



Ich muss meinem Sohn Olivier wirklich mal gratulieren. Schon während der Verhandlungsphase zum Kauf der Kieswerk Vispe AG in den Jahren 2007-2008 war er massgeblich beteiligt. Immer wieder sprachen wir über das moderne Asphaltwerk. Für mich war das Asphaltwerk eher unwichtig und hat den damaligen Kauf eher ungünstig beeinflusst. Olivier war nach dem Kauf der Meinung: «Jetzt haben wir nunmal eines der modernsten Werke – lass uns was damit machen!»

Gesagt – getan: Olivier stellte in Zusammenarbeit mit Stefan Berchtold, dem Verantwortlichen für Kies, Beton und Belag, ein umfangreiches Dossier zusammen, in welchem einem anvisierten Partner alle Möglichkeiten offengelassen werden. Wunschpartner von Olivier und mir war Aeschlimann AG – ein unserer Unternehmung nicht unähnliches Unternehmen; beide Firmen feierten kürzlich ihr 75jähriges Bestehen und sind somit Traditionsbetriebe. Und so kam es, dass innert kürzester Frist ein Zusammenarbeitsvertrag mit der Aeschlimann AG abgeschlossen werden konnte. An mehreren speediven Sitzungen haben Olivier und ich mit Heinz Aeschlimann, VR-Präsident der Aeschlimann AG, den Vertrag ausgearbeitet. Für das technische Know-how waren Stefan Berchtold und Norbert Noti verantwortlich. Nun wurde also der Vertrag am 22. Februar 2011 unterzeichnet. Beide Partner versprechen sich ein einen Vorteil. Die Aeschlimann AG hat endlich ein Produktionswerk im Kanton, mit welchem sie Gussasphalt im Wallis, in der Waadt und im benachbarten Ausland einbringen können. Und wir können die Anlage nutzen und vom Know-how des Spezialisten vielfältig profitieren. Jetzt ist die Basis für eine erspriessliche Zusammenarbeit gelegt. Nun muss aber das Ganze noch praktisch umgesetzt werden. Wir sind gespannt...

Brückenareal der MGB

Trotz verlorenem Kampf um den Auftrag beim Brückenareal entwickelte sich zwischen der Implenia Bau AG und der Ulrich Imboden AG eine gute Zusammenarbeit.

Seite 2

Stausee Hongrin

LEDI erhielt den Auftrag für die FMHL im Waadtland das Pumpspeicherkraftwerk umzubauen. Die Arbeiten beginnen noch in diesem Monat.

Seite 3

Zusammenarbeit mit Aeschlimann AG

Die Ulrich Imboden AG hat mit der Belags-Spezialfirma Aeschlimann AG einen Zusammenarbeitsvertrag abgeschlossen.

Seite 4

Autobahnbau Umfahrung Visp Südegg «gut auf Kurs» - Haupttunnel Visp steht an!

Die ständige Arbeitsgemeinschaft LEDI, bestehend aus PraderLosinger SA, Evéquoz SA, Dénériaz SA und Ulrich Imboden AG 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 erfolgte im September letzten Jahres. Derweil beschäftigen sich die Bauunternehmungen schon mit den Ausschreibungsunterlagen zum Haupttunnel Visp - ein Grossprojekt in der Höhe von rund 280 Millionen Franken.

Derzeit wird im Stollen Südegg mit drei Vortrieben zu je zwei Schichten gearbeitet. Der erste Vortrieb dient der Ausweitung des bestehenden und ehemaligen Pilotstollens des Vispertaltunnels. Diese Ausweitung ist vollständig erfolgt. Derzeit ist die Equipe mit dem Innenausbau beschäftigt. Der zweite Vortrieb arbeitet am Ausbruch des Sicherheitsstollens, parallel zum Vispertaltunnel. Dieser Tunnel ist zu einem Drittel ausgebrochen. Derzeit wird die Schutterkaverne ausgebrochen, die später auch zur Kreuzung verwendet wird. Zusätzlich kümmert sich die zweite Vortriebsequipe um insgesamt sechs Querverbindungen zwischen neuem Sicherheitsstollen und bestehendem Vispertaltunnel. Die Querverbindungen werden bis sechs Meter vor Durchschlag zum Vispertaltunnel ausgebrochen. Die dritte Vortriebsequipe kümmert sich um eine weitere Querverbindung und um zwei technische Lokalitäten. Die Baustelle soll noch diesen Sommer dem Bauherrn übergeben werden.

Ausschreibung Haupttunnel

Inzwischen steht die Ausschreibung für den Haupttunnel Visp an. Der Projektperimeter der

vorliegenden Ausschreibung beginnt auf der westlichen Seite der Staldbach-Brücken und im Westen schliessen die Portale im Schwarzen Graben den Projektperimeter ab. Der Tunnel Visp besteht aus zwei Hauptröhren mit rund 2.6 Km Länge. Die Nordröhre zwischen Chatzehüs und Schwarzer Graben wird komplett neu erstellt. Der bestehende Vispertaltunnel wird in einem Folgelos auf einer Strecke von rund 1.7 km in die Südröhre der A9 integriert. Die Quantitäten für den Haupttunnel sind enorm: Die Bauherrschaft rechnet etwa mit einem Ausbruchmaterial von 320'000 m³, mit 150'000 m³ Spritzbeton und mit 185'000 m³ Ortsbeton. Für die Betonproduktion liegt das Werk Sevenett strategisch sehr günstig. Bei der Ausschreibung sind Unternehmervarianten grundsätzlich erlaubt. Dabei prüft der Bauherr vor allem die Termingewährleistung. Der Bauherr schlägt drei Vortriebe vor: Der erste Vortrieb betrifft die Seite ab



Chatzehüs, der zweite ab Schwarzer Graben. Der dritte Vortrieb wird ausgehend vom Überwurfunnel angegriffen. Hier wird zunächst der Durchbruch in den Schutterstollen hergestellt. Basis für die Ausschreibung ist die Fünf-Tage-Woche und nicht ein Durchlaufbetrieb an sieben Tagen. Dies ist zentral, denn Erfahrungen etwa vom Lötschbergtunnel zeigen, dass ein Modell mit sieben Tagen für die hiesigen Unternehmer ein Nachteil darstellt. Das einheimische Baugewerbe hat keine Kultur für dieses Modell und zudem wirkt es sehr negativ auf das Sozial- und Familienleben aus. Ausländische Firmen kennen das System bestens. Meistens sind die Bauarbeiter auch sehr weit weg von ihrer Heimat; damit beeinträchtigt ein Model 7/7 auch nicht das Sozial- und Familienleben.

Arnikaweg

Im Gebiet «Visp-West» wurde ein Verkehrserschliessungsplan erstellt. Teil dieses Plans ist auch der nun neu zu erstellende Arnikaweg. Die 145 Meter lange Strasse mit einer Breite von 9 Metern liegt ca. 50 cm über dem heutigen landwirtschaftlich genutzten Terrain. Nach dem Abtrag der Humusschicht wird der Graben der tief liegenden Abwasser- und Trinkwasserleitung ausgehoben und die Leitungen verlegt. Der Grünbereich von ca. 40 Metern zwischen dem Arnika- und dem Tulpenweg wird mit einem 3.5 Meter breiten Kiesweg verbunden. Die Bauarbeiten begannen Ende Februar 2011 und sollen gemäss Bauprogramm bis Ende Mai 2011 andauern.

Italienisches Konsortium

Wie Schtipper/40 berichtete hat sich die Ulrich Imboden AG an einem italienischen Konsortium beteiligt, das sich um eine neue Bahnanlage am Mont Blanc bewarb. «Ausser Spesen – nix gewesen» stimmt zwar, weil das Konsortium bei der staatlichen Bewertung einem Konkurrenzangebot unterlag; dennoch können die hier geschlossenen Kontakte vielleicht in nächster Zukunft noch dienlich sein.

Neubau Betriebsgebäude

Auf einer Fläche von ca. 1'200 m² entsteht in der Industriezone «Basper» in Raron ein neues Betriebsgebäude für die MK-MED Medizinaltechnik AG. Die Rohbauarbeiten umfassen den Bau einer Bodenplatte, sowie ein Büro-Geschoss von ca. 300 m². Die Arbeiten beginnen am 14. März 2011 und sollen Ende Mai 2011 beendet sein.

Autobahn-Trasse mit Rückbau belasteter Standorte

Zwischen Steg/Gampel-Ost und Visp-West muss der Untergrund der neuen Autobahn erstellt werden. Da der Rückbau für zwei belastete Standorte ein wesentlicher Bestandteil des Auftrags darstellt, hat sich die Ulrich Imboden AG unter Führung von Jean-Pierre Imboden mit der KIBAG AG aus Regensdorf verstärkt. Bei Offeneröffnung liegt das Angebot dieser Bietergemeinschaft knapp an erster Stelle. Die Vergabe ist noch nicht erfolgt.

Nach verlorenem Kampf um die Ausschreibung: Brückenweg mit Beteiligung für die Ulrich Imboden AG

Bei der Grossüberbauung der Matterhorn Gotthard Bahn am Visper Brückenweg hat Implenia GU den Zuschlag erhalten. Bei der Vergabe der Baumeisterarbeiten war die Ulrich Imboden AG der Implenia Bau AG unterlegen. Trotzdem entwickelte sich eine enge Zusammenarbeit.



Als Folge des Bahnhofneubaus in Visp wurden zwei grössere Areale in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs frei: das vormalige Geleisfeld der Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) und der ehemalige Postautostandort an der Kantonsstrasse. Auf dem alten Postautoterminal erstellte die Ulrich Imboden AG quasi in Rekordtempo das Shopping-Areal «Centerpark».

Die Überbauung Brückenareal ist geprägt durch zwei fünfgeschossige quer zum Tal stehende Hochbauten. Diese schliessen einerseits den langgestreckten Bahnhofplatz gegen Westen ab, und bilden andererseits durch die präzise Abkantung und Setzung zueinander eine in sich ruhende Grossform als Abschluss des Quartiers. Hier entstehen 80 grosszügige Miet-

wohnungen, die Spielraum für zeitgemässe Wohnformen lassen. Die Geschäftsräume werden die Migros und C&A beziehen.

Unterakkordantin

Als Unterakkordantin hat die Ulrich Imboden AG mit Baubeginn am 13. Dezember 2010 den gesamten Ausbuh und teilweise auch Abbrucharbeiten übernommen. Dabei entfielen rund 900 m³ Beton aus Abbrüchen. Der Baugrubenaushub hat eine Dimension von insgesamt 41'500 m³. Das Material wurde mit insgesamt rund 3'700 Fahrten ins Kies- und Betonwerk Sevenett transportiert. Das Aushubmaterial kann zum überwiegenden Teil durch Aufbereitung wiederverwendet werden. Die Aushubarbeiten werden ca. Mitte März 2011 abgeschlossen sein. Zusätzlich zu diesen Arbeiten liefert das Betonwerk Sevenett sämtlichen Beton (16'000 m³), der für die Erstellung der Überbauung benötigt wird.

Fussgängerunterführung Randa und Erschliessung «Weri» Ulrich Imboden AG mit günstigstem Angebot

Bis 2014 müssen alle ungesicherten Bahnübergänge in der Schweiz gesichert oder aufgehoben werden. In Randa einigten sich die Behörden und die Matterhorn Gotthard Bahn auf eine Sicherung mittels Unterführung. Zusätzlich wird durch eine Anschlussstrasse neues Bauland erschlossen.

Das Geleisetrasse der MGB-Bahn trennt die östlichen und westlichen Wohnzonen im Dorf Randa. Um eine gesicherte Querung der Geleiseanlagen zu gewähren, erstellen Gemeinde und MGB eine Fussgängerunterführung im Gebiete genannt «Moosboda». Die Unterführung wird in Stahlbeton ausgeführt und auf der gesamten Länge überdacht. Dabei wird die Überdachung, inklusive der aus dem Erdreich ragender Wände mit einer verglasten Stahlkonstruktion ausgeführt. Darüber hinaus

will die Gemeinde das westlich des MGB-Geleises liegende Bauland «Weri» durch eine drei Meter breite Anschlussstrasse an die alte Kantonsstrasse erschliessen. Die Strasse weist eine Länge von 145 Metern auf und umfasst auch noch einen 330 m² grossen Wendeplatz, sowie einen Gehweg auf einer Länge von 30 Metern. Natürlich wird das gesamte Gebiet mit Wasser, Strom sowie Kanalisation bedient. Die Arbeiten sollen im April 2011 beginnen und Ende Jahr abgeschlossen sein.

3 grössere Einfamilienhäuser

Für drei private Bauherren erstellt die Ulrich Imboden AG drei grössere Einfamilienhäuser. Das erste in Baltschieder hat eine Abmessung von 21 auf 23 Meter und ist ein zweigeschössiger Bau. Die Fassaden werden in Sichtbeton erstellt und die Dachkonstruktion erfolgt durch Stahl aus Eigenfabrikation. Mit dem Bau konnte am 09. August 2010 begonnen werden; als Einzugsstermin ist Juni 2011 vorgesehen. Das zweite Einfamilienhaus wird derzeit in Visp erstellt. Es handelt sich hierbei um eine Betonkonstruktion in Hanglage auf drei Geschossen. Dabei erfolgt die Zufahrt ab Strasse mit Garagenanschluss; der Wohn- und Essbereich wird im Erdgeschoss integriert, während dem im Untergeschoss Zimmer und Kellerräume vorgesehen sind. Im Dorfzentrum von Lalden wird derzeit ein bestehendes Holzhaus im Ist-Zustand nach Demontage der Dachplatten und Freilegung der Holzkonstruktion auf dem Unterbau, mit einem Autokran angehoben und auf dem Vorplatz zwischendeponiert. Nach Abbruch und Wiedererstellung des Unterbaus in Betonkonstruktion wird der teilsanierte Holzbau wieder auf den neuen Unterbau gehoben. Mit dem neugebauten Hinterteil aus Ytong-Mauerwerk wird die Erhaltung des ursprünglichen Charakters im Walliserstil gewährleistet.

Klein Matterhorn: Arbeiten wieder aufgenommen



Die Bauarbeiten am Klein Matterhorn haben per Ende Februar wieder begonnen. Die Equipe um Klaus Gitz kümmert sich einerseits um den Innenausbau der Elektrozentrale und andererseits auch um die Fertigstellung des Personenlifts. Die Erhöhung des Personenlifts konnte bereits im Dezember letzten Jahres fertig erstellt werden. Was noch fehlt ist der neue Maschinenraum des Lifts, der im April 2011 betriebsbereit sein soll.

Stausee Hongrin / Waadt Steigerung der Regelenergie

Forces Motrices Hongrin-Léman SA (FMHL) erhielt am 20. Dezember 2010 die Baubewilligung für das «FMHL+» genannte Projekt. Zwei zusätzliche Turbinengruppen in einer unterirdischen Kaverne in der Nähe des Kraftwerks «Veytaux» sollen die installierte Leistung steigern. Mit einer Milliarde Kilowattstunden Spitzenenergie wird das Pumpspeicherkraftwerk seine durchschnittliche Jahresproduktion praktisch verdoppeln. Die gesamten Baukosten betragen 331 Millionen Schweizer Franken. Den Baumeister-Auftrag erhielt ein Konsortium zwischen PraderLosinger SA, Dénériaz SA, Ulrich Imboden AG und Evéquo SA. Im März 2011 beginnen erste Arbeiten betreffend der Baustelleneinrichtung. Die Inbetriebnahme der neuen Anlage ist für Ende 2014 geplant.

Der Stausee «Lac d'Hongrin» liegt im Kanton Waadt, nur wenige Kilometer vom Col des Mosses entfernt. Die Besonderheit der Staumauer sind die beiden Bogenmauern mit einer Höhe von 95 beziehungsweise 123 Meter. Die Verbindung wird durch ein Widerlager hergestellt, das auf einem natürlichen Felsvorsprung errichtet wurde. Der Stausee befindet sich am Zusammenfluss der beiden Flüsse Hongrin und Petit Hongrin. Er hat eine Gesamtfläche von 160 Hektaren. Darüber hinaus werden acht Wasserefassungen genutzt.

Pumpbetrieb vom Genfersee in den Stausee Hongrin

Die FMHL besitzt ein mit Wasserkraft betriebenes Pumpspeicherkraftwerk, welches das Wasser aus dem Stausee Hongrin im 800 Meter tiefer gelegenen Kraftwerk Veytaux turbinert und das Verfahren in Perioden mit geringem

Strombedarf umkehrt. Die Anlage pumpt das Wasser aus dem Genfersee dann in den Stausee Hongrin, um es während Spitzenzeiten zu verwenden.

Ziel des neuen Projekts ist die Steigerung der Gesamtleistung der Anlage durch den Bau einer neuen unterirdischen Kaverne in der Nähe der bestehenden Kaverne von Veytaux. Das heutige Kraftwerk ist seit 40 Jahren in Betrieb. Im Rahmen der Überholung der Einrichtung ist die Installation von zwei zusätzlichen Pumpturbinengruppen mit je 240 Megawatt installierter Leistung geplant. 60 Megawatt dienen als Reserveleistung. Pro Jahr wird das Kraftwerk rund eine Milliarde Kilowattstunden Spitzenenergie erzeugen und damit die heutige Produktion praktisch verdoppeln. Das Wasserschloss bedarf einer Anpassung. Die Staumauer von Hongrin, der Zuleitungsstollen

und der Druckschacht müssen nicht verändert werden.

Eine unerlässliche Ergänzung zu den neuen erneuerbaren Energien

Das Vorhaben ist die Antwort auf die steigende Nachfrage nach Regelenergie, die in Spitzenzeiten für den Ausgleich zwischen Erzeugung und Verbrauch sorgt. Grund für den steigenden Bedarf in Europa und in der Schweiz ist vor allem der Ausbau neuer erneuerbarer Energien wie Wind- oder Sonnenenergie. Ihre Produktion hängt direkt von den Wetterbedingungen ab, unterliegt deshalb Schwankungen und muss mit Regelenergie ergänzt werden. Dank ihrer Stauseen sind Pumpspeicherkraftwerke eigentliche Energiereservoirs, die jederzeit Strom ins Netz einspeisen können. Sie sind in der Lage, Erzeugungsgengässe umgehend und effizient zu überbrücken.

Schripp(er) Visite



Name: Marcel Biffiger
Beruf: Polier
Geburtstag: 17. Januar 1985
Wohnort: St. Niklaus

2001 begann Marcel Biffiger bei der UIAG seine Ausbildung zum Maurer. Nach zwei Jahren, wo er als Maurer arbeitete, absolvierte er 2006/07 die Polierschule und war seither Polier in der Unternehmung. Leider wird er gezwungen seine Tätigkeit aufzugeben.

Du darfst aus medizinischen Gründen deinen Beruf als Polier nicht mehr ausüben, Wie kams dazu?

Bereits 2005 erlitt ich im Militär eine Knieverletzung, die ich dann die folgenden Jahre mit mir umherschleppte. Der Unfall war mit ein Grund, dass ich mich rasch für die Weiterbildung als Polier entschloss.

Jetzt geht es noch eine Stufe weiter: bald wirst du die Bauführerschule besuchen.

Ja, obwohl mir der Beruf des Poliers schon jetzt fehlt. Mir hat diese Arbeit sehr gut gefallen.

Bis zum Start der Schule absolvierst du bei der UIAG ein Bauführer-Praktikum.

Wie ist das so?

Ich lerne hier die Unternehmung und das Bauwesen von einer total anderen Seite kennen. Es ist zwar eine grosse Umstellung nicht mehr an der Front zu arbeiten, dennoch finde ich die Arbeit interessant und freue mich gleichzeitig auf die kommende berufliche Herausforderung.

Kurioserweise bist du damit beschäftigt eine von deinen Baustellen «auszumessen».

Ja, und das ist interessant. So kann ich eine Baustelle A bis Z erledigen. Sonst wechselt der Polier meist schon vor Bauende auf eine nächste Baustelle.



Nach «Centerpark» Zweite Coopfiliale Umbau Coop Megastore Eyholz

Innert kürzester Zeit baut die Ulrich Imboden AG zum zweitenmal einen Coop-Einkaufsladen um. Beim abschliessenden Projekt handelte es sich um den Neubau «Centerpark», wo der ursprüngliche Verkaufsladen vom Untergeschoss ins Erdgeschoss umzog und die frei gewordene Fläche nun als Parking dient. Beim aktuellen Projekt handelt es sich um den Coop Megastore/Eyholz.

Die Umbauarbeiten finden sowohl im Erdgeschoss, wie auch im 1. und 2. Obergeschoss statt. Im Erdgeschoss wird über der Kassenstation eine Decke montiert. Auch im 1. Obergeschoss wird eine solche Decke bei den Rolltreppen erstellt. Das bisher ungenutzte 2. Obergeschoss soll nun in Betrieb genommen werden. Dazu werden Ausbrucharbeiten

zum Einbau einer Rolltreppe zwischen dem 1. und 2. Obergeschoss gemacht. Zur Bewirtschaftung des 2. Obergeschosses wird zusätzlich ein neuer Warenlift zwischen Untergeschoss und 2. Obergeschoss eingebaut. Im Weiteren wurde aus sicherheitstechnischen Gründen ein neuer Notausgang im Westen ausgetrieben.

Betrieb muss weitergehen

Die Bauarbeiten begannen am 24. Januar 2011 und sollten bis Mitte Juni 2011 beendet sein. Die grössten Schwierigkeiten bestehen darin, dass, wie schon beim Umbau im Coop Visp, der gesamte Ladenbetrieb trotz massiven Staub- und Lärmmissionen nicht beeinträchtigt werden darf.



Personal-News

RETABAT-Änderungen

Da das Frühpensionierungsmodell im Baugewerbe mittelfristig nicht finanzierbar ist, gab es per 01.01.2011 einige Änderungen. Die wichtigste betrifft die Kürzung der Rente: Beim Erreichen des 60. Lebensjahr und weniger als 10-jähriger Tätigkeit in einem RETABAT unterstellten Unternehmen, beträgt die Kürzung der Rente bis 10 Jahren 1/10 pro Jahr und zwischen dem 10. und 20. Beitragsjahr 1/20 pro Jahr. Zudem ist eine Rente für das technische Personal erst ab 62 Jahren möglich.

Erfolgreicher Schütze



Maurer Sylvan Venetz führt die Tradition der erfolgreichen Stalder Sportschützen weiter. Im Februar wurde er in der Kategorie 10m-Einzel Westschweizer Meister bei den Junioren und im März mit einem überragenden Vorsprung von 48 Punkten Waliser Juniorenmeister.

Pascal Heinzmann aka P-Flow

Maurer Pascal Heinzmann hat ein spezielles Hobby. Es ist unermüdlicher Textschreiber und Beatschreiber der Rapband «Griellechtmilieu». Sein Taktgefühl und das Ohr für geniale Melodien, sowie sein Flow und seine Texte machen ihn zu einem sehr anspruchsvollen und kritischen SelfMade-Rapper. Videos von ihm findet man auf youtube.



Nachwuchs

Patric Bühler, Maschinist aus Grächen wurde am 08. Januar 2011 Vater eines Sohnes mit dem Namen Rasmus.

Belagswerk Sevenett

Zusammenarbeitsvertrag mit Aeschlimann AG

Am 01. Januar 2009 übernahm die Ulrich Imboden AG die Kieswerk Vispe AG. Die Aktiengesellschaft besitzt im Gebiet genannt «Sefinot», Eingangs Vispertaltunnel rund 60'000 m2 Boden. Hier betreibt sie ein Kies-, Beton- und Belagswerk. Neben der Kiesentnahme und dem Betonwerk gehörte zum Kauf auch eine moderne Belagsproduktionsanlage. Auf der Suche nach einem kompetenten Partner konnte inzwischen ein Kooperationsvertrag mit Aeschlimann AG Strassenbau und Asphaltunternehmung, Zofingen, geschlossen werden.

Die Aeschlimann AG zeichnet sich in Sachen Forschung, Entwicklung und Ausbildung aus und ist als Asphaltunternehmen eines der führenden Unternehmen in der Schweiz. Die Firma ist auch im Ausland tätig. International stehen vor allem das Asphalt-Engineering und die Ausführung von Brückenabdichtungen und Brückenbelägen im Vordergrund, welche in Zusammenarbeit mit lokalen Partnern und Subunternehmern realisiert werden. Mit der grössten Brücke Europas, der Storebaelt Brücke in Dänemark, sicherte sich die Aeschlimann AG 1990 den Durchbruch ins internationale Business für Brücken-Grossobjekte. Insbesondere bei Brücken mit Stahlkonstruktionen ist die Aeschlimann International AG ein verlässlicher Partner für Engineering und Ausführung und geniesst einen ausgezeichneten Ruf. Bei Brückenobjekten in Dänemark, Wales / England, Irland, Hong Kong, Korea und Middle East konnte das Know-how erfolgreich unter Beweis gestellt werden. Die Unternehmung ist der Ulrich Imboden AG sehr ähnlich. Beide Unternehmen sind traditionelle Familienunternehmen und beide Unternehmen feierten praktisch gleichzeitig ihr 75jähriges Bestehen. In Zofingen verfügt Aeschlimann AG über ein Infrastruktur- und Logistikzentrum; die Firma beschäftigt zwischen 150 und 200 Mitarbeiter (saisonal).

Gussasphalt-Produktion

Die Zusammenarbeit zwischen Aeschlimann AG und Ulrich Imboden AG beschränkt sich vor allem auf die Produktion von Gussasphalt.

Gussasphalt ist ein Gemisch aus Sand, Splitt, Steinmehl als Füller und Bitumen, das beim Einbau giess- und streichbar ist. Daher ist bei Verwendung von Gussasphalt keine Verdichtungsarbeit nötig. Gussasphalt wird eingesetzt als Strassenbelag, als Bodenbelag und für Abdichtungen. Dank nahezu hohlraumfreier Struktur, extremer Belastbarkeit und Salzwasserresistenz eignet sich Gussasphalt als Fahrbahn- oder Gehwegbelag,

im Untertag- und Brückenbau. Als Dichtungs- und Nutzbelag, z.B. im Hochbau oder als Schutz-, Ausgleichs- oder Deckschicht im Tiefbau, trennt Gussasphalt Trockenheit von Nässe und schützt so die Bausubstanz. Nach Umrüstung ist es für die Belagsanlage im Sevenett möglich Gussasphalt zu produzieren. Dieser Asphalt ist gerade bei Brücken- und Tunnelbau gefragt und teilweise auch bei der Umfahrung von Visp geplant. Dank dieser Kooperation verfügt die Aeschlimann AG jetzt über ein Produktionswerk, welches Einsatzmöglichkeiten im ganzen Kanton, in der Waadt und im angrenzenden Ausland ermöglichen. Für die restliche Belagsproduktion ist ebenfalls eine Zusammenarbeit geplant; anders als bei der Produktion von Gussasphalt kann hier aber die Ulrich Imboden AG die Partner zum Einbringen von Asphalt selbst bestimmen. Hier ist neben Aeschlimann AG auch eine Zusammenarbeit mit den Partnern Evéquo SA und Dénériaz SA möglich.

Riss-Sanierung Strassenbelag

Der Zusammenarbeitsvertrag beinhaltet im weiteren auch die Riss-Sanierung von Strassenbelag. Der eilige Winter ist bald vorbei - doch schon jetzt nehmen die Frostschäden auf den Strassen teils ein Ausmass an wie noch nie zuvor um diese Zeit. Längst sind viele Fahrbahnoberflächen brüchig und rissig, sodass Wasser in die unteren Schichten eindringen kann. Gefriert es, sprengt das grössere Volumen des Eises die Asphaltbeläge. Je häufiger sich Frost und

v.l.n.r.: Olivier Imboden, Raymond Imboden, Heinz Aeschlimann, VR-Präsident Aeschlimann AG, Kurt Andres (CEO Aeschlimann AG)



Tauwetter abwechseln, desto rasanter brechen Schlaglöcher auf. Gerade auch rings um Schächte, wo der Untergrund ohnehin weniger verfestigt ist, machen sich diese Kräfte bemerkbar. Ist erst mal ein Stück weggebrochen, richtet der Verkehr immer grössere Schäden an. Nicht selten könnte in den Löchern ein halber Fussball verschwinden. Die herkömmliche Methode – Fräsen und Einbringen von Kaltbitumen – hat den Nachteil, dass die Sanierung oft nicht von Dauer ist, da der Belag schnell wieder von den Fahrzeugen herausgeschleudert werden kann. Bei der rationellen Riss-Sanierung wird der Fahrbahnriss mit einer Heissluftlanze ausgeblasen und mit einer elastoplastischen Heissvergussmasse verfüllt. Gegenüber dem herkömmlichen Ausfräsen hat das Ausblasen eindeutige Vorteile: Mit dieser Methode weitet man die Risse nur soweit aus, wie es notwendig ist, Dank Verzahnung an den Rissflanken sowie Reaktivierung des Bindemittels kann eine optimale Haftung der Heissvergussmasse erreicht werden. Im weiteren entsteht beim Ausblasen im Vergleich zum Ausfräsen keine Feuchtigkeit, die den Belag angreift und es kann mit dieser Methode eine grössere Tagesleistung erreicht werden. Dadurch kann die Zeit der Verkehrsbehinderungen stark verkürzt werden.