



Arbeitslosigkeit

Saisonale Arbeitslosigkeit vor allem ein Unterwalliser Problem

Seite 2

«Alpin Park» Täsch

Geschäftslokalitäten und Zweitwohnungen zu verkaufen

Seite 3

Spielbodenbahn

Sehr sportliches Terminprogramm

Seite 7

Umbau auf Riffelalp

Zimmerumbau, unterirdische Erweiterung und Fassadensanierung

Seite 7

Lonza-Viadukt BLS

Sanierung während dem Bahnverkehr

Seite 8

«Baumgartu» Steg

44 Eigentumswohnungen in den nächsten vier Jahren

Seite 13

3S-Bahn Zermatt

Nach der Talstation nun auch die Bergstation auf Klein Matterhorn

Seite 14

Umbau Chalet «Christiania» in Zermatt

Komplizierte Bauweise wegen Gebäudeabständen

Im Dorfkern von Zermatt, in unmittelbarer Nähe zum Gemeindehaus, steht das Chalet «Christiania». Es ist ein viergeschossiger Altbau vornehmlich aus Holz. Nun soll dieser Altbau einem Neubau weichen. Damit die Bauherrschaft nicht neue Abstände zu Nachbarparzellen einhalten muss, bleiben Nord- und Ostfassade bestehen. Ein kompliziertes Bauvorhaben, bei welchem die Wände entsprechend gesichert werden müssen. Es entsteht ein sechsgeschossiger Neubau mit insgesamt acht Wohneinheiten.

Sicherung der Fassaden

Die Baustelle ist eindrucklich.

Musste man doch die Nord- und Ostfassade stehen lassen. Die Schwierigkeit lag darin, die bleibenden Wände zu sichern und zu unterfangen, da die neue Bodenplatte ca. 1.50 m tiefer erstellt worden ist. Der neue, grössere

Bau weist eine Abmessung von 20 auf 20 m auf. Das Gebäude ist ein sechsgeschossiger Neubau, wobei fünf Geschosse über Terrain geplant sind. Insgesamt werden acht Wohnungen erstellt.

Die Bestückung sieht eine 2 ½ Wohnung, zwei 3 ½ Wohnung, vier 4 ½ Wohnung und eine 9 ½ Wohnung vor. Das



Gebäude weist eine Grundfläche von 365 m² auf und ein Volumen von an die 6'500 m³.

Rohbau bis Oktober 2016

Mit den Bauarbeiten konnte am 18. April 2016 begonnen werden. Hier wurde das Gebäude bis auf die zwei Fassaden abgerissen. Der Aushub startete Anfang Mai. Mitte

Juni konnte bereits die Bodenplatte betoniert werden. Bis zum Oktober 2016 sollte der Rohbau fertig erstellt sein, denn dann soll gemäss Terminplan der Dachstuhl montiert werden. Während den Wintermonaten wird der Innenausbau forciert. Die Bauherrschaft rechnet mit einem Einzug im März 2017.



Sonderfall Oberwallis!

Saisonarbeitslosigkeit im Baugewerbe ist seit Jahren ein leidiges Thema. Wie das «Amen in der Kirche» werden die Stimmen zu Beginn des Jahres jeweils lauter. Und wieder mal wird das Wallis

gesamtschweizerisch an den Prager gestellt. Existiert das Problem offensichtlich im Wallis weitaus stärker als im vergleichbaren Kanton Graubünden. Leider ist es so, dass dieses Problem kein Gesamtkantonales ist. Im Oberwallis

haben wir die Erwerbskombination mit dem Tourismus, ohne welche der Tourismus auf viele fähige Arbeitskräfte verzichten müsste. Zu hoffen bleibt, dass dies bei der Beurteilung durch das SECO seine Berücksichtigung findet.

Unsere Mitarbeiter werden teilweise heftig drangsaliert

Von November bis Dezember 2015 ist die Arbeitslosenquote im Wallis um 31% angestiegen. Hauptverantwortlich ist das Baugewerbe. Es ist dies die sogenannte Winter- oder Saisonarbeitslosigkeit, die Jahr für Jahr von Medien und Schweizer Politikern kritisch betrachtet wird. Mehr noch: Das Staatssekretariat für Wirtschaft (SECO) kündigte diesen Januar Massnahmen zur stärkeren Bekämpfung der Winterarbeitslosigkeit an. Gespürt haben dies auch unsere Mitarbeiter, die nicht selten durch einzelne Mitarbeiter der regionalen Stellenvermittlungsstelle unverhältnismässig drangsaliert worden sind. Es ist anzunehmen, dass dieses Verhalten im nächsten Winter weiter zunehmen wird.

Da seine Mitglieder direkt angegriffen worden sind, hat der Walliser Baumeisterverband (WBV) reagiert. Er hat sich gegen den Vorwurf gewehrt, dass von der Arbeitslosenversicherung profitiert werde. «Wer denkt, dass man Gewinne erzielt, indem man nur während neun Monaten arbeitet, die Fixkosten jedoch für 12 Monate zu bezahlen hat, der kennt die elementaren Regeln der Wirtschaft nicht!», erklärt der Direktor des WBV, Serge Métrailler. Grundsätzlich haben die Unternehmen gar keine andere Wahl. Die Ursachen für den Unterbruch der Bautätigkeit auf den Baustellen sind seit Langem bekannt. Zusätzlich zu den Wetterbedingungen oder in unserem Fall vor allem auch die Existenz von Gemeindereglementen, die einen Unterbruch der Bautätigkeit erfordern, fehlen die Auftragsvergaben des Staats und der Gemeinden zwischen November und Dezember praktisch vollständig. Gerade auch die Gemeindereglemente in Saas Fee und Zermatt, wo man erst nach Ostern mit den Bauarbeiten beginnen kann, verhindern eine ganzjährige Anstellung in diesen wichtigen Gebieten der Unternehmung.

Zudem wollen die Bauherren, vor allem in diesen Tourismusdestinationen, dass die Arbeiten vor Wintereinbruch beendet sind, damit der Betrieb zur Wintersaison eröffnet oder zumindest in den Wintermonaten der Innenausbau vorangetrieben werden kann.

Grundsätzlich ein Unterwalliser Problem

Die Saisonale Arbeitslosigkeit ist in vergleichbaren Kantonen, wie Graubünden und Tessin, weniger stark ausgeprägt wie im Kanton Wallis. Wenn man nun eine Analyse dieser Arbeitslosigkeit innerhalb unseres Kantons vornimmt, fällt auf, dass dies grundsätzlich ein Unterwalliser Problem darstellt: Obwohl die Saisonalität im Oberwalliser Baugewerbe ebenso stark ausgeprägt ist wie im Unterwallis, ist der Anteil der Arbeitslosen im Winter erheblich tiefer als im Welschwallis. Das hängt damit zusammen, dass die Erwerbskombination im Oberwallis eine lange Tradition hat. Konkret: Baubeschäftigte arbeiten im Winter auf den Bergbahnen und beziehen einen von der Arbeitslosenkasse finanzierten Ausgleich. Dies ist im Mittel- und Unterwallis wegen der geringen

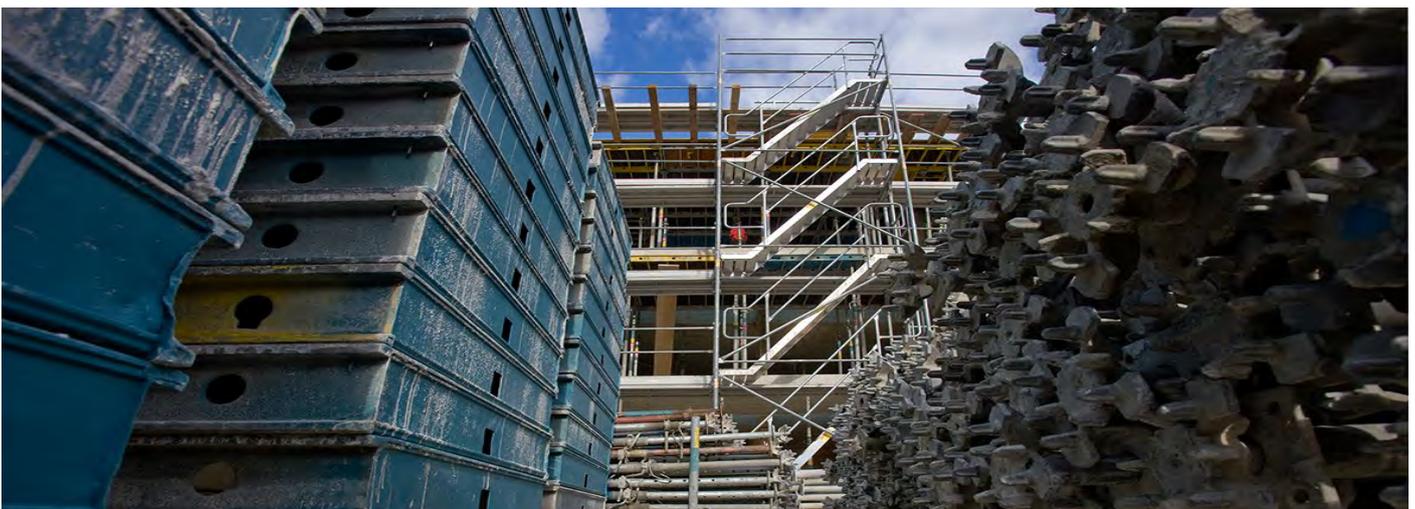
Bedeutung des Tourismus weniger möglich. Rund 100 Mitarbeiter der Ulrich Imboden AG schätzen diese Erwerbskombination. Nutzniesser ist natürlich auch der Tourismus. Wie könnten die Oberwalliser Bergbahnen noch fähige Mitarbeiter saisonal finden, wenn nicht quasi als Leihgabe aus dem Bauhauptgewerbe?

Flexibilität der Arbeitszeiten, Stafflung bei den kantonalen Arbeitsvergaben

Wie also kann hier also ein Lösungsansatz gefunden werden? Grundsätzlich muss die Erwerbskombination mit dem Tourismus weiter möglich sein. Hier profitiert nicht zuletzt auch der Walliser Tourismus, der best-ausgebildetes und einheimisches Personal über die Saison beschäftigen kann. Eine weitere Flexibilisierung der Jahresarbeitszeit ist ein weiteres Mittel der Saisonarbeitslosigkeit entgegenzuwirken. Die Unternehmen können ihre Arbeitnehmer also während des Sommers intensiv arbeiten lassen und ihnen im Winter, wenn sie nicht arbeiten, die Überzeit bezahlen. Jedoch lassen sich im Sommer nicht so viele Stunden machen, dass die Mitar-

beiter drei Monate im Winter die Überstunden kompensieren können. Zudem: Vor allem die einheimischen Arbeitnehmer, welche in ein soziales Leben eingebunden sind, sind heute ebenfalls nicht mehr bereit zu viele Überstunden zu leisten – zu sehr leidet das eigene soziale Leben, zu sehr beispielsweise die vielerorts anzutreffende landwirtschaftliche Tätigkeit. Es bleibt wahrscheinlich der Ansatz der Stafflung der Auftragsvergaben über das ganze Jahr. Im Jahr 2000 hat auf Initiative des WBV ein Treffen mit Vertretern der Unternehmer, des Staats und der Gewerkschaften stattgefunden. Der Kanton hat sich hier verpflichtet, die Auftragsvergaben auf das ganze Jahr zu verteilen und sie nicht nur auf die Zeit von März bis Juni zu konzentrieren, wie es meist der Fall ist. Leider hat sich bis heute nichts verändert. Die Arbeit fehlt während der Winterzeit immer noch.

Auch der WBV ist sich sicher: «Wenn diese Stafflung der Auftragsvergaben einmal erfolgt ist, können die Walliser Unternehmer eine weitere Flexibilisierung der Jahresarbeitszeit ins Auge fassen.»



Überbauung «Alpin Park», Täsch

Geschäftslokaltäten und Zweitwohnungen zu verkaufen

An verkehrstechnisch günstiger Lage in Täsch entsteht die Überbauung «Alpin Park». Die Überbauung umfasst zwei Hochbauten, eine Geschäftslokaltät und eines Parkhauses. Die Bauarbeiten starteten Anfang November 2015. Mittlerweile ist das Haus A im Rohbau erstellt.

Unmittelbar am Kreisel zum Matterhorn Terminal und in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof entsteht einerseits auf dem bestehenden Parkhaus Alpin Park ein Mehrfamilienhaus mit 14 Zweitwohnungen. Auf dem angrenzenden Grundstück entsteht ein weiteres Mehrfamilienhaus mit einer grösseren Geschäftslokaltät für die Raiffeisenbank Mischabel Matterhorn. Es ist dies ein Gemeinschaftsprojekt von Bodenbesitzer Beat Lauber und der Dienstleistungs Imboden AG. Dabei übernimmt Bauherr Beat Lauber das Haus A, die Dienstleistungs Imboden AG das Haus B.

Rohbau für Haus A erstellt

Anfang November 2015 begannen die Arbeiten mit dem Aushub. Zur Abdichtung musste eine «gelbe Wanne» eingebaut werden. Bis zur Winterpause konnten die Betonarbeiten im Untergeschoss und die Hinterfüllungsarbeiten ausgeführt werden. Gemäss Bauprogramm konnten die Bauarbeiten am Osterdienstag



wieder aufgenommen werden. Dank dem guten Einsatz von Maschinen, Material und Personal konnte der Dachstuhl bereits Ende Mai montiert werden.

Haus A oder die Suche nach einem Konzept

Mit den Arbeiten am Haus B wurde noch nicht begonnen. Die Dienstleistungs Imboden AG ist derzeit daran die Feinarbeiten zum Konzept auszuarbeiten. Nachdem der Ver-

such scheiterte die bestehende Tankstelle mit einem neuen Shop im Winter 2016/2017 wieder zu eröffnen, wurde der Rückbau der Tankstelle beschlossen. Noch ist unklar, wie das Erdgeschoss gestaltet werden wird. Denkbar sind Geschäftslokaltäten, Parkplätze, kleine Wohneinheiten oder eine Kombination dieser Parameter. Das Interessante daran ist indes, dass es sich bei den Wohnungen um bewilligte Zweitwohnungen han-

delt. Geschäftslokaltäten und Wohnungen werden zur Miete oder zum Verkauf ausgeschrieben.

Parkhaus im Winter offen

e Arbeiten für das Haus B werden im Herbst fortgesetzt. Bis Ende Jahr muss das bestehende Parkhaus den neuen feuerpolizeilichen Brandschutzvorschriften angepasst werden. Ziel ist es, dass Parkhaus auf die Wintersaison 2016/2017 wieder zu eröffnen.

Mehrfamilienhaus Terbinerstrasse, Visp

Eigentumswohnung an bester Lage in Visp

Nach einem verzögerten Baubeginn infolge quecksilberbelasteter Parzelle konnte die Ulrich Imboden AG im November 2015 mit dem Aushub begonnen werden. Genau ein Jahr später plant die Erbgemeinschaft als Bauherr den Bezugstermin der Liegenschaft.



Insgesamt mussten an die 1'000 m³ kontaminiertes Material für den Sondertransport nach Raron und rund 450 m³ in die Inertstoffdeponie nach

Ried-Brig transportiert werden. Als Materialersatz mussten insgesamt über 1'500 m³ eingebaut werden.

Verdrängungspfähle und «gelbe Wanne»

Aufgrund dessen der Baugrund eine sehr schlechte Tragfähigkeit aufwies, musste ein Subunternehmer Verdrängungspfähle bis zu einer Tiefe von maximal 11 m gebohrt und schliesslich betoniert werden. Insgesamt wurden Pfähle in einer Gesamtlänge von 465 m erstellt und betoniert.

Anschliessend musste eine sogenannte «gelbe Wanne» im Umfang von 470 m² zur Abdichtung gegen Grundwasser installiert werden.

Rohbau beendet

Der Baustart für die eigentlichen Baumeisterarbeiten erfolgte Anfang Februar 2016. Das Gebäude verfügt neben dem Untergeschoss, über drei weitere Geschosse und ein Attikageschoss. Es handelt sich dabei um einen normalen Hochbau in Stahlbeton und Mauerwerk, inklusive entsprechender Aussendämmung. Insgesamt wurden Beton im Umfang von 1'400 m³ und Stahl von 170 Tonnen eingebaut. Total wurden 6'600 m³ geschalt. Der Rohbau wurde Ende Juni 2016 beendet.

Pensionierung Lothar Hutter

Mit der Erstellung des Mehrfamilienhauses «Sandmatta» in Baltschieder tritt Polier Lothar Hutter in die Pension. Lothar ist 1955 in Lalden geboren und ist gelernter Zeichner und Maurer. Seine Zeichnerlehre absolvierte er bei Zurbriggen Otto; seine Maurerlehre bei der Unternehmung Gentinetta. Da für Zeichner damals wenige Arbeitsstellen bereitstanden, entschied er sich dann für den praktischen Weg vom Maurer zum Vorarbeiter/Polier.

Lothar Hutter trat am 01. Juni 1979 in den Dienst der Ulrich Imboden AG. Sein erster Bau als Polier war das Mehrfamilienhaus «Weingarten» in Naters. Er war in seiner mehr als 25jährigen Tätigkeit vor allem im Hochbau tätig.

Zentrale Bauten waren in etwa das Kultur- und Kongresszentrum «LaPoste» mit seinen grossen Flächen an Sichtbeton, das riesige Wohn- und Geschäftshaus «Center» in Visp, das heutige Coop-Center Eyholz oder die Dreifachturnhalle der Berufsschule in Visp. Die Erstellung der bis zu 14.26 Meter hohen Giebelwände in Sichtbeton verlangte Lothar Hutter bei Bau der Dreifachturnhalle sein ganzes Können ab. Die Ulrich Imboden AG ist mit Lothar Hutter stolz auf das gemeinsam Erreichte, dankt ihm für seinen tadellosen Einsatz und wünscht ihm alles erdenklich Gute als Jung-Pensionär.



Mehrfamilienhaus «Sandmatta» Baltschieder Letzte Baustelle von Polier Lothar Hutter



In Baltschieder erstellt Bauherr Jean-Pierre Imboden das Mehrfamilienhaus «Sandmatta». Es ist ein dreigeschossiger Betonbau mit insgesamt acht Wohneinheiten. Das Kellergeschoss wird über eine Garageneinfahrt erschlossen. Hier entstehen drei grosse Parkplätze. Weitere drei Parkplätze befinden sich als Einzelgaragen ebenfalls im Kellergeschoss. Im

selben Geschoss verfügt jede Wohnung über ein Kellerabteil. Technikraum, Abstellraum und Waschküche schliessen das Raumprogramm in diesem Geschoss ab. Im Erdgeschoss befinden sich neben zwei Einzelgaragen und dem Veloraum zwei 2 ½ Zimmerwohnungen und eine 4 ½ Zimmerwohnung. Im ersten und zweiten Obergeschoss entstehen nochmals

insgesamt fünf Wohneinheiten. Im Dachstock befinden sich zusätzlich noch acht Estriche. Das Gebäude wird über einen Lift erschlossen und wurde durch die Summermatter Architekten AG geplant und umgesetzt.

In der Liegenschaft sind noch 2 ½, 3 ½ und 4 ½ Zimmerwohnungen zu verkaufen. Kontakt über Jean-Pierre Imboden.

Sanierung Hörnliweg

Statt «Sherpas» einheimische Fachkräfte!

In diesem Sommer wird der Wanderweg von Schwarzsee auf die Hörnlihütte in Zermatt saniert. Ursprünglich sollten Sherpas aus Nepal ihr Fachwissen für Trockenmauern einbringen. Weil aber Bundesbern keine Arbeitsbewilligungen ausstellte, übernehmen jetzt einheimische Spezialisten mit Unterstützung der Ulrich Imboden AG die Sanierung des Hörnliweges.

Zermatt pflegt seit Jahren gute Kontakte zu den Sherpas in Nepal. Die Beziehungen sind durch die Hilfe der Rettungsstation Zermatt und der Air Zermatt AG bei der Entwicklung eines Rettungssystems im Himalaya entstanden. Das Wegsanierungsprojekt hätte die gegenseitige Entwicklung fördern und die vorhandenen Beziehungen festigen sollen. Der Hörnliweg sollte möglichst naturschonend restauriert werden und sich unauffällig in die Landschaft einfügen, hiess es in einer Medienmitteilung von Zermatt Tourismus.

Jährliche Sanierungsarbeiten

Jeden Winter zerstören Stein-

schlag, Blitze und extreme Temperaturschwankungen Teile des Hörnliweges. Abgerutschte Wegteile und enge Passagen werden jeweils für Wanderer und Bergsteiger wieder hergerichtet und ausgebaut. Dies ist auch notwendig, wird doch der Weg jährlich von über 10'000 Wandernern und Alpinisten benutzt. Beat Locher von der Firma «Schteimüürini» übernimmt nun die Gesamtprojektleitung. Zum Charakter des Weges sagte er gegenüber Zermatt inside: «Der Hörnliweg ist ein stark frequentierter hochalpiner Wanderweg. Er verläuft entlang dem stark zerklüfteten und verwitterten Hörnligrat. Er scheint sich,

sicher auch durch das Auftauen des Permafrostes, überall zu bewegen. Ganze Wegpartien sind zusammen mit den talseitigen Trockenmauern weggerutscht.»

Aufwendige Sanierung

Die eigentliche Sanierung ist nicht einfach. Trockenmaurer, Baufachleute, Fels- und Steinschlagschutzexperten sowie Geologen müssen Hand in Hand arbeiten. Dank dieser engen Zusammenarbeit wird über den Einsatz der Materialien wie Stahlträger, Holz, Stahl- und Ankerbeton, Steine entschieden. Diese werden mittels neuester Injektions- und Vernagelungstechnik eingebaut.

Neubau Gondelbahn «Spielboden»

Äusserst sportliches Terminprogramm

Die Saastal Bergbahnen AG baut seit dem 06. Juni 2016 die neue Spielbodenbahn. Der Ersatz wurde notwendig weil die alte Bahn keine Betriebsbewilligung mehr bekam. Die Zeit drängt, muss doch die neue Bahn am 22. Dezember 2016 eröffnet werden. Die Ulrich Imboden AG, als ausgewiesener Hochgebirgsspezialist, erhielt den Auftrag zum Bau der Bergstation und aller Stützen. Das ursprünglich geplante Los der Pistenkorrektur wurde vorerst zurückgestellt.



walk in», das heisst mit bodenebenem Einstieg in die Kabinen. Die neue Bahn ersetzt die bestehende 4er Gondelbahn auf derselben Trasse. Eine leichte Abweichung ergibt sich dadurch, dass die Talstation der Pendelbahn Felskinn nicht überfahren wird, sondern mittels einer Mittelstation erschlossen wird.

Die heutige Anlage wurde 1976 gebaut und die Betriebsbewilligung lief 2011 ab. Dank einer Ausnahmegewilligung konnten mehrere Verlängerungen der Betriebsbewilligung erreicht werden, letztmals für die Wintersaison 2015/2016. Da die Spielbodenachse von grosser strategischer und wirtschaftlicher Wichtigkeit für die Saastal Bergbahnen AG ist, wurde infolgedessen ein Neubau geplant mit einer neuen Zwischenstation bei der Talstation der Felskinnbahn, welche eine Optimierung des Sommerbetriebs ermöglicht. Zu diesem Zweck wurde eine Kapitalerhöhung notwendig. Öffentliche Hand und Leasingpartner steuern 14.2 Mio. Franken und Aktionäre 7 Mio. Franken zur gesicherten Finanzierung der neuen Bahn hinzu.

Moderne 10er Gondelbahn

Bei der neuen Anlage Kalbermatten-Bifig-Spielboden handelt es sich um eine kuppelbare geräumige 10er Gondelbahn mit Kabinen Typ «Level

Dadurch verlaufen die Achsen wenige Meter Ostwärts. Die Anlage ist für eine maximale Förderleistung von 2'000 Personen pro Stunde bei einer Seilgeschwindigkeit von 6 m/s ausgelegt. So halbiert sich die Fahrzeit der neuen Bahn. Die neue Bahn wird für den Gast komfortabler; der Gast muss nicht Laufen, Warten oder Anstehen. Und jede Gondel wird mit Free WiFi ausgestattet. Die Bergstation entspricht einer UNIG-L Station und dient als starre Antriebstation. Die fahrbare Umlenkung befindet sich im Tal und wird als UNIG-L Station ausgeführt. Im Gebiet Bifig befindet sich die Mittelstation. Die beiden Sektionen können im Verbundbetrieb oder einzeln betrieben werden. Die Talstation wird in ein einfaches Gebäude integriert, die Mittel- und die Bergstation wird als Standardstation ausgebildet. Die Anlage dient als Zubringer ins Ski- und Sommergebiet.

Neue Gebäude

Die Station Kalbermatten ist der Ausgangspunkt für die

neue Gondelbahn. Das bestehende Gebäude der Station Kalbermatten inkl. des Gebäudes der Talstation Plattjen wird abgerissen und durch einen Neubau ersetzt. Der Gebäudeteil der Plattjenbahn bleibt dabei bestehen. Das neue Bahngeschoss kommt ca. auf derselben Perronhöhe wie die alte Station der Spielbodenbahn zu liegen. Das neu realisierte Gebäude umfasst neben der Talstation mit dem Ein- und Ausstiegsperron die Garagierung der Bahnanlage. Zudem wird unter dem Perrongeschoss ein kleiner Lagerraum angeordnet. Die Gondelbahn Kalbermatten-Spielboden wird neu über eine Mittelstation mit der Station Felskinn Tal erschlossen. Die Talstation Felskinn bleibt bestehen. Die Mittelstation kommt unmittelbar hinter der Talstation der Felskinnbahn, teilweise über der Garage der Pistenfahrzeuge und der Werkstatt zu liegen und wird als offene Station realisiert. Die Bergstation ist als offene Station konzipiert. Der Perron der neuen Gondelbahn wird neu 1 m höher als die alte Bergstation erstellt. Die Erschliessung zur Pendelbahn Längfluh bleibt bestehen und wird nur geringfügig angepasst. Für die Erstellung der neuen Bergstation muss das bestehende Gebäude der alten Bahn bis auf die Höhe des Ein-, Ausstiegsperrons abgebrochen werden.

Stützen

Auf der Strecke sind total 16 Stützen vorgesehen. Die Stützenkonstruktion wird von der Garaventa AG geliefert und ist in feuerverzinkter Ausführung gefertigt. Die Stützen werden mit Steigschutzeinrichtungen versehen. Sämtliche Stützenfundamente werden als Blockfundament mit einer

Flachfundation neu betoniert. Die Bahnlasten werden durch die Stützen über Betonfundamente in den Baugrund abgegeben. Die Grösse der Stützenfundamente wird auf Grund der auftretenden Kräfte und der jeweiligen Baugrundwerten dimensioniert. Die Terrainlinien bei den Stützenfundamenten werden an die bestehenden Verhältnisse angepasst.

Viele Vorteile

Die neue Bahn verspricht einige Vorteile. Dank der neuen Bahn wird das Gebiet Spielboden – Längfluh aufgewertet und das Sommerangebot vor allem betreffend Bikesport intensiviert. Die neue Bahn schafft mehr Flexibilität, weil die Saastal Bergbahnen AG dadurch einen zweiten Einstieg ins Skigebiet schafft und weil die beiden Sektionen unabhängig voneinander betrieben werden können. Zudem ist im Sommer dadurch ein effizienterer Betrieb in Kombination mit dem Alpin Express möglich. Die neue Bahn ist auch auf die Zukunft angelegt, ist doch eine Erweiterungsoption zum Ankunfts-terminal P2 bzw. zur Längfluh möglich.

Sportliches Terminprogramm

Der Auftrag von Ulrich Imboden umfasst den Abbruch und Neubau der bestehenden Bergstation sowie die Erstellung sämtlicher Masten. Das sehr sportliche Bauprogramm begann am 22. Juni 2016 und dauert rund 2 ½ Monate. Ende August muss die Anlage der Garaventa AG zur Montage der Seilbahn übergeben werden. Das sehr ehrgeizige Terminprogramm ist nur realisierbar, wenn alle am Projekt beteiligten Partner termingerecht und effizient zusammenarbeiten.

Strasse St. Niklaus – Grächen: Arbeiten beenden

Die Sanierung der Strasse St. Niklaus – Grächen wird derzeit fertiggestellt. In diesem Jahr musste noch die letzte Etappe der bergseitigen Futtermauer fertiggestellt werden. Daneben musste auch die Strassenentwässerung zusammengeschlossen werden und die Strasse bei der Kurve unterhalb Abzweigung Bodmen fertiggestellt werden. Anschliessend folgt beim Belag der Einbau der Tragschicht und der Deckschicht per Ende Juli 2016.

Mehrfamilienhaus «Binen» in Gampel

In Gampel entstand seit dem letzten Herbst das Mehrfamilienhaus «Binen» mit sieben Wohnungen. Die Überbauung ist sehr zentral und unmittelbar neben dem Schulhausgebäude gelegen. Mit dem Aushub für das neue Gebäude konnte bereits Ende August 2015 begonnen werden. Das Untergeschoss mit Tiefgarage wurde bis Ende Oktober 2015 fertiggestellt. Ab Mitte Februar 2016 begannen die Baumeisterarbeiten wieder. Erstellt worden ist das Erdgeschoss, Stockwerk 1 und 2 sowie das Attikageschoss. Unsere Arbeiten konnten Mitte Juni abgeschlossen werden. Nach Isolation und Anstrich der Fassade werden wir im September noch die Umgebung mit der Garageneinfahrt und Belagsarbeiten erstellen.

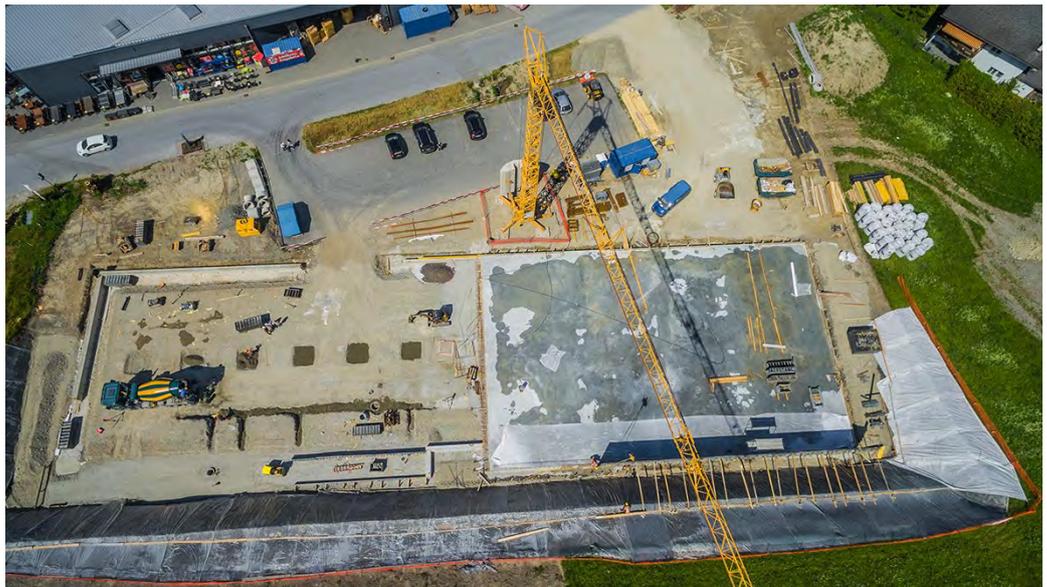


Strassensanierung

Die bestehende Strasse «Stadelmatten» in Baltschieder wird auf einer Länge von 260 m saniert. Zunächst wird der bestehende Belag abgebrochen, anschliessend Geotextil und ungebundenes Gemisch eingebaut, sowie der Belag erstellt.

Gewerbezentrum Eyholz

Geschäftslokaltät für vier neue Anbieter



In unmittelbarer Nähe des heutigen Jysk entsteht ein neues Geschäftshaus mit vier Mietern. Die ursprüngliche Offerte stammt vom September 2014. Nach dem Abschluss von Mietverträgen wurde die Ulrich Imboden AG mit dem Bau des neuen Geschäftshauses beauftragt. Auf einer Mietfläche von rund 1'900 m² bieten vier neue

Geschäfte ihre Waren der Kundschaft an. Zusammen mit dem Jysk entsteht somit ein kleines Einkaufszentrum. Die Möglichkeit an der Ostseite nachträglich noch einen zusätzlichen Mieter anzuschliessen, bleibt derzeit noch offen. Bauherr ist die Eyholz Investment AG. Der Auftrag der Ulrich Imboden AG beinhaltet Aushub,

die Erstellung der Bodenplatte, einer Rückwand, sowie diverse Hinterfüllungsarbeiten. Diese Arbeiten dauern in etwa bis zu den Baumeisterferien.

Nach der Montage der Hallenkonstruktion in Stahl, können die Mieter voraussichtlich im Frühling 2017 ihre Ladenflächen beziehen.

Totalumbau Bahnhof Stalden

Brückenverbreiterung vollbracht

Die Matterhorn Gotthard Bahn baut den Bahnhof Stalden um und erweitert die Brücke über die Talstrasse, damit auch längere Zugkompositionen in Stalden kreuzen können. Die Bauarbeiten dienen der Fahrplanstabilität des Halbstundentakts zwischen Visp und Zermatt. Die Arbeiten sind weit fortgeschritten und dauern bis November 2016.

Zweites Brückentragwerk

Mitte April 2016 wurde mit den Arbeiten für das Brückentragwerk begonnen, den grössten und deutlich erkennbarsten Bauteil im zweiten Jahr der Baustelle. Dazu wurden zuerst massive Hilfsfundamente betoniert, auf die dann das sogenannte «Lehrgerüst» gestellt wurde. Auf dieser Konstruktion aus Stahlträgern wurde danach die gesamte Brücke betoniert. Sie konnte nach erfolgreicher Betonage und 28-tägiger Wartezeit Anfang Juni entfernt werden. Zur Freude der Beteiligten zeigte sich eine saubere und nahezu perfekte Betonoberfläche. Ende Juni 2016 haben die

Arbeiten für die Wiederherstellung der Kantonsstrasse begonnen. Ergänzend zu den Asphaltierungsarbeiten werden noch Randsteine und Schächte versetzt.

Vorschau

Zum endgültigen Abschluss der Baustelle fehlen danach noch einige Arbeiten, welche alle bis Ende November 2016 erledigt sein sollten. Dazu gehören unter anderem: die Fertigstellung der beiden Perons, der Abbruch des Gütermagazins neben dem Bahnhof und verschiedene Fertigstellungsarbeiten nach Abbruch des Gütermagazins. Aufgrund dessen, dass in der im Herbst 2016 durchzufüh-

renden zweiten Totalsperre eine neue Weiche oberhalb der Brücke installiert wird und sich danach die Gleisgeometrie ändert, konnten die Perons noch nicht auf der gesamten Länge in ihrer definitiven Lage hergestellt werden. Diese Arbeiten sind während der Totalsperre, sobald die Gleise in der definitiven Lage sind, durchzuführen. Das Gütermagazin neben dem Bahnhof wird vom Auftraggeber nicht mehr benötigt. Nachdem sich darin aber das bis jetzt in Betrieb befindliche Stellwerk befindet, ist dessen Abbruch erst nach Inbetriebnahme des neuen Stellwerkes möglich. Der Abbruch sollte im August 2016 erfolgen.

Umbau 5 Sterne Hotel Riffelalp Resort, Zermatt

Umbau eines geschichtsträchtigen Hauses

Auf der Riffelalp, hoch über Zermatt betreiben die Seiler Hotels ein luxuriöses hochalpines Resort. Diesen Sommer finden im Haus grössere Umbauarbeiten statt. Zeitgleich findet auch eine unterirdische Erweiterung statt. Die Bauarbeiten begannen Mitte April 2016 und sollen rund fünf Monate dauern.

Die Tradition des heutigen Riffelalp Resorts reicht weit in die Geschichte zurück. Alexander Seiler, Spross eines Gommer Bauerngeschlechts, der ausgezogen war, um im süd-deutschen Raum das Seifensieden und Kerzenziehen zu erlernen und später in Sitten eine kleine Fabrik begründete, nimmt auf Bitten seines älteren Bruders Joseph die beschwerliche Reise auf sich und betritt Zermatt zum ersten Mal – und wird sogleich vom Matterhorn in seinen Bann gezogen. Einsam, spitz, majestätisch, ja auch furchteinflössend steht der Berg am Horizont und mit ihm die Idee, künftigen Besuchern von Zermatt eine freundliche und adäquate Unterkunft zu bieten. Es sollte der Anfang einer Geschichte sein, die Zermatt bis heute prägt. Bei den Seilers lag der Spürsinn für das touristische Potenzial des Ortes Zermatt mit seinem ausserordentlichen

mit dem Bau des Grandhotels «Riffelalp» begonnen worden ist. Nach einer sechsjährigen Bauzeit konnte der neue hippe Treffpunkt Britanniens High Society am 10. Juli 1884 eröffnet werden. Man bedenke, dass zu jener Zeit weder die Zugverbindung zwischen Visp und Zermatt, geschweige denn die Gornergratbahn existierte. Doch der grosse einsa-



Panorama in der Familie. Joseph war in Zermatt zum Kaplan ernannt worden und hatte Alexander sogleich von der Schönheit des Tales, von immer mehr fremden Reisenden wie auch vom Vorhaben im Ort geschrieben, auf dem Riffelberg ein Wirtshaus zu bauen. Für «zwei Monate oder eineinhalb», so der Geistliche in einem Brief, werde noch ein Wirt gesucht. Ob dies nicht eine reizvolle Aufgabe für Alexander sei? Es mag der letztlich entscheidende Köder gewesen sein, den Joseph seinem geschäftstüchtigen Bruder ausgelegt hatte. Ein befristeter Aufenthalt war rasch kein Thema mehr. 1854 erwarb Alexander Seiler, hoch über dem Dorf, auf 2222 Metern die erste Parzelle auf der Riffelalp. Es sollet aber noch einige Jahrzehnte dauern, bis

me Bau zahlte seinen Besitzern Mühen und Kosten von Beginn weg zurück. Die zu Beginn geplanten 150 Betten reichten in den folgenden Jahren nicht mehr aus, so dass 1890 eine Erweiterung um zusätzliche 50 Betten lanciert worden ist. 1899 wurde eine weitere Attraktion eröffnet – das Riffelalptram, die wohl kürzeste Tramstrecke der Welt. Denn bei der Planung der Streckenführung der Gornergratbahn konnte das Hotel Riffelalp nicht direkt angeschlossen werden. Die Zahnradbahn führte seit 1898 einige hundert Meter vom Hotel entfernt vorbei. Um den Gästen dennoch einen bequemen Weg zum Hotel zu ermöglichen, wollte der Hotelpionier Alexander Seiler eine kurze Verbindungsstrasse zur nahegelegenen Station der Berg-

bahn. Streitigkeiten zwischen Seiler und der Gemeinde Zermatt verhinderten aber den Erwerb des für die Strasse vorgesehenen Geländes. Daraufhin beantragte Seiler eine Konzession für eine Tram-bahnlinie, die ihm umgehend vom Bundesrat erteilt wurde. Nun mussten die Zermatter einlenken und Seiler das benötigte Land verkaufen, da

ihm die Konzession auch das Recht zur Enteignung des benötigten Grundes einräumte. Das Riffelalptram konnte nach kurzer Bauzeit am 13. Juli 1899 eröffnet werden. Die Strecke hat eine Länge von 469 Metern, eine Spurweite von 800 mm und wurde über eine zweipolige Oberleitung mit 550 Volt Drehstrom betrieben. Bis 1960 verkehrte die Trambahn in den Sommermonaten, im Winter fuhren – sofern auch die Gornergratbahn in Betrieb war – Pferdeschlitten. Nachdem in der Nacht vom 14. auf den 15. Februar 1961 das Hotel Riffelalp bis auf die Grundmauern niederbrannte, wurde der Bahnbetrieb eingestellt. Die Fahrzeuge überstanden das Feuer unbeschädigt und wurden in der Folgezeit in Zermatt ausgestellt. Der Wiederaufbau

des heutigen Hotels begann 1998 und dauerte zwei Jahre. Gleichzeitig nahm auch das Riffelalptram wieder sein Betrieb auf. Wegen der langen Betriebspause war jedoch eine komplette Erneuerung der Gleise notwendig. Die Spurweite von 800 mm wurde beibehalten, aber die neuen Gleise wurden im Vergleich zur ursprünglichen Strecke verlängert und mit einer Wendeschleife versehen, so dass die Strecke aktuell 675 m lang ist. Auch die elektrische Oberleitung konnte wegen der inzwischen vorhandenen gesetzlichen Auflagen nicht wiederhergestellt werden. Die beiden wiederaufgebauten Trambahnwagen beziehen ihre Energie daher aus Akkumulatoren. Die neue Strecke wurde am 15. Juni 2001 wiedereröffnet. 2003 wurde das Resort um eine moderne Wellnessanlage erweitert und ein neuer Suitentrakt erstellt.

Umfangreiche Umbauarbeiten

Die Bauarbeiten zum aktuellen Umbau begannen am 18. April 2016. Es werden rund 70 Zimmer im Chalet- und Nostalgie Teil umgebaut. Zeitgleich zum Zimmerumbau wird vor dem Nostalgie Gebäude unterirdisch ein neuer Skiraum mit Shop/Skivermietung erbaut. Der neue Raum hat ein beachtliches Volumen von ca. 1000m³. Beim nebenan liegenden Hotel «Alpenresidenz Augstkumme» wird die gesamte Fassade instandgesetzt, inkl. Gerüstarbeiten von rund 1000m². Die Instandsetzungsarbeiten werden durch den Subunternehmer Sika Bau AG durchgeführt. Die Baustelle wird mittels Gornergratbahn und über die Strecke Schweigmatten / Riffelalp beliefert.

ARA Zermatt Erneuerung Vorbehandlung und Zulauf-Pumpwerk

Die ARA Zermatt ist aufgrund ihrer Lage als unterirdisches Bauwerk und aufgrund ihrer Dimensionen ein hochkomplexes Gebilde das von der Ulrich Imboden AG schon seit Jahren bei laufendem Betrieb in kleinen Schritten immer wieder dem Stand der Technik angepasst wird.

Die im Jahr 2016 durch uns durchzuführenden Arbeiten finden grossteils in der sogenannten «Vorbehandlung», das ist jener Teil der ARA, in dem eine erste «Grobbehandlung» des aus dem Kanalnetz eintreffenden Abwassers erfolgt. Erst nach dem Verlassen dieser Behandlungsstufe erfolgt in den weiteren Verfahrensschritten die weitere physikalische, biologische und chemische Reinigung des Wassers bis hin zur, zumindest theoretisch möglichen Verwendung als Trinkwasser. So mussten im Zulaufpumpwerk zwei zusätzliche Trennwände und eine Decke erstellt, sowie diverse Einbauteile für Rohrdurchführungen versetzt werden. Ausserdem wurden in verschiedenen Räumen des Zulaufpumpwerks Auftriebssicherungen aus massiven Betonblöcken gegossen, die verhindern sollen, dass im Hochwasserfall diese Bauteile der Kläranlage wie Behälter im Wasser aufschwimmen.

Totalumbau Bahnhof Stalden

Die Matterhorn Gotthard Bahn baut den Bahnhof Stalden um und erweitert die Brücke über die Talstrasse, damit auch längere Zugkompositionen in Stalden kreuzen können. Die Bauarbeiten dienen der Fahrplanstabilität des Halbstundentakts zwischen Visp und Zermatt. Die Arbeiten sind weit fortgeschritten und dauern bis November 2016. Hauptteil im zweiten Jahr war die Verbreiterung der MGB-Brücke über die Kantonsstrasse.

Sanierung Lonza-Viadukt

Sanierung während dem Bahnverkehr

Das bekannte Lonza-Viadukt der BLS Bahnstrecke mit einer Länge von 93 Metern musste wegen Wasserinfiltration saniert werden. Die nicht alltäglichen Arbeiten waren teilweise kompliziert, da der Bahnverkehr gewährleistet sein musste. Bis Ende Juli 2016 werden die Arbeiten abgeschlossen.



Das Lonzaviadukt der BLS befindet sich auf der Bahnstrecke zwischen Goppenstein und Hohtenn. Das Viadukt ist eine Natursteinbrücke, welche zu Beginn des 20. Jahrhunderts erbaut worden ist. 1970 wurde der Oberbau mit einem neuen Brückentrog und entsprechender Abdichtung ergänzt. Im Rahmen des Doppelspurausbaus der Lötschbergstrecke wurde 1980 auf der Westseite anliegend zur Natursteinbrücke eine neue Betonbrücke erstellt.

Sanierung unumgänglich

Da als Folge des Wasserzutritts durch das Gewölbe die Unterseite der Bögen des Natursteinmauerwerks erhebliche Schäden aufweist und ebenfalls der Zustand der beiden begehbaren Widerlager und der anschliessenden Flügelmauern nicht mehr optimal ist, wurden vom Bauherrn Instandsetzungsarbeiten zur Verminderung der Schadensentwicklung in Auftrag gegeben. Die Ulrich Imboden AG erhielt den Auftrag dieser Sanierung.

Dabei wurde eine vollflächige Erneuerung und Abdichtung auf beiden Brücken, sowie eine Ausbildung der Bewegungsfuge zwischen den beiden Bauwerken notwendig. Zeitgleich wurde der Unterbau des Natursteinviadukts und der Betonbrücke saniert. Die Instandsetzungsarbeiten auf der Brückenoberseite gliedern sich in zwei Phasen und wurden jeweils während einer Sperrung durchgeführt. Trotzdem mussten die Arbeiten teilweise in der Nacht erfolgen.

Neubau Produktions- und Bürogebäude «Novoglace»

Bodenplatte mit Stahlhalle in der «Pomona»

Für die Kälte/Klima/Wärme- und Lüftungstechnikfirma Novoglace AG erstellte die Ulrich Imboden AG im Industriegebiet «Pomona» in Visp, in unmittelbarer Nähe zum neuen Verwaltungsgebäude der Mengis Group eine neue Produktionshalle mit Bürotrakt.

Die Novoglace AG, 1994 gegründet, hat sich in den vergangenen zwei Jahrzehnten

als kompetenter Partner im Bereich Kälte- und Klimatechnik für seine Kunden gezeigt.

Bodenplatte mit Stahlhalle

Die neue Produktionshalle ist eine Stahl/Betonhalle. Für die Erstellung der Bodenplatte musste Humus im Umfang von 780 m³ abgetragen werden, anschliessend musste das Terrain mit 4'000 m³ auf-

gefüllt werden. Für den Bau waren 500 m³ Beton und 30 Tonnen Stahl notwendig. Der Monobeton mit einer Grundfläche von 1'300 m² wurde anschliessend abgeglättet. Nach der Erstellung des Treppehauses erfolgt im Sommer die Fremd-Montage der Stahlhalle, ehe die Umgebungsarbeiten gemacht und der Belag rund um die Halle eingebracht werden wird.

Neue Mechaniker

Die Ulrich Imboden AG konnte sich im mechanischen Bereich in diesem Jahr verstärken. Mit Georg Fux wurde ein ausgewiesener, wohlorganisierter Fachmann gefunden, der nun die Geschicke der Werkstätten der Ulrich Imboden AG gekonnt und mit sehr viel Einsatz leitet. Mit Yannick Biner konnte in diesem Bereich ein weiterer Spezialist für den Standort Zermatt engagiert werden. Er leitet seit dem krankheitsbedingten Ausfall von Vinzenz Williner die Werkstatt in Zermatt mit viel Geschick und Engagement. Beide Mitarbeiter haben sich sehr gut eingelebt.

Neuer Bauführer



Nach erfolgreicher Absolvierung der Bauführerschule kehrte Max Schnydrig, nachdem er bereits sein Bauführerpraktikum bei uns absolvierte, am 01. April 2016 zurück an seinen Arbeitsplatz Zermatt. Wir sind glücklich mit Max Schnydrig einen sehr besonnenen und fachlich kompetenten Bauführer beschäftigen zu können. Damit ist das eigentliche Dreamteam Jean Heinzmann und Max Schnydrig wieder komplett. Beide kümmern sich unter der Leitung von Georges Imboden um die Filiale Zermatt.

Neue Mitarbeiter

Mit Arnaldo Schnydrig wurde am 12. April 2016 ein Maschinist angestellt. Auch angestellt worden sind: Arben Jonuzi, Paulo Alexandre Gomes Leal, Antonio Jorge Dias do Nascimento; alle für die Belagsgruppe.

«The Capra» Saas Fee

Einsprachen blockieren Ausbau Hotel-Projekt

In Saas Fee entsteht mit «The Capra» ein neuer Hotelkomplex. Nach der Totalsanierung des ehemaligen «Sporthotels» entstand in unmittelbarer Umgebung ein Neubau mit Suiten und Doppelzimmern. Jetzt steht mit der Realisation des Wellness- und SPA-Bereichs ein nächster Erweiterungsschritt bevor.

Die Rohbauarbeiten von Haus B konnten Ende September 2015 pünktlich beendet werden. Im Anschluss daran wurde mit dem Aufrichten des Dachstuhls begonnen. Parallel dazu wurde das Fassadenmauerwerk in Naturstein erstellt.

Einsprachen behindern Investitionen

Der Bau des Hotels «The Capra» wird leider durch Einsprachen behindert. Bis vor wenigen Wochen war noch nicht klar, ob die dritte Etappe, nämlich die Erstellung der

Wellnessanlage, überhaupt in Angriff genommen werden kann. Dank dem Entgegenkommen der Gemeindebehörden, die einerseits die Einsprache abwies und andererseits für den Aushub eine Ausnahmegewilligung erteilte, konnte nun dieser Tage mit den weiteren Arbeiten am Rohbau des Wellnessbereichs begonnen werden. Geplant sind ein grosszügiger Wellness- und SPA-Bereich, sowie ein Technikbereich auf zwei Untergeschossen. Im Wellnessbereich ist ein Hallenschwimmbad mit einer

Fläche von 130 m² und ein kleineren Aussenpool im Innenhof vorgesehen. In unmittelbarer Nähe zum Schwimmbad entsteht ein Fitnessangebot von rund 60 m². Ergänzt wird dieses Angebot mit Sauna- und Ruheanlagen.

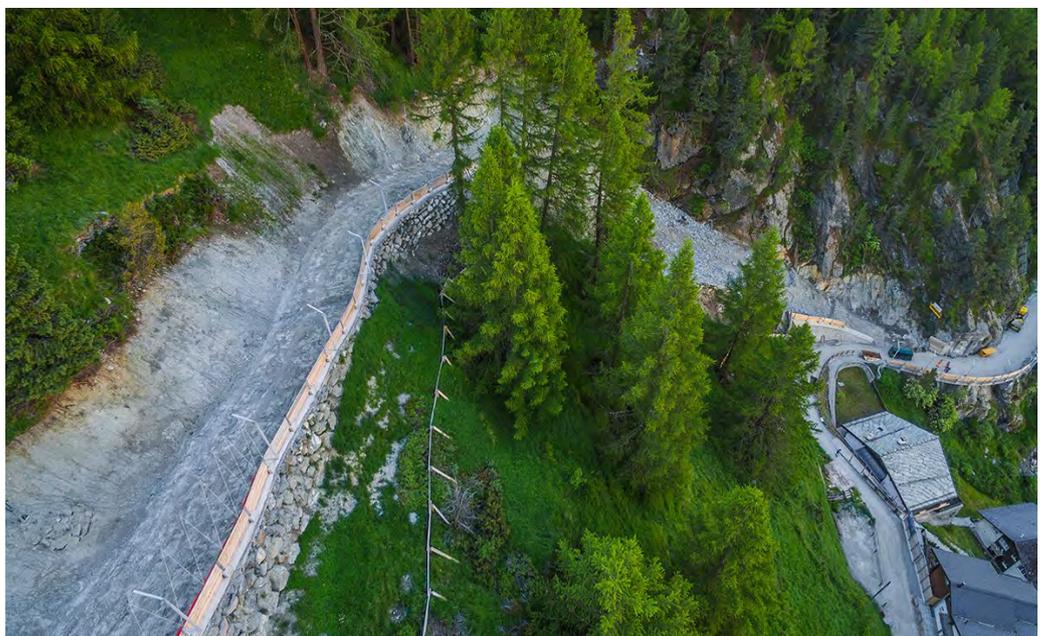
Eine weitere Etappe?

Eigentlich sah das Projekt die Erstellung eines zweiten Hochbaus mit weiteren Suiten und Zimmer vor. Ob auch diese Etappe in Angriff genommen wird, entscheidet der Bauherr erst im Herbst.

Talabfahrt «Howette»

Entschärfung der Heimfahr-Piste

Auf den letzten Winter hin wurde in Zermatt die neue Sunnegga-Talabfahrt «Howette» den Schneesportlern freigegeben. Kaum war sie offen, gab es Kritik: Sie sei zu steil und für ungeübte Skifahrer kaum überwindbar, hiess es. Die Piste wird nun entschärft, in dem sie verbreitert wird.



Nachdem während dem Winter mehr Neuschnee fiel, konnte die Abfahrt besser präpariert werden, zudem haben die Verantwortlichen die frühere Abfahrt über den Riedweg reaktiviert. Trotzdem nimmt sich die Zermatt Bergbahnen AG dem Thema an und handelt nun auch baulich. Die Ulrich Imboden AG

ist derzeit daran den letzten Hang baulich zu entschärfen. Konkret wurde im unteren Teil auf einer Seite ein grosser Felsen entfernt, so dass nun die Piste an dieser Stelle breiter wird. Weiter oben wurde die Einfahrt abgesenkt und ebenfalls verbreitert. Zudem wurde etwa in der Mitte des Hangs eine Art «Plattform»

aufgeschüttet, welche dann eine Traversierung der Piste ermöglicht.

Eine andere Linienwahl ist hier unter anderem aufgrund der örtlichen Begebenheiten, privater Eigentümern und der Verhandlungen mit den zuständigen Dienststellen und Umweltverbänden nicht möglich.

Neuer Polier

Nachdem die Bauunternehmung Gentinetta AG strategisch entschied fortan nur mehr im Gerüstbereich tätig zu sein, wurden mehreren Mitarbeiter gekündigt. Die Ulrich Imboden AG übernahm mit Robert Schäfer einen Vorarbeiter, der aktuell die Baustelle «Howette» in Zermatt beendet.

Pensionierung

Der Übertritt in die Pensionierung ist nicht immer einfach. Die Ulrich Imboden AG möchte auch hier Verantwortung für ihre Mitarbeiter übernehmen und organisiert deswegen am 23. August 2016 eine Infoveranstaltung zum Thema «Glücklich pensioniert?».

Schriftlich eingeladen worden sind alle Mitarbeiter ab 53 Jahren. Es werden folgende Fachleute die Mitarbeiter mit ihren Partnerinnen informieren:

- Ida Häfliger, Pro Senectute zum Thema Übergang vom Erwerbsleben in die Pension
- Alexandra Troger, Personalchefin Ulrich Imboden AG zum Thema RETABAT Frühpensionierung
- Barbara Stirnemann, Vorsorgeberaterin Basler Versicherungen zu den Bereichen Pensionskasse/Altersvorsorge, Budgetplanung

Zur Veranstaltung muss man sich schriftlich bei Alexandra Troger anmelden.

Dienstjubiläen

In diesem Jahr feiern Kilian Fux, Filippo Maisano, Dieter Sezier, Christian Fux und Goran Nikolic ihr 20. jähriges Dienstjubiläum. Die Ulrich Imboden AG wird hierzu noch ein kleines Apéro organisieren. Die Einladung dazu folgt.

Nachwuchs

Chauffeur Marco Brantschen wurde am 10. Juni 2016 erstmals Vater. Sein Kind heisst Jelena.

Belagsarbeiten für Private

«Kleinvieh macht auch Mist...»

Die Belagsabteilung läuft auf Hochtouren. In diesem Jahr wurden schon mehr als 60 Baustellen bedient. Mario Truffer, als verantwortlicher Bauführer, hat heuer bereits über 200 Offerten erstellt. Der Auftragsablauf im Belagseinbau läuft anders ab, als jener in den anderen Bauabteilungen. Meist bekommt man Aufträge vor allem durch Private, wenn diese die Belagsbauer in der eigenen Gemeinde arbeiten sehen. Die Offertstellung ist meist eitaufwendig. Trotzdem haben die drei Einbauequipen bereits viele private Aufträge im gesamten Oberwallis erledigt.



Von der Firma erstellte Bauten für private Unternehmen Nicht selten stehen die Belagsarbeiten auch in Zusammenhang mit der Erstellung eines Baus, den die Ulrich Imboden AG vorgängig erstellte. So beim Forst Randa, wo man die Zufahrt, den Vorplatz und den Kehrplatz erstellte oder beim Neubau der Mengis Druck und Verlags AG, wo man auf einer Fläche von rund 1'600 m² den Aussenplatz mit dem Einbau einer Deckschicht erstellte. Beim Hochwasserschutz Vispa in Visp, den die Ulrich Imboden AG, bereits erstellen konnte, musste vor kurzem beim Abschnitt Ost der zweischichtige Belag eingebaut werden. Im Abschnitt West wurde eine Kies-Verschleisschicht eingebaut. Beim Totalumbau Bahnhof Stalden und der damit zusammenhängenden Tieferlegung der Strasse, wurde die Strasse wieder höhergelegt und asphaltiert. Vorher ist auch der Belag beim Perron Bahnhof Stalden eingebaut, sowie die Personenunterführung mit einer entsprechenden Tragschicht versehen worden. Beim Neubau Bio-Ark auf dem Lonza-Areal erhielt die Ulrich Imboden AG

nach dem Auftrag des Aushubs und der Pfählung nun auch denjenigen der Gestaltung der Umgebungsarbeiten. Dazu zählt die Entwässerung genauso wie die Erstellung der Beleuchtung. Auf einem Unterbau auf Kies wurde der Belag dreischichtig mit einem Sickerbelag eingebaut. Erschwerend kam hinzu, dass es zu Bauablaustörungen durch einen Unternehmer vor Ort kam. In Folge dessen musste die Ulrich Imboden AG mehrere Arbeiten dieses Unternehmers beenden, bzw. übernehmen.

Im ganzen Oberwallis unterwegs

Für die Automobile Franzen wurde bereits letztes Jahr auf einer Grundfläche von 1'200 m² ein neuer Parkplatz erstellt. In diesem Jahr wurde schliesslich der Unterbau und Planie mit Belag erstellt. Im Grächen erstellte die Ulrich Imboden AG den ca. 500 m² grossen Vorplatz von André Andenmatten. Hier musste teils der Altbelag rausgebrochen und der Unterbau saniert werden, ehe die Planie und der Belag eingebaut werden konnte. Auch in Grächen

wurde der Vorplatz und der Parkplatz des Ferienlagers «Rosi» neu erstellt. In Turtmann erstellte die Unternehmung für Getränke Eggel Zufahrt und Vorplatz beim Getränkedepot. Beim rund 800 m² grossen Platz wurde zunächst der Unterbau und die Entwässerung erstellt, ehe auch hier die Planie und ein einschichtiger Belag eingebaut werden konnte. In Törbel schliesslich wurde der Wendepplatz der Postautos neu erstellt. Wegen grosser Lasten, verursacht durch die Postautos, musste hier ein zweischichtiger Belagsaufbau gewählt werden.

Belagsarbeiten für den Kanton

Beim Kanton Wallis sind trotz Budgetkürzungen noch einige Aufträge vorhanden. So zum Beispiel die Teilsanierung der Terbinerstrasse in Visp, zwischen Restaurant «Balfrin» und Spital oder der Strassenabschnitt «Kipfen» der Strasse Stalden – St. Niklaus (siehe Bild). Hier müssen die Entwässerungsleitungen erstellt werden. Dazu ist eine Querung der Hauptstrasse entlang der 200m langen Ausweichstelle notwendig.

Aufwendiges Verfahren

Nach den Sanierungen der Parzelle «EFH Imesch» und «Fux Campagna» konnte die Ulrich Imboden AG mit entsprechender Umweltbegleitung auch die Parzelle «Weidepark» der Gemeinde Visp sanieren. Eine Sanierung war überall notwendig, weil der Boden teils stark mit Quecksilber kontaminiert war. Der Ablauf einer entsprechenden Sanierung ist aufwändig und kompliziert – die Ulrich Imboden AG konnte sich hier aber innert kürzester Zeit einige Referenzen aneignen.

Akribische Beprobung des Bodens

In enger Begleitung mit der spezialisierten Firma Forum Umwelt AG wird zunächst die Parzelle ca. alle 10 Meter beprobt. Die Proben werden analysiert und anschliessend wird ein Plan mit einer Grobabschätzung der belasteten Stellen erstellt. Diesen Plan reicht man bei der kantonalen Dienststelle für Umweltschutz zur Genehmigung ein. Danach definiert man gemeinsam mit der Umweltbegleitung eine Baupiste zur Erschliessung der Parzelle. Das dabei ausgehobene Material wird in Erdhaufen deponiert. Diese Erdhaufen werden wiederum beprobt. Aufgrund des Resul-

tats wird entschieden wohin das Material transportiert werden muss. In unmittelbarer Nähe zu den Erdhaufen wird der Boden ebenfalls beprobt. Diese Probe entscheidet, ob der Boden hier nun nicht mehr kontaminiert ist, ob er sauber ist. Wenn immer noch eine Belastung gemessen wird, müssen wieder entsprechende Erdhaufen erstellt werden, die ihrerseits wieder beprobt und entsprechend entsorgt werden.

Triage des kontaminierten Materials

Wenn der Boden eine Quecksilberbelastung von weniger als 2 mg/kg aufweist, kann das Aushubmaterial auf eine

normale Inertstoffdeponie transportiert werden. Bei einer Belastung zwischen 2-5 mg/kg sprechen die Experten von sogenanntem «Reaktor-Material» und was darüber liegt wird als «Thermisches Material» bezeichnet. Bei der betreffenden Gemeindeparzelle mussten 450 Tonnen an Reaktormaterial und 660 Tonnen an Thermischem Material entsorgt werden. Das Reaktor und das thermische Material wurden in eben diesem Auftrag zur BOWA Recycling AG transportiert. Sie betreibt in Susten eine Bodenwaschanlage. Der Boden wird entsprechend gereinigt und der Dienststelle für Umweltschutz rapportiert.

Neubau Wohnhäuser «Aroleidwald» oberhalb Zermatt

Idyllisch gelegen - grösserer Bauaufwand!

Im Aroleidwald, am Weg zum Zermatter Weiler «Blatten» werden vier Chalets erstellt. Die Zugänglichkeit zur Baustelle ist mit Elektrofahrzeugen auf Grund der Steigung des Geländes nicht möglich. Deswegen muss sämtliches Baumaterial auf Traktoren umgeladen werden.



Das Plätzchen ist idyllisch gelegen. Direkt an der Piste von Furri nach Zermatt in unmittelbarer Nähe zum Weiler «Blatten». Die vier neuen Chalets werden von einem herrlichen Waldstück umringt. Jedes der vier Chalets steht für sich selbst und bietet Platz für individuelle Ferien mit einem Fulltime-

Service. Drei der vier Chalets werden später zur Miete angeboten; das Vierte wird durch die Bauherrschaft selbst genutzt.

Umlad bei «Zen Stecken»

Im Mai wurde der Aushub von total 1'500 m³ sowie die Baustelleninstallation erstellt. Die Baumeisterarbeiten um-

fassen jeweils die Untergeschosse in Massivbauweise. Die Oberbauten werden als Fertigelemente durch die Firma Brawand Zimmerei AG aus Grindelwald geliefert. Da die Baustelle mittels Elektrofahrzeugen nicht zugänglich ist, wird sämtliches Baumaterial bei «Zen Stecken» auf einen Traktor umgeladen.

Umbau «Chalet du Soleil» in Zermatt



Unterhalb des 2014 erstellten «Haus Luna» erstellt derselbe Bauherr das «Chalet du Soleil». Dazu wurde 2015 eine ca. 100 m lange Zufahrtsstrasse zur Parzelle erstellt. Mitte Mai 2015 konnte mit den Aushubsarbeiten begonnen werden. Dank einer Verlängerung der Aushubszeit, konnte pünktlich der Rohbau bis in den Herbst 2015 erstellt werden. In den Wintermonaten wurde der Innenausbau bewerkstelligt. Es entstanden eine 4 ½ Zimmerwohnung im Erdgeschoss, eine 3 ½ und eine 4 ½ Zimmerwohnung im 1. OG und eine 3 ½ und eine 4 ½ Zimmerwohnung im Dachgeschoss 1 und eine 5 ½ Duplex Wohnung im Dachgeschoss 2. Im Mai 2016 konnten nun die neuen Besitzer ihre Wohnungen beziehen. Die Ulrich Imboden AG musste noch Sickerleitungen erstellen und Hinterfüllungsarbeiten erledigen. Zudem musste noch ein Fundament für den Whirlpool mit Steinkörben erstellt werden und die Baustelleninstallation, sowie die zu Beginn erstellte Zufahrtsstrasse zurückgebaut werden.

Abbruch und Wiederaufbau

Für die Familie Neff hat die Ulrich Imboden AG in Herbrigen eine Produktionsstätte mit einem Volumen von 1'000 m³ zurückgebaut. Der Wiederaufbau als Einstellhalle und Lagerraum begann Mitte März 2016. Die letzte Decke konnte bereits Mitte Mai 2016 betoniert werden.



Drei Vortriebe – drei Herausforderungen

Eine gesamte Röhrenlänge von 16,5 km, zehn Tunnelportale, vier Lüftungsstollen mit Zentralen sowie zwei Brücken vor der Portal-mündung sind die Fakten der Südumfahrung Visp. Beim sehr komplexen Verkehrsinfrastrukturprojekt werden in den nächsten Wochen die Ausbrucharbeiten beendet. Zwischenzeitlich laufen die umfangreichen Betonierungsarbeiten an.



Vortrieb Nord

Der Vortrieb Nord beginnt im Schwarzen Graben und ist mit einer Länge von ca. 1 km der längste Vortrieb beim Tunnel Visp. Die Vortriebsarbeiten begannen Anfang Dezember 2014. Infolge der kurzen Distanz zum bestehenden Vispaltunnel wurden auf dessen Zwischendecke Geophone montiert. Die Erschütterungen wurden laufend gemessen und ausgewertet. Je nach Geologie resultierten daraus zum Teil sehr hohe Übertragungswerte des anstehenden Felsens. Aufgrund dieser Erfahrungen wurden Bohr- und Zündschemas laufend angepasst. Die Geologie des Gebirges verlangte eine laufende Beurteilung der notwendigen Vortriebsart: Abschlagsweise musste entschieden werden, ob der Abschlag gespitzt, gesprengt oder nur zum Teil gesprengt wird. Eine falsche Entscheidung hätte einen Zeitverlust beim Spitzen oder massives geologisches Überprofil beim Sprengen zur Folge gehabt. Die Fertigstellung des Nordvortriebs erfolgte im April 2016. Vereinzelt sind noch kleinere Ausbrüche zu tätigen, welche im Rahmen des Hauptvortriebs zurückgelassen wurden. Der Abschluss der Aus-

brucharbeiten ist im Frühling 2016 geplant.

Vortrieb Verzweigung I

Der Zugang zum Kavernenvortrieb erfolgt via Bypass-Lüftungsstollen und Überwurf-tunnel. Da die gesamte Infrastruktur in diesem Bereich veraltet war, mussten sämtliche Wasser- und Stromleitungen und die Lüftung in einem ersten Arbeitsgang erneuert werden. Anfang Dezember 2014 erfolgte hier die erste Sprengung. Im ersten Schritt wurde eine Verbindung vom Überwurf-tunnel zum Schutterstollen erstellt. Anschliessend konnte ein Seitenstollen entlang des Schutterstollens aufgeweitet werden. Nach Erreichen von Tunnelmeter 1076,50 wurden ab dem Seitenstollen die beiden Widerlagerstollen erstellt. Diese kreisrunden Stollen wurden im Spreng-/Baggervortrieb aufgeföhren, weisen einen Ausbruchdurchmesser von 4,9 m auf und wurden mittels deformierbarem Stahleinbau, Radialankerung, vorausseilenden Spiessschirmen und Spritzbeton gesichert. Die Widerlagerstollen dienen in erster Linie der genaueren Definition der Kontaktzone und in zweiter Linie



als Auflager für die Kalotten- bzw. Sohlenbögen des Hauptvortriebs. Analog dem Schutterstollen wurden auch die Widerlagerstollen mit Extensometern ausgerüstet. Im Januar 2016 begann der Kalottenvortrieb «Kontaktzone». Die beiden Sicherungsklassen für diesen Vortrieb bestehen aus deformierbarem Stahleinbau, 10 bzw. 15 m langen Mörtelankern, Spiessschirm und Spritzbeton. Die stärkere Sicherungsklasse beinhaltet ausserdem im rückwärtigen Bereich den Einbau von Beton-Stauchelementen. Nach Fertigstellung des Kalottenvortriebs werden die Strosse und Sohle ausgebrochen. Der Abschluss der Ausbrucharbeiten in der Verzweigungskaverne I ist im Sommer 2016 geplant.

Prasinite) definiert. Die Geologie wechselte im Südvortrieb weniger schnell als vergleichsweise im Nordvortrieb, so dass über die ganze Strecke die eher schwächeren Sicherungsklassen ausgebrochen wurden. Ein Stahleinbau konnte auf die wenigen Bereiche der Störzonen konzentriert werden.

Betonierungsarbeiten sind angelaufen

Der Vortrieb wird in einigen Wochen termingerecht beendet. Dank der Mitarbeit und der konstruktiven Zusammenarbeit aller beteiligten Fachleute wurden sämtliche Hindernisse und Herausforderungen kurzfristig und erfolgreich gemeistert. Besonders hervorzuheben wird die Leistung der Mineure. Schwere körperliche Arbeit unter Tage, Schichtarbeit, künstliches Licht, schnell wechselnde geologische Verhältnisse gepaart mit der Forderung nach Leistung, Sicherheit und Sorgfalt bedürfen einer gewissen «Coolness» und einer enormen Erfahrung im Tunnelbau. Die zweite Phase mit den Betonarbeiten läuft bereits an und wird im Verlauf der nächsten Monate ihren Höhepunkt erreichen.

Vortrieb Süd

Die Nordröhre ab dem Portal Süd hat eine Länge von ca. 980 m und mündet von Süden her kommend in die Verzweigungskaverne I. Beim Portal Chatzuhüs wurden im Rahmen eines Vorloses bereits der Lockergesteinsvortrieb sowie einige wenige Meter im Fels erstellt. Der Südvortrieb wird im Wesentlichen durch die 530 m mächtige Südegge-Einheit (vorwiegend harte



«Baumgartu» in Steg

Wohlüberlegtes und etappiertes Neubauprojekt

In idyllischer Lage in Steg entstehen innert der nächsten vier Jahre vier Häuser mit total 44 Eigentumswohnungen. Der Bau ist je nach Verkauf etappiert. In einer ersten Phase entsteht nun das erste Gebäude. Die Arbeiten sind vorangeschritten und sollen bis Ende Bausaison beendet werden können.

Zwischen der Galdistrasse und dem alten Kirchweg in Steg liegt ein stark durchgrüntes kleines Quartier mit ehemaligen Häusern der Alusuisse-Direktoren. Direkt anschliessend steigen die Blattjuni steil an – sie sind geprägt von Felspartien, einer natürlichen Trockenvegetation und eingestreuten kleinen Rebbergen.

Ideale Wohnlage

Die Baumgartu AG konnte das Gesamtgrundstück mit fünf alten Gebäuden 2014 erwerben. Die Lage ist ideal. Richtung Dorf liegen der Sportplatz, das Hallenbad und die Bushaltestelle gleich nebeneinander. Kindergarten und Primarschule befinden sich in unmittelbarer Nähe und sind auf einem autofreien Weg zu Fuss in 5 Minuten erreichbar. Die Bauherren realisieren etappenweise zeitgemässe

Eigentumswohnungen. Es sollen insgesamt vier Mehrfamilienhäuser mit je 11 Wohnungen entstehen.

Minergie P Standard

In einer ersten Etappe realisiert die Ulrich Imboden AG das erste Gebäude. Der Baubeginn erfolgte im Februar 2016. Das Gebäude steht eingepasst in die parkartige Umgebung und öffnet sich nach Süden zur Sonne und Aussicht hin. Dank der Einstellhalle bleibt eine grosse Grünfläche rund um das Haus erhalten; teilweise wird diese als Privatgarten der Erdgeschosswohnungen genutzt, der Rest ist zugänglich für alle Hausbewohner.

Auf jedem Stockwerk liegen drei Wohnungen mit 3 ½ bis 5 ½ Zimmern und geräumigen Balkonen - in der Attika je eine grosse 3 ½ und 4 ½ Zimmerwohnung mit Dachterras-

se. Der Neubau wird im Minergie P Standard erstellt, in dieser Grösse der erste im Oberwallis. Die besonders gute Isolation sorgt zusammen mit der Erdsonden Wärmepumpe sowie einer optimierten passiven Solarenergienutzung für einen sehr geringen und umweltfreundlichen Energiehaushalt. Im Sommer können die Wohnungen dank dieser Kombination energiesparend gekühlt werden. Dazu trägt auch die Komfortlüftung bei, welche alle Räume dauernd mit Frischluft versorgt.

Minergie P bedeutet in diesem Konzept eine umweltfreundliche Bauweise, besonders komfortabel und besonders günstig bei den Betriebskosten. Als zusätzlichen Beitrag plant die Baumgartu AG eine Photovoltaik Anlage in der Fassade des Neubaus.



Nach dem Mehrfamilienhaus «Lavinia» folgt zu Abschluss das Einfamilienhaus

Steile Zufahrt

Das neue EFH ist das erste Objekt von Polierpraktikant Injac Nebojsa, welches er sehr zur Zufriedenheit der Architekten und Bauherrn ausgeführt hat. Der Baubeginn erfolgte am 01. April 2016; En-

de Juni 2016 war der Bau im Rohzustand erstellt. Das dreigeschossige Einfamilienhaus beinhaltet im Untergeschoss Keller, Garage und technische Nebenräume. Im Erdgeschoss sind Küche, Wohnen und Bü-

ro geplant. Das Gebäude schliesst im ersten Obergeschoss mit drei Schlafzimmern.

Erschwerend war die Zufahrt zur Baustelle mit einer Steigung von 19 %.

Seminarhotel «Goldbiel» Törbel

Mitte Juli 2015 begannen die Bauarbeiten für das Seminarhotel «Goldbiel» in Törbel. Mitte Oktober 2015 konnte der Rohbau beendet werden. Anschliessend folgte die Erstellung von Einstellplätzen sowie Zugangswegen. Im Frühling dieses Jahres konnten noch die umfangreichen Natursteinmauerwerke Innen wie Aussen beendet werden. Nach der Demontage des Krans folgten Mitte Mai die letzten Umgebungsarbeiten.

Erneuerung Gemeindestrasse «Obri Bifiga» in Visperterminen

Die Gemeinde Visperterminen erteilte der Belagsgruppe der Ulrich Imboden AG den Auftrag die Strasse «Obri Bifiga» zu erneuern. Gleichzeitig müssen Kabelschutzrohre in der Länge von 290 m verlegt und neue Kanalisationsleitungen erneuert werden.

Die Strasse bekommt zusätzlich eine Oberflächenentwässerung. In einem ersten Schritt wurde die alte Tragschicht mit ca. 600 m³ Kiessand I ersetzt. Insgesamt wurden eine Tragschicht von 7 cm im Umfang von 155 Tonnen und eine Deckschicht von 3 cm im Umfang von 95 Tonnen eingebaut. Die Arbeiten konnten dieser Tage abgeschlossen werden.

Fertigstellungsarbeiten Zermatt

Beim Neubau Panorama Lodge wurden im Frühjahr 2016 die Umgebungsarbeiten und Vorplätze ausgeführt. Die Arbeiten werden bis Ende Juni abgeschlossen sein. In unmittelbarer Nähe wurde im letzten Jahr das Einfamilienhaus Grainer erstellt. Im Frühjahr musste noch der Installationsplatz zurückgebaut werden. Ebenfalls abgeschlossen wurden die Umgebungsarbeiten vom Mehrfamilienhaus «Albrecht», vom Chalet «Lydia» und vom Hotel «Matthiol».

Eine Hochgebirgsbahn der Superlative

Bis zum Winter 2018/19 realisiert die Zermatt Bergbahnen AG eine neue Hochleistungsbahn. Die neue Bahn verbindet Trockener Steg mit Klein Matterhorn. Sie soll einerseits die bestehende Gondelbahn entlasten, bei Revisionsarbeiten ersetzen und andererseits den Gästen ein komfortableres Transporterlebnis bieten. Die Ulrich Imboden AG, als ausgewiesener Hochgebirgsbaustellen-spezialist, wurde mit dem Bau der ersten Sektion dieser neuen Bahn beauftragt. Inzwischen wurde auch der Auftrag der Bergstation und Masten 3 vergeben. Auftragnehmer ist ein Konsortium zwischen der Ulrich Imboden AG und der italienischstämmigen Cogeis SPA.



Der offizielle Baustart der 3S-Bahn fand Ende Mai 2016 statt. Um aber termingerecht starten zu können, bedurfte es im Herbst 2015 diverse Vorbereitungsarbeiten. Hierzu gehörte der Transport von mehreren Baumaschinen auf Trockener Steg, sowie das Deponieren von Betonkies zur Produktion von Beton. Im Frühjahr 2016 wurde eine neue Betonanlage auf dem Installationsplatz Trockener Steg installiert und im Juni 2016 zertifiziert. Ebenfalls im letzten Jahr begannen diverse Aushub- und Felssicherungsarbeiten, ausgeführt durch die Gasser Felstechnik AG. Diese Arbeiten dienen als Voraussetzung für die Montage der Materialseilbahn. Für den Bau der Bergstation sowie der letzten Stütze vor der Einfahrt

wird das Baumaterial aus Logistik- und Kostengründen über eine eigens gebaute Materialseilbahn von Cervinia (IT) aus transportiert. Ende Mai fand mit der Montage und dem Seilzug der Materialseilbahn von Laghi Cime Bianche – Testa Grigia – Matterhorn glacier paradise das erste Highlight des Bausommers 2016 statt. Die Stützenmontage und der Seilzug wurden mithilfe eines Kamov Grosshelikopters durchgeführt. Mit der Materialseilbahn wird im Laufe der Bauarbeiten sämtliches Baumaterial für die Bergstation und die Stütze 3 sowie auch das elektromechanische und diverses weiteres Material für die Talstation und Stütze 1 und 2 transportiert. Bergstation und Stütze 3 erstellt das Konsortium ARGE Cervino,

bestehend aus den Hochgebirgsspezialisten Cogeis SPA mit der Zweigniederlassung in Visp und der Ulrich Imboden AG. Die Zusammenarbeit macht Sinn, ist Cogeis SPA doch der Betreiber der Materialseilbahn von Laghi Cime Bianche – Testa Grigia – Matterhorn glacier paradise. Damit können Diskussionen über Wartezeiten, Liefer-schwierigkeiten, plötzlichem Wetterumbruch vermieden werden. Die UIAG übernimmt hierbei die Federführung.

Talstation auf Trockener Steg

Der Bau der Talstation auf Trockener Steg sowie der Stützen 1 und 2 wird von Zermatt aus organisiert. Der Aushub für das Fundament des vorderen Stehers ist bereits ausgeführt. Zudem sind sämt-

liche Baustelleninstallationen abgeschlossen. Als nächstes wird das rund 170 Kubikmeter umfassende Fundament geschalt, armiert und schliesslich betoniert. Zudem beginnen die Felsaushubarbeiten für das Fundament des hinteren Stehers. Die Bodenplatte des vorderen Stehers konnte per Mitte Juni betoniert werden. Bei der Stütze 1 ist der Aushub für die vier Fundamentsockel abgeschlossen. Als nächstes werden die Sockel armiert und betoniert. Aufgrund der exponierten Lage der Stütze 3 gestalten sich die Arbeiten dort etwas anspruchsvoller. Ein über den Gletscher antransportierter Schreitbagger trägt in einem nächsten Schritt das Eis ab und legt somit den Fels für die Aushubarbeiten frei.

Erstmals im Wallis

Asphaltierter Pumptrack

Bellwald im Goms betreibt seit Mitte Juni den ersten asphaltierten und grössten Pumptracks des Kantons. Das Thema «Biking» wird im Feriendorf seit einigen Jahren prioritär behandelt. Vor genau zehn Jahren entstand der heute international bekannte und etablierte Bike Park. Der Bau des Pump Tracks ist damit nur die logische Weiterentwicklung des Themas.



Zurzeit erarbeitet die IG ein Trail Konzept, wie der bestehende Bike Park Bellwald ausgebaut und für unsere weiteren Zielgruppen bzw. für den Breitensport optimiert werden kann. Ein Schlüsselement dieses Trail Konzepts ist das Angebot eines Pumptracks. Da ein Pumptrack auch unabhängig von künftigen Investitionen in den Bike Park Bellwald für sich alleine eine Attraktion darstellt und um möglichst rasch das bestehende Angebot in Bellwald zu ergänzen, wurde das Projekt Pumptrack losgelöst von dem Bike Park

Trail Konzept vorgezogen und innert kürzester Zeit realisiert.

Ein Pumptrack für Alle

Auf einer Fläche von über 1'000 m² entstand der grösste Pumptrack im Wallis. Ein asphaltierter Pumptrack ist eine bis zu zwei Meter breite Piste für sämtliche Fortbewegungsmittel mit Rollen, bestehend aus Bodenwellen und Steilwandkurven. Der moderne Spielplatz für jedermann bildet eine ideale Ergänzung zum bestehenden Sport- und Freizeitangebot in Bellwald, wo bereits heute ein breites

Sommerangebot wie Mini-golf, Fussball, Tennis, Boccia, Spielplatz, Skateanlage, Grillstelle, Erholungsplatz und vieles mehr besteht. Der Pump Track wurde in Zusammenarbeit mit der Schweizer Firma Velosolution realisiert. Velosolution baut weltweit Pumptracks, Mountainbike Trails aller Art und Rennstrecken. Die Ulrich Imboden AG hat in einer Vorarbeit den alten Tennisplatz und Begrenzungsmauern zurückgebaut. Die aufwändige Gestaltung des Untergrunds, sowie der Einbau des Belags oblag Velosolution.

Belagsarbeiten für Gemeinden

Praktisch im gesamten Oberwallis unterwegs

In Visp werden neben mehreren ettappenweise zu erfolgenden Flickarbeiten auch die Sauberwasserleitung saniert. In Grächen wird die Zufahrtsstrasse «Burwald» saniert, indem Planie und ein einschichtiger Belag eingebracht wird. In St. Niklaus saniert man für die Gemeinde das Trottoir und die Einfahrt auf die Parkplätze der Scintilla. In

Herbruggen saniert man eine Stützmauer und bestückt die Dorfstrasse mit neuem Belag. Für die Gemeinde Susten saniert die Gruppe den Fussweg «Bella Tola» und baut dabei ein einschichtiger Belag ein. In Töbel wurden Belagsarbeiten bei der Sanierung einer Stützmauer notwendig. Schliesslich wird in Ausserberg weiter am Flurstrassen-

netz gearbeitet. Dabei muss ein Teil einer Flurstrasse unterfangen werden. Dies mittels Neu-Erstellung der Rollierung mit Blocksteinen auf einer Länge von 40 Metern. Später in diesem Jahr folgt hier noch der Einbau der Verschleisschicht mit Fräsasphalt und PSS-Material und anschliessenden Belagsetappen.

MFH «Rhodania» Bitsch

Der Rohbau für das Mehrfamilienhaus «Rhodania» in Bitsch konnte auf Mitte Oktober 2015 beendet werden. Der Dachstuhl ist in der letzten Oktoberwoche montiert worden. Nach dem Erstellen von diversen Zwischenwänden konnte im November noch die Zufahrtsrampe zur Tiefgarage erstellt werden. Nach der Winterpause fanden noch Fertigstellungsarbeiten statt. Inzwischen ist der Innenausbau fortgeschritten. Gleichzeitig wurde die Fassade fertiggestellt. Nach den Baumeisterferien erstellt die Ulrich Imboden AG noch die Umgebung.

Neubauprojekt in Glis

Die Vorsorgestiftung des Walliser Gesundheitssektors PRESV plant in Glis eine Überbauung mit insgesamt 54 Wohneinheiten. Für diesen Neubau wurde bereits der Aushub an uns vergeben. Die auszuführenden Arbeiten sind ab Kalenderwoche 34 geplant. Der Aushub ist mit 15'000 m³ gewaltig.

Zentrale Saas Grund



Für die Swisscom wird die technische Zentrale Eingangs Saas Grund in Richtung Saas Fee saniert. Grund dafür ist Wasserinfiltration, welche Schäden verursachte. In einem ersten Schritt wird das Gebiet rund um die Bodenplatte freigegeben. Da die Strasse in unmittelbarer Nähe durchführt, muss diese mit Gunit und Ankernägeln gesichert werden. Danach werden Abdichtung und Leitungen neu erstellt, so dass fortan keine Feuchte mehr ins Gebäude eindringen kann. Zum Schluss wird die Umgebung wiederhergestellt und das Gefälle des Vorplatzes korrigiert.

Lehrabschluss

Die folgenden Maurer haben die Lehrabschlussprüfung absolviert: Mario Belloni, Jonas Dirren, Louis Gruber, Jacques Summermatter, Marco Rovina und Samuel Lehner. Mit Bestnote beendete Kochlehrling Patrick Imsand seine Ausbildung im Restaurant Staldbach.

Neue Lehrlinge

In diesem Sommer beginnen elf junge Burschen ihre Ausbildung bei der Ulrich Imboden AG. Wir heissen sie willkommen und sind stolz sie in unserer «Imboden»-Familie zu wissen. Neu angefangen haben die Maurerlehrlinge Alexandro Summermatter, Renato Furrer, Joshua Gindl, Martin Hildbrand, Oreste Sicilia und Flavio Gasser in einer Zusatzlehre. Als Baumaschinenmechaniker beginnt Gideon Andenmatten und als Strassentransportfachmann Jonas Kalbermatter ihre Ausbildungen. Erstmals bildet die Ulrich Imboden AG mit Artan Ademi auch einen Strassenbauer aus. Anfang Juli beginnen auch Francesco Williner und Samuel Clemenz ihre Ausbildung als Köche im Staldbach. Damit beschäftigt die Ulrich Imboden AG aktuell 20 Lehrlinge in fünf verschiedenen Berufen.

Weiterbildungen

Klaus Andenmatten befindet sich in der Polierschule; Yannic Imboden in der Bauführerschule. Daneben ist auch Nebojsa Injac in der Polierschule und Jeremy Willisich in der Vorarbeiterschule.

Pensionierungen

Tada Jakovic ging Ende letzten Jahres in Pension. Neben dem bereits erwähnten Polier Lothar Hutter werden ihm Ende des Monats Auxilius Schnidrig, per Ende August 2016 Anto Puskaric und Roland Zurbriggen folgen. Wir danken den Mitarbeitern für die Treue zur Firma und wünschen einen guten Start in die Pensionierung.

Instandsetzung Sevenett

Umklassierung der Strasse

Die heutige Kantonsstrasse südlich des Vispertaltunnels bis zum Kreisel Sefinot wird nach dem Umbau des Vispertaltunnels und dem Neubau des Tunnels Visp zum Autobahnanschluss Vispertäler in den Perimeter der A9 aufgenommen. Die Umklassierung und damit der Besitzerwechsel fanden im September 2015 statt, dann nämlich wenn der Vispertaltunnel geschlossen worden ist. Die rund 25 Jahre alten Kunstbauten auf dieser Teilstrecke sowie der Belag und die Fahrzeuergückhaltesysteme müssen in Folge dessen den heutigen Anforderungen instand gestellt werden.



Die heutige Strasse H212 Visp - Saas-Grund - Saas-Fee beginnt beim Kreisel «Schwarzer Graben» und führt durch den Vispertaltunnel bis nach Saas-Fee. Die Strasse HE 14 vom Kreisel Landbrücke bis Sefinot ist heute als kantonale Hauptstrasse in der Ebene klassiert. Im Rahmen der Südumfahrung von Visp durch die A9 wird der Vispertaltunnel mit der Strecke bis Sefinot in die Autobahn integriert und somit ins Eigentum des Bundes überführt. Damit die schweizerische Hauptstrasse H212 nach der Übernahme des Vispertaltunnels durch den Bund wieder an die T9 angeschlossen werden kann, ist vorgesehen die H14 Visp-Sefinot zu einer schweizerischen Hauptstrasse H12 umzuklassieren. Für die Gemeinden ergeben sich keine Änderungen; der Vorteil ist, dass für zukünftige Projekte auf dieser Strecke Bundessubventionen von 75 % beansprucht werden können.

Belag und Gussasphalt

Die Arbeiten wurden einer Arbeitsgemeinschaft von Ulrich Imboden AG und Sika Bau AG erteilt. Die Ulrich

Imboden AG hat dabei die Federführung inne. Die Instandstellung dauert ca. sechs Monate. Für das Lehnbauwerk müssen zunächst die Leitschranken demontiert und der Belag bis auf 12 cm abgebrochen werden. Danach erfolgen der Einbau einer Sickerleitung bergseitig und das Instandsetzen der Strassenentwässerung. Der Rest-Belag wird gleichzeitig saniert, bevor die Deckschicht des Belags wieder eingebracht wird. Die Vispa-Brücke wird ähnlich saniert, jedoch mit zwei Lagen Gussasphalt bestückt.

Etappiertes Arbeiten

Der Tunnel Vispertal und die gesamte südliche Anschlussstrecke Sefinot bleiben während den Arbeiten gesperrt. Für die beiden Baustellen, Tunnel Visp und Instandsetzung Sefinot, muss immer eine Fahrbahn für den Baustellenverkehr freigehalten werden. Dabei sind alle 300 m bei überschaubarer Strecke Kreuzungsmöglichkeiten einzuplanen. Diese Bedingung verlangt auch, dass jeweils nur auf einer Strassenseite gearbeitet werden darf.

Neubau Lager- und Werkhalle Forstamt Inneres Nikolaital

Für den Forstbetrieb Inneres Nikolaital erstellte die Ulrich Imboden AG in einer Lichtung abseits der Talstrasse eine neue Lager- und Werkhalle. Die geräumige Halle konnte am 23. Juni 2016 feierlich eingeweiht werden. Nach Mitte September 2015, als die Bewilligung seitens Staat eingetroffen ist, begannen die notwendigen Rodungsarbeiten. Ende September fuhr dann die schweren Baumaschinen auf. Es musste ein Aushub von 4'000 m³ ausgehoben werden. Das Gebäude steht auf einer Bodenplatte, abgeschlossen ringsum mit einem Frostriegel. Wände und Stützen wurden in Beton ausgeführt und weisen eine Höhe von 7.50 Meter auf. Das Dach wurde in Holz ausgeführt. Ende November konnten bereits die Rohbauarbeiten abgeschlossen werden. Im Frühjahr 2016 hat die Ulrich Imboden AG in einem Zusatzauftrag die Belags- und Umgebungsarbeiten ausgeführt.

Neugestaltung Eingangsbereich Sportplatz «Mühle»

Die Gemeinde Visp beauftragt die Ulrich Imboden AG mit der Neugestaltung des Eingangsbereichs des Sportplatzes «Mühle» in Visp West. Dabei handelt es um ein Infrastrukturerneuerungsprojekt zwischen der Unterführung SBB und der neu erstellten Sonnenstrasse, inklusive der Erstellung eines neuen Parkplatzes mit ca. 50 Parkplätzen. Dabei wird der Bestand abgebrochen und der Oberboden entfernt. Anschliessend werden durch die EVWR ein neues Kabelschutzrohr und durch die Gemeinde Visp eine Sauberwasserentwässerung und eine Beriesungsanlage installiert. Als Deckschicht werden für die Strasse und den Radweg ein Asphaltbelag und für den Gehweg und den Parkplatz Kalkwassergebundene Schichten eingebaut.