OBWALDNER Wochenblatt

OBWALDEN A8 info
Sommer 2007
Nr. 14

Nationalstrassenbau in Obwalden

Es geht immer weiter …

Im Herbst 2004 durften wir als letztes Grossereignis nach einer Bauzeit von sieben Jahren die Umfahrung Giswil feierlich eröffnen. Mitte 2006 konnte mit der Eröffnung der neuen Südröhre des Kirchenwaldtunnels die Verbindung von der A8 zur A2 Richtung Süden dem Verkehr wieder übergeben werden. Und in diesem Jahr wird wiederum im ganzen Kanton intensiv an der A8 gearbeitet.

Lungern in Flammen (Anschiessen des Haupttunnels).

Tunnel Lungern

Am 5. März 2007 sind mit dem symbolischen Akt des «Anschiessens» die Hauptarbeiten für den Tunnel Lungern gestartet worden. Obwohl die Bauarbeiten für den 3,5 km langen Tunnel und die zugehörigen Anschlussbauwerke über 5 Jahre dauern, ist für die Bevölkerung von Lungern nun endlich das Ende der langen Planungs- und Baugeschichte der Umfahrungsstrasse in Sicht. Die Eröffnung des Tunnels wird voraussichtlich 2012 erfolgen. Die Mineure haben bereits über 300 m Fels sprengtechnisch ausgebrochen. Anlässlich des Tags der offenen Portale hat die Bevölkerung am Samstag, 30. Juni 2007, Gelegenheit, die Baustelle und der neu eingerichtete Besucherpavillon beim Nordportal zu besichtigen.

Tunnel Zollhaus

Nur eine Woche nach Lungern konnte am 12. März 2007 der Spatenstich für den Nationalstrassenabschnitt A8 Giswil Nord–Ewil mit dem 420 m langen Tagbautunnel Zollhaus durchgeführt werden. Diese Arbeiten werden rund drei Jahre dauern. Die Ziele dieses Projekts sind u. a. die Verbesserung der Verkehrssicherheit, eine optimale Einbindung in die Landschaft und das hochwassersichere Ableiten von vier Bächen in den Sarnersee. Voraussichtlich im Jahr 2010 werden die Umfahrungen von Giswil und Sachseln über den Tunnel Zollhaus miteinander verbunden sein.

Baudirektor Hans Matter und Gemeindepräsident Andreas Gasser zünden in Lungern die erste Sprengung.

Spatenstich für den Tagbautunnel Zollhaus (A8 Giswil Nord–Ewil).

A8 Werkhof Foribach in Sarnen: Die Zukunft ist noch ungewiss (NFA).

Loppertunnel

Die Arbeiten für den Bau des neuen Verbindungstunnels A2/A8, der Bestandteil des Kirchenwaldtunnelprojekts ist, verlaufen schneller als geplant. Die Rohbauarbeiten sind abgeschlossen. Allerdings kann der Verbindungstunnel erst mit der Eröffnung der Nordröhre des Kirchenwaldtunnels der A2 in Betrieb genommen werden, was Ende 2008 vorgesehen ist. Hingegen können die Einfahrt Delli und der Vierspurbereich der A8 im Niederstad bei Alpnachstad bereits im August 2007, ein Jahr früher als geplant, wieder für den Verkehr freigegeben werden.

Tunnel Sachseln

Der Tunnel Sachseln wurde 1997 eröffnet. Um den neusten Tunnelsicherheitsvorgaben gerecht zu werden, stehen für den Tunnel Sachseln grössere Umbauten bevor. Die Planung ist dieses Jahr gestartet worden. Im Vordergrund stehen der parallele Sicherheitsstollen, die Tunnellüftung und die Erneuerungen einzelner Betriebs- und Sicherheitsanlagen. Mit den Bauarbeiten wird voraussichtlich 2009 begonnen werden.

Radroute Giswil–Kaiserstuhl

Einsprachen verzögerten die Realisierung der Radroutenverbindung Giswil–Kaiserstuhl. Im letzten Herbst konnte schliesslich mit den Bauarbeiten begonnen werden. Am 25. Juni 2007 ist die Radroutenverbindung offiziell eröffnet worden. Die Strecke ist Teil der nationalen Radroute Nr. 9. Sie ist sehr attraktiv und erheblich sicherer als die vom motorisierten Verkehr stark belastete Brünigstrasse.

Ausblick

Mit dem Inkrafttreten der Neugestaltung des Finanzausgleichs (NFA) und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen am 1. Januar 2008 sind für den Bau und den Unterhalt der Nationalstrasse tiefgreifende Veränderungen verbunden. Betrieb, Ausbau und Unterhalt der Nationalstrasse werden dem Kanton grundsätzlich entzogen. Der Kanton Obwalden wird einzig die derzeit laufenden Projekte A8-Umfahrung Lungern, A8 Giswil Nord–Ewil und den Verbindungstunnel A2/A8 noch fertigstellen. Wir werden uns dafür einsetzen, dass die Qualität für den Bau und den Unterhalt der Nationalstrasse unter dem neuen Regime beibehalten wird.

Bau- und Raumentwicklungsdepartement
Hans Matter, Regierungsrat

A8 Umfahrung Lungern

Tag der offenen Portale

Samstag, 30. Juni 2007
9.00 bis 16.00 Uhr

Treffpunkt:
Infopavillon Nordportal (direkt an der Brünigstrasse zwischen Kaiserstuhl und Lungern)

Programm:
– Tunnelbesichtigung
– Projekterläuterung Infopavillon
– Videopräsentation Infopavillon
– Festwirtschaft

Parkplätze sind nur in beschränktem Mass vorhanden. Benützen Sie bitte den Pendelbusbetrieb zwischen Lungern (Schulhausplatz) und Nordportal. Abfahrt alle 15 Minuten von 8.45 bis 16.30 Uhr. Es wird empfohlen, gutes Schuhwerk oder Stiefel zu tragen. Helme werden abgegeben. Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

Bau- und Raumentwicklungsdepartement Obwalden, Bauleitung und Bauunternehmungen Umfahrung Lungern

www.a8-ow.ch

Gespräch mit Revierförster Sepp Stalder

Forstbetriebe Lungern im Dienste der A8

«Die Zusammenarbeit der Forstbetriebe der beiden Teilsamen ist das Ergebnis eines Prozesses, der vor zehn Jahren mit dem Bezug des gemeinsamen Werkhofes begonnen hat. Zum 10-Jahr-Jubiläum wurde eine neue Halle für die Brennholzaufrüstung und -lagerung erstellt. Als Regiebetrieb der Teilsamen Lungern-Dorf und -Obsee verstehen wir uns als einheimischen Gewerbebetrieb. Vor zwei Jahren wurde uns das FSC-Zertifikat verliehen. Dazu sind wir im Besitz des Q-Labels sowie des Pan European Forest Certificate. Dieses Zertifikat beruht auf einer für die Natur und Umwelt schonenden, nachhaltigen Waldbewirtschaftung.

Roden und Aufforsten für die A8

Vielseitig sind die Arbeiten im Rahmen der Bautätigkeiten der A8. Besonders erwähnen möchte ich:

– die Durchforstungsarbeiten entlang der Brünigpassstrasse und das Roden für Steinschlagschutznetze,
– die Rodungsarbeiten in den Portalbereichen Nord und Süd,
– die Rodungsarbeiten für die Materialdeponie im Raum Hinti.

Doch was gerodet wird, wird wiederum aufgeforstet und der Natur zurückgegeben. Erste Massnahmen sind schon in die Wege geleitet: Zwischen Trassee und Seeufer beim Nordportal wurden alleine schon 650 Pflanzen gesetzt.

	Roden m²	Aufforsten m²
Nord	13 864	20 041
Süd	35 011	31 086
Brand	4 400	4 700
Bilanz	**53 252**	**55 827**

Holzerei zirka 1 800 m³ März/April 2007

Lawinenverbauungen

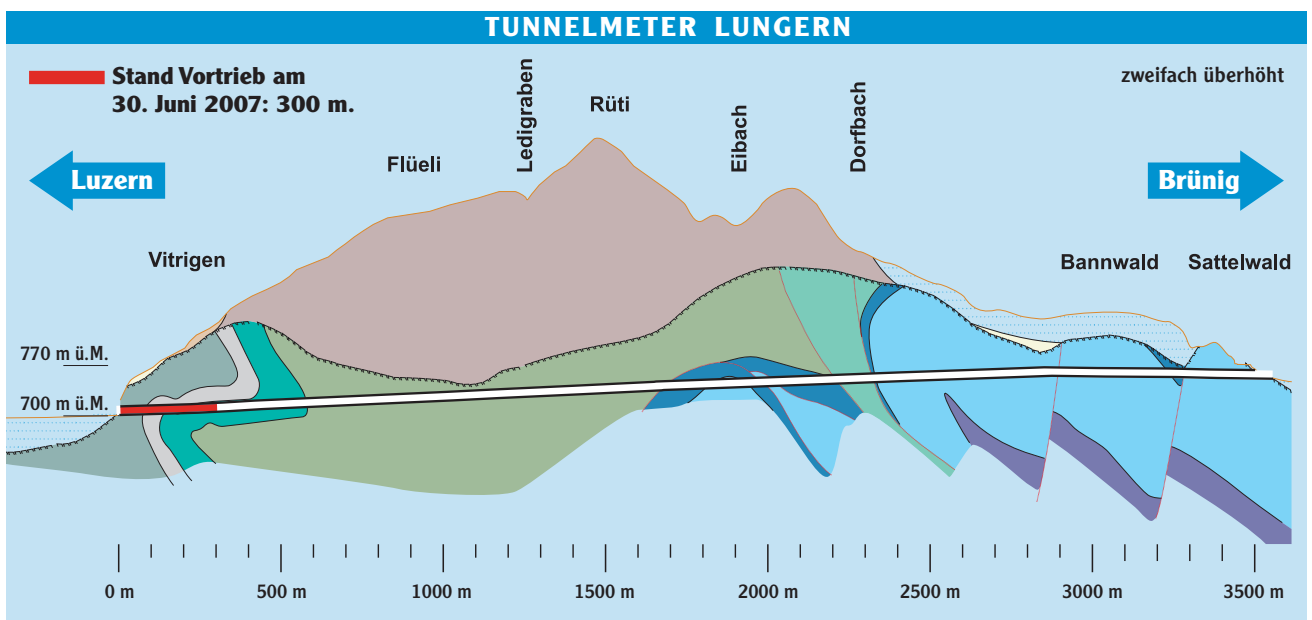
Im Rahmen des Integralprojektes Güpfi wurden im Bereich Husengraben diverse Lawinenverbauungen erstellt. Auch in diesem Bereich werden diverse Aufforstungen gemacht, die den Portalbereich Nord schützen sollen. Auf die Integration der Bauwerke in die Landschaft und den ökologischen Ausgleich wird meiner Ansicht nach viel getan (siehe Tabelle).

Generell ein gutes Klima

Total beschäftigt der Forst Lungern neun Forstwarte bzw. Forstarbeiter, teilweise mit Spezialausbildungen, sowie einen Lehrling. Dazu kommen drei Teilzeitangestellte. Eine grosse Herausforderung ist es, die wichtige Schutzwirkung der einheimischen Wälder zu erhalten, denn die Natur zerstört auch immer wieder. Denken wir nur an die Stürme der letzten Jahre und die Überschwemmungen.

Die Akzeptanz für den Forst ist immer sehr gut. Mit den eingeleiteten Sparmassnahmen von Bund, Kanton und Gemeinden, vor allem im Waldsektor,

Fortsetzung auf Seite 2

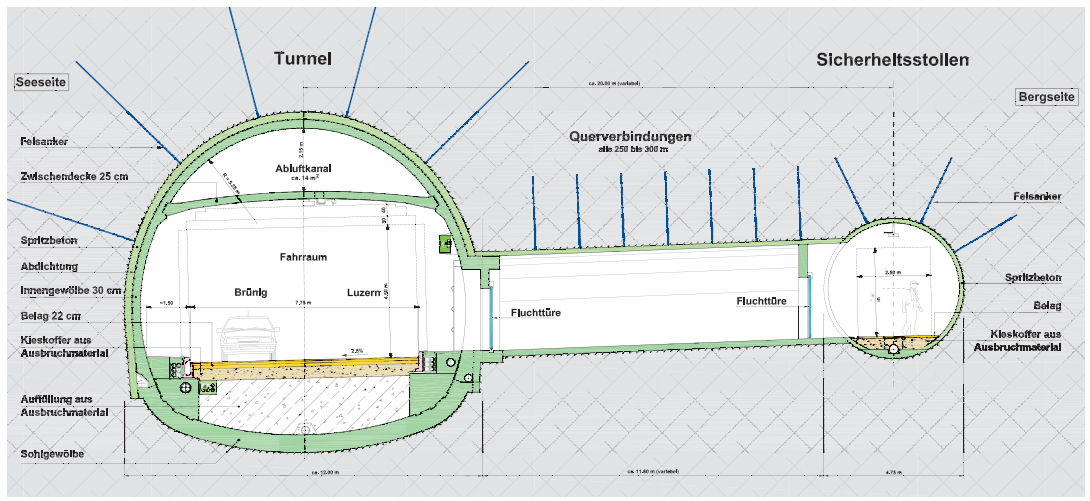


A8 Umfahrung Lungern

Tunnelbau in Lungern gestartet

Am Montagabend, 5. März 2007, um 16.45 Uhr, zündeten Regierungsrat und Baudirektor Hans Matter und der Gemeindepräsident Andreas Gasser die erste Sprengung für den Umfahrungstunnel Lungern. Der 3,5 km lange Tunnel des Nationalstrassenabschnittes A8 Umfahrung Lungern wurde erfolgreich «angeschossen».

Brecheranlage vor Materialtransport auf Förderband.



Normalprofil.

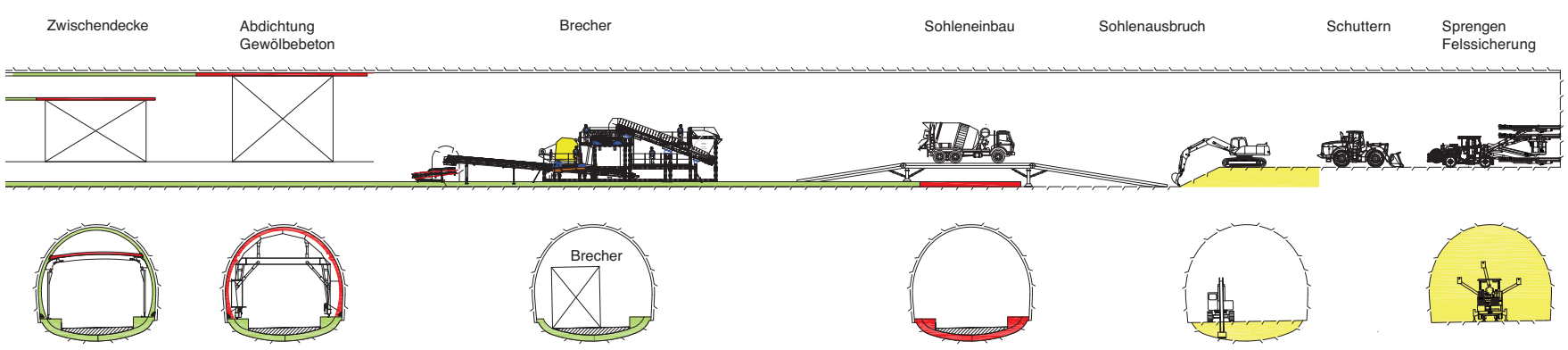
Nun sind die Mineure der Arbeitsgemeinschaft AUL, bestehend aus den Unternehmungen Implenia AG, Aarau, Gasser Felstechnik AG, Lungern, und Bürgi AG, Alpnach, an der Reihe. Für den zweitlängsten Tunnel im Kanton Obwalden müssen sie in den nächsten drei Jahren rund 430 000 m³ Fels sprengen. Das Bauwerk soll 2012 dem Verkehr übergeben werden.

Im Rahmen einer kleinen Feier mit Vertretern von Behörden des Bundes, des Kantons und der Gemeinde, mit den Projektverfassern und mit den Unternehmern wurde auch die heilige Barbara, die Schutzpatronin der Mineure, gesegnet. In einer Felsnische beim Tunnelportal ist die rund 30 cm hohe Statue platziert. Sie soll den Tunnelbauern Glück bringen und die Baustelle vor Unfällen bewahren.

Die Umfahrung Lungern ist 4,3 km lang. Hauptbestandteil des 265 Mio. Franken teuren Bauwerkes ist der 3570 m lange einröhrige Tunnel mit parallelem Sicherheitsstollen. Seit Sommer 2005 sind beim zukünftigen Anschluss Lungern Nord umfangreiche Vorbereitungsarbeiten durchgeführt worden. Neben der Verlegung der Brünigstrasse mussten drei Brücken und verschiedene Stützmauern erstellt werden. Bereits in den Jahren 1999 bis 2003 wurden die Voreinschnitte für die beiden Tunnelportale ausgehoben und der 3,5 km lange Erkundungsstollen mit einer Tunnelbohrmaschine gefräst. Mit den Erkenntnissen aus diesem Stollenbau, der nach 1000 m eine unerwartete geologische Störzone durchqueren musste, optimierten die Ingenieure die Linienführung des Haupttunnels. Es ist vorgesehen, den Erkundungsstollen zum Sicherheitsstollen umzunutzen. Dank dem bereits erstellten Stollen können die Baustellen des Haupttunnels logistisch einfacher versorgt werden. So wird zum Beispiel das Tunnelausbruchmaterial über ein im Stollen installiertes Förderband zum Südportal und von dort zur 400 m entfernten Deponie Hinti transportiert, die am südlichen Dorfrand direkt hinter der Kirche liegt. Damit entfallen die ursprünglich vorgesehenen Lastwagenfahrten für den Transport des Ausbruchmaterials durch das Dorf Lungern.

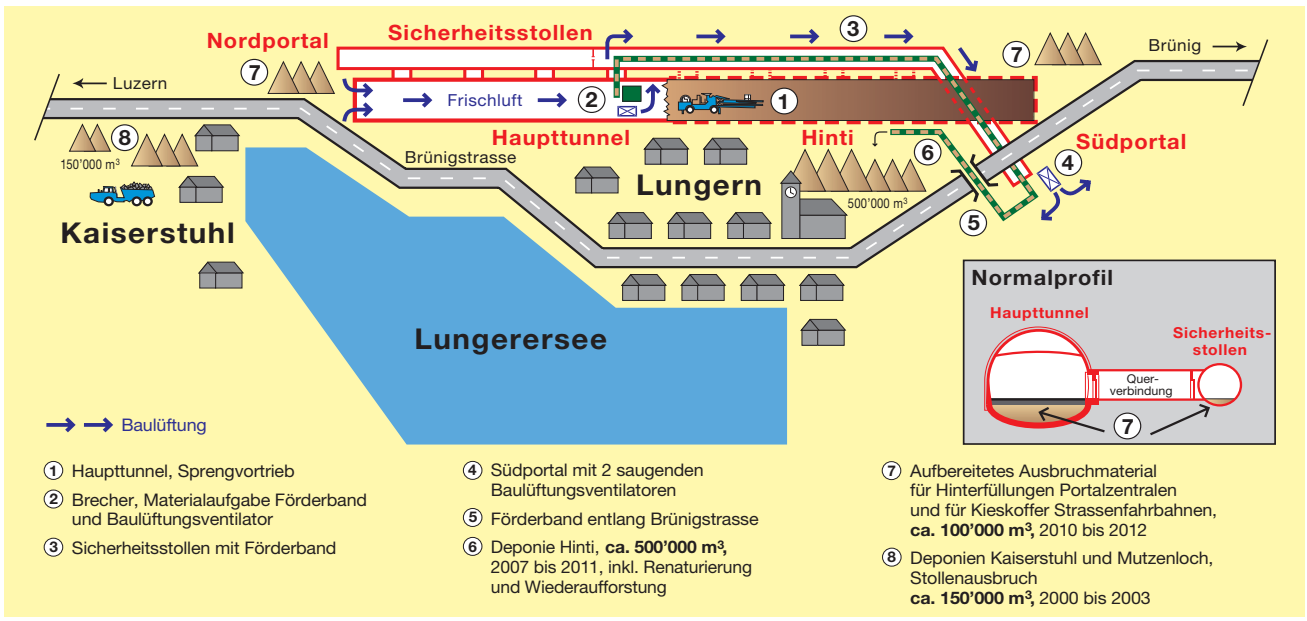
Auf der Baustelle wird zweischichtig von morgens 5.00 Uhr bis abends 23.00 Uhr während fünf Tagen pro Woche gearbeitet. Die Tunnelbauarbeiter kommen aus Portugal, Spanien, Österreich und der Schweiz. Bis zur Eröffnung der Umfahrung im Jahr 2012 werden täglich 30 bis 50 Arbeiter im Einsatz stehen. Parallel zu den Sprengarbeiten im Tunnel werden im Sommer 2007 die Betonarbeiten für die Betriebszentralen Süd und Nord, für die Tagbautunnelstrecken und für das Tunnelgewölbe gestartet. Es müssen in den kommenden sechs Jahren rund 130 000 m³ Beton verarbeitet werden.

Alle wichtigen Projektinformationen (Bauprogramm, technische Daten, Beschrieb, Fotos) hat der Kanton Obwalden auf seiner Nationalstrassen-Homepage www.a8-ow.ch zusammengefasst.



Bauvorgang: Normalprofil mit Sohlgewölbe.

Ende Förderband oberhalb Deponie Hinti.



Materialbewirtschaftung.

Sepp Stalder, Revierförster

Betriebsleiter ist Sepp Stalder, «s'Chrischtes», geboren am 5. September 1961, Vater von drei Buben und einer Tochter. Aufgewachsen ist Sepp im Dörfli. Nach der Schule absolvierte er eine dreijährige Lehre als Forstwart beim Seewser-Forst. Später zog es ihn nach Gretzenbach SO in die Fremde, wo er als Forstwart arbeitete. Anschliessend besuchte er die Försterschule in Maienfeld und wirkte bis Ende 1992 als Förster weiter im Flachland. 1993 wählte ihn die Teilsame Lungern-Obsee als Nachfolger von Förster Beat Halter. Angestellt ist er von der Teilsame Obsee. Für die Teilsame Dorf rechnet er nach Aufwand ab. In der Freizeit muss er als Mitglied des Gemeindeführungsstabes jeweils bei Gewitter die Bäche kontrollieren oder er engagiert sich in der Politik. Sepp Stalder schätzt die Vielseitigkeit seines Berufes und liebt es, in der Natur und mit der Natur zu arbeiten. Freude hat Förster Stalder besonders an seinem gut motivierten Team.

Fortsetzung von Seite 1

wird es aber immer schwieriger unsere Aufgaben bei der Schutzwaldpflege zu erfüllen. Tatsache ist, dass die Schutzfunktion des Waldes mit grossem Abstand die kostengünstigste Schutzmassnahme ist. Für vorbeugende Massnahmen wie Schutzbauten stehen immer mehr weniger Gelder zur Verfügung, somit kann nach Unwettern vielfach nur noch geflickt werden was kaputt geht. Sobald zusätzliche Investitionen nötig sind, reicht der Holzpreis nicht mehr aus. 60 Prozent der Arbeiten, die der Forst ausführt, sind für Dritte: Darunter fallen u. a. Holzereiarbeiten für Dritte, Mithilfe beim Bau von Steinschlagnetzen, Hangverbauungen mittels Holzkästen, Seeuferpflege usw. Heute machen die Holzerlöse zirka 15 Prozent aller Einnahmen aus. Die Beiträge für die Waldpflege sind auf 15 Prozent gesunken.

Nur gerade 10 Prozent des Lungerer Waldes ist eben

Gesamthaft wachsen in den Wäldern der Teilsamen Dorf und Obsee pro Jahr 7200 m³ Holz nach, wovon jeweils gut 7000 m³ pro Jahr genutzt werden. Zirka 80 Prozent der Holzmenge wird im Inland verkauft, der Rest geht nach Italien. Früher wurden entstandene offene Flächen nach Holzereiarbeiten oder nach Stürmen mit Jungbäumen bepflanzt. Heute vertraut man auf die Naturverjüngung. Doch in den oberen Lagen werden nach wie vor noch Pflanzungen mit standortgerechten Baumarten vorgenommen. Die Jungwaldbestände werden alle paar Jahre gepflegt, damit sie stabil werden und somit ihre Aufgaben als Schutzwald erfüllen können.

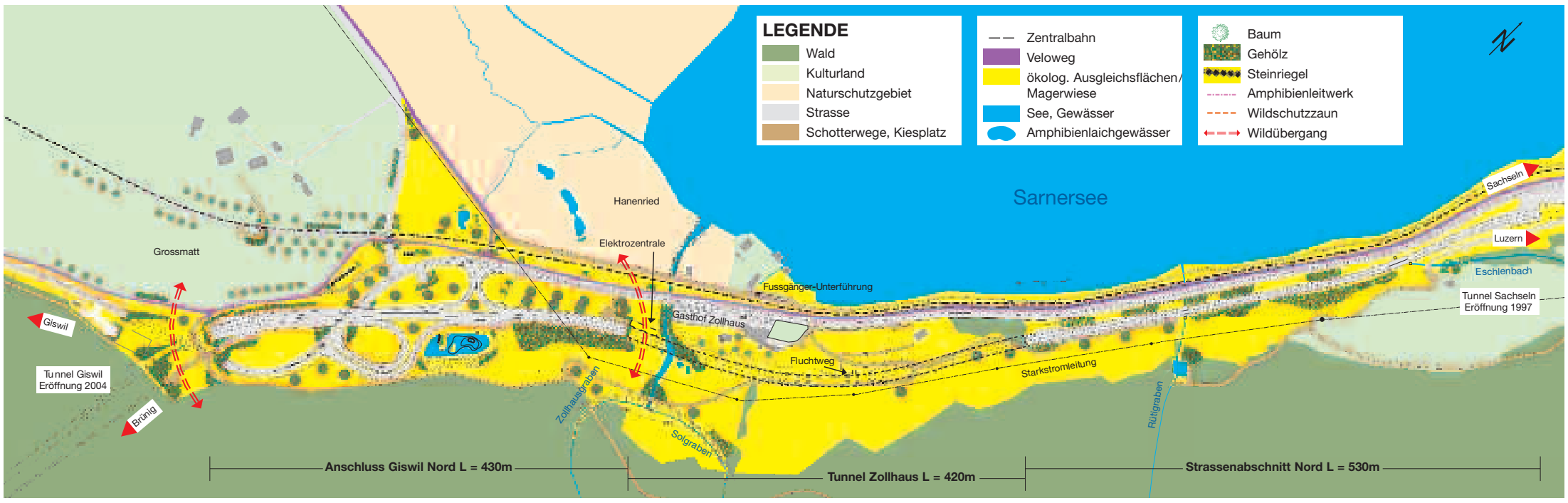
Materialdeponie Hinti.

Insgesamt unterhalten wir jährlich auch 33 km eigene sowie zum Teil 47 km fremde Strassen. Im Einzugsgebiet von Bächen oder Lawinengebieten werden die Verbauungen kontrolliert und geflickt oder neu erstellt. Die Begehungswege im Wald werden periodisch kontrolliert und instand gestellt. Die Winterarbeiten für die Gemeinde sind uns ebenso willkommen wie der Einsatz für die Zentralbahn bei Starkschneefällen. Für die beiden Wuhrgenossenschaften Dorfbäche und Laui dürfen wir im Unterhalt oder im Bereich Verbauungen Arbeiten tätigen.

In den letzten Jahren wurde auch unser Gebiet von besonderen Wetterereignissen heimgesucht. Da die Forstleute ortskundig sind, arbeiten sie bei solchen Ereignissen immer wieder an vorderster Front.»

Ein Wunsch zum Schluss

Für sich und sein Team wünscht Sepp Stalder, dass sie von schweren Unfällen weiterhin verschont bleiben und hofft auch in Zukunft auf eine erfolgreiche und effiziente Zusammenarbeit mit den verschiedenen kantonalen Stellen.



Projekt A8 Giswil Nord–Ewil mit Tunnel Zollhaus

Der Nationalstrassenabschnitt Giswil Nord–Ewil schliesst die Lücke zwischen der 1997 in Betrieb genommenen Umfahrung Sachseln und der Umfahrung Giswil, welche im Oktober 2004 in Betrieb genommen wurde.

Dieses Strassenzwischenstück ist insgesamt 1380 m lang und umfasst den 430 m langen Anschluss Giswil Nord, welcher im Wesentlichen aus dem zwischen den Tunnelportalen Giswil Nord und Zollhaus Süd liegenden Vollanschluss Giswil Nord besteht; dem 420 m langen Tunnel Zollhaus mit der zugehörigen Elektrozentrale und dem 530 m langen Strassenabschnitt Nord zwischen dem Nordportal des Tunnels Zollhaus und dem Südportal des Tunnels Sachseln.

Anschluss Giswil Nord

Der Vollanschluss Giswil Nord ersetzt den Halbanschluss Sachseln Süd und ist als halbes Kleeblatt konzipiert. Er wurde in den Jahren 2003/2004 soweit erstellt, dass ein grosser Teil davon zusammen mit dem Tunnel Giswil in Betrieb genommen werden konnte und wird zusammen mit dem Tunnel Zollhaus und dem Strassenabschnitt Nord fertiggestellt. Bis dahin wird der Verkehr über eine provisorische Rampe von der Kantonsstrasse auf den Anschluss und in den Tunnel Giswil geführt.

Tunnel Zollhaus

Der Tunnel Zollhaus verfügt über einen Kastenquerschnitt, weist ein den aktuellen Tunnelnormen entsprechendes Lichtraumprofil von 7,75 × 4,5 m und beidseitig Gehwege von zirka 1,3 m Breite auf. Die Fahrbahn wird von Schlitzrinne und Randstein abgeschlossen und besteht aus einem Asphaltbelag auf Kiessandfundationsschicht. Sie weist ein mit den Kurvenradien wechselndes Quergefälle auf. In den Drittelspunkten sind SOS-Nischen und Hydrantennischen angeordnet, zirka in der Tunnelmitte ist ein Fluchtweg, der direkt ins Freie führt, vorgesehen. Die unterirdische Elektrozentrale ist beim Südportal angeordnet.

Baustelle Tunnel Zollhaus.

Strassenabschnitt Nord

Der Strassenabschnitt Nord fällt vom Nordportal Tunnel Zollhaus zum Südportal des Tunnels Sachseln und liegt bis auf den letzten Abschnitt über dem Niveau der Kantonsstrasse und ist zirka 3 bis 15 m vom oberen bergseitigen Rand entfernt. Das Trassee ist zum Teil in den Hang eingeschnitten, zum Teil auf einer Schüttung angeordnet und wird von verschiedenen Stützmauern begrenzt.

Die Fahrbahn weist zwei Spuren von 3,75 m, zwei reduzierte Pannenstreifen von 75 cm und beidseitig Bankette von 1 m Breite auf. Der Aufbau der Fahrbahn ist gleich wie im Südabschnitt und im Tunnel; die Stützmauern sind als armierte Winkelstützmauern ausgebildet.

Nebenbauwerke

Neben dem Bau des Tunnel Zollhaus, dem Anschluss Giswil, dem Strassenabschnitt Nord mit den zugehörigen Stützmauern werden verschiedene Nebenarbeiten ausgeführt, unter anderem:

Anpassung der Kantonsstrasse; drei neue Geschiebesammler für Zollhaus- und Solgraben, Rütigraben und Eschlenbach mit den zugehörigen Abflussgerinnen; neue Forststrassen ins Kleine Melchtal, vom Eschlenbach zum Geschiebesammler Rütigraben und vom Paradisli bis zum Rütigraben; Renaturierung Galgenbach als ökologische Ersatzmassnahme.

Kosten

Die Kosten des Gesamtprojektes sind auf der Preisbasis von 2005 auf 56 Millionen Franken veranschlagt.

Betriebs- und Sicherheitsausrüstung

Der Tunnel Zollhaus ist mit den heute gebräuchlichen Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen versehen, so verfügt er über Durchfahrts- und Adaptionsbeleuchtung, Brandnotbeleuchtung, optische Leiteinrichtung, Sichttrübungs- und Strömungsmessanlage, Brandmeldeanlage, Videoüberwachung, Tunnelfunk, Notrufanlage, Signalisation usw. Auf eine mechanische Tunnellüftung kann aufgrund der Berechnungen des Frischluftbedarfs und der Richtlinien verzichtet werden. Die Energieversorgung erfolgt über eine redundante Einspeisung ab dem 16 kV-Netz des Elektrizitätswerks Obwalden.

Der ganze Streckenabschnitt kann verkehrstechnisch im Polizeistützpunkt Sarnen und betriebstechnisch in der Betriebsleitstelle des Werkhofs überwacht werden. Die entsprechenden Einrichtungen sind, wie die andern elektromechanischen Ausrüstungen, in der Zentrale beim Tunnelsüdportal untergebracht.

TECHNISCHE DATEN

Strassentyp:
Nationalstrasse 2. Klasse (2-spurige Autostrasse im Gegenverkehr)

Streckenlänge: 1380 m

Länge Tunnel Zollhaus: 420 m

Aushub: 140 000 m³

Schüttung: 160 000 m³

Betonkubatur:
25 000 m³ (Tunnel, Stützmauern, Unterführungen)

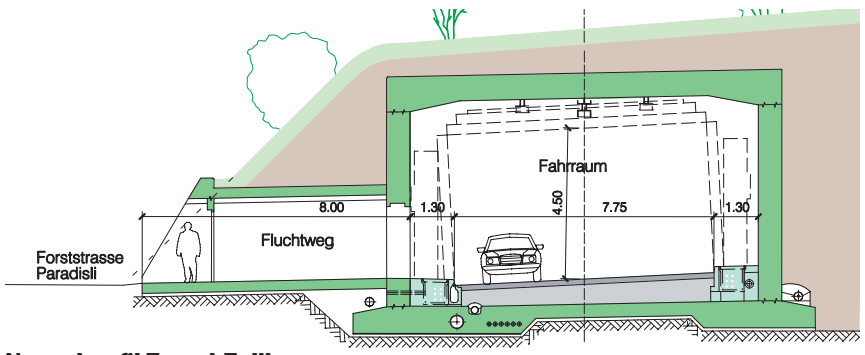
Rodung: 9500 m²

Aufforstungen: 9500 m²

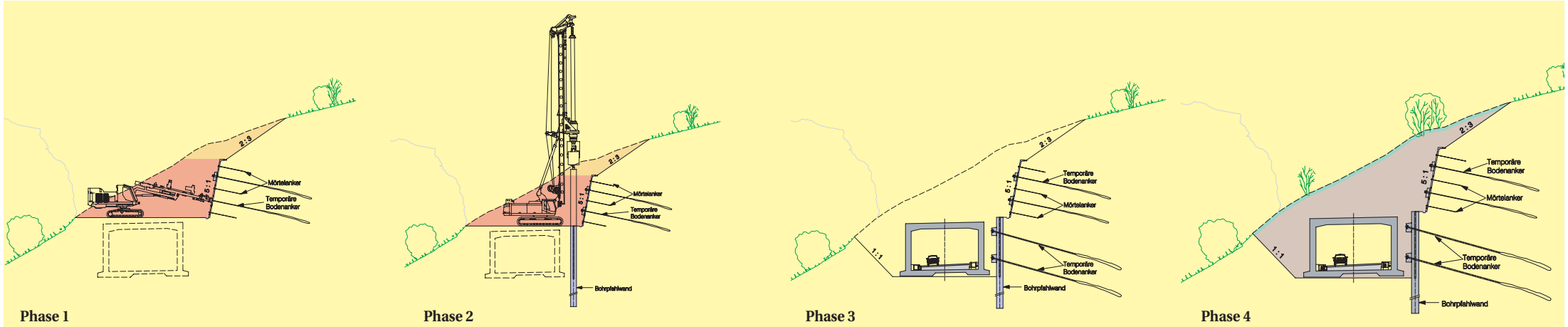
Bauzeit:
Anschluss Giswil Nord 18 Monate
Tunnel Zollhaus/Trassee 36 Monate

Baukosten:
56 Millionen Franken (Stand 2005)

BAUPROGRAMM	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Anschluss Giswil Nord								
Vorbereitungsarbeiten								
Tunnel Zollhaus								
Trassearbeiten								
Betriebs- und Sicherheitsausrüstung								
Eröffnung Giswil Nord - Ewil								
Kantonsstrasse / Radweg								
Renaturierung Galgenbach								



Normalprofil Tunnel Zollhaus.



Phase 1
Baupiste
Abtrag bis Tunnelscheitel (etappenweise)
Böschungssicherung mit Nagelwand (Spritzbeton/Anker)
Bohrplanie

Phase 2
Bohrpfähle
(Durchmesser 90 cm, alle 1,8 m, Fundationstiefe 5 m)

Phase 3
Etappenweiser Aushub
Rückverankerung der Bohrpfähle
Ausfachung zwischen den Bohrpfählen mit Spritzbeton
Betonierung Tunnel (Bodenplatte, Wände, Decke)
Abdichtung Decke und Wände

Phase 4
Hinterfüllung Tunnel
mit etappenweiser Entlastung der Anker
Rekultivierung Gelände
Innenausbau Tunnel (Werkleitungen, Fundation, Belag)

Bauvorgang: 4 Bauphasen für die Erstellung des Tagbautunnels.

Radroute Nr. 9

Neue Radroutenverbindung Kaiserstuhl–Giswil

Der Kanton Obwalden ist durch die nationale Radroute Nr. 9 (Seen-Route), welche von Montreux nach Rorschach führt, mit dem nationalen Radroutennetz verbunden.

Das heute bestehende Teilstück dieser Radroute zwischen Kaiserstuhl und Giswil stellt für die Velofahrer ein hohes Gefahrenpotenzial dar, da es auf der stark frequentierten Brünigstrasse liegt.

Mit dem Bau eines separaten Radweges auf der westlichen Talseite kann den Velofahrern neu ein verkehrssicherer und sehr attraktiver Radweg mit herrlicher Aussicht auf den Sarnersee, Pilatus, Rigi und das Stanserhorn angeboten werden.

Die Bauarbeiten für den rund 2 km langen Radweg begannen im Sommer 2006. Im zum Teil sehr steilen Gelände mussten viel Fels abgetragen und Mauern erstellt werden. Die Natursteinmauern werden teilweise begrünt, damit sie sich gut ins Landschaftsbild eingliedern. Mit einer Steigung von ungefähr 12 Prozent wird der Höhenunterschied von 200 m von der Panoramastrasse zum Kaiserstuhl überwunden. Es ist deshalb ein anspruchsvolles Teilstück, wo auch mal das Absteigen und Veloschieben erlaubt ist. Wegen Steinschlaggefahr sind rund 400 m Schutznetze oberhalb der Radroute installiert. Der Radweg ist 3 m breit und mit einem Belag versehen. Er ist mit einem Fahrverbot für Motorwagen, Motorräder und Motorfahrräder signalisiert. Die offizielle Eröffnung der Radwegverbindung Keiserstuhl–Giswil erfolgte am 25. Juni 2007.

Anlässlich der Eröffnung vom 25. Juni wurde um die erste Bergpreiswertung gespurtet.

Die neue Radroutenverbindung dient bei Naturereignissen oder Ereignissen auf der Brünigstrasse auch als Notstrasse. Deshalb beteiligt sich der Bund an den Kosten von 1,38 Millionen Franken mit 50 Prozent. Die restlichen Kosten von 690 000 Franken trägt der Kanton Obwalden. Den normalen Unterhalt am Radweg teilen sich die beiden Standortgemeinden Lungern und Giswil.

Mit dem Radweg werden zudem drei ganzjährig bewohnte Häuser und Höfe erschlossen. Überdies dient der Radweg auch der Erschliessung und Pflege der Wälder und als Zufahrt zur fachgerechten Bewirtschaftung der Trockenwiesen.

A2/A8 Kirchenwaldtunnel, Verbindungstunnel

Wiederinbetriebnahme Autobahneinfahrt z'Matt

Beim gemeinsamen A2/A8-Kirchenwaldtunnelprojekt der beiden Kantone Ob- und Nidwalden kommen die Bauarbeiten programmgemäss voran. Auf der Obwaldner Seite wurde im Jahr 2002 mit den Bauarbeiten für den A2/A8-Verbindungstunnel beim Südportal des Loppertunnels begonnen. Als Erstes wurde der 60 m lange Tagbautunnel mit Unterquerung der Zentralbahn gebaut. Diese Bauarbeiten erforderten die vorübergehende Sperrung der Autobahneinfahrt z'Matt und der Sperrung von zwei Spuren der Vierspurstrecke vor dem Loppertunnel. Anfang 2004 starteten die eigentlichen Tunnelbauarbeiten mit dem Sprengvortrieb und den anschliessenden Rohbauarbeiten. Diese umfangreichen Arbeiten beinhalten den Tunnelausbruch im Sprengvortrieb, das Betonieren des Innengewölbes, die Randabschlüsse, die Werkleitungen, die Fundationsschicht, den Belag und die Tunnelbeschichtung. Seit Juni 2007 ist der Rohbau abgeschlossen. Bis zur Eröffnung des Verbindungstunnels folgen noch die Ausrüstung mit den Betriebs- und Sicherheitseinrichtungen sowie diverse Fertigstellungsarbeiten wie zum Beispiel der Deckbelag. Die Eröffnung erfolgt zusammen mit der Inbetriebnahme der Südröhre des Kirchenwaldtunnels und ist auf Ende 2008 vorgesehen. Bereits im Juli 2007 und im August 2007 kann der Vier-Spur-Bereich der A8 zwischen Südportal Loppertunnel und Alpnachstad und die Autobahneinfahrt z'Matt wieder in Betrieb genommen werden. Die Kosten für den Verbindungstunnel A2/A8 betragen zirka 98 Millionen Franken, wobei der Kostenanteil des Kantons Obwalden rund 60 Millionen Franken beträgt.

Baustelle Portal z'Matt.

Der Verbindungstunnel A2/A8 im Rohbau.

Führendes Schweizer Baudienstleistungsunternehmen

Implenia – Bauen für das Leben

Implenia denkt und baut fürs Leben. Gern. Dies ist das Motto und Selbstverständnis von Implenia. Bauen dient dem Leben. Implenia steht für die umfassenden Leistungen rund um das Bauen. Implenia ist das Unternehmen, das sich Anfang 2006 aus dem Zusammenschluss der beiden Firmen Zschokke und Batigroup bildete. Aus zwei starken Partnern entsteht der führende Baudienstleister der Schweiz mit einem umfassenden Leistungsangebot – vor, während und nach dem Bauen.

Als erste Unternehmung der Zschokke-Gruppe gründete Conrad Zschokke 1872 in Aarau die AG Conrad Zschokke. Die in der ganzen Schweiz lokal verankerte Batigroup entstand 1997 aus dem Zusammenschluss der drei traditionsreichen Bauunternehmungen Preiswerk, Stuag, Schmalz und der später dazugestossenen Theiler und Kalbermatter – alles traditionsreiche und regional stark verankerte Unternehmungen.

Implenia

Mit dem Zusammenschluss der beiden bisherigen Branchenleader am 2. März 2006 wuchs der neu entstandene Konzern in eine neue Dimension hinein. Implenia nimmt in sämtlichen Geschäftssegmenten die klare Führungsposition ein bzw. verfügt dank des Schulterschlusses über die Voraussetzungen, diese innert nützlicher Frist zu erreichen. Dies reicht vom traditionellen gewerblichen Bau über die industrielle Bauproduktion und das General- bzw. Totalunternehmergeschäft bis hin zum gesamten Bereich Real Estate. Zweitens erlaubt die nun erreichte Grösse, sich gegenüber den immer stärker werdenden ausländischen Konkurrenten noch besser zu behaupten. Drittens schliesslich konnte mit dem Zusammenschluss die finanzielle Flexibilität und Risikofreudigkeit markant gesteigert werden, was insbesondere für die Bereiche General-/Totalunternehmung und Projektentwicklung sehr wichtig ist.

Die generell nach wie vor lokal geprägten Baumärkte erfordern eine starke Präsenz vor Ort. Erfolgreiches Bauen ist auch «Peoples Business» und verlangt nach den richtigen Mitarbeitern am richtigen Platz. Implenia weist in sämtlichen Geschäftsbereichen mit einem dichten Netz von über 80 Geschäftsstellen eine ausgeprägte Kunden- und Marktnähe auf. Der Konzern ist damit in der Lage, die kunden- und projektspezifischen Erwartungen jederzeit und vollumfänglich zu erfüllen, wobei höchste Qualität oberste Richtschnur ist.

Der Bau- und Immobiliensektor hat sich in den letzten Jahren extrem gewandelt. Gefragt sind heute nicht mehr in erster Linie isolierte Einzeltätigkeiten und -fähigkeiten, sondern intelligente Gesamtlösungen. Implenia deckt mit ihrem Leistungsportfolio den kompletten Lebenszyklus eines Bauwerks ab und ist dadurch in der Lage, den Kunden ein komplettes Dienstleistungspaket anzubieten – von der Idee über den eigentlichen Bauprozess bis hin zur Bewirtschaftung. Diese Fähigkeit stellt einen wesentlichen, ja den entscheidenden Konkurrenzvorteil der Zukunft dar. Implenia ist ein umfassender Wissensträger. Die beiden ehemaligen Branchenleader vereinen modernste Prozesse und Technologien. Technologie-, Kosten- und Marktführerschaft sind denn auch klar gesetzte Ziele.

Westumfahrung Zürich: der Aeschertunnel.

Erfahrungen im Untertagbau

Die zurzeit bedeutendsten Bauwerke im Untertagbau sind die Abschnitte des Gotthard-Basistunnels durch die Alpen. Implenia ist als federführende Firma beim Bau des längsten Abschnittes Bodio–Faido und beim besonders anspruchsvollen Teilabschnitt Sedrun beteiligt. Die grossen Bauvorhaben des öffentlichen Verkehrs im In- und Ausland sowie die damit verbundenen Aufträge sind mit grossen Investitionen und Risiken verbunden.

Neben den Losen am Gotthard Basistunnel ist Implenia an folgenden Objekten beteiligt:

– Westumfahrung Zürich mit den Tunnels Hafnerberg, Länge 2 × 1700 m Sprengvortrieb; Aeschertunnel, Länge 2 × 2100 m , Spezialvortriebe; und Uetlibergtunnel, Länge 2 × 4400 m, TBM-Vortrieb.

– A2 Kirchenwaldtunnel, Länge 2 × 1600 m, Sprengvortrieb.

– Tunnel Roppen, Inntalautobahn Österreich, Länge 5069 m, Sprengvortrieb.

– Tunnel Neu-Bois, A16 Transjurane, Länge 2 × 765 m, TSM-Vortrieb.

– Hochwasserentlastungsstollen Uze-Glatt, Gemeinde Uzwil (SG), Länge 1363 m, TBM-Vortrieb Ø 3,50 m.

– Tunnel sous la Trême, Umfahrung Bulle H189, Länge 568 m, Jettingvortrieb.

– NESTIL, Kraftwerke Linth Limmern AG, Schachtzentrale und Schrägschacht.

– Sicherheitsstollen Flüelen, Länge 2455 m, TBM-Vortrieb Ø 4,75 m.

Implenia ist auch an der Umfahrung Lungern massgeblich beteiliget. Der Vollausbruch (F = 90 m²) des 3574 m langen Tunnels erfolgt im Sprengvortrieb. Die Arbeiten dauern bis 2010.

Menschen im Einsatz für eine bessere Lebensqualität

Mit dem Beginn der Bauarbeiten am Tunnel der Umfahrung Lungern ist eine über 30-jährige Planungszeit abgeschlossen worden. Zusammen mit der Bauherrschaft, der Projekt- und Bauleitung und im guten Einvernehmen mit der Bevölkerung wollen wir Tunnelbauer einen weiteren Baustein für Sicherheit und Lebensqualität in Lungern erarbeiten. Unsere Spezialisten und Baufachleute setzen sich für einen reibungslosen Bauablauf ein.

Unser Baustellenchef Urs Häfelfinger freut sich nach der Aufgabe an der Umfahrung Giswil nun wieder zurück im Kanton Obwalden mit dem Tunnel Lungern eine neue, mindestens so grosse Herausforderung angehen zu dürfen. Urs Häfelfinger fühlt sich mit seiner Mannschaft im Kanton Obwalden wohl und freut sich mit seiner Arbeit dem grossen Ziel der ganzen Bevölkerung entgegen zu arbeiten. Implenia dankt im Namen aller Mitarbeiter für das Vertrauen und Wohlwollen, das vom Bauherrn und der Bevölkerung entgegengebracht wird.

IMPRESSUM

Herausgeber:
Hoch- und Tiefbauamt Obwalden
und Obwaldner Wochenblatt

Konzept und Redaktion:
André L. Egger, BR/SPRG
Jörg Stauber, Kantonsingenieur

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Hans Matter, Karl Rohrer, Jörg Stauber
Implenia Bau AG, IUL, AUL

Layout:
Sandra Föhn

Fotos:
André L. Egger, Arno Truog, HTA