivier Imboden

Geschäftsleitung Ulrich Imboden AG

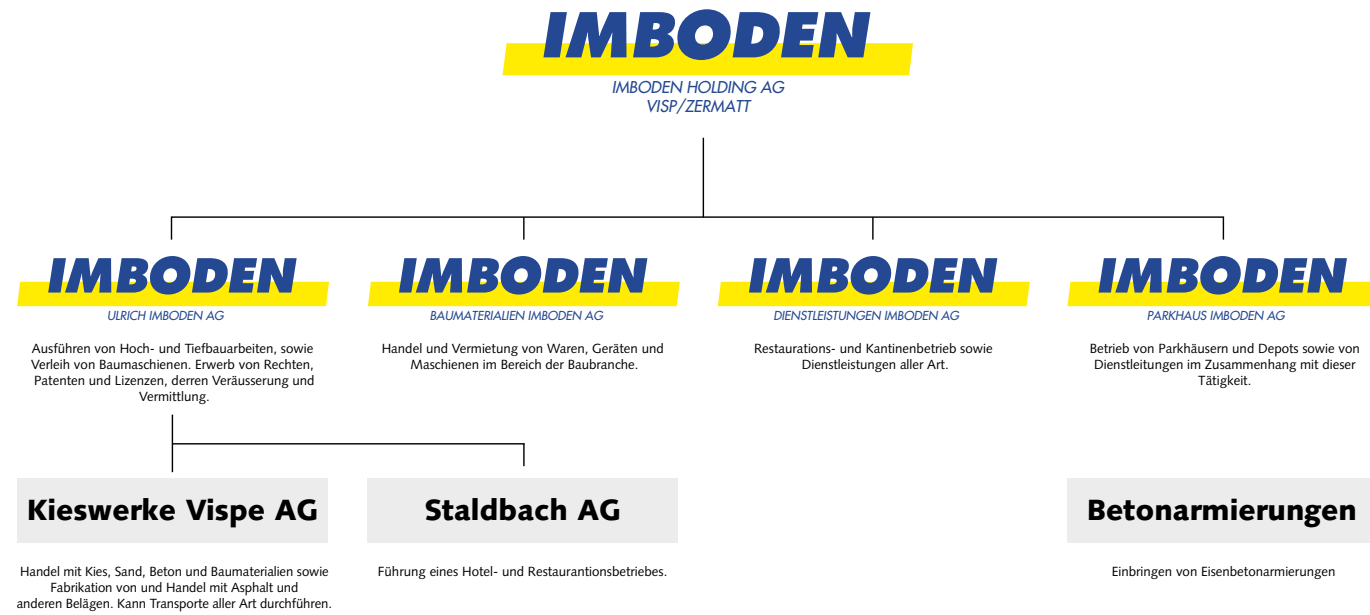


von links nach rechts

Raymond Imboden, Olivier Imboden, Georges Imboden, Jean-Pierre Imboden, Egon Grünwald, Renato Schmid



Die Ulrich Imboden AG ist Teil einer Holding.



Eckdaten

Anzahl Mitarbeiter: rund 340 (während dem Sommer mit temporären Mitarbeitern auf über 400 aufgestockt)

Davon Anzahl Lehrlinge: 22

Aktienkapital: 2 Mio. CHF

Jahresumsatz: rund 85 Mio. CHF, inkl. Arbeitsgemeinschaften

Hochbauabteilung



von links nach rechts

Georges Imboden , GL-Mitglied, Filialleiter Zermatt, Bauführer	027 966 80 99 / 079 220 25 33
René Seiler , Bauführer	027 948 40 20 / 079 679 40 47
Jean Heinzmann , Bauführer	027 966 80 95 / 079 695 10 50
Peter Amstutz , Bauführer	027 966 80 93 / 079 221 19 10
Max Schnydrig , Bauführer	027 966 80 94 / 079 317 91 94

Tiefbauabteilung



von links nach rechts

Georges Imboden , GL-Mitglied, Filialleiter Zermatt, Bauführer	027 966 80 99 / 079 220 25 33
Jean-Pierre Imboden , GL-Mitglied, Leiter Tiefbau, Bauführer	027 948 40 10 / 079 220 72 22
Renato Schmid , GL-Mitglied, dipl. Baumeister	027 948 40 18 / 079 301 04 86
Sandra Imboden , Bauführerin	027 948 40 25 / 079 476 01 46
Peter Fuhrmann , Bau-Ingenieur	027 948 40 23 / 079 611 59 81

Untertagebauabteilung



von links nach rechts

Egon Grünwald, GL-Mitglied, dipl. Baumeister

027 948 40 16 / 079 212 27 44

Renato Schmid, GL-Mitglied, dipl. Baumeister

027 948 40 18 / 079 301 04 86

Christian Zimmermann, Bauingenieur

078 632 66 46

(eMail Ausnahme: c.zimmermann@ulrichimboden.ch)

Belagsbauabteilung

Betonproduktion



von links nach rechts

Jean-Pierre Imboden, GL-Mitglied, Bauführer

027 948 40 10 / 079 220 72 22

Mario Truffer, Bauführer

027 948 40 12 / 079 949 55 12

Stefan Berchtold, Bauführer

079 611 83 87

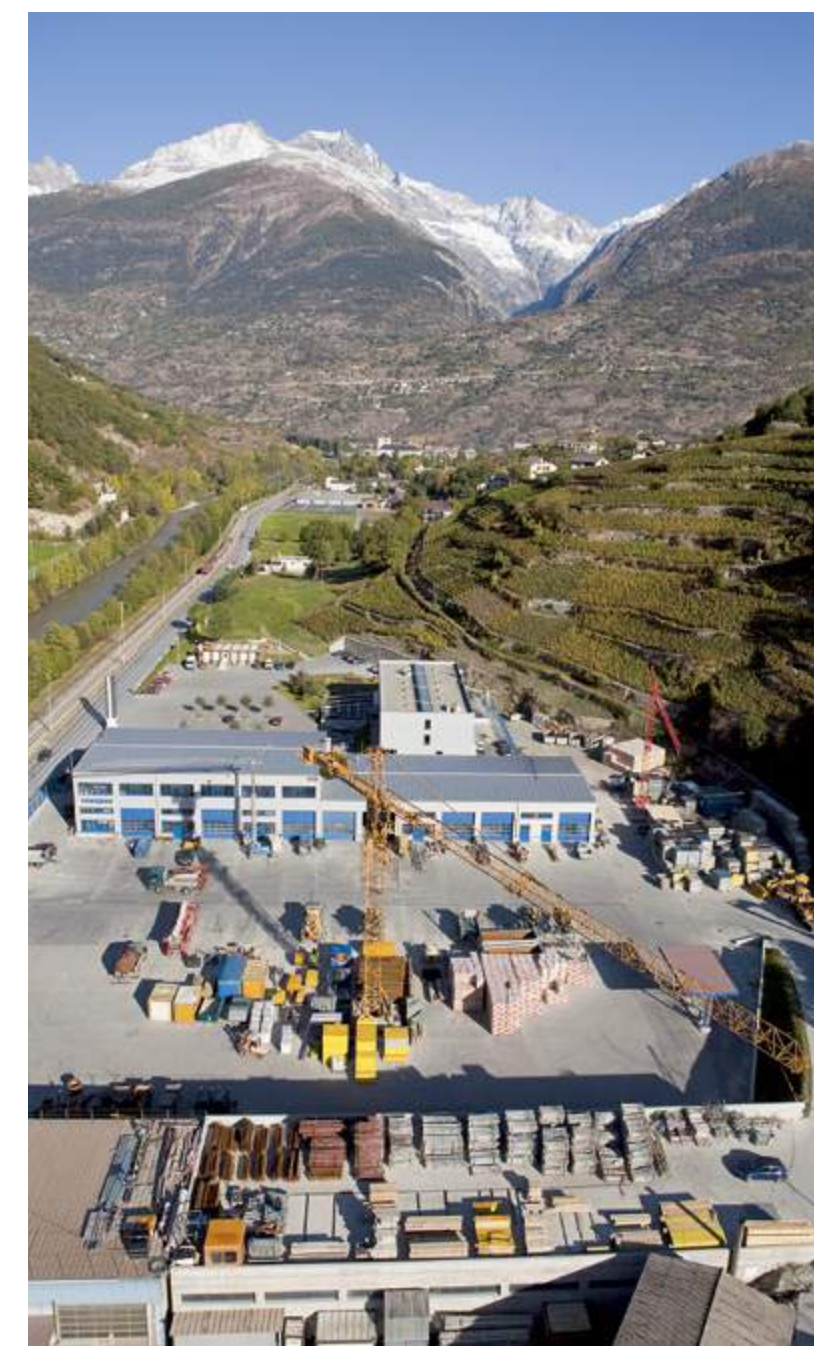
Mail: vorname.nachname@ulrichimboden.ch

Unternehmerqualität

Bei der Ulrich Imboden AG überzeugt die Qualität!

Die Ulrich Imboden AG hat in den vergangenen 80 Jahren durch harte Arbeit, Klugheit, Sparsamkeit und auch Zielstrebigkeit eine Spitzenposition in der Walliser Baubranche erworben. Die Familienunternehmung wird von der zweiten und dritten «Imboden»-Generation geleitet. Die Unternehmung ist im Wallis, aber vor allem auch im Bezirk, nicht mehr wegzudenken. Im Gebiet «Staldbach», nahe Visp, steht das Zentrum des Konzerns. Hier konzentriert sich die Administration, der Werkhof mit den Werkstätten der Mechanik, Karosserie, Schlosserei, Schreinerei und Elektroabteilung sowie das Magazin mit Warenannahme und Warenausgabe. Das rund 50'000 m² umfassende Areal beherbergt neben einer kleineren Betonanlage auch die Lager- und Werkhalle der ständigen Tunnel-Arbeitsgemeinschaft LEDI. Die Ulrich Imboden AG betreibt neben dem Hauptstandort Visp mit Saas Fee und Zermatt zwei weitere strategisch wichtige Standorte. In Saas Fee betreibt die Firma ein unterirdisches Depot, samt Inventar, unter dem Parking P2. Damit ist die Ulrich Imboden AG die einzige in Saas Fee ortsanwesende Bauunternehmung. Eingangs Zermatt betreibt die Unternehmung seit 1960 eine mechanische Werkstatt und ein Depot. Seit kurzem wurde Mechanik, Werkstatt und Depot inkl. neuer Indoor Betonanlage in einem grosszügigen Neubau integriert. Zudem betreibt die Unternehmung im selben Komplex 300 Langzeit-Parkplätze. Herzstück der Unternehmung ist das 60'000 m² umfassende Kies-, Beton- und Bitumenwerk im Gebiet «Sefinot». Hier betreibt die Ulrich Imboden AG eine 2 ½ m³ Ammann-Betonanlage, wo jährlich rund 60'000 m³ Beton für die eigene Unternehmung und Drittfirmen produziert wird. Im Bitumenwerk beliefern wir drei firmeneigene Belagsequipen. Es wird mittlerweile rund 30'000

Tonnen Belag produziert. Die Ulrich Imboden AG ist im weiteren der einzige Gussasphaltproduzent im Kanton. Mit Gussasphalt werden vor allem Parkhäuser- und Strassenbeläge eingebracht. In diesem Bereich besteht ein Zusammenarbeitsvertrag mit der Aeschlimann Strassenbau- und Asphaltunternehmung.



1935-2016



Kapazität der Unternehmung

Die Ulrich Imboden AG ist seit 80 Jahren ein sicherer und wertvoller Arbeitgeber in der Region. Wir beschäftigen über 400 Mitarbeiter, davon sind etwa die Hälfte Schweizer. Die Unternehmung beschäftigt 12 Bauführer und 26 Poliere und Vorarbeiter, die meisten unter ihnen wurden im Betrieb selbst ausgebildet. Sowie so spielt die Selbstausbildung eine grosse Rolle bei der Ulrich Imboden AG, man ist sich der sozialen Verantwortung bewusst. Jährlich absolvieren 20 junge Mitarbeiter eine Lehre; dies in den Berufen Maurer, Mechaniker und Strassentransportfachmann. Bei der Mitarbeiterqualifikation zeigt sich, dass die meisten der Arbeiter qualifizierte Fachkräfte sind.

Infrastruktur, Organisation und Kundendienst

Neben vielen Kleingerätschaften verfügt die Ulrich Imboden AG über 28 Lastwagen und 47 Busse für Material- und Personentransporte, 17 Dumper und 45 hydraulische Bagger. Bei Bedarf kann die Unternehmung jederzeit auf Dritt-Transportfirmen zurückgreifen. Die Ulrich Imboden AG verfügt in Visp über einen grosszügigen Werkhof, der sowohl Material-, wie auch Maschinen- und Fahrzeugeinsatz koordiniert. Sämtliche Maschinisten verfügen über die notwendigen Ausweise und Qualifikationen für den Einsatz mit den betreffenden Maschinen.

Seit Einführung des Qualitätsmanagements 1998 kann eine erfreuliche Einarbeitung in das System und ein wachsendes Bewusstsein und Interesse der Mitarbeiter für die Einhaltung bestimmter Normen festgestellt werden. Dieses Bewusstsein und Interesse seitens der Belegschaft hat sich durch die Anpassung an die neue Norm ISO 9001 merklich gesteigert.



Seit Mitte 2002 gilt das neu überarbeitete Qualitätsmanagement, welches die neue Norm ISO 9001 verlangt. 2009 wurden das System mit den beiden Normen ISO 14001 und OHSAS 18001 ergänzt. Seit Ende 2014 wurde das System mit dem Label «Valais Excellence» ergänzt. Zwecks steter Optimierung finden während dem Jahr mehrere Qualitätskontrollen auf den jeweiligen Baustellen statt. Jährlich werden alle Baustellen mehrfach besucht, vorgenommen durch externe Experten oder den vollamtlichen Sicherheitsdelegierten, Daniel Andenmatten, der Unternehmung. Ebenfalls der steten Weiterentwicklung dienlich sind rund ein Dutzend interne und externe Schulungen. Darunter die jährlich stattfindende Kaderschulung, Personensicherheitsprüfungen, ADR Kurse, Sprengkurse, Staplerkurse usw.

Der Kunde steht bei der Ulrich Imboden AG im Zentrum. Im Qualitätsmanagement der Ulrich Imboden AG wurde eine laufende Kundebefragung implementiert. Sie dient der Evaluation von Daten über die Zufriedenheit der Kunden. Insgesamt stellen unsere Kunden der Ulrich Imboden AG ein sehr gutes Zeugnis aus. Die Werte liegen im Durchschnitt alle zwischen «gut» und «sehr gut». Zudem zeigt der Langzeitvergleich eine recht stabile Auswertung.

Wohnungsbau**Überbauungen Brig-Glis/Naters**

DuRhone, Naters	14
Azzurra, Brig	14
Sandmatte, Brig	15
Wiery Royal, Brig	16
America, Naters	16
Furkastrasse, Brig	16
Sebastianspark, Brig	18
Post, Brig	19
Antares Brig	19

Überbauungen Visp

Centerpark, Visp	20
Raiffeisenbank, Visp	21
Gebreitenpark, Visp	22
Jasminweg, Visp	22
Lavendelpark, Visp	23
Gebreitenweg, Visp	23

Überbauungen Zermatt

Wichelfura, Zermatt	24
Luna, Zermatt	25
Chalet du Soleil, Zermatt	26
Albrecht, Zermatt	26

Industriebauten / Abfallentsorgung

Gewerbezentrum Riti-Eyholz	27
Robert Bosch GmbH / Scintilla, St. Niklaus	28
Gewerbehalle Abgottspen Haustechnik AG, Bäckerei Zuber, Stalden	29
Gewerbehalle Pfammatter, Baltschieder	29
Gewerbehalle Cormet, Steg	29
Wäscherei Heinzmann, Raron	30
Produktionshalle Spähni AG, Raron	31
Administration Lauber IWISA AG, Naters	31
Erweiterungsbau Walker AG, Bitsch	32
Administration Mengis Medien, Visp	32
Div. Bauten für Lonza AG, Visp	33
St. Jodernkellerei, Visperterminen	36

Parkhäuser

Matterhorn Terminal, Täsch	37
Erweiterung Parkhaus Imboden, Zermatt	38
Erweiterung Parkhaus Airport, Zermatt	38

Touristik: Hotels und Restaurants

Tempelareal Seiler, Zermatt	40
Hotel Fleurs de Zermatt, Zermatt	41
Restaurant Ferdinand, Zermatt	41
Kadampa, Törbel	42
Apparhotel Panorama Lodge, Zermatt	42
Hotel The Capra, Saas-Fee	43

Öffentliche Bauten, Spitäler / Pflegeheime,**Sport-/ Kommunalbauten**

Kultur- und Kongresszentrum La Poste, Visp	44
Verwaltungsgebäude MGB, Brig	45
Dreifachturnhalle Berufsschule, Visp	46
Alters- und Pflegeheim, Ried-Brig	47
Feuerwehrlokal, Täsch	47
Martinsheim, Visp	48
Thermalbad New Brigerbad, Brigerbad	48
Abwasserreinigungsanlage, Zermatt	50

Strassenbau

Umfahrungsstrasse Baltschieder-Lalden	51
Umfahrungsstrasse St. Niklaus	52
Strasse «Obscha», Bürchen	53
Strasse St. Niklaus-Grächen	54
Dorfeinfahrt Embd (Lawinengalerie)	55

Brückenbau

Gemeinsame Brücke über die Vispa	56
Ersatz Landbrücke, Visp	57
Fussgängerbrücke, Visp	58

Kraftwerke

Cleuson Dixence	59
Sanierung Staumauer Illsee	60
Kraftwerke Jungbach, St. Niklaus	61
Kleinkraftwerk Siwibach, Eisten	62
Erweiterte Turbinengruppen, Veytaux	62

Bahnanlagen

Lötschberg Basistunnel	63
SBB-Doppelspurstrecke Salgesch-Leuk	66
Matterhorn-Gotthard-Ostausfahrt Brig	68
Totalumbau Matterhorn Gotthard Bahn Visp-Brig	69
Sanierung SBB-Simplontunnel	70
Totalumbau MGB-Bahnhof Stalden	71

Alpine Gebirgsbaustellen

Luftseilbahn Trockener Steg-Klein Matterhorn, Zermatt	73
Metro-Alpin, Saas Fee	77
Drehrestaurant, Saas Fee	77
Alpin Express I und II, Saas Fee	78
Top of Europe, Jungfrauoch	79
Restaurant und Alpinistenunterkunft Klein Matterhorn, Zermatt	80
Umbau Restaurant Trockener Steg, Zermatt	81
Speichersee, Belalp	82
Talstation, Blatten	82
Pistenrückführung Howette, Zermatt	84
3S-Bahn Trockener Steg-Klein Matterhorn, Zermatt	85

Untertagebau

Vispaltunnel, Visp	86
Tunnel Stägjitschuggen, Stalden	88
Brücken Staldbach	91
Vorgezogene Querschläge, Visp	91
Einfahrtstunnel Staldbach	92
Lüftungsstollen Schwarzer Graben	92
Südegg	93
Haupttunnel Visp	93

Belagsbau

Strassensanierungen Visp	94
Strassensanierung Visperterminen	94
Erneuerungsarbeiten Strassenbelag Törbel	94
Flurstrassen, Ausserberg	94
Strassen rund um St. Niklaus	95
Umgebungsarbeiten div. Industriehallen	95

Referenzen

Hochbau	96
Tiefbau	99
Hochalpine Bauten	102
Untertagebau	102

2007-2016

Auftrag	DuRhone, Naters Azzurra, Brig Sandmatte, Brig Wiery Royal, Brig America, Brig Furkastrasse, Brig Sebastianspark, Brig Post, Brig Antares Brig
Unternehmung	Ulrich Imboden AG

Überbauung DuRhone, Naters

Für die Ruhegehalts- und Vorsorgekasse des Lehrpersonals des Kanton Wallis baute die «Ritz Immobilien AG» als Totalunternehmerin eine Mehrfamilienhausüberbauung auf dem Areal des alten Hotel-Restaurants «DuRhone» eingangs Naters. In die Überbauung sind 54 Wohneinheiten integriert. Die Baumeisterarbeiten im Betrage von rund 4.5 Mio. Franken wurden der Ulrich Imboden AG vergeben. Mit den Aushubarbeiten im Umfang von ca. 6'000 m³ konnte am 23.10.2007 begonnen werden. Per Ende 2007 legte die Unternehmung rund 2/3 der Bodenplatten und stellte teilweise Wände und Decken der Einstellhalle fertig. Anfang 2008 konnten die Baumeisterarbeiten frühzeitig wieder begonnen werden. Die Rohbauarbeiten endeten termingerecht im Oktober 2008. Das Bauvolumen und der kurze Baulermin erforderten eine optimale Bauplatzinstallation mit zwei Baukränen von 50 m und 45 m Ausladung sowie genügend Schal- und Betriebsmaterial.

Überbauung Azzurra, Brig

Hans Ritz und sein Team waren von den Arbeiten an der Überbauung DuRhone begeistert, so dass die Ulrich Imboden AG gleich einen Folgeauftrag zugesprochen erhielt. Die Investitionssumme bei der Überbauung «Azzurra», der damals grössten im ganzen Oberwallis, belief sich auf total rund 28 Mio. Franken. An bester Wohnlage, im ruhigsten Wohnquartier von Brig-Glis, entstanden drei Wohnhäuser mit 33 Wohnungen. Ab 2009 folgte die zweite Etappe mit weiteren 22 Wohnungen. Die Wohnüberbauung umfasst eine Tiefgarage von 107 auf 30 m mit insgesamt 66 Abstellplätzen und drei Untergeschosse für die darüberliegenden Wohnhäuser A, B und C, sowie zwei Zugänge für die Wohnhäuser D und E, die neben der Parkhalle gebaut wurden. Die Baumeisterarbeiten konnten im Dezember 2009 beendet werden.



Überbauung Sandmatte, Brig

Mit der Überbauung «Sandmatte» folgte 2009 ein weiterer Grosseauftrag in der Stadtgemeinde Brig-Glis. Das rund 41 Mio. Franken teure Projekt besteht aus fünf Baukörpern. Es wurde in zwei Etappen realisiert, wobei die ersten drei Bauten gemäss Bauprogramm bereits an Weihnachten 2010 bezugsbereit waren. Die beiden anderen Wohnblöcke konnten ein Jahr später bezogen werden. Für die Überbauung wurden zwei Turmdrehkräne mit einer Ausladung von 50 bzw. 60 m auf der Baustelle installiert. Die Baustelle war sehr personalintensiv: Neben einem Polier und zwei Vorarbeitern fanden ca. 20 Maurer, Schaler und Hilfsarbeiter und 4–6 Eisenleger auf der Baustelle ihre Arbeit. Bauherr des ehrgeizigen Projekts war einerseits die Internatsstiftung des Kollegiums Spiritus Sanctus in Brig und andererseits die Vorsorgekasse für das Personal des Staates Wallis. Die Kombination

war optimal: Die Internatsstiftung verfügte über den Boden, die kantonale Vorsorgekasse über das Kapital. Es entstanden insgesamt 111 Mietwohnungen mit hohem Ausbaustandard und einem alternativen, ölonabhängigen und umweltfreundlichen Energiekonzept. Rund um die fünf Bauten entstand eine grosszügige Frei- und Grünfläche von zirka 5'000 m², die eine kinder- und familienfreundliche Umgebung gewährleistet.



2007-2016

Überbauung Wiery Royal, Brig

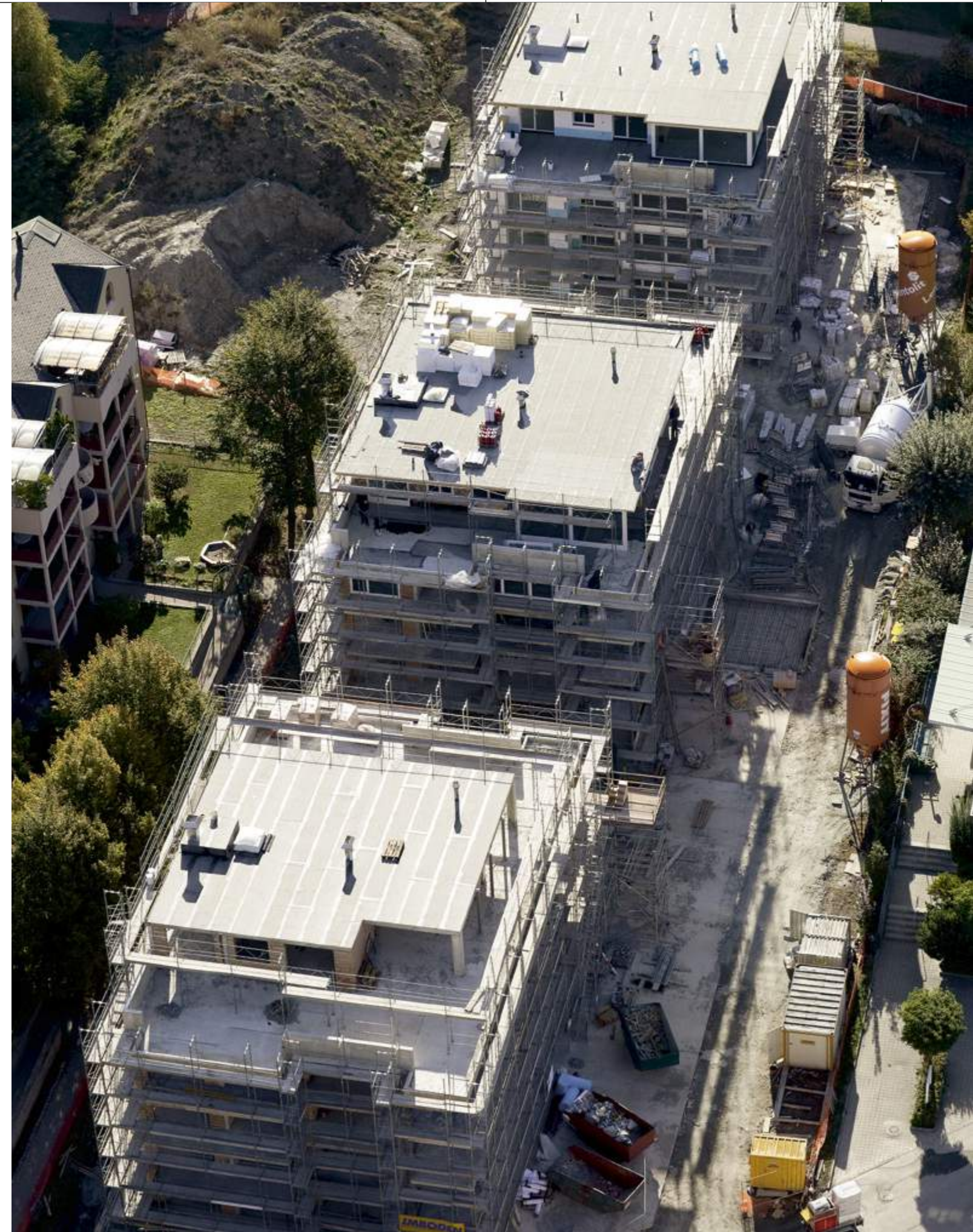
Mit der Überbauung «Wiery Royal» durfte die Ulrich Imboden AG für die Bauherren Anthamatten & Schwestermann drei Mehrfamilienhäuser mit je neun Wohnungen erstellen. Als Unterbau diente die gemeinsame Tiefgarage. Da die Tiefgarage im Grundwasser lag, musste diese in den kalten Wintermonaten mit tieferem Wasserspiegel erstellt werden. Die Aussenwände wurden vollständig mit einer wasserdichten Folie abgedichtet. Die Baumeisterarbeiten konnten im Dezember 2009 abgeschlossen werden.

Überbauung America, Naters

Für die Planungs und Architektur AG Hans Ritz erstellte die Ulrich Imboden AG an der neuen Furkastrasse in Naters vier Hochbauten und Geschäftslokalitäten. Im Oktober 2010 begann der Baugrubenaushub. Das gemeinsame Parkhaus bietet Platz für total 80 Parkplätze, im Erdgeschoss gibt es grosszügige Ladenlokalitäten entlang der Strasse. Insgesamt wurden darauf 59 Wohneinheiten in vier Gebäuden erstellt.

Überbauung Furkastrasse, Brig

Im Neubau «Stadthaus» in Brig entstanden Geschäftslokalitäten im Erdgeschoss, zwei Grossraumbüros sowie neun 5 ½-Zimmer-Wohnungen. Nach Ostern 2011 begannen die Aushubarbeiten im Umfang von 1'500 m³. Für das Geschäfts- und Wohnhaus waren rund 2'000 m³ Beton, 10'000 m² Schalung und 180 Tonnen Armierung notwendig. Acht bis zehn Mann erstellten den Rohbau bis Ende November 2011. Die Arbeiten waren sehr komplex, weil die Baustelle mitten in Brig kaum Platz für Umschlag und Installation bot und somit auf die Furkastrasse ausweichen musste. Der Verkehr wurde damit stark beeinträchtigt.





Überbauung Sebastianspark, Brig

In Brig entstand 2013/2014 auf dem Gelände der alten Zeitungsdruckerei eine Grossüberbauung mit 22 Wohneinheiten in zwei Wohnblöcken und dem Begegnungszentrum «Rottu Hock». Das Projekt wurde von Albrecht Architekten entwickelt und in der Bauleitung durch amoba umgesetzt. Es entstanden 2 ½, 3 ½, 4 ½ und 5 ½ Zimmerwohnungen mit grosszügig angelegten Grundrissen. Im Untergeschoss entstanden insgesamt 43 Parkplätze, technische Räume und Kellerräumlichkeiten. Das Gebäude A hat im Parterre ein Begegnungszentrum für verschiedene Events und verschiedene Kellerräumlichkeiten. In insgesamt vier Obergeschossen entstanden je drei Wohnungen. Abgeschlossen wurde der Gebäude A mit einer 6 ½ Attikawohnung. Das Gebäude B hat neben Kellerräumlichkeiten im Parterre eine 3 ½ Zimmerwohnung. Auch hier entstanden vier Obergeschosse, diesmal mit je zwei Wohnungen und ein Attikageschoss mit einer grossen 5 ½ Zimmerwohnung. Für die gesamte

Überbauung war ein Aushub von fast 10'000 m³ notwendig. Es wurde insgesamt 350 Tonnen Armierung und 2'800 m³ Beton eingebracht und ein Total-Mauerwerk von 2'600 m² erstellt.



Überbauung Post Brig

Eine lokale Investorengruppe erwarb das alte Briger Postgebäude und das umliegende Areal östlich und südlich der Liegenschaft. Das Bauvorhaben war für die Ulrich Imboden AG nicht ganz einfach, da der Postbetrieb in jeder Phase gewährleistet bleiben musste und das komplexe Bauprojekt inmitten eines von Passanten und Verkehr hochfrequentierten Quartiers etappenweise umgesetzt wurde. Die Bauarbeiten begannen im Oktober 2012 mit der Baustellenplatzinstallation und anschliessend mit dem Abbruch des Postanbaus und des Wohnhauses an der Nordstrasse. In einer L-Form entstanden an der Stelle des alten Postgebäudes ein vier- und ein sechsstöckiges Gebäude. Diese Gebäude umfassen auf zwei Etagen Geschäftslokalitäten und Büroräumlichkeiten, sowie in den oberen Stockwerken insgesamt 19 Wohnungen. Es entstanden Wohnungen mit 2 ½, 3 ½ und 4 ½ Zimmern. Im Untergeschoss wurde eine Einstellhalle mit 32 Plätzen erstellt. Im September 2013 konnte der Rohbau abgeschlossen werden. Der Neubau war ab März/April 2014 bezugsbereit. Zu gleichem Zeitpunkt konnte die Post ihre neuen Schalterräumlichkeiten eröffnen.



Überbauung Antares Brig

Im Winkel zwischen der Gliserallee und der Glismattenstrasse – südlich des Aldi – entstand die Überbauung «Antares» mit insgesamt 44 Wohnungen. Es entstanden 2 ½ bis 5 ½ Zimmerwohnungen mit einer maximalen Nettowohnfläche von rund 160 m². Die darunterliegende Einstellhalle bietet Platz für 52 Fahrzeuge. Die beiden Gebäude haben eine spezielle viereckige Form, bei welcher die Ecken überhängen. Mit dem Aushub wurde Ende Oktober 2013 begonnen. Es musste ein gewaltiges Loch im Umfang von insgesamt 10'000 m³ ausgehoben werden. Insgesamt wurden 2'300 m³ Beton und 490 Tonnen Armierung verbaut. Dazu war Schalung im Umfang von 2'350 m³ vonnöten. Zusätzlich wurden Mauern von insgesamt 4'200 m² erstellt. Während den heissen Monaten im Sommer arbeiteten bis zu 18 Mann auf der Baustelle. Der Rohbau konnte im September 2014 beendet werden. Zusätzlich wurde im selben Gebiet für die Stadtgemeinde Brig-Glis eine Anergiezentrale erstellt. Ein Anergienetz nutzt die Umweltwärme und die Abwärme von Gebäuden für die Heizenergie. Die gesamte Überbauung «Antares» wird nun mit Umweltwärme beheizt. Als Umweltwärme dient das Grundwasser. Hier wird dem Grundwasser ein Teil der Wärme entzogen und über Rückgabeburgen der Natur wieder zugeführt. Verbunden mit der Wärmepumpentechnologie kann dieser Temperaturgewinn zum Beheizen der Überbauung und für die Warmwassererzeugung genutzt werden.

2008-2016

Auftrag	Centerpark, Visp Raiffeisenbank, Visp Gebreitenpark, Visp Jasminweg, Visp Lavendelpark, Visp Gebreitenweg, Visp
Unternehmung	Ulrich Imboden AG

Centerpark Visp

Nach der Eröffnung des neuen NEAT-Bahnhofs folgten im Sommer 2009 die nächsten markanten Veränderungen. Das alte Postareal mit dem ehemaligen Postauto-Terminal, dem Postgebäude mit Kiosk und Sportgeschäft musste einer neuen Überbauung weichen. Einzig das sogenannte «Swisscom»-Gebäude im Norden des Areals blieb bestehen. Es wurde in die neue Überbauung integriert. Der Neubau bietet im Erdgeschoss zahlreiche Geschäftsflächen für den Detailhandel, welche durch ihre Anbindung an das Bahnhofsquartier beste Verkaufslage versprechen. Dabei bilden der Neubau und das Brückenareal (heutiges Coop) eine Einheit. Es entsteht eine grosse Shopping Mall mit Ankermieter Coop und elf weiteren Geschäften. Dabei bezieht Coop die Parterre-Geschäftsfläche beider Gebäude. Im Untergeschoss entsteht ein grosszügiges Parking. Dabei wird zum neuen Parking auch das 1. Untergeschoss des Brückenareals, welches heute Coop belegt, dazugeschlagen. Das Dach des Erdgeschosses ist mit rund 20 Bäumen als parkähnlicher Aussenraum gestaltet, in dem der moderne, grosszügig konzipierte Wohnungsbau mit 20 Wohnungen und vier Attikawohnungen steht. Die Wohnungen sind nach neuesten Kriterien konzipiert und stellen ein städtisches Wohnen mitten im Zentrum dar. Die Wohnräume sind alle nach Westen orientiert und gruppieren sich um tief eingeschnittene, geschützte Loggien. Nach diversen Vorarbeiten konnte Mitte Juli 2009 mit den Abbrucharbeiten des alten Postgebäudes mit Bus-Terminal begonnen werden. Diese Arbeiten dauer-

ten, mit Einschluss der zweiwöchigen Bauferien, bis Anfang September.

Die umfangreichen Abbrucharbeiten mit fast 9'000 m³ Abbruchmaterial stellten recht hohe Anforderungen an die Arbeitskräfte, Maschinen und Geräte. Bis Ende 2009 konnte das Untergeschoss mit einer Gesamtfläche von 2'800 m² beendet werden. Für die Geschäftslokalitäten endeten im Mai 2010 die Rohbauarbeiten, so dass die Geschäfte pünktlich im August eröffnen konnten. Die Bauarbeiten für den viergeschossigen Hochbau endeten im Herbst 2010.



René Seiler.

«Während der Rohbau der Obergeschosse im Spätsommer abgeschlossen wurde, wurden die Ladenflächen im Erdgeschoss bereits bezogen und dann am 5.8.2010 eröffnet.» René Seiler, Bauführer.



Raiffeisenbank Region Visp

Der Centerpark Visp ist nicht die einzige Geschäftsliegenschaft im Zentrum von Visp, welche die Ulrich Imboden AG erstellen durfte. In jüngster Vergangenheit (2008) baute die Firma im Auftrag der Raiffeisenbank Visp und Umgebung ein Wohn- und Geschäftshaus an der Bahnhofstrasse. Als erstes musste ein vierstöckiges Gebäude in Massivbauweise aus dem Jahre 1880 abgebrochen werden. Die so entstandene Baulücke bot Platz für einen Neubau bestehend aus Untergeschoss, Erdgeschoss, fünf Obergeschossen, sowie einem Attikageschoss. Die Rohbauarbeiten konnten Ende November 2008 beendet werden. Nebenan erstellte die Ulrich Imboden AG auch die Räumlichkeiten der Walliser Kantonalbank (1990–1992), der Crédit Suisse (2004) sowie die gesamte Liegenschaft (1991–1992), in der sich die UBS einmietet. Ebenfalls auf diesem Zentrums-Areal wurde durch die Ulrich Imboden AG die Überbauung Landbrücke (1995–1997) sowie das Parking Bahnhof (1990–1992) als Arbeitsgemeinschaft mit der Regotz + Furrer AG realisiert.



Bild oben: Raiffeisenbank Region Visp.

Bild links: Centerpark Visp.

2008-2016



Mehrfamilienhaus «Gebreitenpark»

An zentraler Lage entstand 2013/2014 ein städtisches Mehrfamilienhaus mit vier Obergeschossen und einem Attikageschoss und mit insgesamt 27 Wohneinheiten. Bauherrin war die Lonza Pensionskassen AG. Das Projekt hat das Architekturbüro «Steinmann & Schmid» entwickelt: Durch die Setzung eines schlanken Zeilenbaus wurde der Parkraum räumlich gefasst. Auf Grund seiner abgestuften Form passt sich nun das Gebäude gleichzeitig den Proportionen der Nachbarbebauungen an. Durch grossformatige Öffnungen und fließende Raumabfolgen innerhalb der Erdgeschosswohnungen wurde die Parklandschaft in den Baukörper einbezogen und durch eine Umzäunung im Osten begrenzt. Diese bildet gleichzeitig die Fortsetzung der bestehenden Grundstücksmauer entlang des Gebreitenwegs. Es entstand ein grosszügiger Erdgeschossbereich mit fünf eigenständigen Wohneinheiten, welche die Wohnqualität eines urbanen Einfamilienhauses aufweisen. Jede Einheit wird über einen eigenen Zugangshof erschlossen, westseitig öffnet sich der private Aussenbereich zum öffentlichen Park.

Mehrfamilienhaus «Jasminweg»

Am Jasminweg im Quartier Visp West entstand 2014/2015 eine Überbauung mit 92 Wohnungen in fünf Mehrfamilienhäusern, bestehend aus Untergeschoss mit Einstellhalle, sowie vier Obergeschossen. Das Objekt war für die Ulrich Imboden AG speziell. Nach einem Konzept vom verantwortlichen Polier Marco Biner erstellten ausschliesslich Maurer-Lehrlinge unter stetiger Aufsicht eines Vorarbeiters ein ganzes Haus. Im sogenannten Projekt «L» will die Ulrich Imboden AG den Lernenden ein breites Spektrum an Arbeiten zeigen und selbständig sowie in eigener Verantwortung ausführen lassen.



Mehrfamilienhaus «Lavendelpark»

In Visp West entstand zwischen 2013 und 2014 das Mehrfamilienhaus «Lavendelpark». Nach dem Aushub Ende 2013, konnten die eigentlichen Betonarbeiten im Februar 2014 beginnen. Der Rohbau mit den Hinterfüllungsarbeiten konnte bereits Anfangs Juni 2014 abgeschlossen werden. Es entstanden 12 Wohneinheiten auf vier Geschossen.

Gebreitenweg

Am Gebreitenweg entstand zwischen 2013 und 2015 ein stylisches Dreifamilienhaus. Angrenzend entstand 2015/2016 ein Mehrfamilienhaus mit 11 Wohneinheiten im Eigentum. Da der Boden mit Quecksilber kontaminiert war, musste in Begleitung mit der Dienststelle für Umwelt und Sicherheit die Erde fachgerecht entsorgt werden.



2009-2016

Auftrag	Wichelfura, Zermatt Luna, Zermatt Chalet du Soleil, Zermatt Albrecht, Zermatt
Unternehmung	Ulrich Imboden AG

Mehrfamilienhäuser Wichelfura

In der Wichelfura (Winkelmatten, oberhalb Zermatt) wurden zwei Wohnhäuser erstellt. Die Baustelle war nicht einfach zu bedienen, weil hier eine umfangreiche Hangsicherung notwendig war. Hierfür wurde in Zusammenarbeit mit Gasser Felstechnik AG ein ankerloser Baugrubenabschluss mit einem Mikropfählsystem in Kombination mit einer Abspriessung erstellt. Der Fuss der Abspriessung erforderte eine spezielle Stahlkonstruktion, welche wiederum mit Ankern und Mikropfählen gesichert werden musste. Das System erwies sich als einzige Möglichkeit, einen bis zu sieben Meter hohen Baugrubenabschluss ohne Anker zu sichern. Der Aushub selbst wurde mit dem Kran und Erdkübeln auf die Transportfahrzeuge geladen, da eine direkte Zufahrt auf die Baustelle nicht möglich war. Der neben dem Haus fliessende Findelbach musste wegen dem Neubau neu gefasst werden. Diese Arbeiten wurden im Herbst 2013 vorgezogen, da dies nur bei niedrigem Wasserstand möglich war.

«Da keine Zufahrt zur Baustelle möglich war, wurde der Aushub von über 2'100 m³ mittels Kran und Erdkübeln auf die Transportmittel aufgeladen. Infolge fehlender Ankerrechte in privaten Grund und Boden musste der bis zu 7 m hohe Baugrubenabschluss mittels Mikropfählen und Stahlträgern in die Baugrube abgestützt werden», **Jean Heinzmann, Bauführer.**

Jean Heinzmann.



Haus Luna

Das Restaurant «Olympiastübli» in Zermatt war über Jahrzehnte ein beliebter Treffpunkt an der Rückfahrpiste von Sunnegga nach Zermatt. In den letzten Jahren haben sich jedoch die Gewohnheiten für das Après Ski geändert. Andere Lokale mit anderen Konzepten wurden beliebter. So war es absehbar, dass das Olympiastübli dereinst einem Neubau weichen musste. Statt einem Restaurant entstand an derselben Stelle ein Wohnhaus mit exzellenter Aussicht über Zermatt. Im April 2014 wurden Restaurant und Gebäude ausgeräumt und für den eigentlichen Abriss vorbereitet.

«In einer Rekordzeit von nur vier Wochen wurde sowohl das bestehende Gebäude abgebrochen, als auch der Aushub inklusive Baugrubensicherung erstellt. Die Baugrube weist eine Fläche von rund 200 m² auf, welche mittels 400 m Selbstbohrankern gesichert worden ist. Die bergseits liegende Strasse zur Sunnegga war während den Abbruch/Aushubarbeiten und Baumeisterarbeiten immer befahrbar. Die Baumeisterarbeiten verliefen reibungslos, es brauchte aber ein logistisches Geschick und gute Zusammenarbeit mit der darunter liegenden Baustelle Pistenrückführung ‚Howette‘», **Max Schnydrig, Bauführer.**

Max Schnydrig.



2009-2016



Chalet du Soleil

Das «Chalet du Soleil» ist ein Mehrfamilienhaus auf 6 Etagen. Im UG befinden sich die Gemeinschaftsräume, wie Waschküche, Technik und Keller. Bis zum Dachgeschoss entstanden insgesamt sechs Wohnungen zwischen 3 ½ und 5 ½ Zimmern.

Mehrfamilienhaus «Albrecht»

Im Gebiet «Zer Bännu» erstellte die Ulrich Imboden AG für Cyrille Albrecht ein Mehrfamilienhaus. Das Gebäude mit den Abmessungen 20 x 13 m wurde auf vier Etagen in Massivbauweise erstellt. Im Untergeschoss sind Keller, Technik, Velo-/Skiraum, Garage angeordnet. Im Erdgeschoss gibt es zwei 3 ½ Zimmerwohnungen. Im 1. OG, kombiniert mit dem Dachgeschoss, entstehen zwei 4 ½ Zimmerwohnungen. Mit dem Aushub konnte Anfang Mai 2015 begonnen werden. Die Rohbauarbeiten konnten im Herbst abgeschlossen werden.



2002-2016

Auftrag	Gewerbezentrum Riti-Eyholz Robert Bosch GmbH/Scintilla, St.Niklaus Gewerbehalle Abgottspon Haustechnik AG / Bäckerei Zuber, Stalden Gewerbehalle Pfammatter, Baltschieder Gewerbehalle Cormet, Steg Wäscherei Heinzmann, Raron Produktionshalle Spähni AG, Raron Administration Lauber IWISA AG, Naters Erweiterungsbau Walker AG, Bitsch Administration Mengis Medien, Visp Div. Bauten für Lonza AG, Visp St. Jodernkellerei, Visperterminen
Unternehmung	Ulrich Imboden AG

Gewerbezentrum Riti

Das Gebäude hat eine Abmessung von 130 x 43 m und bietet auf über 5'000 m² Verkaufsflächen an. In der Tiefgarage stehen 290 Gratisparkplätze zur Verfügung. Über den Geschäftsflächen wurden insgesamt 22 Attikawohnungen erstellt. Die Baustelle war sehr inventarintensiv: Vier Turmdrehkräne mit einer Ausladung von 40 m bzw. 50 m bedienen die Baustelle. Insgesamt wurden 11'798 m³ Beton und 33'200 m² Schalung verwendet. Zudem mussten total 1'175 t Armierung verlegt werden. Beim Neubau wurde die Bodenplatte auf Ortsbetonpfähle abgestellt. Die Decken über den Pfeilern sind vorgespannt.



Jumbo

Für dieselben Bauherren erstellte die Ulrich Imboden AG 2002 die 4'200 m² grosse Bodenplatte für das heutige «Jumbo deco-do-it-garden». Die Oberfläche erfolgte in Monobeton; der Aufbau als Stahlkonstruktion.





Robert Bosch GmbH / Scintilla, St. Niklaus

Die Robert Bosch GmbH, als Muttergesellschaft der Scintilla St. Niklaus, erstellte zwischen 2010–2011 für die Betriebsstätte auf einer Fläche von 3'600 m² neue Produktionskapazitäten für Schneidwerkzeuge. Dies wurde notwendig, weil Bosch den steigenden Bedarf seitens der Kundschaft erfüllen musste und interne Abläufe sowie den Materialfluss optimieren wollte. Der Ausbau der Finish-Halle umfasste eine 21'000 m³ grosse Aufstockung um zwei Vollgeschosse mit Produktionsflächen und einem Serviceteil für die Infrastruktur, zudem musste aus Gründen der Erdbebensicherheit die bestehende Fertigungshalle verstärkt werden. Und schliesslich musste in Folge Lawinengefahr Fassadenbleche ebenfalls verstärkt werden. Ferner erfolgte eine Anbindung der bestehenden Produktionshalle an das Fertigungsgebäude 101. Mit diesem Auftrag konnte die Ulrich Imboden AG erneut auf das Vertrauen der Scintilla AG in unsere Unternehmung zählen: Sämtliche bisherigen Bauarbeiten, ab der Ansiedlung des Betriebes in den 40er Jahren bis zum letzten Bauprojekt – überall war die Ulrich Imboden AG die ausführende Bauunternehmung.



Gewerbehalle Abgottspon / Zuber.



Gewerbehalle Pfammatter

Gewerbehalle Pfammatter, Baltschieder

Für das Maler- und Gipsergeschäft Philipp Pfammatter in Visp erstellte die Ulrich Imboden AG 2012 ein neues Werkstatt- und Depotgebäude in Baltschieder. Die neue Halle hat eine Grundfläche von 900 m² und weist eine Höhe von 9 Metern auf. Die Konstruktion erfolgte in Stahlbau; Bodenplatte, Treppenhaus und Zwischenwände wurden in Beton ausgeführt. Bei dieser Halle war ein Aushub von 750 m³ auszuheben; es wurden dabei 65 Tonnen Armierungen verbaut, bei 573 m³ Beton und 900 m² Monobeton.

Gewerbehalle Abgottspon Haus- technik AG / Bäckerei Zuber, Stalden

In Stalden baute die Ulrich Imboden AG eine neue Gewerbehalle für die Bäckerei Zuber und Abgottspon Haustechnik AG. Die beiden Staldner Unternehmen gaben diese Halle im Gebiet zwischen der Pius Schnidrig Transporte AG und dem Kraftwerk Ackersand I in Auftrag. Am 04. Juli 2011 war Baubeginn mit Erdarbeiten und einigen Betonarbeiten. Im Herbst 2011 konnten die Arbeiten der Ulrich Imboden AG beendet werden. Bezugsbereit war die Liegenschaft im Frühjahr 2012. Auf dem Dach des Gebäudes erstellte die EnAlpin AG anschliessend die grösste Oberwalliser Solarstromanlage. Die EnAlpin kann mit dieser Anlage rund 40 Haushalte mit Öko-Strom bedienen.

Gewerbehalle Cormet, Steg

Am 24. Juli 2012 brach im Cormet-Firmengebäude in der Industriezone Steg ein Brand aus. Dabei wurde der Firmenkomplex durch die Flammen total zerstört. Der Wiederaufbau der Industriehalle der Cormet AG begann Anfang Juni 2012. Das sehr kurze Bauprogramm konnte eingehalten werden. Insgesamt wurden für die Fundamente und Bodenplatte ca. 1'000 m³ Beton und ca. 92 t Armierung verbaut.





Wäscherei Heinzmann, Raron

Auf dem Areal des ehemaligen Militärflugplatzes hat die Gemeinde Raron eine Gewerbezone im Westen ausgeschieden. Auf einem grossen Teilstück dieser Zone baute die Heinzmann Group 2012–2013 ein neues grosszügiges Gebäude, wo einerseits die Wäscherei, aber auch die Administration zentralisiert wurde. Die Halle hat eine Länge von 120 Meter und eine Breite von 40 Meter. Der Neubau wurde mit vorgefertigten Betonelementen erstellt, welche auf Einzelfundamenten unter der Bodenplatte fundiert wurden. Speziell an dieser Fundation war, dass die mit ca. 1.80 Meter Tiefe im Grundwasser zu stehen kamen. Aus Kostengründen wurden von der Ulrich Imboden AG vorgeschlagen, die 35 Einzelfundamente mit einem Gewicht von ca. 6.5 t auf dem Belag der Flugpiste vorzufabrikieren und anschliessend vor Ort zu versetzen. Nach dem Versetzen der Fundamente wurde der Untergrund des Hallenbodens

mit Stollenmaterial bis Unterkant Boden aufgefüllt und verdichtet. Auf diesem Untergrund wurde die Bodenplatte in fünf Etappen im Monobeton-Verfahren erstellt. Die Bodenplatte konnte bereits Mitte September fertiggestellt werden.



Produktionshalle Spähni AG, Raron

Für die A. Späni AG realisierte die Ulrich Imboden AG für die neue Produktionshalle in Raron die Auffüllung des Unterbaus und die Erstellung einer Bodenplatte in Monobeton. Die Grundfläche dieser Bodenplatte hatte beachtliche 1'800 m². Die Bauarbeiten begannen am 13. November 2012 mit Auffüllungsarbeiten. Die Bodenplatte wurde ab April 2013 betoniert. Die Baumeisterarbeiten konnten im Sommer 2013 abgeschlossen werden.

Administration Lauber IWISA AG, Naters

Ursprünglich plante die Lauber IWISA AG in der Grossüberbauung «Aletsch Campus» ihr Verwaltungszentrum zu integrieren. Da aber die Realisierung dieses Projekts wegen dem Hochwasserschutz zunächst unklar war, hat die Geschäftsleitung der Lauber IWISA AG entschlossen am Standort der alten Gertschen-Lagerhalle ein neues Verwaltungsgebäude zu erstellen. Die Ulrich Imboden AG erstellte ab September 2012 diesen Neubau in Naters. Der Neubau ist ein innovatives Projekt und wird städtebaulich als ein Element der Gesamtüberbauung «Aletsch Campus» angesehen.

2002-2016



Erweiterungsbau Walker AG, Bitsch

Für die Walker AG in Bitsch erstellte 2013 die Ulrich Imboden AG einen Erweiterungsbau zur Integration der Bianchi Früchte und Gemüse AG, einer Tochtergesellschaft der Walker AG. Die Walker AG und die Ulrich Imboden AG verbindet eine seit Jahrzehnten enge Geschäftsbeziehung. Bereits das bestehende Betriebsgebäude 1992/1993, sowie die Erweiterung der Hochregal-Räumlichkeiten 2008 durfte die Ulrich Imboden AG ausführen. Auf der anderen Seite ist die Bauunternehmung als Betreiberin des Restaurant Staldbach ihrerseits eine gute Kundin.

Administration Mengis Medien AG, Visp

Nachdem in einer ersten Phase die Druckerei in Brig in den Neubau «Pomona» verlegt worden ist, zogen die Mitarbeiter der Mengis Druck und Verlags AG und der Redaktion der Zeitungs- und Onlinemedien ebenfalls in den Neubau für die Administration. Mit den Bauarbeiten für den neuen Bürokomplex begann die Ulrich Imboden AG am 08. Juni 2015. Es entstand ein dreigeschossiges Bürogebäude mit vorfabrizierten Fassadenelementen. Der Kern des Gebäudes (Treppenhaus und Liftkern) besteht aus Ortsbeton. Der Rest der Decken ist auf total 64 vorfabrizierten Betonstützen abgestellt.



Lonza AG

Auftrag

- Diverse Baumeisterarbeiten (Fabrikationshallen)
- Rhone-Wasserfassung
- Reststoffdeponie Gamsen

Diverse Baumeisterarbeiten (Fabrikationshallen)

Für die Lonza AG in Visp durfte die Ulrich Imboden AG immer wieder baulich tätig werden. In neuester Zeit konnte die Unternehmung als Unterakkordant der Element AG in Tafers die Baumeisterarbeiten der neuen Fabrikationshalle «Bio-Pharmaceutical Manufacturing» erstellen. Baubeginn war Ende 2002. Das neue Gebäude erstreckt sich über eine Fläche von 63 mal 41 m auf sechs Geschossebenen. Vor Beginn der Pfählungsarbeiten durch die Marti AG in Bern musste ein Bohrplanum von ca. 45 cm Stärke auf einer Fläche von ca. 3'500 m² aufgeschüttet werden. Diese Arbeiten fanden zwischen dem 16. und 18.12.2002 statt. Der Beginn der Pfählungsarbeiten erfolgte am 7.1.2003. Die täglichen Betonlieferungen ab Werk «Staldbach» beliefen sich auf ca. 120–160 m³. Insgesamt wurden 96 Pfähle in der Länge von rund 30 m erstellt. Nach Fertigstellung der Pfählungsarbeiten konnte ab 17.3.2003 mit den eigentlichen Baumeisterarbeiten begonnen werden. Das von der Lonza AG vorgesehene Bauprogramm sah ursprünglich eine

Fertigstellung der Rohbauarbeiten auf Ende Juli 2003 vor. Da ein solcher Zeitplan mit konventioneller Bauweise nicht bewerkstelligt werden konnte, wählte der Bauherr eine Bauweise aus Fertig-Beton-Elementen. Die Element AG in Tafers hat die vorfabrizierten Betonkonstruktionen hergestellt, geliefert und versetzt, die Ulrich Imboden AG hat schliesslich die Ortsbeton-Bauteile erstellt. Die eigentlichen Betonarbeiten konnten im November 2003 beendet werden. 2006 gab die Lonza einen weiteren Neubau in Auftrag (Neubau PCP E 48). Dabei waren die Rohbauarbeiten sehr kurz bemessen und mussten bis Ende März 2007 beendet sein. Vor dem eigentlichen Baubeginn wurden von der Marti AG 86 Bohrpfähle mit einem Durchmesser von 90 cm und einer Pfahllänge von ca. 25–30 m in drei Wochen erstellt. Die Lieferung des Pfahlbetons von ca. 1'600 m³ und der Ausbruch der Baugrube von ca. 1'200 m³ konnte im Unterakkord durch die Ulrich Imboden AG ausgeführt werden. Der Neubau erstreckt sich über eine Fläche von 820 m², ist viergeschossig und ca. 15 m hoch. Dabei wurden 1'500 m³ Beton, 3'500 m² Schalungsmaterial, 130 t Armierung und 750 t vorfabrizierte Elemente verwendet. Der Neubau konnte 2007 der Lonza übergeben werden. Etwa gleichzeitig erstellte die Ulrich Imboden AG angrenzend an das bestehende Hochregallager ein Kleinteilelager mit anliegender Halle für den Warenumschlag. Die neue Halle ist 22 m lang und 12 m breit und hoch. Die Gebäudekonstruktion des Kleinteilelagers wurde in Stahl erstellt. Für die bauseitigen Stahlstützen waren entsprechende Einzelfundamente vorgesehen.

Rhone-Wasserfassung.

Die Regalkonstruktion wurde auf einer durchgehenden Stahlbetonbodenplatte gegründet. Die Warenumschlaghalle grenzt auf der Nordwestseite unmittelbar an das bestehende Hochregallager. Die Gebäudetragkonstruktion besteht aus Stahl. Dazu wurden Einzelfundamente benötigt. Darüber hinaus wurde ein dreigeschossiger Büro- und Sozialtrakt in Stahlbeton- und Mauerwerk, mit einer Zwischen- und Dachdecke gebaut. Dabei mussten gemäss Angaben des Ingenieurs die Bodenplatten schwimmend auf den Pfählen ausgeführt werden. Das dazu notwendige Aushubmaterial wurde eingebracht und teilweise verdichtet.

Besonderes

Teilweise waren die Baetermine recht eng bemessen, teilweise unterstützt mit Konventionalstrafen, die aber in Folge Einhaltung aller Termine nie zur Anwendung kamen.



Rhone-Wasserfassung

Einen weiteren interessanten Auftrag führte die Ulrich Imboden AG 2009/2010 aus. Im Rahmen der 3. Rhonekorrektur mussten die beiden Lonza-Wasserfassungen am Rotten beseitigt werden. Die Wasserfassungen dienen der Kühlung von chemischen Prozessen innerhalb der Lonza-Werke in Visp. Durch Ausnützung der winterbedingten kleinen Wassermassen wurde quer in den Rotten ein Schlauch gelegt, der bei Bedarf aufgepumpt werden kann. Dadurch hebt sich der Wasserspiegel, damit die Pumpenfassung auch bei Wassertiefstand jederzeit Wasser zur Kühlung zur Verfügung hat. Der Arbeitsbeginn für die Ulrich Imboden AG war der 19.11.2009. Innerhalb von knapp 4,5 Monaten waren hier durchschnittlich 40 Mann beschäftigt.

Bild links:

Fabrikationshalle Bio Pharmaceutical Manufacturing (BPM).

Reststoffdeponie Gamsen

In Gamsen betreibt die Lonza AG und die Kehrlichtverbrennungsanlage seit 1923 eine Reststoffdeponie. Im weltweiten Geschäft ist die fachgerechte und vor allem umweltgerechte Entsorgung von Reststoffen für die Lonza AG ein wichtiges Verkaufsargument. Auch dank dieser Reststoffdeponie werden 95 % der anfallenden Abfälle an Ort umweltgerecht entsorgt. Die Ulrich Imboden AG zog 2011 die Abdichtung auf die bewilligte Endhöhe nach.

2002-2016



St. Jodernkellerei

Der stete Wachstum der St. Jodernkellerei in Unterstalden/Visperterminen und die Erfolgszahlen bei der Vermarktung der Qualitätsweine erfordern zunehmende Verkaufsflächen und Präsentationsräume für die Kunden. Aus diesem Grunde hat man sich 2010 für einen Totalumbau der bestehenden Räumlichkeiten im Erdgeschoss und Dachgeschoss entschlossen. Entstanden sind ein Kundeneingang, zwei Verkaufsräume, eine Degustationsbar, ein Weinlager Verkauf und Büros im Erdgeschoss. Das Dachgeschoss ist als Galerie ausgebaut und bietet mit einer Weinstube ca. 60 Plätze für Besucher. Gleichzeitig wurde auch die Infrastruktur, WC, Küche und Lift den neuen Anforderungen angepasst.

2015 entstand ein markanter Neubau zur Lagerung der Barrique-Fässer. Der Neubau dient vor allem der Lagerung von insgesamt 150 Barrique-Fässer. Der neue Keller erfüllt bestimmte Anforderungen an Klima, Temperatur und Feuchtigkeit. Das obere Stockwerk dient als Lager für abgefüllte Weinflaschen. Das neue Lager hat den Vorteil, dass fortan nur mehr zweimal pro Jahr abgefüllt werden muss und damit der Wein auch länger lagern kann. Dadurch versprechen sich die Verantwortliche eine zusätzliche Qualitätssteigerung. Der Neubau bietet auch Platz für eine Lounge für Apéros oder anderen Veranstaltungen. Das spezielle daran: Lediglich eine transparente Wand trennt Barrique-Lagerkeller von der Lounge. Der alte Barrique-Keller wurde anschliessend umgebaut und bietet zusätzlichen Raum für Degustationen und Events.



Peter Amstutz.

Der Neubau schmiegt sich sehr schön in die bestehende Topografie ein. Seine Fassade ist lichtdurchflutet und stylisch zugleich.»
Peter Amstutz, Bauführer.

2004-2016

Auftrag	Matterhorn Terminal Täsch Erweiterung Parkhaus Imboden Parkhaus Airport
Unternehmung	Ulrich Imboden AG mit Federführung, teilweise in Konsortium mit E. Lauber & Sohn AG

Matterhorn Terminal Täsch

Die Parkinggenossenschaft, die Matterhorn Gott-hard Bahn und die Gemeinde Täsch als Bauherren konnten am 18.12.2006 das Matterhorn Terminal Täsch feierlich eröffnen. Entstanden ist eine höchst moderne und komfortable Umsteigeplattform für die Reisenden auf ihrem Weg nach Zermatt. Die Baumeisterarbeiten wurden durch das Konsortium Top Terminal Täsch, in welchem die Ulrich Imboden AG zu 65 % beteiligt war, zur vollen Zufriedenheit der Auftraggeber erledigt. Nach dem Spatenstich im Juni 2004 erfolgten im August 2004 die Bauplatz-installation und die ersten Betonarbeiten. Schon Ende September waren die Fundamentvertiefungen, sowie die Bodenplatten der ersten Bauetappe ausgeführt. Bis Ende 2004 konnten schliesslich zwei Geschosse des Parkhauses und drei Geschosse des Aufnahmegebäudes fertig erstellt werden. Bereits im September 2005 konnte ein erster Teil des Parkhauses mit 550 Plätzen zur Benutzung freigegeben werden. Auf die Wintersaison 2005 waren

die Schalteranlagen, die Bahnhofhalle sowie bereits 1'500 Parkplätze bereit. Mit diesem Bauwerk kann den Gästen des Weltkurorts Zermatt eine Umsteigeplattform mit ca. 2'100 gedeckten Parkplätzen, ein überdachter Umschlagplatz für Busse und Taxis, sowie eine grosszügig konzipierte Bahnhofhalle mit vorgelagerten Shuttle-Bahnhof und zwei Durchgangsgleisen angeboten werden. So gelangen die Gäste ebenen Fusses und trockenen Hauptes zum modernen Shuttle Täsch-Zermatt-Täsch, welcher im 20-Minuten-Takt verkehrt. Daneben verfügt das Matterhorn Terminal Täsch auch über einen Shop, ein Restaurant, einen Bankomaten und viele Schliessfächer.

Besonderes

Beim Top Terminal Täsch wurden die Decken statt geschalt mit vorfabrizierten Deckenplatten (Total 48'000 m²) erstellt.



Erweiterung Parkhaus Imboden, Zermatt

Mit den Bauarbeiten zur Erweiterung des Parkhauses Imboden, sowie dem Neubau der Werkhalle der Ulrich Imboden AG konnte nach jahrelanger Verzögerung durch einen Angrenzer am 15. Juni 2012 begonnen werden. Bis Ende November 2012 konnte die Decke über das 1. Untergeschoss betoniert werden. Die Grundfläche des Neu- bzw. Anbaus beträgt 35 x 35 Meter. In diesem Anbau an das bestehende Parkhaus wurden auf drei Geschossen insgesamt über 140 neue Parkplätze erstellt. Die ersten Parkplätze konnten ab Mai 2013 gemietet werden. Die Betonanlage der Unternehmung wurde ebenfalls in den Anbau integriert. Die andere Hälfte der Halle ist ein zweigeschossiger Komplex fürs Depot/Lager.



Parkhaus Airport

Eingangs Zermatt, im Orte genannt «Spiss», und vis-à-vis der Kantina Imboden, betreibt Toni Taugwalder ein Parkhaus. Dieses wurde 2015 in vollem Betrieb um 24 weitere Parkplätze erweitert. Erstellt worden sind ein auskragender Anbau auf der Ostseite und eine Aufstockung auf die gesamte Fläche von ca. 800 m² um 1.5 Etagen. Im südlichen Teil wurden Büroräumlichkeiten erstellt, im nördlichen Teil wurde das Parkhaus erweitert. Zudem wurde der Lift bis auf die Decke 5.OG geführt, damit er zusätzlich auch von der Air Zermatt benutzt werden kann, falls ihr eigener Lift eine Panne aufweisen sollte. Da die auskragende Decke ca. 6 m über Boden liegt, wurde mit einem Leegerüst gearbeitet. Somit konnte auch die Einfahrt ins Parkhaus gewährleistet werden.



Bild rechts: Parkhaus Airport.

2006-2016

Auftrag Tempelareal Seiler, Zermatt
 Hotel Fleurs de Zermatt, Zermatt
 Restaurant Ferdinand, Zermatt
 Erweiterungsbau Kadampa, Törbel
 Aparthotel Panorama Lodge, Zermatt
 Hotel The Capra, Saas-Fee

Unternehmung Ulrich Imboden AG

Tempelareal Seiler, Zermatt

Die Überbauung verursachte einen Baugrubenaus-
 hub von ca. 5'000 m³. Zur Baustelleninstallation
 gehörten u.a. auch ein Turmdrehkran mit einer
 Ausladung von 50 m und ein weiterer Kran mit ei-
 ner Ausladung von 38 m. Der Rohbau konnte im
 Dezember 2006 beendet werden.



Georges Imboden.

«Bis die Ulrich Imboden AG am 1.5.2006 mit dem
 Bau der Seiler-Überbauung Whymper in Zermatt
 beginnen konnte, war ein schwerer und steiniger
 Weg zurückzulegen. Der zu Beginn des Jahres
 verhängte Baustopp im Zweitwohnungsbau soll-
 te nach Ansinnen des Gemeinderats das Obere
 Matten-Quartier, wo die neue Überbauung ge-
 plant worden ist, nicht betreffen. Gegen diesen
 Gemeinderatsentscheid entstand ein vor allem in
 den Medien lancierter Widerstand, dem aber der
 Gemeinderat um Präsident Christoph Bürgin sach-
 lich korrekt und ebenso öffentlich entgegen trat.»
Georges Imboden, Bauführer.

Bild oben: Tempelareal Seiler.

Bild unten: Hotel Fleurs de Zermatt.



Hotel Fleurs de Zermatt, Zermatt

Das ehemalige Hotel «Alpenstern» in Zermatt
 wurde innert weniger Monate umgebaut und
 teilweise neu erbaut. Bereits im Herbst 2012 wur-
 den der Aushub im Süden des Gebäudes und die
 Baustelleninstallation (Kran, Umschlaggerät etc.)
 erledigt. Ebenso konnte bereits der Anbau im Un-
 tergeschoss für den Wellnessbereich in Stahlbeton
 ausgeführt werden. Im April 2013 begannen die
 Bauarbeiten der zweiten Etappe. Als erstes wurde
 die Sicherung der Nordfassade beider Gebäude
 mittels Stahlkonstruktion vollzogen, dann erfolgte
 der Teilabbruch der restlichen Wände und Decken.
 Hier blieb einzig die Nordfassade bestehen. An-
 schliessend folgte der Neubau des Hotelgebäudes
 über sechs Geschosse. Zeitweise waren bis zu 30
 Personen der Ulrich Imboden AG auf dieser Bau-
 stelle tätig, um den sehr knappen Terminplan ein-
 zuhalten. Bereits Ende 2013 konnte das Hotel un-
 ter dem Namen «Fleurs de Zermatt» neu eröffnet
 werden.

Restaurant Ferdinand, Zermatt

Das im Dezember 2009 eröffnete 5-Sterne-Hotel
 CERVO Mountain Boutique Resort in Zermatt ge-
 niesst eine Traumlage im alpinen Skigebiet. 2014
 folgte der nächste Ausbauschritt. Es entstand ein
 neues angrenzendes Gebäude mit Platz für das
 neue Restaurant «Ferdinand». Gleichzeitig wird
 das neue Gebäude genutzt für eine Produktions-
 küche, eine neue Lingerie und diverse Lagerräume
 für das bestehende CERVO Mountain Boutique
 Resort. Für den Neubau wurde ein Aushub von
 rund 2'800 m³ getätigt.

2006-2016



Apparthotel Panorama Lodge, Zermatt

In der Region Winkelmaten wurde das Apparthotel Panorama Lodge erstellt. Die erste Aushub- etappe erfolgte bereits im Mai 2014, die zweite Etappe im Herbst 2014 und im Mai 2015 wurde die nächste Etappe ausgehoben. Die Schwierigkeit beim Aushub lagen darin, dass nicht in das Nachbargrundstück geankert werden konnte. D.h. die Böschung von ca. 9 Meter Höhe musste mittels Mikropfählen und Stahl-Longarinen auf das zu erstellende Bauwerk abgestützt werden. Dazu wurde ab Mai 2015 das UG betoniert, welches dann als Auflager für die Abstützungen diente. Erst dann konnte die vierte und letzte Aushubetappe mittels Minibagger und Erdkübeln vorgenommen werden. Die Böschungen wurden laufend durch den Geologen und Geometer auf Bewegungen überprüft, da diese Variante der Hangsicherung gewisse Risiken mit sich bringt. Beim Neubau handelte es sich um ein 5-geschossiges Gebäude mit einer Grundfläche von ca. 250 m². Im Untergeschoss befinden sich das Lager, Waschküche, Keller und weitere Nebenräumlichkeiten. Im Erdgeschoss wurden der Empfang, eine Bar, ein Frühstücksraum sowie der Skiroom angesiedelt. Im 1., 2. Obergeschoss und Dachgeschoss befinden sich je eine 3 ½ und eine 2 ½ Zimmerwohnung.

Erweiterungsbau Kadampa, Törbel

Für den Buddhistischen Verein Kadampa erstellte die Ulrich Imboden AG 2015 einen Erweiterungsbau in Törbel. Auf Grund des grossen Zulaufs des bestehenden Zentrums wurde diese Vergrösserung notwendig. Der Verein bietet stressgeplagten Menschen eine Ruheoase in einer herrlichen Bergwelt, nebenbei betreiben sie ein Bed & Breakfast. In der ersten Bau-Phase wurde ein neues Gebäude im dorftypischen Chalet-Stil erstellt. Es bietet Platz für einen Mediationsraum von 100 Personen, sowie mehrere Einzel- und Doppelzimmer. Das bestehende Gebäude und der Neubau wurden mit einem Fussweg verbunden. In der zweiten Bauphase wurde das Erdgeschoss des ersten Gebäudes zu einem grossen, hellen Empfangs- und Aufenthaltsbereich mit Sofas, einer Kaffeebar und einer Rezeption umgebaut. Der frühere Meditationsraum im ersten Untergeschoss wurde zu einem Speisesaal umgebaut, die Küche vergrössert und ein Lagerraum geschaffen.



Hotel The Capra, Saas Fee

Im Gletscherdorf öffnete im Winter 2014/2015 mit «The Capra» ein Hotel im 5-Sterne-Segment. Mit dem Umbau des ehemaligen traditionsreichen «Sporthotels» erreichten die Eigentümer eigentlich nur ihr erstes Etappenziel. In den darauffolgenden Jahren wurden zusätzlich eine grosse Wellness- und Spa-Erlebniswelt, sowie zwei Hotelbauten mit weiteren 18 Suiten, sowie elf Doppelzimmern realisiert. Diese zwei Hotel-Chalets wurden mit dem jetzigen Hotel verbunden, so dass allen Gästen das gesamte Angebot zur Verfügung stehen wird. Insgesamt entsteht mit dem «The Capra» so ein grossartiges 5-Sterne-Hotel im Zentrum von Saas-Fee, welches seinen familiären Charakter erweitern und ergänzen wird. Die Bauarbeiten für den Spa- und Wellnessbereich, sowie für den Neubau wurden von der Ulrich Imboden AG ausgeführt. Das spezielle an dieser Baustelle war, dass sämtliches Material, wie Kies, Beton, Backsteine, sowie das gesamte Schalungsmaterial über den Gemeindeumschlagplatz per Elektrowagen auf die Baustelle geliefert werden musste. Dies ergibt eine zusätzliche logistische Herausforderung für Material und Mannschaft.

Auftrag	Kultur- & Kongresszentrum La Poste, Visp Verwaltungsgebäude MGB, Brig Dreifachturnhalle Berufsschule, Visp Alters- und Pflegeheim, Ried-Brig Feuerwehrlokal, Täsch Martinsheim, Visp Thermalbad New Brigerbad, Brigerbad Abwasserreinigungsanlage, Zermatt
Unternehmung	Ulrich Imboden AG

Kultur- und Kongresszentrum La Poste, Visp

Ausgangspunkt des heutigen Kultur- und Kongresszentrums La Poste bildete ein Wettbewerbsprojekt vom Juni 1984. Die ursprünglichen Parameter, wie Fassungsvermögen, Raumhöhe und Ausstattung wurden bis zum Baubeginn und sogar noch während der Konstruktion mehrmals den neuen Bedürfnissen angepasst. Im April 1987 gab schliesslich die Visper Bevölkerung zum Neubau grünes Licht. Das definitive Raumprogramm sieht ein grosszügiges Foyer, einen Konzert-, Vortrags- und Theatersaal mit total 600 Sitzplätzen, Bühne und Orchesterpodien, ein Restaurant mit diversen Speisesälen, Kegelbahn, Konferenzsälen, Verkehrsbüro, Nebenräumen und Technischen Räumen sowie eine Parkhalle mit insgesamt 224 Parkplätzen vor. Das Ganze ist eine Stahlbetonkonstruktion. Die Überdachung besteht ebenfalls aus einer Stahlkonstruktion. Die Nordfassade ist gewunden und vorgespannt.

Herausforderung

Die bautechnische Herausforderung bestand vor allem darin, dass im Theatersaal gemäss Architekten sehr viel mit Sichtbeton gearbeitet werden musste. Dies verlangte eine sorgfältige und exakte Arbeitsweise. Auch die Stützen im Theatersaal sind speziell: Auf einer Höhe von 6 m durfte kein Bundloch sichtbar sein.

Besonderes

Die gewundene Wand an der Nordseite des Bauwerks wurde mit Quarzitplatten aus Kalpetran verkleidet.



Neubau Verwaltungsgebäude der Matterhorn-Gotthard-Bahn

Auf der Westseite des bestehenden Bahnhofgebäudes der SBB realisierte die Stadtgemeinde Brig-Glis 2009/2010 zwischen der Fussgänger- und der Strassenunterführung nach Naters ein zentrales zweigeschossiges Parkhaus. Auf dem Parkhaus, das sich auf einer Länge von 122 m entlang des Bahndamms erstreckt, erstellte die Ulrich Imboden AG im Auftrag der Matterhorn Gotthard Bahn ihr viergeschossiges neues Verwaltungsgebäude. Ende April 2009 konnte mit dem Betonieren der Decke über dem Perrongeschoss die erste Bauphase im Rohbau abgeschlossen werden. Damit konnte die Gemeinde Brig-Glis das Parkhaus mit 159 Parkplätzen bereits Mitte Juni 2009 in Betrieb nehmen. Die Rohbauarbeiten für das Verwaltungsgebäude konnten Ende Juni 2009 abgeschlossen werden.





Dreifachturnhalle Berufsschule Visp

Die neue Dreifachturnhalle der Berufsschule Visp hat das Unterwalliser Architekten-Konsortium Laurent Savioz, François Meyer und Claude Fabrizio erarbeitet. Die Halle verfügt über eine Grundfläche von 2'000 m², Umkleidekabinen sowie weitere für den Sportunterricht notwendige Lokalitäten. Sie dient primär dem Schulsport, kann aber auch polyvalent genutzt werden. Die Gemeinde Visp hat zum ursprünglichen finanziellen Engagement eine zusätzliche mobile Zuschauertribüne für 300 Zuschauer in Auftrag gegeben. Die Anlage besteht aus zwei Gebäudetrakten. Einmal der rechteckig gestaltete Turnhallenraum, auf der Höhe des Bodens weit geöffnet mit freier Sicht in die Natur. Im zweiten Trakt sind die Garderoben untergebracht. Im Zwischengeschoss sind die technischen Räume und Garderoben.

Während die Südwand noch auf der Höhe der Tribünenbodens abgestellt werden konnte, musste die gegenüberliegende Nordwand freitragend 3 Meter ab Boden auf der ganzen Länge von 46 Metern abgestützt werden. Dabei mussten Stre-

ckenlasten von 100 kN/m, sowie erforderliche Betonier-Abstützungen mitberücksichtigt werden. Im Gegensatz zur Südgiebelwand, mit Abstützung auf den Tribünen-Boden, bzw. Dach-Gerätetrakt, wurde die Nordwand ebenfalls mit 40 cm Wanddicke mit drei Vorspannkabeln zusätzlich zur Armierung erstellt. Nach dem Betonieren werden diese Kabel mit 2'500 kN vorgespannt. Die Erstellung der bis 14.26 Meter hohen Giebelwände erforderte vom Polier Lothar Hutter und seiner Belegschaft hohes technisches und handwerkliches Können, welches Dank Erfahrung und dem vorhandenen Inventar zur Zufriedenheit des Auftraggebers ausgeführt werden konnte.

Erweiterungsbau Alters- und Pflegeheim Santa Rita, Ried-Brig

Der Ausbau des erst 2005 erstellten Altersheims Santa Rita in Ried-Brig erfolgte im Frühjahr 2012. Der Ausbau war notwendig, da die Nachfrage für Langzeitbetten im Altersheim Santa Rita in Ried-Brig gross war und eine lange Warteliste existierte. Das gesamte Projekt beinhaltete einen Erweiterungsbau nördlich des damaligen Gebäudes sowie diverse Anpassungen und Erweiterungen in den früheren Räumlichkeiten. Es entstanden ein dreigeschossiger Zimmertrakt und ein zweigeschossiger Ess-Saal-Ausbau.



Feuerwehrlokal Täsch

Bei der Unwetterkatastrophe im Jahr 2001 wurde das Feuerwehrlokal in Täsch komplett zerstört. Seither war die Feuerwehr in einem provisorischen Lokal an der Kantonsstrasse beim Dorfeingang untergebracht. In einer Urversammlung Ende 2011 hatte das Stimmvolk dem Kreditantrag für den «Neubau Feuerwehrlokal» zugestimmt. Bis Ende 2012 entstand ein zweistöckiges Gebäude, in welchem auch das Pistenfahrzeug sowie der Werkhof der Gemeinde untergebracht wurden. Das Raumprogramm sieht folgende Räumlichkeiten für die Feuerwehr vor: Im Erdgeschoss Einstellhalle, Lokale für Atemschutz, Materiallager, Umkleide und Technik; im Obergeschoss Theorielokal, Aufenthaltsraum und Büro. Im Erdgeschoss sind neben den Räumen der Feuerwehr noch Lokalitäten für den Werkhof und das Pistenfahrzeug untergebracht. Die Anlage wurde in Sichtbeton in allen Innenräumen inkl. Decken, erstellt. Die Fassadenwände wurden teilweise in Sichtbeton und Holzverkleidung erstellt.

Erweiterung Martinsheim, Visp

Im Januar 2012 begannen die Bauarbeiten des Erweiterungsbaus des Alters- und Pflegeheims Martinsheim in Visp. Im Erweiterungsbau finden heute 40 Betten Platz. Der Erweiterungsbau wurde durch einen Zwischentrakt mit dem bestehenden Heim verknüpft. Dieser Trakt ist eine eigentliche Kommunikationszone, ein Raum für Begegnungen. Der Baumeister-Auftrag umfasste den Abbruch eines zweigeschossigen Wohnhauses mit 1'700 m³ umbauten Raum, den Baugrubenaushub mit ca. 5'100 m³ Volumen, sowie die Rohbauarbeiten und diverse Umbauten im bestehenden Altersheim. Der Rohbau konnte im September 2012 fertiggestellt werden. Die Eröffnung des Erweiterungsbaus erfolgte im September 2013.

Bild unten: Erweiterung Martinsheim.



Thermalbad Brigerbad

Nachdem Hans Kalbermatten 1956 die Liegenschaft in Brigerbad mit warmen Wasserquellen kaufte, konnte bereits in den Folgejahren die Ulrich Imboden AG mit dem Bau des Grottschwimmbads erste Bauarbeiten machen. In den folgenden Jahrzehnten hat die Ulrich Imboden AG praktisch alle Bauarbeiten erledigt. Darunter altes Restaurant, Empfang, Technik und Lebensmittelladen 1960/1961, das Flussbad 1978/1980 und das Olympiabecken 1995/1996.

2013 begannen die Bauarbeiten für das Projekt «New Brigerbad». Mit der Schaffung eines Ganzjahresbetriebs rechneten die Betreiber mit einer Steigerung der Gäste auf 300'000 jährlich. Geschaffen wurden sieben Themenbereiche. Das Schulsportbecken mit sechs Bahnen à 25 Meter Länge ist für Schulen und Vereine zugänglich. Der Thermalbad Indoorbereich umfasst zwei zusammenhängende Becken. Das bestehende Flussbad das Olympiabad, sowie das Kaltwasserbecken und die Rutschbahn wurden zeitgemäss saniert. Neu kommt ein Klein-

kinderbecken hinzu. Der Winterbetrieb umfasst nun sämtliche Bäder, ausser das Olympiabad, die Rutschbahn und das Kleinkinderbecken. Dies entspricht einer Wasserfläche von ca. 1'800 m². Die bestehende Grotte mit dem Kaltwasserbecken wurde neu ausgestaltet. Drei Hammam-Bereiche bestehend aus drei unterschiedlichen Welten und drei Saunabereiche mit unterschiedlichen Temperaturen ergänzen über zwei Geschosse diesen Anlageteil. Zusätzlich bietet der Spa-Bereich eine Duschsafari und mehrere Fussbecken zum Relaxen und Wohlfühlen, ergänzt mit Massage- und Kosmetikzimmern. Die Materialisierung des neuen Thermalbad Brigerbad wurde den örtlichen Gegebenheiten angepasst. Naturstein, Holz kombiniert mit Glas-Metall-Elementen baut das Spannungsfeld zwischen Tradition und Moderne auf, so dass die Anlage zeitlos auf alle Generationen wirkt. Die Badesaison 2014 wurde unter reduziertem Betrieb durchgeführt. Die Eröffnung erfolgte auf Silvester 2014/2015.



Abwasserreinigungsanlage Zermatt

Gut versteckt im Berginnern beim Dorfausgang von Zermatt reinigt die Kläranlage seit 1982 die Abwässer des Weltkurorts. Sie hatte – entsprechend den damaligen Gewässerschutzvorschriften – den Zweck, den Gehalt an ungelösten Stoffen, an organischen Kohlenstoff- und Phosphorverbindungen auf die vorgeschriebenen Grenzwerte zu reduzieren. Seither sind sowohl die Schmutzfrachten, wie auch die Anforderungen an die Qualität des gereinigten Abwassers gestiegen (zusätzliche Elimination von Stickstoffverbindungen), sodass ein Ausbau der biologischen Reinigungsstufe notwendig wurde. In 3 ½-jähriger Bauzeit ab 2010 wurde die ursprüngliche Belebtschlammanlage in eine Membranbiologieanlage umgebaut. Der Vorteil dieser neuen Technologie ist der geringe Platzbedarf, die kurze Umbauzeit und die hervorragende Qualität des gereinigten Abwassers. Kein anderes biologisches Verfahren hätte in der bestehenden Kaverne Platz gehabt und hätte in der kurzen, 9 Monate dauernden Bausaison zwischen Ostern und Weihnachten ohne aufwändige

Provisorien realisiert werden können. Gleichzeitig mit dem Umbau der biologischen Reinigungsstufe wurde für die Schlammbehandlungsanlagen ein neues Gebäude neben dem Portal der Abwasserbehandlung erstellt. Da die Anlage unmittelbar neben Wohnhäusern steht, besteht bezüglich Geruchsemissionen Nulltoleranz. Deshalb mussten auch hier neue Wege beschritten werden: sämtliche Anlagen, welche den stark geruchsbelasteten Frischschlamm fördern oder lagern, sind geschlossen und werden von einem Ventilator in leichtem Unterdruck gehalten. Die Abluft wird in einer Abluftbehandlungsanlage, bestehend aus einem Wäscher und zwei Biofiltern, gereinigt.

Die Vorbehandlungsanlagen (Rechenanlage, Rechengutpressung, Rechenmulde, Sand- und Fettabscheider, Sandmulde) und das Zulaufpumpwerk, unterhalb der Spissstrasse sind 33-jährig und mussten 2015/2016 erneuert, bzw. saniert werden. Dieser letzte Teil der Sanierung der ARA Zermatt war notwendig, da die Funktionssicherheit mangelhaft, die Lebensdauer der Ausrüstung überschritten und die Arbeitshygiene ungenügend (offene Anlagen, Gestank im Gebäude) war. Zudem konnte die Arbeitssicherheit in diesem Bereich nicht mehr verantwortet werden, es herrschte Absturzgefahr. In diesem letzten Schritt wurden nun Rohrleitungen und Ausrüstungen erneuert, die offenen Wasserflächen abgedeckt, der Fettabzug automatisiert, neue Zulaufpumpen und ein geschlossener Rechen, bzw. eine Rechenmulde installiert.

1989-2016

Auftrag	Umfahrungsstrasse Baltschieder-Lalden Umfahrungsstrasse St. Niklaus Strasse «Obscha», Bürchen Strasse St. Niklaus-Grächen Dorfeinfahrt Embd (Lawinengalerie)
Unternehmung	Ulrich Imboden AG

Umfahrungsstrasse Baltschieder-Lalden

Die Umfahrungsstrasse von Visp über Lalden-Baltschieder wurde im Ende Sommer 2009 eröffnet. Die Strasse führt ab Brigerbad parallel dem Rotten entlang bis zum Lonza-Areal, quert dann den Talgrund, um zwischen der Firma DSM Nutritional Products und Berghang hindurch zweispurig weiter Richtung Westen in die Strasse nach Baltschieder einzumünden. Die Bauarbeiten für die 2.4 km lange Strasse begannen im März 2009. Die Umfahrungsstrasse bewirkt die willkommene Entlastung von Visp bis zur Eröffnung der Autobahn. Sie entlastet zudem auch die Dorfschaft Lalden vom Durchgangsverkehr und erschliesst die dortige Industrie. Das Gesamtbudget der Umfahrungsstrasse umfasste zirka 6 Mio. Franken. Die Arbeiten oblagen der Verantwortung des Projektteams der 3. Rhonekorrektur sowie der Sektion Kantonsstrassen und Flussbau Oberwallis. Die Strasse wurde in zwei Losen ausgeschrieben. Das erste Los führt von der Industrie Lalden bis zur Rottenbrücke in Baltschieder; das zweite von der Brücke «z'Heinrichsch Hü» und zur Brücke «Taleya». Die Ulrich Imboden AG war für die gesamte Strasse inkl. Asphaltarbeiten verantwortlich.





Umfahrungsstrasse St. Niklaus

Nachdem die Umfahrung St. Niklaus 1986 im Grossen Rat des Kantons Wallis bewilligt wurde, begann die Ulrich Imboden AG als federführende Unternehmung in einem Konsortium zu dreien 1986 mit dem ersten Los. Im Vordergrund stand hierbei die Korrektur der «Matter-Vispa» und die Erstellung des ersten Teils der Umfahrungsstrasse mit einer Länge von 770 m. Zusätzlich wurde die Zufahrtsbrücke für die Scintilla erstellt. 1989 wurden diese Arbeiten beendet und dem Verkehr freigegeben. Am 18.11.1999 begann die Ulrich Imboden AG mit dem zweiten Teil der Umfahrungsstrasse. Bis 2002 wurde in total 30'000 Arbeitsstunden die Strasse um 852 m verlängert. Dabei mussten insgesamt 16'500 m³ Material abgetragen werden. Im weiteren wurde eine neue Bruchsteinmauer im Umfang von 6'600 m³ erstellt und insgesamt 5'210 m³ Beton eingebracht. Mit der Umfahrungsstrasse mussten die beiden Brücken «Hundschipfen» und «Stock» erstellt werden. Erstere erstellte die Ulrich Imboden AG als federführende Unternehmung in einem Konsortium zu zweien. Die Arbeiten begannen im September 2000 und dauerten ziemlich genau ein Jahr. Die Bauarbeiten für die «Stockbrücke» begannen am 21.8.2000. Diese Brücke erstellte die Ulrich Imboden AG im Alleingang. Für die Brückenplatte wurden 424 m² geschalt und 306 m³ Beton eingebracht. Der Kreislauf am Ortsausgang war schliesslich das letzte Los zum Vollausbau der Umfahrungsstrasse. Die Arbeiten begannen im Oktober 2001 und dauerten bis September 2002. Sie wurden von der Ulrich Imboden AG ausgeführt.



Strasse «Obscha» in Bürchen

In der Gemeinde Bürchen hat die Unternehmung 2015 die Strasse «Obscha» neu erstellt. Hier wollte der Kanton Wallis als Auftraggeber wegen vermehrter Unfälle auf der Strecke Visp–Bürchen eine Strassenkorrektur vornehmen. Ab der Abzweigung «Hasel» Richtung Visp wurde die bestehende Strasse auf einer Länge von 160 Meter bergseitig verbreitert und anschliessend einer Totalsanierung unterzogen. Ab der Abzweigung «Hasel», ca. 60 Meter in Richtung Bürchen, wurde die Strasse durch ein talseitiges Stützmauerwerk und bergseitigen Gehweg verbreitert. Danach wurde die Strasse totalsaniert. Durch diese Verbreiterung wird nun sichergestellt, dass die Fahrzeuge problemlos kreuzen, sowie die Fussgänger im unteren Bereich gefahrlos der Strasse entlang bis zur Bushaltestelle und zu dem Kehrthaus gelangen können. Im Zuge dieser Bauarbeiten wurde auch die Einfahrt «Hasel» auf einer Länge von 45 Meter einer

Totalsanierung unterzogen. Insgesamt wurde 700 Tonnen Belag (Trag- und Deckschicht) eingebaut. Im Anschluss an die Sanierung «Obscha» haben die Belagsbauer die Gemeindestrasse Zenhäusern auf einer Länge von rund 120 Metern und diverse andere Flickarbeiten für die Gemeinde erledigt.



Strasse St. Niklaus–Grächen

Bereits 1950 baute die damalige Firma von Gründer Ulrich Imboden ein Teilstück der Strasse St. Niklaus–Grächen. Das betreffende Los war das mittlerweile dritte von wahrscheinlich fünf Lösern. Diesmal wurde die Strasse auf einer Gesamtlänge von etwa 400 Metern erneuert. 2014 war der Streckenabschnitt Zermatt bis Bushaltestelle erneuert; 2015 dann der Abschnitt Bushaltestelle bis Abzweigung Bodmen.

Dorfeinfahrt Embd, Lawinengalerie

Da der Lawinenwinter 1998/99 eine grosse Schneise in den Schutzwald oberhalb von Embd geschlagen hatte und damit die Gefahr für die Verkehrsträger wesentlich erhöhte, musste eine Lawinengalerie projektiert werden. Die Strasse Anschluss Embd und Derfji wurde beim Teilstück Rohrmatte-Embd mit einer Lawinengalerie gesichert. Die neue sichere Umfahrung wird nur an jenen Tagen im Jahr benutzt, wenn die bestehende Zufahrt wegen Lawinengefahr geschlossen werden muss. Ansonsten bleibt die frühere Zufahrt als Normalroute in Betrieb. Deswegen wurde der Tsongbach nordwestlich der bestehenden Strasse lawinensicher gequert. Der unterirdische Tunnel weist eine Länge von 135 Meter auf. Der Tunnel wurde mittels Sprengvortrieb und Tagbau erstellt. In der bestehenden Wandscheibe beim Parkplatz wurde ein massives Stahltor eingebaut, um das Eindringen einer Fliesslawine in den Tunnel zu verhindern. Für den Tagbautunnel musste ein Einschnitt mit Hangsicherung in den angrenzenden Fels gemacht werden. Nach Ende der Bauarbeiten wurde der Tagbautunnel eingedeckt. Der bestehende alte Weg nördlich der Strasse musste daraufhin teilweise neu verlegt werden. Die dazugehörige Brücke über den Tsongbach wurde aufgrund ihrer geringen Durchflusskapazität abgebrochen und östlich ein neuer Aufgang auf den alten Weg erstellt.



Auftrag	Gemeinsame Brücke über die Vispa Ersatz Landbrücke, Visp Fussgängerbrücke, Visp
Unternehmung	Ulrich Imboden AG

Gemeinsame Brücke über die Vispa

Das Projekt umfasst auch eine neue Strasse nach Kalpetran und die gemeinsame Brücke über die Vispa bei Kalpetran. Auf der neuen Brücke verlaufen Bahngelise der Matterhorn Gotthard Bahn und die neue Zufahrtsstrasse nach Kalpetran parallel nebeneinander. Die Brücke entstand in Arbeitsgemeinschaft, wobei die Ulrich Imboden AG die Federführung inne hatte. Die Brückenbreite beträgt 10.7 m, wobei 5 m vom Bahntrasse beansprucht werden. Der eigentliche Hohlkasten misst 3.6 m in der Höhe und hat eine mittlere Breite von 5 m. Da die Bahnlasten grösser sind als die Strassenlasten, ist der Hohlkasten unsymmetrisch zur Brückenmitte angeordnet. Die Bahn fährt über ein ca. 80 cm dickes Schotterbett. Daraus ergibt sich, dass die Bahnachse 80 cm oberhalb der Strasse steht. Die beiden unterschiedlichen Verkehrsträger erhielten dadurch und zusätzlich durch eine massive Beton-trennwand die notwendige und klare Trennung.



Ersatz Landbrücke

2008 begannen in Visp die ersten Arbeiten für die Hochwasserschutzmassnahmen an der Vispa. Ziel der baulichen Massnahmen war es einen 100 %igen Schutz bis zu einem Abflussvolumen der Vispa von 500 Kubikmetern Wasser pro Sekunde zu gewährleisten, um eine Überflutungen von Visp zu verhindern. Kernstück dieses Hochwasserschutzprojekts ist die Landbrücke, die vollständig ersetzt wurde. Um eine Überschwemmung von Visp durch das Anschwellen der Vispa zu vermeiden, wurde ein Ideenwettbewerb ausgeschrieben, bei welchem mehrere Varianten mit überflutbaren Brücken und Hubbrücken eingereicht worden sind. Da eine Hubbrücke, wie sie in Brig ihre Dienste tut, in einer solchen Spannweite schweizweit einmalig wäre und so wichtige Erfahrungen fehlen, entschloss sich die Expertenkommission für den Bau einer neuen überflutbaren Landbrücke. Die neue Brücke entstand am selben Ort, wird aber höher und breiter. Dank der Erhöhung um 80 cm im Osten bzw. 30 cm im Westen können jetzt bis zu 500 Kubikmeter Wasser pro Sekunde unter der Brücke durchfliessen. Auch wenn bei einem Ereignis noch mehr Wasser kommen sollte, ist man

dank der neuen Brücke gewappnet. Diese verfügt für solche Fälle über ein ausgeklügeltes System mit Kasten-elementen, die im Ereignisfall von beiden Uferseiten her aneinandergedrückt werden können, so dass das zusätzliche Wasser darüber fließen kann. Für diese Kasten-elemente mussten auch die Ufermauern angepasst werden. Verkehrstechnisch war der Neubau der Landbrücke eine echte Herausforderung. Die Landbrücke wird täglich von über 20'000 Fahrzeugen frequentiert. Um den Verkehr nicht noch mehr zu beeinträchtigen, wurde für die Dauer der Baustelle eine provisorische Brücke in unmittelbarer Nähe installiert. Eine weitere Herausforderung bestand bei der Unterführung der Matterhorn Gotthard Bahn, welche die Landbrücke unterquert. Da die Detailpläne dieser Unterführung beim Unwetter von Brig 1993 zerstört worden sind, war zunächst nicht genau bekannt, ob die Unterführung die neuen Lasten schadlos übersteht. Deswegen wurde die Decke der Unterführung durch Stahlbetonplatten verstärkt und durch Mikropfähle die vertikale und horizontale Last ins Erdreich abgegeben.

Fussgängerbrücke Visp

Eine neue Fussgängerbrücke quert die Vispa zwischen dem Schulhauskomplex «Sand» und dem Sportplatz «Mühleye». Damit erhält das Quartier «Visp West» eine direkte Verbindung zur Ausbildungszone Visp und eine direkte Anbindung an den Neat-Bahnhof von Visp. In einer ersten Etappe wurde der Fussweg Kleegärten bis zum Vispa-Damm verbreitert. Der Brückenkopf wurde so ausgestaltet, dass dieser unterströmbar ist. Gebaut wurde eine Stahl-Betonbrücke mit einer Geländerkonstruktion aus einem Stabsgeflecht. Ein ers-

tes Highlight erfuhr der Brückenbau Anfang April 2014. Dann nämlich wurden zwei riesige Stahlträger mit einer Länge von 40 Metern und einem Gewicht von 13 Tonnen und unter Mithilfe von zwei Kränen an die vorgesehene Stelle versetzt. Danach wurde die Bodenplatte geschalt und einbetoniert. Zudem wurden die Ufermauern erhöht und der Dammweg asphaltiert. Die Brücke wurde zum Abschluss mit Gussasphalt und die Uferwege mit Walzasphalt ausgestattet. Im Juli 2014 konnte die Brücke dem Langsamverkehr überreicht werden.



Auftrag	Cleuson Dixence Sanierung Staumauer Illsee Kraftwerke Jungbach, St. Niklaus Kleinkraftwerk Siwibach, Eisten Erweiterte Turbinengruppen, Veytaux
Unternehmung	Ulrich Imboden AG und Arbeitsgemeinschaft

Cleuson Dixence

Auftrag

- Bau einer Zugangsgalerie und eines Schrägschachts

Das Gesamt-Bauwerk ist Teil einer riesigen hydroelektrischen Anlage, die im Wesentlichen die Staumauern von Cleuson und Grande Dixence sowie die Kraftwerke Fionnay, Nendaz, Chandoline und Bieudron umfasst. Das im Stausee von Cleuson gesammelte Wasser wird vom Fusse der gleichnamigen Staumauer 165 m in die Höhe gepumpt, um dort ins Hauptnetz der Grande Dixence geleitet zu werden. Von der Talsperre der Grande Dixence gelangt das Wasser in die Kraftwerke Chandoline oder Fionnay, die über dem Kraftwerk Nendaz liegen. Die Staumauer Cleuson befindet sich am Ende des Val de Nendaz, nur wenige Kilometer vom gleichnamigen Dorf entfernt. Ab den 80er Jahren ging es nicht mehr nur um die Menge des erzeugten Stroms, sondern auch um die verfügbare Leistung, um Qualität und Sicherheit. Um die Qualität der Stromerzeugung zu verbessern, führten Grande Dixence SA und die EOS zwischen 1993 und 1995 für total 1.3 Mia. Franken das Projekt Cleuson-Dixence durch. Das Bauvolumen umfasst die neue, in die Staumauer Grande Dixence gebohrte Wasserfassung, den 15.8 km langen Zuführungstollen, das Wasserschloss in den Ausläufern der Dent-de-Nendaz, den 4.3 km langen Druckschacht und das unterirdische Kraftwerk «Bieudron». Die Ulrich Imboden AG war bei diesem Grossprojekt Teil eines grösseren Konsortiums mit den Firmen Locher, SELI (Italien) und den Walliser Firmen Prader-Loisinger SA, Evéquois SA und Dénériaz SA (LEDI).

Herausforderung

Das Projekt war äusserst komplex. Die Arbeitsgemeinschaft musste eine logistische Meisterleistung an den Tag legen, waren doch gleichzeitig bis zu 11 Angriffsstellen zu bearbeiten.

Besonderes

Die Hauptinstallation mit Verwaltungsgebäude, Schlafbaracken und Kantinenbetrieb bestand in Plan Désert. Eine Pendelbahn von zweimal 15 Tonnen führte Material und Mitarbeiter auf die Baustelle nach Traquet.



1993-2016



Sanierung Staumauer Illsee

Durch eine sogenannte Alkali-Aggregat-Reaktion entstanden in der Staumauer Illsee Verformungen und Risse. In einem ersten Schritt wurde 1996 und 1997 die wasserseitige Oberfläche der Mauer mit einer PVC Membran abgedichtet. Eine Verlangsamung der Alkali-Aggregat-Reaktion konnte damit indes nicht erreicht werden, so dass 2011 die Talsperre komplett saniert worden ist. Zudem musste die Mauer auch bezüglich Erdbebensicherheit den neusten Vorschriften angepasst werden. Die Baustelle war logistisch nicht einfach zu bedienen, lag sie doch auf 2'400 m ü.M. zwischen Illhorn und Schwarzhorn. Die Baustelleneinrichtungs- und Installationsplätze befanden sich im Bereich der Talsperre. Zwischen Parkplatz Pas de Illsee und Staumauer führte eine speziell für diese Baustelle installierte 6er Gondel. Sie diente neben dem Personentransport auch der Materialbewirtschaftung. In einem ersten Schritt wurde die Staumauer im oberen Bereich mittels Diamantseilsägen vertikal

geschnitten. Damit sollte die Bogenwirkung der Staumauer, im Bereich wo sie am stärksten quillt, unterbunden werden, so dass eine weitere Schädigung des Mauerbetons vermieden werden konnte. Mittels korrosionsgeschützten Ankern wurde anschliessend die Standsicherheit der Staumauer verbessert. Die Frostschäden an der sogenannten «Luftseite» der Staumauer wurden mittels bewährter Spritzbetonschicht saniert. Bevor dieser Spritzbeton eingebracht werden konnte, musste die Mauer mit Hilfe eines Hochdruckreinigers gesäubert und loser Beton entfernt werden.

Erstellung Kraftwerk Jungbach, St. Niklaus

Das Wasserkraftwerk nutzt das Wasser des Jungbachs. Die Wasserfassung befindet sich im Jungtal auf einer Höhe von 2'360 m, die Zentrale auf 1'259 m. Bei einer installierten Leistung von 5'600 kW wird in der Zentrale mit einer Jahresproduktion von 12.3 Millionen Kilowattstunden gerechnet. Damit kann der jährliche Stromverbrauch von etwa 3'000 Haushalten abgedeckt werden. Die Investitionskosten betragen 21.5 Millionen Franken. Der Start der Bauarbeiten erfolgte im Mai 2013 mit dem Aufstellen der temporären Transportseilbahn, welche für den Bau der Felskaverne, sowie für die Anlieferung der elektromechanischen Ausrüstung benötigt worden ist. Die Ulrich Imboden AG erhielt bei diesem Projekt Los 2 und Los 3 zugesprochen. Das Los 2 umfasste die Baumeisterarbeiten der Druckleitung; das Los 3 die Baumeisterarbeiten der Zentrale. Bei der Erstellung der Druckleitung ab Entsender erfolgte zunächst der Aushub des Grabens mit einer Gesamtlänge von ca. 2'800 m für die Einlage der Druckleitung. Dabei musste teilweise ein Gefälle von bis zu 80 % überwunden werden. Anschliessend erfolgte die Umhüllung und Auffüllung der Druckleitung und die Renaturierung. Diese Arbeiten fanden zwischen Mai 2013 und Juli 2014 statt. Die Baumeisterarbeiten für die Zentrale wurden im Konsortium mit der LEDI-Gruppe ausgeführt, dabei hatte die Ulrich Imboden AG die Federführung inne. In einem ersten Arbeitsschritt wurden ab Juni 2013 Aushub und Sicherung des Voreinschnitts ausgeführt. Dazu musste der Zugangstollen mit einer Länge von ca. 20 m und einem Querschnitt von ca. 26 m² ausgebrochen werden. Anschliessend folgte der etappenweise Ausbruch der 24 m langen Kaverne mit einer Gesamtkubatur von ca. 4'000 m³. Die Kaverne wurde im Paramentbereich mit Ortsbeton und im Kalottenbereich mit Spritzbeton verkleidet. Dann erfolgte die Sicherstellung des wintersicheren Zugangs zur Kaverne durch den Verbindungsstollen mit einem Gefälle von 45°

und einer Länge 20 m; im Querschnitt hatte die Kaverne die Masse von 10 m². Schliesslich musste der Jungbach gequert werden. Hierzu wurde ein Druckleitungsstollen mit einer Länge von 50 m und einem Querschnitt von ca. 10 m² erstellt. Der Druckleitungsstollen wurde im Bereich des Jungbachs komplett mit Ortsbeton verkleidet.

«Nach dem Abschluss sämtlicher Bauarbeiten im November 2014 und dem anschliessenden Innenausbau der elektromechanischen Anlagenteile konnte die Zentrale im April 2015 eingeweiht werden. Die Arbeiten in steilem und schwierigem Gelände konnten ohne Personenschäden ausgeführt und abgeschlossen werden», **Christian Zimmermann, Bauingenieur.**



Christian Zimmermann.



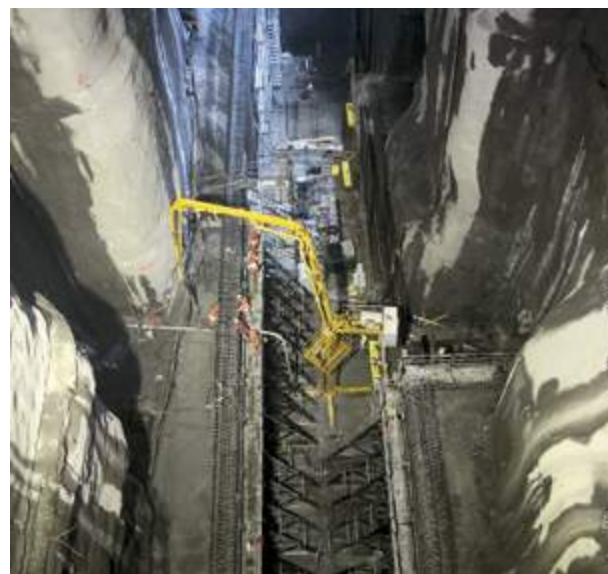


Kleinkraftwerk Siwibach, Eisten

Zusammen mit der Gemeinde Eisten realisierte die EnAlpin AG 2014 den Bau des Kleinwasserkraftwerks «Siwibach». Das Wasser des Siwibachs wurde auf der «Kote», 2'395 m ü.M. gefasst und entsendet. Das so gefasste Wasser fliesst entlang der Suone (1.17 km) bis zum Orte «Färga» und danach in der Falllinie und auf einer Länge von 1.63 km hinunter zur Kraftwerkszentrale auf 1'552 m ü.M. Für den Bau der Anlagen durften keine Zufahrtsstrasse oder Pisten erstellt werden. Die Materialtransporte für die Erstellung der Fassung, des Entsanders, der Zentrale sowie der Druckleitung und des Energieabtransports erfolgte ausschliesslich mit dem Helikopter.

Erweiterte Turbinengruppen, Veytaux

Die Forces Motrices Hongrin-Léman SA (FMHL) erhielt am 20. Dezember 2010 die Baubewilligung für das «FMHL+» genannte Projekt. Den Baumeister-Auftrag von über 300 Millionen Franken erhielt ein Konsortium zwischen PraderLosinger SA, Déneriaz SA, Ulrich Imboden AG und Evéquois SA. Im März 2011 begannen die ersten Arbeiten für die Baustelleninstallation. Die FMHL besass vor der Erweiterung ein mit Wasserkraft betriebenes Pumpspeicherkraftwerk, welches das Wasser aus dem Stausee Hongrin im 800 Meter tiefer gelegenen Kraftwerk Veytaux turbiert und das Verfahren in Perioden mit geringem Strombedarf umkehrt. Die Anlage pumpte so das Wasser aus dem Genfersee in den Stausee Hongrin, um dieses während Spitzenzeiten zu verwenden. Ziel des neuen Projekts war die Steigerung der Gesamtleistung der Anlage durch den Bau einer neuen unterirdischen Kaverne in der Nähe der bestehenden Kaverne von Veytaux. Mit einer Milliarde Kilowattstunden Spitzenenergie hat das Pumpspeicherkraftwerk seine durchschnittliche Jahresproduktion praktisch verdoppelt.



Auftrag	Lötschberg Basistunnel SBB-Doppelspurstrecke Salgesch-Leuk Matterhorn-Gotthard-Ostausfahrt Brig Totalumbau Matterhorn Gotthard Bahn Visp-Brig Sanierung SBB-Simplontunnel Totalumbau MGB-Bahnhof Stalden
Unternehmung	Ulrich Imboden AG als Teil verschiedener Konsortien

Lötschberg Basistunnel Steg-Ferden

Auftrag

- NEAT: Installationsplatz, Zugangsstollen,
Ausbruch Haupttunnel, Rhonebrücken

Der NEAT-Lötschberg-Basistunnel ist ein 34.6 km langer Eisenbahntunnel, der zwischen Frutigen und Raron die nördliche Alpenkette unterquert und am 16.6.2007 in Betrieb genommen wurde. Am 12.4.1994 erfolgte in Frutigen der erste Spatenstich zum Bau eines Sondierstollens bis Kandersteg. Insgesamt wurde der Berg an fünf Stellen angegriffen: Neben den Portalen bei Frutigen und Raron auch von den Zugangsstollen bei Mitholz, Ferden und Steg (Niedergesteln). Die Ulrich Imboden AG war Teil eines Konsortiums um die französische Bouygues Travaux Public. Das Konsortium erhielt das komplexeste Los zugesprochen. In Ferden erfolgte ein Zwischenangriff, wo ein 4.1 km langer Zugangsstollen mit 12 % Gefälle hinab auf die Höhe des Basistunnels ausgebrochen wurde. Zusätzlich beinhaltete das Los auch den Ausbruch

von 14.25 km Tunnel. Die Arbeiten rund um den Installationsplatz Schlegmatte, das Ausbrechen des Fensterstollens und von Teilen des Fusspunktes Ferden hatte die Arbeitsgemeinschaft ATF (ARGE Tunnel Ferden) ausgeführt. Darin beteiligt waren alle Firmen des LEDIT-Konsortiums. Dasselbe Konsortium wurde auch mit dem Bau des Pilotstollens Trias bei Raron beauftragt. Am 5.4.2000 begann der Vortrieb. Das Profil des Pilotstollens betrug 22 m² und führte nach den ersten Metern auf der Westachse des heutigen Basistunnels nach Norden.

Herausforderung

Die Tatsache, dass die insgesamt vier Vortriebe des Basistunnels in Richtung Süden und Norden ab Fusspunkt Ferden zu erfolgen hatten, stellte ausserordentlich hohe Anforderungen an das Installationskonzept des Walliser Konsortiums. Denn sämtliche Anlagen und das gesamte Material mussten jeweils den 4.1 km langen Zugangsstollen passieren.





Die neu erstellten Rhonebrücken

Beim Hauptportal östlich von Raron wurden zwei 820 bzw. 556 m lange Brücken über den Rotten erstellt, die den Anschluss an die SBB-Rhonetalsstrecke sicherstellen und von ihrer Bauweise her das Passieren mit Geschwindigkeiten um 160 km/h erlauben. Für die Ausführung der total 24 Überbauten von 45 bis 65 m Spannweiten kam ein oberliegendes Vorschubgerüst zur Anwendung. Während der Bauzeit traten auch geologische Probleme mit der Beschaffenheit des Baugrundes auf: Einige Pfeiler der Rhonebrücke stehen teilweise im Rotten. Um die Standfestigkeit der Brücke auch bei Hochwasser zu gewährleisten, mussten Fundationen der Pfeiler/Gruben bis zu 12 m Tiefe ausgehoben werden. Aus zeitlichen Gründen entschied sich das Konsortium, zusätzlich ein konventionelles Lehrgerüst einzusetzen. Auf diese Weise war es auch möglich, die Brücken neu von beiden Seiten aus gleichzeitig zu bauen.

Bild rechts:
NEAT Lötschberg Basistunnel.

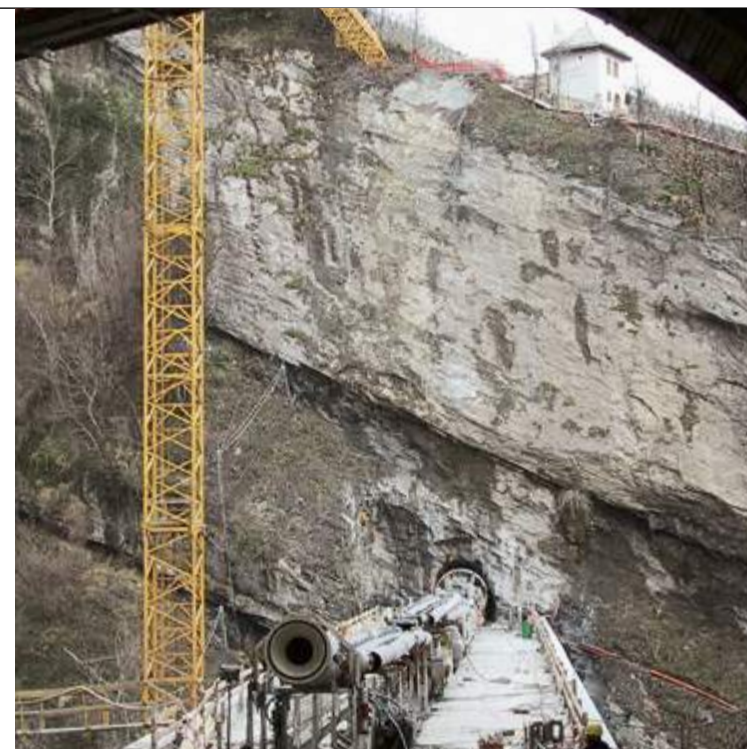




SBB Doppelspurstrecke Salgesch–Leuk und Neugestaltung des Bahnhofs Leuk–Susten

Aus rein betrieblicher Sicht hätten die SBB das oberirdische Einspur-Trasse zwischen Salgesch und Leuk weiter so benutzen können. Trotzdem haben die SBB dem Bau eines neuen Abschnitts zugestimmt; dies um einerseits einen Beitrag für die Erhaltung des Pfyngebiets zu leisten und andererseits die Leistungsfähigkeit der Simplonlinie in der Region zu verbessern. Zudem hatte die Einspurigkeit des Abschnitts grosse Schwierigkeiten bezüglich des Fahrplans und der Verbindungen mit sich gebracht. Die bevorstehende Realisierung des Lötschberg-Basistunnels, die Verbesserung der Bahninfrastruktur auf der italienischen Seite des Simplons sowie die Aussichten auf eine bessere Verbindung zwischen Lyon und Genf waren denn auch jene Argumente, die dem Ausbau auf Doppelspur zuträglich wurden. Die neue SBB-Doppelspurstrecke ist 4.6 km lang und wird ab Salgesch in Tunnels geführt. Mit Ausnahme der Durchquerung der Dalaschlucht bleibt sie in Tunnels und tritt erst bei Leuk zur Überquerung der Rhone zutage. Mit Ausnahme der Brücke Leuk war die Ulrich Imboden AG bei allen Losen massgeblich beteiligt. Die Einzelbauwerke hiessen: Tunnel Varen, Dala-Brücke, Bahnhof Leuk/Susten und Remblais de Salquenen. Der Pilotstollen zum Tunnel Leuk wurde mittels Tunnelbohrmaschine mit einem Durch-

messer von 3.5 m ausgebrochen. Anschliessend folgte die Aufweitung in traditioneller Methode auf 92 m². Der Tunnel Leuk hat eine Länge von 1'348 m. Die Arbeiten waren anspruchsvoll, da der Ausbruch in unmittelbarer Nähe zu bewohnten Gebäuden erfolgte. Analog dazu wurde auch der Tunnel Varen ausgebrochen. Dieser Tunnel ist 2'756 m lang. Beide Tunnels konnten 2004 beendet werden. Die Bahnhöfe von Salgesch und Leuk wurden reorganisiert und neue Gebäude wurden erstellt. Das Tunnelausbruchmaterial wurde nach Salgesch geführt, um eine Aufschüttung von mehr als 600'000 m³ zu erstellen, welche durch die neue Linienführung notwendig wurde. Der alte Bahnhof Leuk verschwand um neuen Anlagen Platz zu machen. Bereits 2001 wurde der Unterbau des Nordgeleises bei der Ostausfahrt erneuert. Im Frühjahr 2003 begannen die Betonarbeiten der neuen Personenunterführung und anschliessend der Neubau des Servicegebäudes. Darin sind heute die Steuerung und die Überwachung der gesamten Neubaustrecke im Tunnel und im Bahnhofsbereich untergebracht. Parallel dazu wurden die Aushubarbeiten für das neue Geleisetrassee, ein Teil der Zufahrtstrasse zum Zeughaus, sowie sämtliche Schächte, Kammern, Drainage- und Kanalisationsleitungen ausgeführt. In diesem Zusammenhang musste beim Anschluss an die Rhonebrücke ein Materialaustausch mit stabilisiertem Material bis auf eine Tiefe von 7 m eingebracht werden. Im Spätherbst 2003 konnte mit dem Verlegen der Perronwinkel begonnen werden. 2004 wurden das Südgeleise bei der Ausfahrt Ost ausgewechselt und die Perrons mit allen bahntechnischen Leitungen, Schächten und dergleichen wieder erstellt. Später wurde auf der gesamten Strecke eine Asphaltsschicht angelegt und für die Aufnahme des Schotters vorbereitet. 2004 waren die Arbeiten soweit beendet, dass mit der Montage des Geleises begonnen werden konnte.



Bahn-Brücke über der Dalaschlucht.



Stefan Berchtold.

«Am Morgen des 7.11.2004 wurde das letzte einspurige Nadelöhr der Simplon-Bahnstrecke durch eine Doppelspur ersetzt und dem Verkehr freigegeben. Pünktlich um 04.30 Uhr fuhr der erste Zug von Brig kommend auf der neuen Bahnstrecke. Dass die planmässige Inbetriebnahme der neuen Doppelstrecke nach einer 28stündigen Umleitung mit Bussen so tadellos funktionierte, ist zweifellos ein Verdienst der teilhabenden Bau-



firmen unter Federführung der Ulrich Imboden AG. Vorher sorgten während 28 Stunden fleissige Hände mit Hilfe grosser Maschinen dafür, dass die beiden Enden der Geleise, die Fahrleitungen und die technischen Sicherheitseinrichtungen miteinander verknüpft werden konnten. Rund 300 Mann standen rund um die Uhr im Einsatz. Eine durch die SBB verursachte Verzögerung von zwei Stunden konnte die Bauequipe ebenfalls aufholen.« **Stefan Berchtold, Bauführer.**

Das Autobahnprojekt durch den Pfywald umfasste neben dem oben beschriebenen Bau der neuen zweispurigen SBB-Linie zwischen Salgesch und Leuk die Umlegung der Kantonsstrasse T9 von Pfy über das rechte Rhoneufer zwischen Siders und Leuk auf das ehemalige SBB-Trasse zwischen Salgesch und Leuk und den Bau der Autobahn auf dem Trasse der heutigen Kantonsstrasse T9 durch Pfy. Der Tunnel Hubil ist dabei das eigentliche Hauptwerk der jetzigen Kantonsstrasse T9 in Salgesch. Am 1.7.2001 erfolgte der Baubeginn, am 10.2.2003 der Tunneldurchstich. Seit Ende September 2005 ist der Tunnel in Betrieb. Der Tunnel hat eine Länge von 735 m, der gedeckte Einschnitt im Osten ist 300 m lang. Die Fahrbahnbreite beträgt 7.50 m, die nutzbare Höhe 4.80 m. Insgesamt wurden 165'000 m³ Material ausgebrochen, 26'000 m² Beton verbaut, 40'000 m² Schalungen erstellt und 45 km Elektrokabel verlegt. Die Kosten für die Rohbauarbeiten beliefen sich auf 46.5 Mio. Franken.



Bild links: Multifunktionelle Halle der MGB.

Matterhorn Gotthard Bahn

Auftrag

- Bau einer multifunktionalen Anlage für die Matterhorn Gotthard Bahn.

Die Baustelle war sehr material- und personenintensiv: Vier Baukräne versorgten die Baustelle, die mittlere Belegschaft lag bei einer Personenanzahl von 40–45 Mann. Das gesamte Areal mit seinen 48'000 m² hat riesige Ausmasse. Die Gebäudefläche beträgt 13'800 m². Die Bodenplatte wurde auf Ortsbetonpfähle abgestellt. Die Ausführung unter Terrain erfolgte in Stahlbeton, die Hallen und Werkstätten in Stahlbauweise.

Besonderes

Zum Schutz der Fahrleitungen mussten Sicherheits- und Schutznetze angebracht werden.

Ostausfahrt Brig

Am 1.9.2005 erhielt eine Arbeitsgemeinschaft, bestehend aus den Firmen Ulrich Imboden AG (Federführung, Mehrheitsbeteiligung 60%), Theler AG und Schnyder Bau + GU AG, von der Bauherrin Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) für insgesamt 12.4 Mio. Franken den Auftrag für das sogenannte Los Mitte. In diesem Los sollte das Bahntrasse der MGB unter dasjenige der Simplon-Bahnstrecke geführt werden. Diese Arbeiten waren aufwendig, da sie den normalen Personen- und Güterverkehr der SBB nicht beeinträchtigen durften. Die neue Ostausfahrt ermöglichte der MGB durch die Aufhebung der Durchfahrt Naters eine Verkürzung der Reisezeit um bis zu einer halben Stunde und die Eliminierung teils gefährlicher Bahnübergänge. Um die SBB-Bahnstrecke mit dem Trasse der MGB zu unterqueren, musste neben dem Aushub auch das SBB-Bahntrasse fixiert werden. Aus diesem Grund wurde eine Platte gegossen, anschliessend kappete man die Geleise der Simplonstrecke und schob die Platte in Richtung der Geleise. Darauf wurden wieder die Geleise verlegt. Unter den beiden zusammengeschobenen Platten erfolgte dann der Aushub, damit letztlich die MGB die SBB unterqueren konnte. Die neue Strecke konnte pünktlich 1.12.2007 in Betrieb genommen werden.



Ortsausfahrt Brig:
Überquerung der
SBB Strecke durch
die MG-Bahn.



Totalumbau der MGB zwischen Visp und Brig

Nach einer knapp fünfwochigen Bauzeit konnte am 25.11.2008 die Bahnstrecke der Matterhorn Gotthard Bahn MGB zwischen Brig und Visp wieder eröffnet werden. Der Totalumbau auf den beiden insgesamt 4.6 km langen Streckenabschnitten wurde notwendig, weil die Fahrleitung nicht mehr den heutigen Anforderungen entsprach. Zudem wies der Unterbau nach vier Jahrzehnten in Vollbetrieb erste Defizite auf. Insgesamt wurde 2'700 m³ Schotter und rund 11'000 m³ Aushubmaterial abgetragen und auf die eigene Deponie im Sevenett transportiert. Um eine langfristige Nutzung sicherzustellen, wurde in derselben Zeit der Unter- und Oberbau neu erstellt. Dazu wurden unter anderem 25'000 m² Geotexilmatten verlegt, 9'500 m³ Kiessand und 1'250 m³ Schotter eingebracht. Im weiteren mussten eine 2 km lange Sickerleitung und ein ebenso langer Kabelkanal erstellt und auf einer Länge von 620 m die Böschung gesichert werden. Der Abschluss der Hauptarbeiten erfolgte trotz widriger Wetterbedingungen zwei Tage vor Termin.

«Die Baustelle war eine grosse Challenge. Die grösste Herausforderung bestand neben dem schlechten Wetter vor allem darin, unter den bestehenden Fahrleitungen zu arbeiten, ohne diese zu beschädigen.» **Jean-Pierre Imboden, Bauführer.**



Jean-Pierre Imboden.

Sanierung SBB-Simplontunnel

Im Rahmen der Gesamtsanierung des SBB-Simplontunnels hat die ständige Arbeitsgemeinschaft LEDI mit Verstärkung der bahntechnischen Spezialisten Rhomberg Bau AG einen Auftrag zur Sanierung im Umfang von rund 64 Millionen Franken erhalten. Die Arbeiten begannen im Januar 2012. Die Strecke Brig–Iselle mit dem 20 km langen Simplontunnel, ist die Verbindung zwischen der Schweiz und Italien. Diese internationale Transitstrecke dient sowohl dem Güterverkehr als auch dem Personenverkehr. In beiden Tunnel fehlten Selbstrettungsmassnahmen. Die SBB musste deshalb die Tunnel entsprechend nachzurüsten. Zur Verbesserung der Selbstrettung wurden die beiden Tunnelröhren je einseitig mit seitlichen Gehwegen, einem Handlauf und einer Notbeleuchtung ausgestattet. Alle 300 bis 600 Meter werden nun die bestehenden Querschläge (Verbindungsstollen zwischen den Tunnelröhren) neu als Fluchtwege benutzt. Lediglich vier Querschläge mussten mit Sprengvortrieb und Ab-

bauhammer neu erstellt werden. Zusätzlich musste im Tunnel auf einer Länge von ca. 1.5 km die Sohle abgesenkt und die Entwässerung angepasst werden. Im Weiteren mussten die vier Weichen in Verzweigung/Kreuzung ersetzt werden, da ihre Nutzungsdauer überschritten ist. Letztlich musste auch die gesamte Energieversorgung im Tunnel erneuert werden. Denn der bisherige Kabelkanal, der unterhalb des Gehweges eingelegt war, entsprach nicht mehr den geltenden Vorschriften. Die Baustelle dauerte bis Ende 2015. Am Grossprojekt waren über diese Zeit um die 50 Mann beschäftigt. Während der gesamten Bauzeit musste der Bahnbetrieb aufrecht erhalten bleiben. Dabei wurde in einer Röhre gearbeitet, währenddessen der Bahnverkehr die andere Röhre passierte.



Totalumbau MGB-Bahnhof Stalden

Im Bereich des Bahnhofs Stalden und auf der Strecke etwa 500 Meter Richtung Zermatt wurden die gesamten Gleisanlagen im Zuge eines Totalumbaus erneuert. Grund hierfür: Das Passagiervolumen hat sich in den letzten Jahren auf diesem Streckenabschnitt vergrössert. Dadurch kommen längere Zugskompositionen zum Einsatz. Dazu musste die Ausweichstelle auf 223 Meter verlängert werden, denn nur so kommen die Züge aneinander vorbei. Dadurch wurde die Brücke, die Richtung Zermatt die Kantonsstrasse überquert, neu zweispurig.



Peter Fuhrmann.

«Trotzdem die gesamte Mannschaft aus Büro und Baustelle neu zusammengestellt war, wurde daraus innerhalb weniger Monate ein gut eingespieltes Team. Die einzelnen Mitglieder ergänzten und motivierten sich immer wieder neu, wodurch es gelang, die Herausforderungen, nicht nur terminlicher Art, zur allgemeinen Zufriedenheit zu bewältigen. So mussten etwa im Herbst 2015 in der sogenannten ‚Totalsperre‘ innerhalb weniger Tage die gesamten Gleise samt Mittelperron abgebrochen, eine Unterführung hergestellt und der Bahnhof wieder für den täglichen Bahnbetrieb benutzbar gemacht werden. Anfängliche Zweifel an der Erfüllbarkeit der Terminvorgabe waren bald verflogen und es gelang sogar, die Arbeiten mit einem komfortablen Zeitvorsprung abzuschliessen.»
Peter Fuhrmann, Bauingenieur.

Die Bauarbeiten begannen im März 2015. Ausführende Unternehmen sind Ulrich Imboden AG und Dénériaz SA, wobei die Ulrich Imboden AG die Federführung innehat. Im Mittelpunkt der Bauarbeiten standen zwei neue Aussenperrons, eine neue Personenunterführung und eine Verlängerung der Ausweichstelle. Probleme bereiteten den Arbeitern vor allem der zähe Felsen, der in mühsamer Arbeit mittels Bagger und Hydraulikhammer weggenommen werden musste. Das ursprüngliche Mittelperron am Bahnhof Stalden wurde abgebrochen und durch zwei auf 160 und 170 Meter verlängerte Aussenperrons ersetzt. Diese wurden schliesslich mittels einer Personenunterführung miteinander verbunden. Durch die Erhöhung der Perronkante, können die Passagiere nun ebenerdig einsteigen. Im Zuge dieses Totalumbaus mussten zudem auch Unter- und Oberbau saniert, sowie die Fahrleitungen und die Sicherungsanlagen angepasst werden. Angepasst wurden ferner auch verschiedene Stützmauern und -bauwerke. Die meisten Bauarbeiten konnten tagsüber verrichten werden. Der Bahnbetrieb musste einzig im Herbst 2015 für drei Wochen total eingestellt werden. Die Totalsperre war insbesondere für den Bau der neuen Personenführung notwendig. 2016 erfolgte der Perronausbau auf der Seite des Bahnhofgebäudes.

Auftrag	Luftseilbahn Trockener Steg-Klein Matterhorn, Zermatt Metro-Alpin, Saas Fee Drehrestaurant, Saas Fee Alpin Express I und II, Saas Fee Top of Europe, Jungfrauoch Restaurant und Alpinistenunterkunft Klein Matterhorn, Zermatt Umbau Restaurant Trockener Steg, Zermatt Speichersee, Belalp Talstation, Blatten Pistenrückführung Howette, Zermatt ES-Bahn Trockener Steg-Klein Matterhorn, Zermatt
Unternehmung	Ausführung teilweise in Arbeitsgemeinschaft

Luftseilbahn Trockener Steg-Klein Matterhorn

Auftrag

- Bau der höchstgelegenen Seilbahnstation Europas (Klein Matterhorn 3'820 m ü.M.)

Die höchstgelegene Seilbahnstation Europas auf dem Kleinen Matterhorn war eine exponierte Baustelle mit extremen Witterungs- und Klimabedingungen und maximalen Anforderungen an Mensch und Technik. Am 2. August 1976 begannen auf allen Baustellen (Talstation, Zwischenstützen, Bergstation) die Arbeiten. Nie zuvor wurde in Europa ein ähnliches Projekt in dieser Höhe realisiert.

Das Projekt sah eine Bauausführung in zwei Etappen vor. Die erste Etappe bestand aus dem Bau des Zugangsstollens zur Nordwand, in der die eigentliche Bergstation liegt, sowie aus dem Bau der Fundamente der Bergstation und der Verankerungspoller. In einer Zwischenphase spannten

die Seilbahnbauer die Trag- und Zugseile und bestückten die Seilbahn mit einer provisorischen Personenkabine und einem Materialtransport-Gehänge. In der zweiten Etappe folgten die Betonarbeiten für die Bergstation und die Fertigstellung des Zugangsstollens.

Einen besonderen Tag erlebte die Ulrich Imboden AG am 7. Mai 1977: An diesem Tag erfolgte auf der Südseite des Kleinen Matterhorns der Durchstich des 176 m langen Stollens Richtung Breithorn-plateau. Bis es soweit war, stiessen die Arbeiter mit Bohrer und Bagger während Monaten mühsam Meter um Meter durch den jungfräulichen Fels. Die Bergstation war sehr stark exponiert: Die Perronplattform liegt fast 400 m senkrecht über dem Unteren Theodulgletscher. Für die Arbeiter mussten deshalb spezielle Sicherheitsmassnahmen, wie z.B. Anseilen, ergriffen werden.



Südportal Stollen
Klein Matterhorn.





Renato Schmid.

«Da sich die Baustelle auf fast 4'000 m ü.M. befand, war es unmöglich, alle technischen Geräte und Maschinen mit dem Helikopter zu transportieren. Der grösste Helikopter der Schweiz konnte auf einer solchen Höhe lediglich Gewichte von 2 t transportieren. Der für die Baustelle notwendige Raupenbagger wog aber 24 t – und auch in Einzelteile zerlegt, reichte es nicht, denn der schwerste Einzelteil hatte ein Gewicht von 5 t. Also blieb einzig der gefährliche Weg – Meter für Meter – über den Gletscher. Dazu musste der Bagger mit speziellen Gletscherraupe ausgestattet werden. Der Transport zwischen Zermatt Stafel und Baustelle Klein Matterhorn dauerte sechs Tage.» **Renato Schmid, Baumeister.**



Die Bautätigkeiten der Ulrich Imboden AG beschränkten sich aber nicht auf den Bau der legendären Luftseilbahn Trockener Steg–Klein Matterhorn. In den Jahren 2007 bis 2010 waren gleich mehrere Equipen praktisch das ganze Jahr hindurch am kleinen «Horu» beschäftigt. 2007 begannen die Arbeiten zur Verbesserung des Zugangs zum Gletscherpalast. Deshalb wurde das bestehende Restaurant auf dem Klein Matterhorn zweckentfremdet und in einem Provisorium neu betrieben. Das ursprüngliche Restaurant wurde in der Folge als Zugang zur Gletschergrotte verwendet. Sowohl der neue Zugang, wie auch der rund 16 m tiefe Liftschacht, wurden im Dezember 2007 beendet. Zusätzlich wurde ca. in der Mitte des Passantenstollens zwischen Bergstation Klein Matterhorn und Ausgang ein Stollen mit 7 m² Querschnittfläche ausgebrochen, der später auf ca. 24 m² Querschnittfläche ausgeweitet wurde. Der Durchschlag Richtung Breithorn erfolgte am 20.3.2008. Der grösste Teil der Arbeiten konnte nur während der Nacht ausgeführt werden, da der touristische Betrieb tagsüber von den Bauarbeiten nicht gestört werden durfte. Im August 2008 begannen mit dem Voreinschnitt

des Querstollens West weitere Sprengarbeiten im Kleinen Matterhorn. Dieser Querstollen dient später als Bergstation der neuen Pendelbahn zwischen Testa Grigia und Klein Matterhorn. Der Querstollen weist eine Länge von 25 m, eine Breite von 9 m und eine Höhe von bis zu 6 m auf. Gleichzeitig wurde auf der Südwest-Seite des Panorama-Fensterstollens eine Kaverne für eine Transformerstation und eine Elektrozentrale ausgebrochen.

Fensterstollen
Richtung Breithorn.



Metro-Alpin. Saas Fee

Die Metro Alpin ist eine vollständig unterirdisch verlaufende Standseilbahn oberhalb von Saas Fee. Am 1.9.1981 begannen die Installationsarbeiten auf Felskinn und im Oktober wurden Ausbrucharbeiten am Fenster des Zugangstollens aufgenommen. Mit dem eigentlichen Fräsvortrieb in der Flachstrecke wurde nach der Winterpause Ende Februar 1982 begonnen. Der Durchstich erfolgte am 11.8.1983. Am 19.12.1984 nahm die neue Bahn ihren Betrieb auf. Der Tunnel ist 1'749 m lang und überwindet eine Höhendifferenz von 466 m. Die eingleisige Strecke besitzt in der Mitte eine Kreuzungsstelle. In der unteren Hälfte der Tunnelröhre beträgt die Neigung 17% bis 48%, in der oberen Hälfte gleichmässig 33%. Der Antrieb erfolgt durch stationäre Motoren in der Bergstation. Diese bewegen das Seil, an denen die beiden Fahrzeuge befestigt sind. Die Spurweite beträgt 1'200 mm, die Fahrgeschwindigkeit 36 km/h.

Drehrestaurant «Metro-Alpin»

Bereits 1984 eröffneten die Luftseilbahnen Saas Fee AG auf dem Mittelallalin das provisorische Restaurant «Metro-Stübli». Provisorisch war es, weil die Ulrich Imboden AG ein Jahr später mit dem Bau des Drehrestaurants «Metro-Alpin» begann. Das Drehrestaurant auf der Bergstation Mittelallalin ist ein Erlebnis der Superlative! Auf 3'500 m ü.M. ist es das höchste Drehrestaurant der Welt. Hier kann man bei feinsten Tafelfreuden die Drei- und Viertausender langsam vor den grossen Panorama-Scheiben vorbei ziehen lassen und so Gipfel- und Gaumenfreuden perfekt miteinander verbinden. Die Ulrich Imboden AG erstellte dabei den Unterbau und die Abschlussbauten zu der Bergstation Metro-Alpin in Beton. Der Oberbau erfolgte in Stahl. Das Restaurant wurde 1985 eröffnet.

Foto links: Bergstation
Klein Matterhorn



Foto oben: Metro Alpin, Bild unten: Drehrestaurant «Metro Alpin».

Alpin-Express I und II

Auch die beiden Luftseilbahnen Alpin-Express I und II mit einer Gesamt-Auftragssumme von über 10 Mio. Franken konnte die Ulrich Imboden AG als Mitglied einer Arbeitsgemeinschaft ausführen. Bei einer Mehrheitsbeteiligung von 60 % hatte die Ulrich Imboden AG die Federführung inne.



Top of Europe – Jungfrauoch

Das Jungfrauoch ist mit 3'471 m ü.M. der tiefste Punkt im Verbindungsgrat zwischen dem Mönch und der Jungfrau in den Berner Alpen, auf der Grenze zwischen Bern und Wallis. Die Bauunternehmungen Frutiger AG, Grossmann (später Frutiger AG), Losinger AG und Ulrich Imboden AG wurden mit dem Bau des neuen Gebäudes beauftragt. Die Ulrich Imboden AG wurde als einzige Walliser Unternehmung auch deshalb beteiligt, weil das Projekt auf Territorium der Gemeinde Fieschertal erstellt worden ist und die Walliser Unternehmung gemäss **Walliser Bote** vom 2.10.1986 grosse Erfahrung mit hochalpinen Baustellen mitbrachte: «Von der langen Referenzliste seien nur der Bau der Luftseilbahn aufs Kleine Matterhorn sowie der Metro-Alpin in Saas Fee erwähnt.» Am 1.4.1983 begannen die Bauarbeiten mit den Erschliessungswerken. Bahnverlängerung, Servicestollen sowie neuer Zugangstollen zum Eispalast waren nötig. Dazu kamen Durchgangseinrichtungen für die Touristen und Installationsarbeiten. Die aufwendigen und kostenintensiven Einrichtungsarbeiten mussten ausgeführt werden, da das gesamte Material mit der Jungfrau-Bahn transportiert wurde. Des Weiteren waren Auflagen der Bahn zu erfüllen,

wonach der gesamte Touristenstrom ohne Beeinträchtigung durch die Bauarbeiten weiterzuführen sei. Im Jahre 1984 wurden mit den Abbruch- und Aushubarbeiten begonnen. Eröffnet wurde das «Top of Europe» pünktlich zur 75-Jahr-Feier der Jungfrauabahn im August 1987. Der Gebäudekomplex bietet heute Platz für sechs gastronomische Betriebe mit insgesamt 860 Sitzplätzen.

«Am Ende der Rohbauphase wurde der 35 m hohe und 1.5 t schwere Kran mittels Helikopter demontriert und vom Jungfrauoch auf die Kleine Scheidegg geflogen. Die ganze Demontage war nicht risikolos. Das Konsortium liess daraufhin vorsorglich die ganze Aktion für 20 Mio. Franken versichern.» **Egon Grünwald, Baumeister.**



Egon Grünwald.



Klein Matterhorn:
links Bergstation
Seilbahn; Rechts
neues Restaurant
Klein Matterhorn.

Neubau Restaurant Klein Matterhorn

Südwestlich des Tunnelausgangs Klein Matterhorn begannen im April 2008 die Bauarbeiten für einen dreigeschossigen Neubau für einen Restaurationsbetrieb. Der Bau besteht aus einem Untergeschoss in Beton mit den technischen Anlagen, einem Erdgeschoss für einen Restaurationsbetrieb mit 120 Plätzen und einem Obergeschoss für eine Alpinistenunterkunft mit 40 Schlafplätzen. Die ganze Front des Gebäudes wird mit Sonnenkollektoren bestückt, welche auf dieser Höhe bei gleicher Fläche nahezu doppelt so viel Energie erzeugen wie im Tal. Für die Beheizung dieses Gebäudes ist keine Fremdenergie notwendig, dazu wird die Energie der Sonneneinstrahlung genutzt und gespeichert. Probleme bescherte der Ulrich Imboden AG der steile Hang oberhalb des Neubaus. Wegen Stein- schlaggefahr musste dieses Gebiet grossflächig mit

Netzen gesichert werden. Das Restaurant wurde am 24.12.2008 und die Alpinistenunterkunft an Ostern 2009 eröffnet.

Das Gebäude wird im höchsten Energiestandard ausgeführt. Eine spezielle Kläranlage, die höchstgelegene der Alpen, sorgt für eine umweltgerechte Aufbereitung der Abwässer. Dabei folgt man dem Konzept, welches seit mehreren Jahren auf dem Hohtälli in Betrieb steht. Auch hier muss das Trinkwasser per Bahn hinauf transportiert werden. Es liegt daher in der Natur der Sache, dass damit sorgsam umgegangen wird bzw. die Ressource Wasser mehrfach genutzt wird. Dabei wird das Wasser nach einer ersten Verwendung als Trinkwasser, Kochwasser oder Waschwasser zur Reinigung mittels einer mikrobiologischen Kläranlage nochmals aufbereitet. Dieses Wasser kann nun für die Toilettenspülung genutzt werden. Überschüssiges

Abwasser wird gereinigt und in einer «Badewasserqualität» der Umwelt in den natürlichen Wasserkreislauf zurückgegeben. Die geklärten Feststoffe werden in separaten Gebinden gesammelt und mittels Bergbahn ins Tal gebracht und dort entsorgt.

Umbau Restaurant Trockener Steg

Neben dem Neubau des Restaurants auf Klein Matterhorn wurde 2009 auch das bestehende Restaurant auf dem Trockenen Steg umgebaut. Das Restaurant Trockener Steg, welches die Ulrich Imboden AG 1972 erbaute, befindet sich auf rund 3'000 m ü.M. Die hochalpine Umgebung mit den teils krasen Witterungs- und Temperaturunterschieden hat dem Bau stark zugesetzt, so dass es teilweise bei den Terrassen und im Selbstbedienungsrestaurant zu Wasserschäden kam. Zudem waren die Versorgungsleitungen für Wasser und Strom stark veraltet und die Küchen befanden sich in sehr veraltetem Zustand. Diese Gründe führten schliesslich dazu, ein völlig neues Gastrokonzept zu erstellen. Im neuen Konzept wurden die Pizzeria und das Selbstbedienungsrestaurant im 1. Obergeschoss eingerichtet. Das 2. Obergeschoss wurde als Erweiterung des Selbstbedienungsrestaurants an frequenzstarken Tagen genutzt. Durch einen neuen Anbau mit Terrasse im Süden des Gebäudes, der im Rahmen des Baus der neuen Gondelbahn Schwarzssee-Furgg-Trockener Steg durch die Ulrich Imboden AG gleichzeitig realisiert worden ist, wurden diejenigen Aussen-Sitzplätze geschaffen, die für die zusätzliche Fläche des gastfreundlichen Selbstbedienungs-Markts notwendig wurden. Insgesamt stehen nun den Gästen total 1'153 Sitzplätze zur Verfügung. Ergänzt wird das Angebot mit einem Edelweiss-Shop «Snacks & Souvenirs» im Durchgangs- und Eingangsbereich des Gebäudes.



Innenausbau
Restaurant «Ice»,
Trockener Steg.

Speichersee Belalp

Obwohl der Baubeginn um einige Tage verspätet startete und obwohl man wider Erwarten auf mehr als doppelt so viel Felsmaterial stiess, konnte die Erstellung des Speichersees Dank temporärem Zwei-Schichtbetrieb pünktlich dem Bauherrn übergeben werden. Ziel der Arbeiten war, die Hauptpisten der Sesselbahn «Sparrhorn» schneesicher zu machen. Dazu musste zur Speisung der Beschneiungsanlage auf dem 2'700 Meter hohen «Hohbiel» ein Speichersee mit dem Volumen von 100'000 Kubikmetern erstellt werden. Neben den Erdverschiebungsarbeiten für den See wurde auch das Betriebsgebäude vergrössert. Der See wurde im Oktober 2010 mit Wasser gefüllt und alsdann in Betrieb genommen



Neubau 8er-Gondel-Bahn Blatten-Kühmatte

Um den steigenden Anforderungen an Komfort und den erwarteten höheren Frequenzen gerecht zu werden, sanierte die Belalp Bahnen AG die bestehende Pendelbahn Blatten-Belalp und schaffte mit der 8er-Gondelbahn Blatten-Kühmatte einen Neubau. Die gemeinsame Talstation beider Bahnen erstellte die Ulrich Imboden AG. Das Gebäude bietet Platz für mehrere touristische Anbieter. So beherbergt es neben den bahntechnischen Einrichtungen auch ein Sportgeschäft und andere touristische Dienstleistungen. In einer ersten Phase wurde die bestehende Talstation abgebrochen und für den Neubau ein Aushub von 2'500 m³ erstellt. Anschliessend erfolgte der Bau in Sichtbeton und in vier Geschossen. Die Inbetriebnahme der Bahn war im Dezember 2013.



Bild rechts:
Talstation Blatten.

Pistenrückführung «Howette», Zermatt

Dank der Pistenrückführung «Howette» in Zermatt können Skifahrer und Fussgänger ab Wintersaison 2015/2016 sicher nach Zermatt zurück gelangen. Die früher vorhandenen Pisten über Wiesen in Dorfnähe wurden mit der Zeit zunehmend überbaut und die bisherige Pistenrückführung ab Ski-gebiet Sunnegga verlief auf dem nur 3 Meter breiten Riedweg, der gleichzeitig als Fussgängerweg für die angrenzenden Bauzonen diente. Die Realisierung erfolgte in drei Etappen geplant. Die erste Etappe umfasste die Skipistenverbreiterung auf dem Abschnitt «Gryffelblatte–Ejschtie», die Verbreiterung des Fusswegs, den Bau des Fussgängertunnels, sowie die Schüttung der Abfahrtsrampe für die Skipiste bei «Gibje». In der zweiten Etappe wurde die Skipiste «Untere National–Howete–Gibje» (inkl. Beschneigung) erschlossen. In der dritten Etappe wurde der Fussweg «Howete–Gibje» neu erstellt. Im Bereich der Boutique-Hotels «Cervo» wurde als Abschluss des Projekts «Howete» der Riedweg verbreitert und ausgebaut. Der Perimeter erstreckte sich vom Hotel zum Fussgängertunnel. Dabei musste die talseitige Mauer neu erstellt und der Fussgängerweg verbreitert werden. Auf der gesamten Länge wurde der Weg mit einer neuen Beleuchtung ausgestattet.

«Die grosse Herausforderung dieser Baustelle bestand in der Logistik. Mit einer Mannschaft von durchschnittlich 25 bis 30 Mitarbeitern, welche innerhalb der Baustelle zeitgleich an der Pistenrückführung inkl. Beschneigungsanlage, als auch am Fussgängertunnel sowie der Verbreiterung des Riedweges arbeiteten, hatte die Planung der Bauabläufe oberste Priorität. Einerseits musste darauf geachtet werden, dass wir



Bild oben: Pistenrückführung «Howette».



Sandra Imboden.

uns selber keine Steine in den Weg legten, andererseits mussten die Auflagen der Gemeinde zu jeder Zeit eingehalten werden. Zudem musste auf die Anwohner und die zahlreichen Touristen und Einheimischen Rücksicht genommen werden. Nach einer zweijährigen, intensiven Bauzeit konnte das Bauwerk dann pünktlich zur Wintersaison 2015/2016 an den Bauherren übergeben werden.», **Sandra Imboden, Bauführerin.**

3S-Bahn Trockener Steg– Klein Matterhorn

Bis zum Winter 2018/19 realisiert die Zermatt Bergbahnen AG eine neue Hochleistungsbahn. Die neue Bahn verbindet Trockener Steg mit Klein Matterhorn. Sie entlastet einerseits die bestehende Gondelbahn und bietet den Gästen ein komfortableres Transporterlebnis. Zudem wird dank dem 3S-System die neue Bahn auch weniger windempfindlich. Damit erhöht die höchstgelegene 3S-Bahn der Welt die Beförderungskapazität zur höchsten Bergbahnstation Europas um 2'000 Gäste pro Stunde. Die Zermatter Seite gewinnt damit stark an Attraktivität vor allem auch für die Skifahrer aus Cervinia/Italien. Ab 2019 wird so das weltweit grösste Sommerskigebiet Matterhorn Glacier Paradise keine wochenlangen Zwangspausen wegen Unterhaltsarbeiten mehr erleben. Das Projekt 3S-Bahn Trockener Steg-Klein Matterhorn wurde in zwei Lose aufgeteilt. Das erste Los betraf die Talstation auf Trockener Steg und die Stützen 1 und 2, das zweite Los die Bergstation, sowie die Stütze 3.



Damit im Frühjahr 2016 rechtzeitig mit den Bauarbeiten begonnen werden konnte, mussten Ende 2015 bereits einige Baumaschinen auf Trockener Steg transportiert werden. Darunter waren zwei Raupenbagger, ein Pneulader ein Zwei-Achs-Lastwagen, sowie eine mobile Brecheranlage. Zudem transportierte man rund 1'000 m³ Betonkies mit der Pendelbahn nach Trockener Steg. Dieses Material wurde zur Betonproduktion für die Talstation verwendet.

1991-2016

Auftrag	Vispertaltunnel, Visp Tunnel Stägjitschuggen, Stalden Staldbach Brücken Vorgezogene Querschläge, Visp Einfahrttunnel Staldbach Lüftungstollen Schwarzer Graben Südegg Haupttunnel Visp
Unternehmung	Ulrich Imboden AG als Teil verschiedener Konsortien

Vispertaltunnel

Die Verbindung des Rhonetals mit den beiden Visper Seitentälern erfolgt seit 1997 über eine neue Linienführung, die Visp im Westen umfährt. Der 3'260 m lange Vispertaltunnel bildet dabei das Herzstück. Längs des geraden Strassentunnels sind wechselseitig durch Ausweitung des Tunnelprofils von 3 m Breite insgesamt fünf Ausstellungsbuchten von 41 m Länge angeordnet. Der Pilotstollen wurde mittels Tunnelfräse mit 3 m Durchmesser ausgebrochen. Er war am 17.5.1993 vollendet. Für den Haupttunnel folgte mit einem Bohrjumbo im Sprengvortrieb und mittels Ankereinbau die eigentliche Ausweitung des Pilotstollens. Anschliessend wurden Spritzbetonschichten aufgetragen und die Fundamente betoniert. In einem letzten Arbeitsschritt wurden die Tunnelabdichtungen eingebaut und das Innengewölbe und die Zwischendecke betoniert.

Bild rechts: Einfahrttunnel Staldbach.





hatte bei diesem wichtigen Tunnelprojekt die Federführung inne. Am 23.6.2003 begann ein kleines Vorausdetachement mit der Installation der Baustelle «Sondier- und Sicherheitsstollens Stägjitschuggen». In dieser ersten Phase ging es um die Bauplatzinstallation und die Sicherstellung der Infrastruktur. Aus vergabetechnischen Gründen des Bauherrn musste das Bauprogramm um zwei Monate verschoben werden: Erst im Dezember 2003 konnte mit den ersten Bohrungen begonnen werden. Bereits im April 2004 war die Hälfte des Sondier- und Sicherheitsstollens Stägjitschuggen ausgebrochen. Pünktlich am 15.6.2004 erfolgte vor viel Prominenz der Durchstich.

Tunnel Stägjitschuggen, Stalden

Schon seit jeher gilt die Talstrasse zwischen Stalden und St. Niklaus als äusserst steinschlaggefährdet. Doch die hohen Kosten verunmöglichten dem Kanton eine wirkungsvolle Verbesserung der Sicherheit. Der entscheidende Durchbruch gelang im Jahre 1996, als der Bundesrat die Saas- und Matteredtalstrasse ins Netz der Schweizer Hauptstrassen aufnahm. Damit kam der Bund in die Pflicht der finanziellen Beteiligung an diesem Tunnelprojekt. Am 14.9.1998 hat der Walliser Grosse Rat das Projekt «Tunnel Stägjitschuggen» genehmigt. Als Folge schwerer Unfälle in anderen Strassentunnels musste das Projekt durch einen zusätzlichen Fluchtstollen ergänzt werden. Am 22.3.2002 genehmigte der Grosse Rat auch diesen Zusatzkredit. Anfang Mai 2003 entschied der Staatsrat den Bau des Sondier- und Sicherheitsstollens durch die ARGE «Stägjitschuggen». Die Ulrich Imboden AG



Der Bauherr hatte sich inzwischen entschieden, den grossen Tunnel nicht mittels Tunnelbohrmaschine, sondern mittels Sprengvortrieb auszubringen. Dies hatte zur Folge, dass nun der Bauherr die Option auslöste, wonach die ARGE «Stägjitschuggen» den Flucht- und Sicherheitsstollen mit der ortsanwesenden Tunnelbohrmaschine auszubringen habe. Mitte Dezember 2004 hatte der Staatsrat entschieden, den Zuschlag für den 70 Millionen-Auftrag für den Bau des Stägjitschuggen-Haupttunnels der auf Untertagebau spezialisierten Arbeitsgemeinschaft LE-DIT, bestehend aus den Unternehmungen Losinger SA, Evéquoz SA, Dénériaz SA, Ulrich Imboden AG, Theler AG sowie der Murer AG zuzusprechen. Eine nicht berücksichtigte Arbeitsgemeinschaft erhob daraufhin gegen diesen Entscheid Einsprache. Am 15.4.2005 hatte das Kantonsgericht, gestützt auf die Vormeinung durch den Staatsrat, die Klage ohne aufschiebende Wirkung abgewiesen. Im Juni

2006 waren im Stägjitschuggen mehrere Baustellen im Gange: Beim Haupttunnel waren zu diesem Zeitpunkt bereits 75 % ausgebrochen. Das Ausbruchmaterial wurde sehr sinnvoll für einen wichtigen Schutzdamm oberhalb St. Niklaus und für ein neues Trasse der Matterhorn Gotthard Bahn und der Strasse nach Kalpetran verwendet. Am 5.9.2006 erfolgte beim Haupttunnel Stägjitschuggen der geplante Durchstich. Die groben Baumeisterarbeiten dauerten in der Folge bis Ende 2007. Im Anschluss daran mussten noch Nischen- und Ausstellungsbuchten, sowie diverse Abdichtungs- und Betonarbeiten erledigt werden, bevor die Tunnelinfrastruktur installiert werden konnte. Am 14.11.2008 wurde der Tunnel anlässlich einer Feier dem Verkehr übergeben.



Staldbach Brücken.

Die ARGE «Staldbach Brücken» hat als einzige Eingabegemeinschaft die Vorgaben der Bauherrschaft vollends erfüllt. Die bautechnische Schwierigkeit gemäss Ausschreibung bestand nämlich darin, dass einerseits auf einer Spannweite von 49 m unter dem Brückenkasten lediglich 1.5 m Platz für die Montage des Lehrgerüsts bestand und andererseits in diesem Bereich keine Stützen platziert werden konnten. Die Brücke musste in diesem Bereich stützenfrei erstellt werden, da erstens der Boden des heutigen Depots die Traglast nicht zu tragen vermochte und bei Vollbelastung eine Absenkung von bis zu 10 cm drohte und zweitens im Bachbett der Vispa in Folge wiederkehrender Hochwassergefahr keine Stützen erstellt werden durften.

Staldbach Brücken

Am 15.9.2004 erhielt die ARGE «Staldbach Brücken» den Zuschlag für den Bau zweier Brücken im Staldbach. Die «Staldbachbrücken» verbinden einerseits den Vispertaltunnel und andererseits den Tunnel «Grosshüs», der im «Staldbach» in den Berg mündet und erst wieder in Eyholz herausführt. Die «Staldbachbrücken» weisen zwei mal zwei Fahrbahnen auf einer Länge von je 213 m mit insgesamt 4 Pfeilern auf. Zu überqueren galt es neben der Vispa auch die Kantonsstrasse Visp-Stalden und das Trasse der Matterhorn Gotthard Bahn. Die Ulrich Imboden AG war hierbei federführendes Unternehmen. Am 8.11.2006 wurden die Autobahnbrücken im Staldbach dem Kanton übergeben. Die Brücken dienen während dem Autobahnbau als sicherer Zugang beim Bau des Lüftungstollens im «Chatzuhüs».

Vorgezogene Querschläge

Für die Untertagebaustelle «Vorgezogene Querschläge» erfolgte am 1.5.2007 die Startsituation. Die LEDI wurde mit der Ausführung von sechs Querschlägen im Gesamtumfang von 1.8 Mio. Franken beauftragt. Bei der Baustelle handelt es sich um Verbindungstunnels zur Erhöhung der Verkehrssicherheit im Vispertaltunnel. Dabei wurde der bestehende Vispertaltunnel durch Querschläge mit dem Schutterstollen verbunden. Der Schutterstollen dient grundsätzlich zum Abtransport des Ausbruchmaterials für die Umfahrung Visp und kann später im Ereignisfall auch als Evakuationsstollen benutzt werden.

Lüftungsstollen
Schwarzer Graben.

Einfahrtstunnel Staldbach und Lüftungsstollen Schwarzer Graben

Weitere Teilstücke für die A9-Südmumfahrung waren auch der Einfahrtstunnel Staldbach und der Lüftungsstollen Schwarzer Graben. Beide Tunnelbaustellen konnte die Ulrich Imboden AG als Teil der LEDI-Gruppe erstellen. Die als technische Herausforderung geltende Hauptaufgabe beim Einfahrtstunnel Staldbach war der Ausbruch und die Sicherung der Kaverne im Verzweigungsbauwerk mit den gigantischen Abmessungen – Breite 26 m und Höhe 15 m – und in einer extrem heiklen Geologie. Der Tunnel dient als Einfahrtstrasse für den von Zermatt/Saastal herkommenden Verkehr in Richtung Brig. Da es die Platzverhältnisse nicht anders zulassen, wurde ein temporärer Bypass mit einem 10%igen Gefälle als Zugang zur Baustelle erstellt. Der Ausbruch erfolgte in sieben Modulen. Im ersten Modul wurde der Einfahrtstunnel auf einer Länge von ca. 380 m im traditionellen Sprengvortrieb ausgebrochen. Der Tunnel mündet dann in die Südröhre im Tunnel Eyholz. Die Module 2 bis 6 beinhalteten verschiedene Verbreiterungs- und Verzweigungsarbeiten, u.a. auch für den Ausfahrtstunnel und die Querschläge. Die Module 4 und 6 betrafen die Verzweigungskaverne Nord und wurden an die Arbeitsgemeinschaft Hauptlos Eyholz vergeben. Per Ende 2008 war das Modul 3, als Bestandteil der Verzweigungskaverne Süd, noch nicht vergeben. Und tatsächlich, der Bauherr entschied in der Folge die Vergabe dieses Moduls an eine andere Arbeitsgemeinschaft. Nicht erwartet wurde darüber hinaus, dass der Bauherr am 22.1.2009 sogar die Fertigstellung der beiden Module 2 und 5, welche der ARGE LEDI zugesprochen worden



waren, nun an den Mitbewerber ARGE Hauptlos Eyholz übergab. Der Wunsch des Bauherrn war es, dass die ARGE LEDI Einfahrtstunnel per 9.4.2009 ihre Arbeiten, ungeachtet des Baufortschritts, beende. Die Gründe hierfür liegen nach Aussagen des Bauherrn nicht in einer unbefriedigenden Arbeitsleistung oder in anderen Problemen. Der sachlich schwer nachvollziehbare Entscheid gründete auf einem Terminkonflikt zwischen dem Bauherrn und dem nachfolgenden Konsortium (ARGE Hauptlos Eyholz). Für die ARGE LEDI Einfahrtstunnel und ihre Mitkonsortianten bedeutete dies, dass plötzlich und sehr kurzfristig fix eingeplante Ressourcen frei wurden. Eine effiziente Weiterplanung der Ressourcen war in der Folge nicht überall möglich.

Beim Lüftungsstollen Schwarzer Graben wurde in einem ersten Schritt auf einer Länge von ca. 220 m die bestehende Kantonsstrasse umgeleitet. Dies wurde notwendig, da auf dem Platz der bestehenden Kantonsstrasse der Installationsplatz der Baustelle und später die Lüftungszentrale entstehen soll. Der Ausbruch des Stollens verlief mittels traditionellem Sprengvortrieb. Der zweiarmige Bohr-jumbo erreichte pro Tag zwei Abschlüge von einer Länge von rund 4.3 m. Der Stollen weist eine Totallänge von 230 m auf und hat eine leichte Steigung nach Norden. Das Ausbruchmaterial erfolgt via LKW-Transport auf die Deponie Goler. Die Bauarbeiten endeten im Sommer 2010.

Sicherheitsstollen Südegg

Die ständige Arbeitsgemeinschaft LEDI wurde mit dem Ausbruch des Sicherheitsstollens Südegg beauftragt. Der 360 m lange, befahrbare Sicherheitsstollen Südegg wird parallel zum bestehenden Vispertaltunnel auf dessen Ostseite gebaut. Er dient als Flucht- und Rettungsstollen des südlichen Teils des bestehenden, einröhrigen Vispertaltunnels; letzter wird hier im Gegenverkehr befahren. Der Baubeginn unter der Federführung der Ulrich Imboden AG erfolgte im September 2010. Am Tunnel wurden mit drei Vortrieben in je zwei Schichten gearbeitet. Der erste Vortrieb diente der Ausweitung des bestehenden und ehemaligen Pilotstollens des Vispertaltunnels. Der zweite Vortrieb arbeitete am Ausbruch des Sicherheitsstollens, parallel zum Vispertaltunnel. Dieselbe Equipe erstellte gleichzeitig auch sechs Querverbindungen zwischen neuem Sicherheitsstollen und bestehenden Vispertaltunnel. Die dritte Vortriebssequipe kümmerte sich um eine weitere Querverbindung und um zwei technische Lokaltäten. Im Sommer 2011 wurde die Baustelle fertiggestellt.

Haupttunnel Visp

Der Projektperimeter des Tunnel Visp beginnt auf der westlichen Seite der Staldbach-Brücken und im Westen schliessen die Portale im Schwarzen Graben den Projektperimeter ab. Der Tunnel besteht aus zwei Hauptröhren mit rund 2.6 km Länge. Die Nordröhre zwischen Chatzehüs und Schwarzer Graben wurde komplett neu erstellt. Nach Verzögerungen infolge Einsprache eines Mitbewerbers konnte der Staatsrat im März 2014 das Baulos an ein reines Walliser Konsortium übergeben. Die Ulrich Imboden AG hat hierbei die Federführung inne. Im November 2014 konnte termingerecht mit den Ausbrucharbeiten begonnen werden.



Auftrag	Strassensanierungen Visp Strassensanierung Visperterminen Erneuerungsarbeiten Strassenbelag Törbel Flurstrassen, Ausserberg Strassen rund um St. Niklaus Umgebungsarbeiten diverser Industriehallen
Unternehmung	Ulrich Imboden AG als Teil verschiedener Konsortien

Per 01. Januar 2009 erwarb die Ulrich Imboden AG das Kies- und Betonwerk Sevenett. Zwecks Optimierung der Auslastung wurde in der Aeschlimann AG ein Kooperationspartner gefunden. Das schweizweit führende Unternehmen für Guss-Asphalt schloss mit der Ulrich Imboden AG 2011 einen Exklusiv-Vertrag für die Produktion von Guss-Asphalt, zumal das Werk im Sevenett das einzige Guss-Asphalt-Produktionswerk im Kanton ist. Dank dieser Kooperation verfügt die Aeschlimann AG jetzt über ein Produktionswerk, welches Einsatzmöglichkeiten im ganzen Kanton, in der Waadt und im angrenzenden Ausland ermöglichen. Im Frühjahr 2013 mit dem Erwerb eigener Einbaumaschinen und dem Aufbau eigener Belagsbauer der nächste logische Schritt. Seither sind drei Belagsequipen im Einsatz. Innert kürzester Zeit hat sich die Ulrich Imboden AG auch hier einen hervorragenden Namen gemacht.

Strassensanierungen für Visp, Visperterminen, Törbel, Ausserberg und für den Kanton

Die neugeschaffene Abteilung war 2013–2015 verantwortlich für die laufenden Unterhaltsarbeiten auf dem Gemeindegebiet von Visp. Hier hat man die Strasse im Gebiet «Alba» auf einer Länge von 350 Meter und der Kleegärtenweg von ebenfalls 350 Meter saniert. Ebenfalls wurde der Belag in der Napoleonstrasse beim Kultur- und Kongresszentrum La Poste erneuert, sowie der Kies-Parkplatz zwischen «Hofji» und Friedhof neu aufgeschüttet und vollflächig mit Belag überzogen. 2015 wurde

im Auftrag der Gemeinde Visp die Grundacherstrasse in Eyholz saniert; hierbei wurden zusätzlich sämtliche Leitungen, wie Trinkwasser, Abwasser und Beleuchtung erneuert. Im Zentrum von Visp wurde auch die Balfrinstrasse erneuert, hier musste die Trinkwasserleitung auf einer Länge von 120 Metern ersetzt werden.

Auch in Visperterminen und Törbel war die Ulrich Imboden AG in diesen Jahren für die Erneuerungsarbeiten im Belag des örtlichen Strassennetzes verantwortlich. In Visperterminen hat man diverse Belagsarbeiten und Strassenerneuerungen bis zu einer Länge von 200 Metern gemacht. Darunter auch die Ahorlistrasse. Auch in Törbel werden im Herbst 2013 die ordentlichen Flickarbeiten des Gemeindestrassennetzes erledigt. 2015 wurde der Ulrich Imboden AG der Auftrag der Erneuerung des Kirchplatzes erteilt. Dazu musste die Infrastruktur vollends neu erstellt werden. Nach der Erstellung des Rasters mit Randstein-Optik brachte man den Belag ein. Zusätzlich hat man auf der Oberfläche Splitt eingestreut.

In Ausserberg erhielt die Ulrich Imboden AG den Auftrag das gesamte Flurstrassennetz zu sanieren. Hier wurden Kiesstrassen gefräst, aufplaniert und dann mit einer Deckschicht wieder verschlossen. Teilweise wurde Fräsbelag, teilweise auch Schwarzbelag eingebracht. Für den Kanton sanierte die Ulrich Imboden AG 2013 Teile der Visper Terbinerstrasse beim Spital und zwei Strassen-Teilstücke in Kalpetran. 2015 wurde für den Kanton die Talstrasse zwischen Landbrücke Visp und Sevenett erneuert.



Dazu wurde zunächst die Deckschicht ausgefräst. Die abzutragende Fläche betrug 11'000 m²; insgesamt wurden 1'320 Tonnen Material ausgebrochen. Insgesamt wurden 1'060 Tonnen Belag eingebracht.

Strassen rund um St. Niklaus

In St. Niklaus haben die Bauleute 2015 die Zufahrtsstrasse im Mattsand saniert. Hierzu ist der Abbruch des alten Belags notwendig gewesen. Anschliessend hat man das Entwässerungssystem mit allen Leitungen und Schächten erneuert. Nach einem stellenweisen Materialersatz hat man die Randsteine auf einer Länge von rund 100 Metern neu gesetzt.

Umgebungsarbeiten für Industriehallen

Von der Ulrich Imboden AG wurden in den vergangenen Jahren immer wieder die Vorplätze von eigens erstellten Industriehallen erstellt. Es waren dies etwa für die Walker AG, Spähni AG und Lauber IWISA AG. Auch für die Société Suisse des Explosifs erstellte die Equipe einen Vorplatz von ca. 600 m².

Hier wurde das Material ausgewechselt und der Belag neu eingebracht. Für die ARGE Tunnel Eyholz im Staldbach erstellte die Truppe eine neue Rampe. Hier musste zunächst der bestehende Belag heraufgetrennt werden. Anschliessend wurde die Planie erstellt, eine neue Entwässerung und Rinnen erstellt, sowie der Schwarzbelag eingebracht.



Mario Truffer.

«Der Aufbau von betriebseigenen Belageinbaugruppen hat sich bewährt. Viele zufriedene kommunale Behörden, zeugen von der tadellosen Arbeit des neusten Geschäftszweigs der Ulrich Imboden AG», **Mario Truffer, Bauführer.**

■ = Objekt / Bauzeit ■ = Bauherr

Wohnungsbau

Wohnhaus Daniela Julen

3920 Zermatt, 2010
Daniela Julen, 3920 Zermatt

Mehrfamilienhaus Kleegärten II

3930 Visp, 2010
Immobilien Stehlin AG, 3930 Visp

Wohnhaus Oberhischre

3920 Zermatt, 2010
Othmar Perren, 3920 Zermatt

Wohnhaus «C» und Parkhaus Matterhorn

3920 Zermatt, 2010
Konsortium Schwab-Heynen-Julen, 3920 Zermatt

Wohnhaus Jumeli

3920 Zermatt, 2010
Familie Dominique Maio, 1214 Vernier

Wohnhaus Perren

3920 Zermatt, 2010
Benedikt Perren, 3920 Zermatt

Wohnhaus Markus Maissen

3920 Zermatt, 2010–2011
Herr Markus Maissen, Staldenstrasse 58, 3920 Zermatt

Neubau Wohnhaus Robi

3920 Zermatt, 2010–2011
Herr Marcel Severin, 8832 Wollerau

Umbau Wohnhaus Aendry

3920 Zermatt, 2011
Herr Ulf Jungberg, 3920 Zermatt

Einfamilienhaus Wyer

3930 Visp, 2011
Tina & Patrik Wyer, Mühlackeweg 6, 3930 Visp

Sanierung und Umbau Chalet Katja

3920 Zermatt, 2011
Familie Philipp Fuchsm, 3920 Zermatt

Wohn- und Geschäftshaus Furkastrasse

3900 Brig, 2011
Kämpfen / Bregy, p. A. Alois Kämpfen, Rhondaniastr. 11, 3904 Naters

Überbauung Mehrfamilienhaus Napoleonstrasse

3930 Visp, 2010–2011
Vita Haus AG, Industrie West, 3930 Visp

Mehrfamilienhaus Pfammatter

3911 Ried-Brig, 2011–2012
Andre Pfammatter/Lauwiner H., Chavezweg 3, 3911 Ried-Brig

Mehrfamilienhaus Maria II

3930 Visp, 2011–2012
Loncar Mato, Kleegärtenstrasse 37, 3930 Visp

Wohnpark Bäjiweg

3902 Brig-Glis, 2011–2012
Zenklusen Wendi AG, Industriestrasse 99, 3900 Gamsen

Neubau Mehrfamilienhaus Radan-Welschen

3920 Zermatt, 2011–2012
Herrn Radan Welschen, 3920 Zermatt

Neubau Mehrfamilienhaus «Herwäg»

3929 Täsch, 2011–2012
Ritz Hans, Architektur u. Planungs AG 3993 Grengiols

Mehrfamilienhaus «ZUMA»

3904 Naters, 2011–2012
Marcel Zuber, Kelchbachstrasse 4 A, 3904 Naters

Mehrfamilienhaus «Chritzmatta»

3937 Baltschieder, 2011–2012
Region Invest GmbH, vertreten durch Martin Schwestermann, Furkastrasse 1, 3900 Brig

Mehrfamilienhaus «Davinci»

3929 Täsch, 2011–2012
Roberto Passeri, Malergeschäft, 3927 Herbriggen

Überbauung Baumgärten

3902 Glis, 2011–2012
Regio Invest GmbH, vertreten durch Martin Schwestermann, Furkastrasse 1, 3900 Brig

Mehrfamilienhaus Caterina Visp-West

3930 Visp, 2012
Immobilien Stehlin AG, Litternaweg 16, 3930 Visp

Überbauung America

3904 Naters, 2010–2012
Ritz Hans, Architektur und Planungs AG 3993 Grengiols

Chalet White Pearl

Mehrfamilienhaus High 7
3920 Zermatt, 2011–2013
Immo Essential AG, Haus Romantica, 3984 Fiesch

Neubau Wohnhaus Nicoletta

3920 Zermatt, 2012–2013
Jaques und Nicoletta Aigrain, 24, Shawfiled Streetm GB SW3 London 4 BD

Mehrfamilienhaus Junkerbiel

3904 Naters, 2012–2013
Saltina Group GmbH, Martin und Daniel Schwestermann, Furkastrasse 1, 3900 Brig

Mehrfamilienhaus SIMA A

3942 Raron, 2013
Bauherrschaft vertreten durch Peter Imseng, Bahnhofstrasse 66, 3942 Raron

Neubau Wohnhaus Franzen

3920 Zermatt, 2013
Demian und Catalina Franzen, Oberhäusern 54, 3920 Zermatt

Neubau Einfamilienhaus Nef

3927 Herbriggen, 2013
Frédéric Nef, Dorf, 3927 Herbriggen

Mehrfamilienhaus Gebreite-Park

3930 Visp, 2012–2014
Pensionskasse der Lonza AG, c/o Liegenschaftsdienst, 3930 Visp

Neubau Wohnhaus Marvili

3920 Zermatt, 2011–2014
Fam. Françoise Guery, Bodmenstrasse 18, 3920 Zermatt

Wohnpark Bäjiweg

3902 Brig-Glis, 2014
Zenklusen Wendi AG, Industriestrasse 99, 3900 Gamsen

Mehrfamilienhaus Sebastianspark

3902 Glis, 2013–2014
Mengis Druck u. Verlag, Herr Beat Lauber, Römerstrasse 23, 5400 Baden

Neubau Mehrfamilienhaus Geschwister Jäger

3930 Visp, 2014
Geschwister Jäger Hans-Peter und Elisabeth, c/o Hans-Peter Jäger, Birkenweg 8, 3930 Visp

Mehrfamilienhaus Lavendelpark

3930 Visp, 2013 - 2014
Lavendelpark GmbH, c/o Balzani Architekten, Belalpstrasse 10, 3900 Brig

Neubau Wohnhäuser Wichelfura

3920 Zermatt, 2013 - 2014
André Lauber, Bellerivestrasse 19, 6006 Luzern

Neubau Wohnhaus Stucky

3920 Zermatt, 2014
Bernadette Stucky-Perren, Grundbielstrasse 13, 3902 Brig-Glis

Mehrfamilienhaus Lavinia

3900 Brig, 2014–2015
MGG Immobilien AG, Klosmattenstrasse 90, 3902 Brig-Glis

Überbauung Antares

3902 Glis, 2014 - 2015
Konsortium Antares, Postfach 256, 3902 Glis

Überbauung Jasminweg

3930 Visp, 2014–2015
Etablissements Torsa SA, Avenue des Platanes 15 C, 3960 Sierre

Neubau Mehrfamilienhaus Binen

3945 Gampel, 2015–2016
Lukas Delz, Via Piazzas 9, 7402 Bonaduz

Neubau Mehrfamilienhaus Imesch

3930 Visp, 2015–2016
Erbengemeinschaft Imesch AG, Herr Hansruedi Mooser, Sennjstrasse, 3937 Baltschieder

Neubau Mehrfamilienhaus Rhodania

3982 Bitsch, 2015–2016
Wohnbaugenossenschaft Rhodania, Postfach 160, 3904 Naters

Neubau Chalet du Soleil

3920 Zermatt, 2015–2016
Bohrfix AG, Herr Hans Schenker, Altgraben 6, 4624 Härkingen

Neubau Wohnhaus Albrecht

3920 Zermatt, 2015
Herr Cyrill Albrecht, Vispastrasse 148, 3920 Zermatt

Industriebauten / Abfallentsorgung

Werkstatt Dorsaz

3920 Zermatt, 2009
Anton Dorsaz, 3920 Zermatt

Raiffeisenbank Visp

3930 Visp, 2008 –2009
Raiffeisenbank Region Visp, Silvio Seiler, 3930 Visp

Umbau Raiffeisenbank

3924 St. Niklaus, 2009
Raiffeisenbank Mischabel - Matterhorn, 3924 St. Niklaus

Anbau Holzlager Schreinerei Schnidrig

3930 Visp, 2009
Schreinerei Schnidrig, 3930 Visp

Parkhaus und Verwaltungs-Gebäude MGBahn Brig

3900 Brig, 2009–2010
Matterhorn Gotthard Bahn, 3900 Brig und Stadtgemeinde Brig-Glis, 3902 Brig-Glis

Ausbau Verkaufsraum St. Jodernkellerei

3932 Visperterminen, 2010
Genossenschaft St. Jodernkellerei, 3932 Visperterminen

Umbau Coop

3930 Visp, 2010
Coop Direktion, Immobilien, 3000 Bern

Aufstockung Fertigungs-Gebäude NI 106 a, Scintilla

3924 St. Niklaus, 2010–2011
Scintilla AG, Betriebsstätte, Talstrasse 1, 3924 St. Niklaus

Neubau Werkhalle Gattlen

3930 Visp, 2010–2011
Ewald Gattlen Heizungen, Wehreyering 45, 3930 Visp

Modernisierung Megastore COOP

3930 Eyholz, 2010–2011
Coop Direktion, Immobilien, 3000 Bern

Neubau Betriebsgebäude MK-MED AG

3942 Raron, 2010–2011
MK-MED Medizintechnik AG, Manfred Kinnast, Kantonsstrasse 9, 3930 Eyholz

Neubau Werkhalle Abgottspon und Zuber

3922 Ackersand, 2011
Abgottspon Heiztechnik AG und Bäckerei Zuber AG, 3922 Stalden

Neubau JYSK, Halle Dreispitz

3930 Eyholz, 2011
Eyholz Investment AG, c/o Wohncenter Heinzmann AG, Kantonsstrasse 1, 3930 Eyholz

Barex-Anlage H2 Lonza Visp

3930 Visp, 2011
Lonza AG, Werk Visp, 3930 Visp

Neubau Einstellhalle Werkstatt 3 «Seewjini»

3930 Visp, 2012
Herr Bruno Zerzuben, Kantonsstrasse 67, 3930 Visp

Neubau Verwaltung- und Laborgebäude Valtest

3931 Lalden, 2011–2012
Truffer Ingenieurberatung AG, Kantonsstrasse 41c, 3930 Visp

Neubau Halle Cormet

3940 Steg, 2012
Cormet AG, Herr Gnesa Renzo, Industriezone, 3940 Steg

Lüftungszentrale Groshüs

3931 Eyholz, 2012
ARGE Haupttunnel Eyholz, Installationsplatz Staldbach, 3930 Visp

Neubau Halle Pfammatter

3937 Baltschieder, 2012
Pfammatter Maler & Gipser AG, Herr-Philipp Pfammatter, Stockmattenweg 9, 3930 Visp

Projekt Samba, Umbau L63 und Anbau L65, Tanklager L53

3930 Visp, 2012
DSM Nutritional Products AG, Werk Lalden, Einkauf, 3930 Visp

Neubau Betriebsgebäude 4624, Späni AG

3942 Raron, 2012–2013
Späni A. AG, Metalldrückerei, Thomas Fux, 3930 Visp

Anbau Bianchi Walker

3982 Bitsch, 2012–2013
Walker AG, Furkastrasse 164, 3982 Bitsch

Neubau Gewerbehalle Heinzmann

3942 Raron, 2012–2013
Wäscherei Heinzmann AG, Kantonsstrasse 1, 3930 Eyholz

Neubau Bürogebäude Lauber IWISA

3904 Naters, 2012–2013
Inretis Immobilien AG, Kehrstrasse 39, 3930 Visp

Doppelhalle Gamsen Schriber und Schmid

3900 Gamsen, 2013
Schriber + Schmid GmbH, Herr Roger Schmid, Bielstrasse 32, 3902 Glis

Neubau Lager- & Einstellhalle

3924 St. Niklaus, 2013
Karl und Markus Fux, Feld, 3924 St. Niklaus

Umbau Gebäude West und Silo Pollinger

3924 St. Niklaus, 2013
Raiffeisenbank Mischabel-Matterhorn und Holzbau Pollinger, 3924 St. Niklaus

Neubau Feuerwehrlokal

3929 Täsch, 2012–2013
Gemeinde Täsch, 3929 Täsch

Neubau Gewerbehalle AA's

3937 Baltschieder, 2014
AA's Immobilien AG, Wehreyering 36, 3930 Visp

Anbau Weinlager Nord St. Jodernkellerei

3932 Visperterminen, 2014–2015
Genossenschaft St. Jodernkellerei, 3932 Visperterminen

Neubau Lager- und Werkhalle Forstamt

3928 Randa, 2015
Forstrevier inneres Nikolai, Herr Leo Jörgler, 3928 Randa

Mengis Pomona Bürogebäude

3930 Visp, 2015–2016
Mengis Druck und Verlag AG, Seewjinenstrasse 4, 3930 Visp

Parkhäuser**Neubau Parkhaus Raiffeisen**

3924 St. Niklaus, 2009–2010
Raiffeisenbank Mischabel - Matterhorn, 3924 St. Niklaus

Erweiterung Parkhaus mit Depot Werkhalle Ulrich Imboden

3920 Zermatt, 2012–2013
Ulrich Imboden AG, Talstrasse 9, 3930 Visp

Parkhaus «Airport»

3920 Zermatt, 2014–2015
Tony Taugwalder, Schläpmtiggasse 22, 3920 Zermatt

Touristik: Hotels, Restaurants**Into the hotel**

3920 Zermatt, 2002–2006
USM, Schärer Söhne AG, Thunstrasse 55, 3110 Münsingen

Neubau Casino

3920 Zermatt, 2002
Casino Kursaal Zermatt AG, 3920 Zermatt

Anbau Hotel Dufour

3920 Zermatt, 2005
Andreas Andenmatten-Julen, 3920 Zermatt

Um- und Anbau Hotel Sonne

3920 Zermatt, 2005
Familie Leo Forster, 3920 Zermatt

Grandhotel Zermatterhof Umbau Wellness-Anlage

3920 Zermatt, 2006
Matterhorn Group, H + G der Burgergemeinde, Postfach, 3920 Zermatt

Hotel Matterhorn Focus

3920 Zermatt, 2007–2008
Familie Christian Noti, 3920 Zermatt

Hotel Bristol

3920 Zermatt, 2010
François Perren, Hotel Bristol, 3920 Zermatt

Abbruch und Wiederaufbau Villa Beau-Site

3920 Zermatt, 2010–2011
Parkhotel Beau-Site AG, 3920 Zermatt

Umbau Wellness / Küche

3920 Zermatt, 2011
Parkhotel Beau-Site AG, 3920 Zermatt

Umbau Hotel Bellerive

3920 Zermatt, 2012
Mario Noti, Riedstrasse 3, 3920 Zermatt

Umbau und Sanierung Hotel Mont-Cervin

3920 Zermatt, 2012
CS REF Hospitality, c/o Credit Suisse Funds AG, Kalandergasse 4, 8070 Zürich

Neu- und Umbau Hotel Alpenstern

3920 Zermatt, 2013–2014
Alpenhotel Fleurs de Zermatt AG, Daniel Biner, Unterer Mattenweg 39, 3920 Zermatt

Neubau Restaurant Cervo

3920 Zermatt, 2014
Cervo AG, Herr Daniel F. Lauber, Riedweg 156, 3920 Zermatt

Abbruch / Wiederaufbau Olympiastübli, Neubau Luna

3920 Zermatt, 2014
Bohrfix Erdsonden AG, Altgraben 6, 4624 Härkingen

An-, Um- und Neubau Sporthotel Capra

3906 Saas-Fee, 2015–2016
Constance Wellness Living, Switzerland GmbH, Lomattenstrasse 6, 3906 Saas-Fee

Erweiterungsbau Seminarhotel Goldbiel

3923 Törbel, 2015–2016
Kadampa Meditationszentrum Schweiz, Mirabellenstrasse 1, 8048 Zürich

Neubau Aparthotel Panorama Lodge

3920 Zermatt, 2014–2016
Frau Brigitte Meynett-Perren, Getwing 7, 3920 Zermatt

Öffentliche Bauten: Spitäler / Pflegeheime, Sport-/ Kommunalbauten**Neubau Dreifachturnhalle Berufsschule Visp**

3930 Visp, 2010–2011
DVBU, Dienststelle für Hochbau, Denkmalpflege und Archäologie, 1950 Sitten

Neubau Sanitäranlage Camping Mühleye

3930 Visp, 2011
Schwimmbadgenossenschaft Visp, 3930 Visp

Neubau Feuerwehrlokal

3929 Täsch, 2012–2013
Gemeinde Täsch, 3929 Täsch

Erweiterungsbau Martinsheim

3930 Visp, 2012
Stiftung Martinsheim Visp, Gewerbestrasse 7, 3930 Visp

Alters- und Pflegeheim «Santa Rita»

3911 Ried-Brig, 2012
Stiftung Alters- und Pflegeheim «Santa Rita», Alti Gasse 40, 3911 Ried-Brig

Überbauung Post

3900 Brig, 2012–2014
Ritz Immobilien AG, Haus Silberdistel, 3997 Bellwald

Thermalbad Brigerbad

3900 Brigerbad, 2013–2014
Hans Kalbermatten Thermalbad AG, Thermalbad 1, 3900 Brigerbad

Jugendwohnheim Mattini

3900 Brig, 2014–2015
Stiftung Jugendwohngruppe Anderledy, Anderledystrasse 22, 3900 Brig

Landwirtschaftliche Bauten**Neubau Fahrzeugunterstand Schnidrig**

3924 St. Niklaus, 2011
Waldemar Schnidrig, 3924 St. Niklaus

Umbau Gebäude West und Silo Pollinger

3924 St. Niklaus, 2013
Raiffeisenbank Mischabel-Matterhorn und Holzbau Pollinger, 3924 St. Niklaus

Verschiedenes**Anbau Holzlager Schreinerei Schnidrig**

3930 Visp, 2009
Schreinerei Schnidrig, 3930 Visp

Umbau Schreinerei Chanton

3924 St. Niklaus, 2010
Gebrüder Chanton Schreinerei, 3924 St. Niklaus

Erweiterung Forst

3928 Randa, 2010
Forstbetrieb Inneres Nikolaital, 3928 Randa

Abwasserreinigungsanlage Fluhalpe

3920 Zermatt, 2010
Restaurant Fluhalp, 3920 Zermatt

Holzschnitzelanlage Kloster St. Ursula

3900 Brig, 2012
Kloster St. Ursula, Alte Simplonstrasse 38, 3900 Brig

Chalet Lotti

3914 Belalp, 2012
Beat Schmid, Kelchbachstrasse 16, 3904 Naters

Umbau Gebäude West und Silo Pollinger

3924 St. Niklaus, 2013
Raiffeisenbank Mischabel-Matterhorn und Holzbau Pollinger, 3924 St. Niklaus

Sanierungen / Umbauten**Umbau und Sanierung Naturfreundehaus**

3920 Zermatt, 2012–2014
5-Star Management, c/o Consultec Technopole 1, 3960 Sierre

Sanierung Wohnhaus Löwen

3920 Zermatt, 2014–2015
Lotty Heinzmann, c/o Anthos Int. Service, Grafenauweg 10, 6300 Zug

Umbau Hotel Matthiol

3920 Zermatt, 2015–2016
Cebourg AG, c/o Divielle SA, Via S. Pietro 2, 6926 Gravesano

Abbrüche / Aushubarbeiten**Wohn- und Geschäftshaus Furkastrasse**

3900 Brig, 2011
Kämpfen / Bregy, p. A. Alois Kämpfen, Rhondaniastr. 11, 3904 Naters

Überbauung Brückenweg Abbruch/ Aushubarbeiten

3930 Visp, 2011
Implenia AG, Almei 3, 3930 Visp

Abbruch bestehende Güterhalle Bockbart, Los 6

3930 Visp, 2013
Matterhorn Gotthard Bahn, Infrastruktur, Bahnhofplatz 7, 3900 Brig

Überbauung Post

3900 Brig, 2012–2014
Ritz Immobilien AG, Haus Silberdistel, 3997 Bellwald

Mehrfamilienhaus Gebreite-Park

3930 Visp, 2012–2014
Pensionskasse der Lonza AG, c/o Liegenschaftsdienst, 3930 Visp

Referenzen Tiefbau: Strassenbau**Strassenprojekt Hauptstrasse Süd, Los 2**

3922 Stalden, 2008
Kanton Wallis, DVBU, 1951 Sion

Sanierung St. Jodernstrasse mit Erneuerung Kanalisation

3930 Visp, 2009
Gemeindeverwaltung, 3930 Visp

Strasse Baltschieder – Lalden, Los 4811

3937 Baltschieder, 2009
Kant. Baudepartement Strassen- und Flussbau, 1950 Sion

Strasse Baltschieder Anschluss Los 4812

3937 Baltschieder, 2009
Kant. Baudepartement Strassen- und Flussbau, 1950 Sion

Instandsetzung Galerie Zen Walken, Los 4434

3922 Eisten, 2009
Kanton Wallis, DVBU, 1951 Sitten

Strassenprojekt «Chrzigrund – Choruwäg»

3931 Lalden, 2010
Gemeindeverwaltung Lalden, 3931 Lalden

Neubau Kreisel

3928 Randa, 2010–2011
Kanton Wallis Departement für Verkehr, Bau und Umwelt, 1951 Sitten

Erschliessungsstrasse Arnikaweg

3930 Visp, 2011
Gemeindeverwaltung Visp, 3930 Visp

Erschliessungsstrasse Visp – West «Mühleye»

3930 Visp, 2011
Gemeindeverwaltung Visp, 3930 Visp

Wendeplatte Biffig 1

3922 Eisten, 2011
Kanton Wallis Departement für Verkehr, Bau und Umwelt, 1951 Sitten

Neubau Gewerbestrasse

3931 Lalden, 2011
Gemeindeverwaltung, 3931 Lalden

Ausweichstellen Tunnel Binn

3996 Binn, 2012
Kanton Wallis Departement für Verkehr, Bau und Umwelt, 1951 Sitten

Erschliessungsstrasse Hubel

3930 Visp, 2011–2012
Markus Bayard, 3952 Susten, Walter Schnyder, 3930 Visp

Erschliessung Weri mit Fussgängerunterführung

3928 Randa, 2011–2012
Matterhorn Gotthard Bahn, 3900 Brig

Erneuerung Ahorlistrasse

3932 Visperterminen, 2013
Gemeindeverwaltung Visperterminen, 3932 Visperterminen

Lüegelti: Verlängerung Lehnen-viadukt und Unterfangungen MGB

3920 Zermatt, 2013–2014
Kanton Wallis Departement für Verkehr, Bau und Umwelt, 1951 Sitten

Anschlussstrasse Allmei

3930 Visp, 2014
Gemeinde Visp, 3930 Visp

Erschliessungsstrasse Zum Chriz

3923 Törbel, 2015
Gemeinde Törbel, 3923 Törbel

Strassenkorrektur Obscha, Los 6506

3935 Bürchen, 2014–2015
Kanton Wallis Departement für Verkehr, Bau und Umwelt, 1951 Sitten

Strasse St. Niklaus – Grächen, Los 2D (5416)

3924 St. Niklaus, 2014–2016
Kanton Wallis Departement für Verkehr, Bau und Umwelt, 1951 Sitten

Kreisel H212 Staldbach, Los 6754

3930 Visp, 2014–2016
Kanton Wallis Departement für Verkehr, Bau und Umwelt, 1951 Sitten

Forststrassen / Flurstrassen / Pisten**Alpverbindungsweg St. Niklaus – Jungtal**

3924 St. Niklaus, 2008
Gemeindeverwaltung St. Niklaus, 3924 St. Niklaus

1935-2016

Erschliessung Flurstrasse

3924 Gasenried, 2013–2014
Gemeindeverwaltung, 3924 St. Niklaus

Verbreiterung Riedweg

3920 Zermatt, 2015
Zermatt Bergbahnen AG, 3920 Zermatt

Pistenrückführung Howette I

3920 Zermatt, 2014–2015
Zermatt Bergbahnen AG, 3920 Zermatt

Piste Howette II und Schneeanlage

3920 Zermatt, 2015
Zermatt Bergbahnen AG, 3920 Zermatt

Brückenbau**Ersatz Landbrücke, Los 5942**

3930 Visp, 2012–2014
Kanton Wallis, Dep. für Verkehr, Bau und Umwelt, 3902 Glis

Fussgänger- und Velobrücke über die Vispa

3930 Visp, 2013–2014
Gemeinde Visp, 3930 Visp

Kraftwerke – Zentralen**Neubau Kleinwasser-Kraftwerk Siwibach, Los 1, Zentrale**

3922 Eisten, 2014
KW Siwibach AG, c/o EnAlpin AG, Bahnhofplatz 1b, 3930 Visp

Kleinwasserkraftwerk Jungbach Druckleitungsgraben, Los 2

3924 St. Niklaus, 2013–2014
KW Jungbach AG, c/o EnAlpin AG, Bahnhofplatz 1b, 3930 Visp

Neubau Kavernenzentrale Kleinwasserkraftwerk Jungbach

3924 St. Niklaus, 2014
KW Jungbach AG, c/o EnAlpin AG, Bahnhofplatz 1b, 3930 Visp

Bahnanlagen**Instandsetzung Stützmauer Sz 22.11**

3924 St. Niklaus, 2012
Matterhorn Gotthard, Infrastruktur AG, Bahnhofplatz 7, 3900 Brig

Oberbauerneuerung Vispesand

3930 Visp, 2012
Matterhorn Gotthard, Infrastruktur AG, Bahnhofplatz 7, 3900 Brig

Perronverlängerung Haltestelle Monte Rosa

3929 Täsch, 2012
Matterhorn Gotthard, Infrastruktur AG, Bahnhofplatz 7, 3900 Brig

Erschliessung Weri mit Fussgängerunterführung

3928 Randa, 2011–2012
Matterhorn Gotthard, Infrastruktur AG, Bahnhofplatz 7, 3900 Brig

Unterführung MGB Staldbach

3930 Visp, 2012–2013
DVBU, Amt für Nationalstrassenbau, 3900 Brig

Update Furka – Gleisbau, Damm Oberwald

3999 Oberwald, 2013
Matterhorn Gotthard, Infrastruktur AG, Bahnhofplatz 7, 3900 Brig

Totalumbau Station Stalden

3922 Stalden, 2015–2016
Matterhorn Gotthard, Infrastruktur AG, Bahnhofplatz 7, 3900 Brig

Klär- / Versickerungsanlagen, Wasserversorgung, Kanalisation, Sportbauten**Erneuerung Kanalisation St. Jodemstrasse**

3930 Visp, 2008–2009
Gemeindeverwaltung Visp, 3930 Visp

Sanierung Wasser Fassung Gornera

3920 Zermatt, 2009
Hydro-Exploitation SA, 1950 Sion

Wasserfassung Rothbach

3929 Täsch, 2011
Hydro Exploitation SA, c/o Grande Dixence, Kraftwerk Z'mutt, 3920 Zermatt

San. Wasserleitung Findelbach

3920 Zermatt, 2011
Gemeindeverwaltung Zermatt, 3920 Zermatt

Sanierung Hangleitung KW Dala, Los 5

3953 Inden, 2012–2013
KW Dala AG, Dilei, 3952 Susten

Fassung & Reservoir Bächji

3932 Visperterminen, 2013
Gemeindeverwaltung Visperterminen, 932 Visperterminen

ARA Zermatt, Ausbau Biologie-Nitrifikation, Betonsanierung

3920 Zermatt, 2010–2013
Einwohnergemeinde Zermatt, Wasserwerke, Kirchplatz 3, 3920 Zermatt

Auftrag 1: Biologie/Nitrifikation Auftrag 2: Schlammbehandlung

3920 Zermatt, 2011–2013
Einwohnergemeinde Zermatt, ARA, Kirchplatz 3, 3920 Zermatt

Kleinwasserkraftwerk Jungbach, Druckleitungsgraben, Los 2

3924 St. Niklaus, 2013–2014
KW Jungbach AG, c/o EnAlpin AG, Bahnhofplatz 1b, 3930 Visp

Auswechseln Trinkwasserleitung Herbruggen Süd

3924 St. Niklaus, 2014
Gemeindeverwaltung, 3924 St. Niklaus

Hochwasserschutz Triftbach

3920 Zermatt, 2013–2014
Gemeinde Zermatt, 3920 Zermatt

Bewässerungsanlagen, Beschneigungsanlagen**Speichersee und Beschneigungsanlage Belalp**

3914 Blatten, 2010–2011
Belalp-Bahnen, 3914 Blatten

Flusskorrekturen, Erdverschiebungen**Renaturierung Laldnerkanal**

3931 Lalden, 2010
Kanton Wallis, DVBU, DS für Strassen- und Flussbau, 1951 Sion und Gemeinde Lalden, 3934 Lalden

3. Rhonekorrektur, Rhonewasserfassung Lonza

3930 Visp, 2009–2010
Lonza AG, Walliser Werke, 3930 Visp

Hochwasserschutz Triftbach

3920 Zermatt, 2013–2014
Gemeinde Zermatt, 3920 Zermatt

Bachsanieierung Baltschiederatal

3937 Baltschieder, 2015
Gemeindeverwaltung Baltschieder, Dorfplatz, 3937 Baltschieder

Kabelgräben / Leitungen, Mastenfundamente, Trassebau**EWZ Trafostation Wychelfura**

3920 Zermatt, 2009
Gemeindeverwaltung Zermatt, 3920 Zermatt

220 KV-Kabelanlage / Frequenzumformer Massaboden

3982 Bitsch, 2010
Schweiz. Bundesbahnen, Infrastruktur Industriestrasse1, 3052 Zollikofen

16 kV Leitung St. Niklaus – Täsch Verlegung, Neubau Mastfundamente

2012
Valgrid SA, c/o FMV SA, Rue de la Dixence 9, 1951 Sitten

Steinschlagverbauungen**Ersatzmassnahmen Waldbrand**

3930 Visp, 2013
Gemeindeverwaltung, 3930 Visp

Lawingalerie Embd Tschongbach

3926 Embd, 2014–2015
Kanton Wallis, DSVF, 3902 Glis
Gemeinde Embd, 3926 Embd

Verschiedenes**Reblandschaft «Obri Riebe»**

3932 Visperterminen, 1996 + 1998
Eigentümer und Fond Landschaft Schweiz, 3932 Visperterminen

Gleiserneuerung Blattbachtunnel BVZ

1998
BVZ Zermatt-Bahn, 3900 Brig

Gletscherkaverne Klein Matterhorn

1999
Luftseilbahn Klein Matterhorn AG, 3920 Zermatt

Lawinwarnanlage Lüegelbach

3920 Zermatt, 2003–2004
Gemeinde Zermatt, 3920 Zermatt

Pistenunterführung und Verbreit. Rotenboden, Gornergrat

3920 Zermatt, 2005
Bergbahnen Zermatt AG, 3920 Zermatt

Renaturierung Laldnerkanal

3931 Lalden, 2010
Kanton Wallis, DVBU, DS für Strassen- und Flussbau, 1951 Sion, Gemeinde Lalden, 3931 Lalden

Erweiterung Urnengräber Friedhof

3923 Törbel, 2010
Gemeindeverwaltung Törbel, 3923 Törbel

Lärmschutzwände Steinkörbe

3930 Visp, 2010
Kanton Wallis, DVBU, Nationalstrassenbau, 1951 Sion

Abwasserreinigungs-Anlage Fluhalpe

3920 Zermatt, 2010
Restaurant Fluhalpe, 3920 Zermatt

Oberbauerneuerung Vispesand

3930 Visp, 2012
Matternorn Gotthard Bahn, 3900 Brig

Erweiterung Friedhof Herbruggen

3927 Herbruggen, 2012
Gemeindeverwaltung St. Niklaus, 3924 St. Niklaus

Wetterwand Tunnel Binn

3996 Binn, 2012
DS für Strassen- und Flussbau, Kreis 1, Oberwallis, PF 80, 3902 Brig-Glis

Erhalt der Rebberge und Trockenmauern

3932 Visperterminen, 2012
Genossenschaft terrassierten Rebberge, Herr Oswald Gottsponer, 3932 Visperterminen

Uferstabilisierungs-Massnahmen Ackersand

3922 Stalden, 2013
Gemeinde Stalden, 3922 Stalden

Versuchsanker GERA, Abschnitt Gampel-Brig A9

3945 Gampel, 2013
Kanton Wallis, DVBU, Nationalstrassenbau, 1951 Sion

Ersatzmassnahmen Waldbrand

3930 Visp, 2013
Gemeindeverwaltung, 3930 Visp

Steinkörbe Portal Bypass Einfahrtunnel

3930 Visp, 2014
ARGE Haupttunnel, Eyholz, Talstrasse 11, 3930 Visp

Stützbauwerk Einfahrtunnel

3930 Visp, 2013–2014
ARGE Haupttunnel, Eyholz, Talstrasse 11, 3930 Visp

NB Produktions- und Gewerbegebäude Bio Ark – Vorlos Pfähle

2014 -2015
Bio Ark AG, Bahnhofstrasse 1b, 3930 Visp

Neugestaltung Kirchplatz

3923 Törbel, 2015
Gemeindeverwaltung Törbel, 3923 Törbel

Mauererhöhung Vispa, Los 2B

3930 Visp, 2015–2016
Gemeinde Visp, 3930 Visp

Sanierungen Tiefbau**Instandsetzung Galerie Zen Walken, Los 4434**

3922 Eisten, 2009
Kanton Wallis, DVBU, 1951 Sitten

Sanierung Wasserfassung Gornera

3920 Zermatt, 2009
Hydro Exploitation SA, 1950 Sion

Pendelbahn Lambrigue Titter

3984 Fieschertal, 2010
BKW FMH Energie AG, Engineering Kraftwerke, 3000 Bern 25

ARA Zermatt, Ausbau Biologie – Nitrifikation

3920 Zermatt, 2010–2011
Einwohnergemeinde Zermatt, Kirchplatz 3, 3920 Zermatt

Sanierung alte Kantonsstrasse

3929 Täsch, 2011
Gemeindeverwaltung, 3921 Täsch

Instandsetzung Stützmauer Sz 22.11

3924 St. Niklaus, 2012
Matternorn Gotthard Bahn, 3900 Brig

Sanierung Bahnübergänge Randa

3928 Randa, 2012
Matternorn Gotthard Bahn, 3900 Brig

Sanierung Hangleitung KW Dala, Los 5

3953 Inden, 2012 - 1013
KW Dala AG, Dilei, 3952 Susten

Quellsanieierung Berterwald

3920 Zermatt, 2012–2013
Einwohnergemeinde Zermatt, Wasserversorgung, Kirchplatz 3, 3920 Zermatt

Sanierung Flachdach und Zugang Tempelareal

3920 Zermatt, 2013
Seiler Hotel Zermatt AG, Bahnhofstrasse 31, 3920 Zermatt

Sanierung Sunneggastrasse

3920 Zermatt, 2013–2014
Einwohnergemeinde, Zermatt
Kirchplatz 3, 3920 Zermatt

Sanierung Werkhof EVWR

3930 Visp, 2014
Energiedienste Visp – Westlich Raron
AG, c/o EnAlpin AG, 3930 Visp

Bachsanieierung Baltschieder

3937 Baltschieder, 2015
Gemeindeverwaltung Baltschieder,
3937 Baltschieder

**Materialbewirtschaftung /
Aufbereitung**

Reststoffdeponie Gamsenried

3902 Glis, 2011
Gemeindeverband Oberwallis für die
Abfallbewirtschaftung, 3900 Gamsen

**Referenzen
Hochalpine Bauten:
Seilbahnen**

Hebebühnen:

**Bergstation Klein-Matterhorn
Talstation Klein-Matterhorn
Bergstation Furri-Trockener St.**

3920 Zermatt, 2008
Zermatt Bergbahnen AG, 3920 Zermatt

**8-MGD Schwarzsee – Furgg –
Trockener Steg, Los 2**

3920 Zermatt, 2009
Zermatt Bergbahnen AG, 3920 Zermatt

**Um- und Anbau Pendel /
Gondelbahn Blatten-Belalp**

3914 Blatten b. Naters, 2013
Belalp Bahnen AG, 3914 Blatten bei
Naters

**TD28-35-Bahn Trockener Steg
Klein Matterhorn, Los 1
Talstation + Masten M1 & M2**

3920 Zermatt, 2015–2016
Zermatt Bergbahnen AG, 3920 Zermatt

**Lawinerverbauungen /
Felssicherungen**

**Schutzmassnahmen Gafenbach
(Lötschen)**

3917 Kippel, 3918 Wiler, 2013–2014
Gemeinde Kippel, Gemeinde Wiler,
Dienststelle für Strassen, Verkehr u.
Flussbau

Sanierung Talsperre Illsee

3953 Leuk, 2010–2014
Argessa AG, 3946 Turtmann

Lawinenschutzdamm Sparruzug

3924 St. Niklaus, 2015
Gemeinde St. Niklaus, 3924 St. Niklaus

**Instandsetzung Täschwangalerie
2015**

Matterhorn Gotthard, Infrastruktur AG,
Bahnhofplatz 7, 3900 Brig

Bergrestaurant

**Neukonzept Restaurant Blauerherd,
2572 m. ü. Meer**

3920 Zermatt, 2010
Matterhorn Group, H. & G. der Bürger-
gemeinde, 3920 Zermatt

Untertagebau Hochalpin

**Lifterhöhung Glacier Paradise
Klein Matterhorn, 3860 m. ü.
Meer**

2010–2011
Zermatt Bergbahnen, 3920 Zermatt

Referenzen Untertagebau

**Sanierungs- und Schutzmassnah-
men Fensterstollen Steg**

2007
BLS Alp Transit AG, 3601 Thun

**Vorgezogene Querschläge Tunnel
Visp, Los 6571**

2007–2009
Kanton Wallis, DVBU, Sektion National-
Strassen Oberwallis, 1951 Sion
ARGE LEDI, 40 %, FF / TL

**Réhabilitation Tunnel De
Troistorrents**

1872 Troistorrents, 2007–2009
Transport publics du Chablais SA,
1860 Aigle
ARGE LEDI, 5 %

Druckschacht Cleuson Dixence

2007–2010
Cleuson Dixence Construction,
1000 Lausanne
In ARGE, 20 %

**A 9, Los 6584, Lüftungsstollen
Schwarzer Graben**

3930 Visp, 2009–2010
Kanton Wallis, DVBU, Sektion National-
strassen Oberwallis, 1951 Sion
ARGE LEDI, 40 %, FF, Mitglied BK + TL

**Tunnel Visp, Sicherheitsstollen
Südegg, Los 6585, A9, Los 6585**

2010–2011
Kanton Wallis, DVBU, Sektion National-
Strassen Oberwallis, 1951 Sion
ARGE LEDI, 40 %, FF, Mitglied BK + TL

Umbau 200-FUL Sunnegga

3920 Zermatt, 2012–2013
Zermatt Bergbahnen AG, 3920 Zermatt

**Nouvelle Centrale de la
Navizence, Los 1**

3965 Chippis, 2010–2014
Forces Motrices de la Gougra SA,
Av. Général-Guisan 2, 3960 Sierre
ARGE mit Dénériaz SA, 40 %

**Lawinengalerie Embd
Tschongbach**

3926 Embd, 2014–2015
Kanton Wallis, DSVF, 3902 Glis
Gemeinde Embd, 3926 Embd

Simplontunnel Hauptarbeiten Bau

3900 Brig, 2012–2015
Schweiz. Bundesbahnen SBB, Zentral-
strasse 1, 6002 Luzern
ARGE LEDIR, 15 %

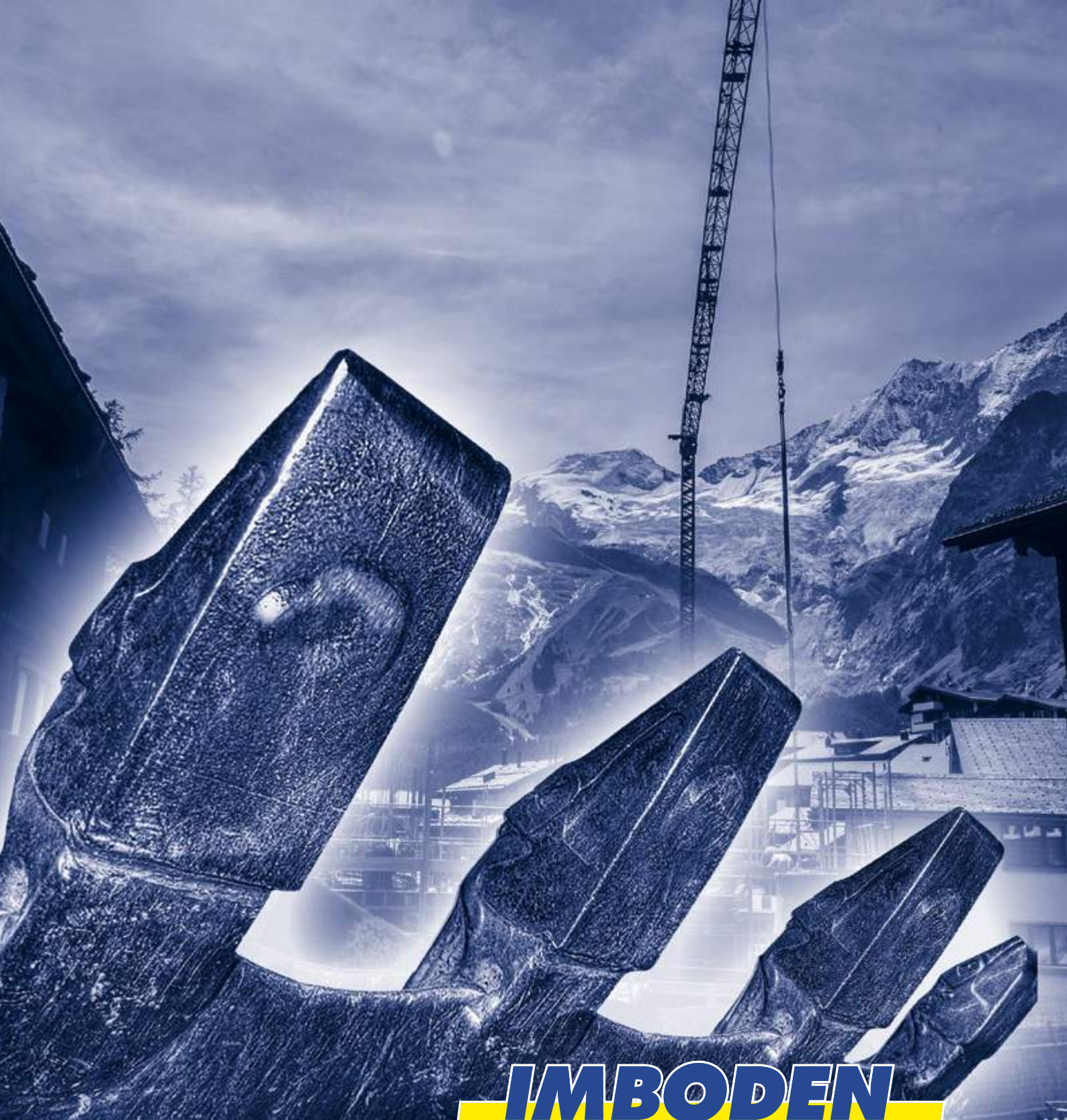
**Tunnel Visp, Los 6583,
Hauptarbeiten**

3930 Visp, 2014–
Kanton Wallis, Amt für National-
strassenbau, 3902 Glis
ARGE LEDI und Strabag AG, 40 %

Impressum

Autor: Olivier Imboden
Layout/Gestaltung: Atelier Ruppen, Turtmann
Druck: Mengis Druck AG, Visp
Fotos: Christian Pfammatter,
Thomas Andenmatten u. diverse

Printed in Switzerland



IMBODEN

ULRICH IMBODEN AG · HOCH- UND TIEFBAU

Visp - Zermatt - Saas Fee

3930 **Visp** • Talstrasse 9 • Staldbach • Postfach 272
Tel. 027 948 40 00 • Fax 027 948 40 01

3920 **Zermatt** • Vispastrasse 168 • Postfach 238
Tel. 027 966 80 90 • Fax 027 966 80 91

3906 **Saas Fee**

info@ulrichimboden • www.ulrichimboden.ch