

Nationalstrassenbaustelle A8 Umfahrung Lungern

In Lungern gehts vorwärts

Auf den verschiedenen Baustellen der Umfahrung Lungern sind zurzeit über 50 Arbeiter beschäftigt. Weitere 15 bis 20 Personen rechnen, zeichnen, kontrollieren oder vermessen. Sie sind am Bürotisch, am PC, am Telefon oder hinter dem Vermessungsinstrument anzutreffen. Ein Grossteil der Arbeiten findet im verborgenen Untergrund statt. Für die durchfahrenden Autofahrer sichtbar sind die Portalbaustellen. Dort ist der Baufortschritt unverkennbar.

Im Norden konnten die Betonarbeiten für den 90 m langen Tagbautunnel, für die Betriebszentrale, für das Lüftungsgebäude und das Portal des Sicherheitsstollens im Oktober 2008 abgeschlossen werden. Der Kran wurde zum Süden des Tunnels gezügelte. Dort werden nun während des nächsten Jahres das Südportal, der 40 m lange Tagbautunnelabschnitt sowie das Betriebs- und Lüftungsgebäude erstellt.

Tunnelbau in geologisch heikler Zone

Der Vortrieb des Haupttunnels ist Ende November bei 1400 m angelangt. Das sind 40 Prozent des 3,5 km langen Tunnels. Die vom Bau des Erkundungs- und Sicherheitsstollens bekannte geologisch heikle Zone im Bereich von Tunnelmeter 1000 bis 1250 konnte mit speziellen Massnahmen, aber ohne grössere Schwierigkeiten überwunden werden. Auf diesem Abschnitt halbierte sich die normale Vortriebsleistung von durchschnittlich 20 m auf 10 m pro Woche. Die Abschlagslänge der einzelnen Sprengungen musste von 4 m auf 2 m reduziert werden. Die wichtige erste Felsicherung wurde mit Ankern, Stahlbögen aus Gitterträgern und mit viel Spritzbeton verstärkt. Die Mineure haben eine tadellose Arbeit gemacht, und sie hatten den Fels jederzeit im Griff.

Ausbruchdeponie Hinti

Das herausgesprengte Felsmaterial wird im Tunnel durch einen Brecher zerkleinert. Es gelangt dann über ein Förderband, das im Sicherheitsstollen installiert ist, zum Südportal und von dort zur 400 m entfernten Deponie Hinti. Dort lagern bereits über 150 000 m³ Tunnelausbruch. Dieses Transportkonzept hat sich bisher sehr gut bewährt.



Gewölbeabdichtung mit Sika Sarnafil Folie im Tunnel Lungern.

Da mit diesem Konzept im bereits ausgebrochenen Teil des Tunnels nur wenig Lastwagenverkehr herrscht, konnten die Ausbauarbeiten gestartet werden.

Innenausbau des Tunnels

In Form von so genannten Linienbaustellen sind in den letzten Monaten und Wochen die folgenden Arbeiten im Tunnel gestartet worden: Sohlgewölbe, Abdichtung, Innengewölbe und Zwi-

schendecke. Für das Betonieren des Sohlgewölbes setzt der Unternehmer eine eigens für Lungern konzipierte Spezialschalung, die durchfahrbar ist, ein. Auch die übrigen Schalungen sind Spezialanfertigungen. Mit dem Gewölbeschlagwagen kann jeden Tag ein 10-m-Block des Innengewölbes betoniert werden. Bereits sind rund 850 m des Tunnels abgedichtet und 700 m Innengewölbe betoniert.

Brünigstrasse beim Südportal

Im Bereich des zukünftigen Halbschlusses Süd muss die Brünigstrasse auf einer Länge von 800 m angepasst werden. Dazu gehört auch eine 60 m lange Brücke. Diese Arbeiten können auf Ende Jahr nach einer Bauzeit von 15 Monaten abgeschlossen werden. Die Wartezeiten vor dem Lichtsignal gehen zu Ende. Voraussichtlich erst im Jahr 2012, kurz vor der Eröffnung, werden die restlichen Trassearbeiten für den Halbschluss ausgeführt.

Nebengebäude

Im Jahr 2008 konnten die Arbeiten für den renaturierten Höllbach, in den das Berg- und das vorgereinigte Strassenwasser aus dem Südportalbereich geleitet wird, abgeschlossen werden. Das neue Reservoir Röhrlü, das Bestandteil der Tunnelwasserversorgung ist und zusammen mit der Wasserversorgung Lungern Dorf erstellt wurde, konnte im Sommer fertiggestellt werden.



Materialdeponie Hinti.



Lungern Süd Brünigstrasse.

**A2/A8 Kirchenwaldtunnel mit Verbindungstunnel
Offizielle Eröffnung**

18. Dezember 2008

An diesem Tag werden nach einer 10-jährigen Bauzeit die beiden letzt erstellten Tunnels im Lopperberg zwischen Hergiswil, Stansstad und Alpnach dem Verkehr übergeben.

Die Verkehrsteilnehmer sind nun auf der A2 optimal vor Felssturz und Steinschlag geschützt und sie können direkt von der A2 über den Verbindungstunnel auf die A8 fahren.

Weiteres siehe Seite 3



Portal z'Matt, Alpnachstad.

Weitere Planungsarbeiten

Während auf der Baustelle der Umfahrung Lungern täglich bis zu 1000 m³ Felsmaterial abtransportiert wird und bis zu 300 m³ Beton fliesst, wird am Bürotisch zurzeit die Detailplanung der Betriebs- und Sicherheitsanlage (BSA) des Tunnels vorgenommen. Bereits im nächsten Jahr starten die Ausschreibungen für die grossen Tunnelventilatoren, für die Energieversorgung, für die Beleuchtung, für die Kabelanlagen und für die verschiedenen Überwachungsanlagen. Im aktuellen Bauprogramm ist die Eröffnung auf Mitte 2012 vorgesehen.

URS HÄFELFINGER



Steckbrief:

Urs Häfelfinger
Baustellenchef A8 Umfahrung Lungern
Wohnort: Hitzkirch LU
Alter: 62 Jahre, verheiratet, 1 Tochter
Hobbys: Segeln, Tauchen, Fischen, Reisen

Arbeitsort Obwalden

Von 1998 bis 2003 durfte ich als Baustellenchef die Hauptarbeiten des Umfahrungstunnels Giswil leiten. Ich hatte eine sehr gute Zeit in Giswil und lernte den Kanton Obwalden intensiv kennen. Um so mehr freute es mich, als mein Arbeitgeber, die Implenia Bau AG, zusammen mit der Gasser Felstechnik AG und der Bürgi Bau AG im Jahr 2006 den Auftrag für den Tunnel Lungern erhielt und ich wiederum als Baustellenchef vorgesehen war.

Seit 2006 habe ich deshalb meinen Arbeitsplatz wieder auf einer Obwaldner Tunnelbaustelle. Die Baustellenbüros haben wir beim Nordportal über dem schönen Lungernsee eingerichtet. «Leider» werde ich diesen Arbeitsplatz bald räumen und meinem Nachfolger, Erich Suter, übergeben. Ich werde Anfang 2009 in die Pension gehen. Ich bin überzeugt, dass ich eine gut organisierte Baustelle mit motivierten Baufüh-

rern und Mitarbeitern übergeben kann und dass Erich Suter dann das fertige Bauwerk im Jahr 2012 termingerecht und in guter Qualität dem Kanton Obwalden abgeben kann.

Gute Zusammenarbeit

Wie bereits in Giswil konnte ich mich hier in Lungern immer auf eine gute Zusammenarbeit mit der Bauherrschaft, mit der Bauleitung und auch mit dem lokalen Gewerbe verlassen.

Die letzten 10 Jahre, die ich beruflich grösstenteils im Kanton Obwalden verbringen durfte, waren sehr schöne Jahre, die ich nicht missen möchte. Trotzdem freue ich mich nun auf den neuen Lebensabschnitt, wenn ich mit meiner Frau und mit unserem Camper von Lungern durch den Tunnel Giswil nach Norden fahren kann. Als Erstes im schon voll ausgebuchten Terminkalender eines bald Pensionierten stehen einige Monate Irland an!

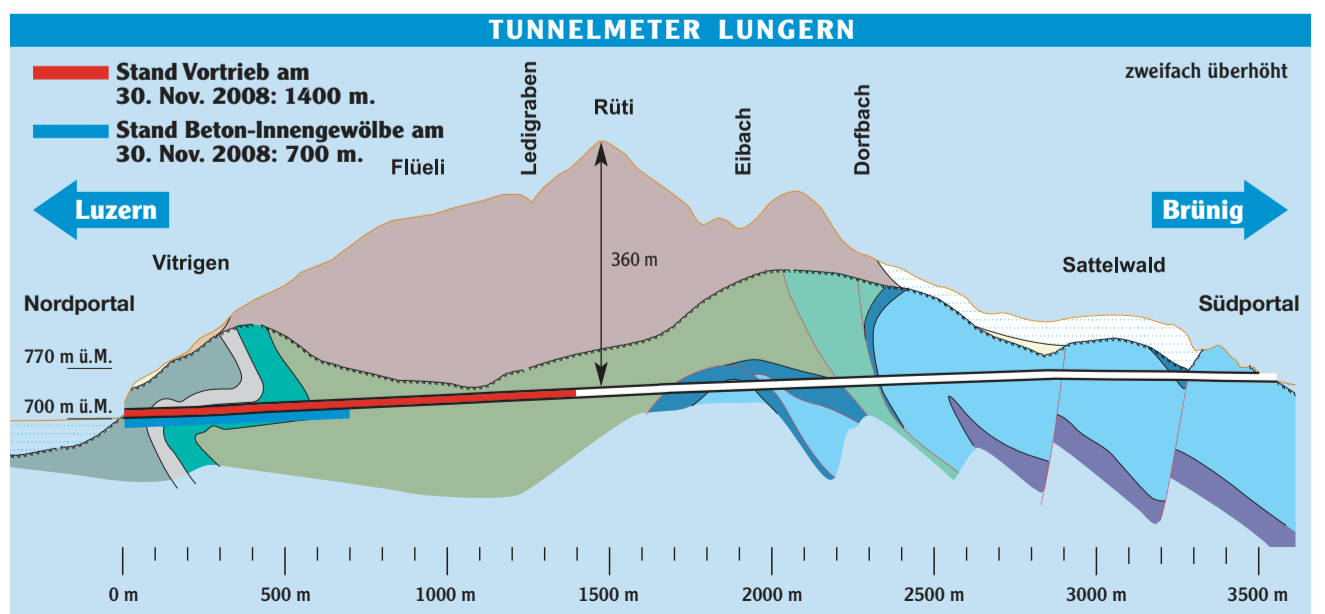
Gut besuchte Tunnelbaustelle

Die Tunnelbaustelle A8 Umfahrung Lungern hat seit dem Anschliessen im Frühling 2007 bereits über 60 Besuchergruppen mit über 1500 Personen angelockt. Im Informationspavillon ist das Projekt mit Plänen, Modellen, Fotos und Filmen dokumentiert und im Tunnel können die interessanten Bauabläufe besichtigt werden.

Die Gruppen setzen sich vor allem aus Baufachleuten und aus Schülern, Lehrlingen und Studenten von technischen Berufen aus der ganzen Schweiz zusammen. Interessierte Gruppen können sich beim Hoch- und Tiefbauamt des Kantons melden.



Kantonsschüler von Sarnen beim obligatorischen Stiefelwaschen.



Nationalstrassenbaustelle A8 Giswil Nord-Ewil

Tagbautunnel Zollhaus wächst jede Woche 10 m

Die Hauptarbeiten für den Nationalstrassenabschnitt Giswil Nord-Ewil haben Anfang 2007 begonnen und verlaufen bisher gemäss Programm. Es wird mit einer Bauzeit von knapp 4 Jahren gerechnet. Die Inbetriebnahme ist auf Ende des Jahres 2010 vorgesehen.

Der Aushub für die Tunnelbaugrube bestand aus sandig-tonigen Silten und Kiesen, die zum Teil sehr weich, aber auch wieder sehr hart gelagert waren. Es mussten rund 100 000 m³ Material abgeführt werden. Die in den Hang eingeschnittene Baugrube ist bis 20 m tief und musste mit zurückverankerten Bohrpfählen gesichert werden. Total sind über 350 Anker mit Längen von 8 bis 25 m gebohrt und versetzt worden.

Die Betonarbeiten konnten im Frühling 2008 gestartet werden. Für den 420 m langen Tunnel und die zugehörige Elektrozentrale sind rund 14 000 m³ Beton nötig. Der Tunnel wird von Süden nach Norden gebaut. Es werden im Wochentakt Bodenplatte, Wände und Decke in 10 m langen Etappen geschalt, armiert und betoniert. Der Hochbaukran ist auf 2 Schienen installiert und wird jede Woche auch um diese 10 m verschoben. Ende November 2008 konnte die Decke des Blockes Nr. 26 betoniert werden, d. h. etwas mehr als die Hälfte des Tunnels ist gebaut.



Tunnelbaugrube mit rückverankerter Bohrpfahlwand und Riegelwand.

Im Herbst 2008 wurden die ersten 150 m des Tunnels abgedichtet, und die Hinterfüllung konnte anschliessend gestartet werden.

Fundation Tagbautunnel mit Rüttelstopfverfahren

Die geologischen Verhältnisse beim Südportal des Tunnels waren auf einer

Länge von rund 70 m sehr ungünstig. Dort sind weiche, setzungsempfindliche See- und Sumpfablagerungen mittels Sondierbohrungen festgestellt wor-

den. Diese Situation erforderte eine spezielle Fundation des Bauwerkes. Ohne Massnahmen und mit nur einer normalen Flachfundation der Bodenplatte des Tagbautunnels hätte man mit grösseren Setzungen und Schäden rechnen müssen. Es wurden verschiedene Möglichkeiten wie Pfahlfundation oder grossflächiger Materialersatz diskutiert. Der Entscheid für die noch wenig bekannten Rüttelstopfpfähle erfolgte aus qualitativen und wirtschaftlichen Überlegungen. In die über 400 Rüttelstopfsäulen, die je 6 m tief sind, wurden total 2000 m³ Sickergeröll eingefüllt und verpresst. Das neuartige Bodenverbesserungsverfahren (siehe Beschreibung auf dieser Seite) hat sich bewährt. Die bisher gemessenen Setzungen sind gering und entsprechen den Prognosen.

Weitere Arbeiten

Bereits gebaut sind die neue Stützmauer entlang der Brünigstrasse und ein Grossteil der Verbauung des Rüttelgrabens mit dem Geschieberückhaltebecken. Gestartet sind die Arbeiten für die weiteren Stützmauern und Hangsicherungen im Bereich der offenen Linienführung der Nationalstrasse und die Verbauung der Bäche mit Geschiebesammler bergseits des Gasthofes Zollhaus. Die Betriebs- und Sicherheitsausrüstung des Tunnels Zollhaus sind projektiert und werden Anfang 2009 ausgeschrieben. Die Montagearbeiten im Tunnel erfolgen dann im Jahr 2010.



Südportal mit angebauter Elektrozentrale.



Trassearbeiten gegen Südportal Tunnel Sachseln.



Fotomontage: National- und Brünigstrasse, Bahn und Seeweg.

JOSEF BUCHER



Steckbrief:

Josef Bucher

Bauleiter A8 Tagbautunnel Zollhaus Giswil Nord-Ewil

Wohnort: aufgewachsen in Kerns, wohnhaft in Sarnen

Alter: 53 Jahre

Hobbys: Sport allgemein, Biken, Skitouren

Laufbahn: Tiefbauzeichnerlehre im Tiefbauamt Obwalden, Bauleiterschule Atis, Fachprüfung eidg. dipl. Bauleiter Tiefbau, 1981–2007 Ingenieurbüro P. Anderhalden Sachseln/Kriens, ab November 2007 IUB Ingenieur-Unternehmung AG, Luzern – verantwortlich für die örtliche Bauleitung A8, Giswil Nord-Ewil

Tagbautunnel Zollhaus, eine attraktive Baustelle

Die Baustelle ist geprägt durch ihre Komplexität und Vielschichtigkeit. Insbesondere die Planung und Abwicklung der einzelnen Bauphasen ist für die Realisierung des Gesamtbauwerkes von Bedeutung. So ist seit dem Spatenstich im März 2007 einiges bewegt worden, und mit den Arbeiten liegt man im erwarteten Zeitplan. An meiner Arbeit schätze ich die Vielseitigkeit, die selbstständige Arbeit sowie den nahen Kontakt zum Baustellenbetrieb.

Zu den wesentlichen Aufgaben gehören die Koordination zwischen Bauherrn, Projektverfasser und Unternehmung. Ebenso gehören die systematischen Qualitätskontrollen, Beobachtungen und die Veranlassung der Kontrollmessungen sowie ausführungstechni-

sche und planliche Detailabklärungen zu meinem Aufgabengebiet. In den weiteren Zuständigkeitsbereich fallen die Ausmass- und Kostenkontrolle sowie die laufende Terminüberwachung.

Aufwändige Hangsicherung

Eine spezielle Herausforderung dieser Baustelle ist die beeindruckende Hangsicherung mittels einer bis 20 m hohen und rund 300 m langen rückverankerten Bohrpfahlwand. Zudem mussten aufgrund der geologisch unterschiedlichen Bodenverhältnisse örtliche Baugrundverbesserungen für den Tagbautunnel gemacht werden. Der 420 m lange Tagbautunnel ist mittlerweile bis auf die Hälfte der Strecke erstellt. Wöchentlich wird ein Block von 10 m Länge betoniert. Das bedeutet, dass der Rohbau voraussichtlich im Mai 2009 erstellt ist. Im Süd-

portal des Tagbautunnels ist die Elektrozentrale integriert. Der Fluchtweg ist seeseitig in der Tunnelmitte vorgesehen.

Naturnahe Gestaltung

Nebst den Erdbauarbeiten für Aushub und Eindecken des Tagbautunnels werden zudem auch wasserbauliche Massnahmen in Form von Geschiebesammlern und neuer Bachgerinne realisiert. Ein wichtiges Ziel ist, das Gelände optisch möglichst naturnah zu gestalten. Zu den kommenden Aufgaben gehört die anforderungsreiche Koordination und die komplexe Ausführung des Zusammenschlusses der Strassen unter Verkehr beim Südportal des Tunnels Sachseln. Zurzeit sind auf der Baustelle inkl. Subunternehmer bis zu 30 Mitarbeiter beschäftigt. Die Eröffnung des Teilschnittes ist im Herbst 2010 geplant.

Fundation Tagbautunnel mit Rüttelstopfpfählen Und so funktioniert es ...

Beim Rüttelstopfverfahren werden in feinkörnigen, nicht verdichtungsfähigen Böden lastabtragende Säulen aus Schotter eingebaut. Bei der Ausführung wird der schwingende Rüttler mit Unwucht bis zur tragfähigen Baugrundtiefe versenkt, der Boden dadurch verdichtet und dann unter Einpressen von Schottermaterial von unten nach oben eine Stopfsäule aufgebaut.



Eröffnung der Nordröhre des Kirchenwaldtunnels und des Verbindungstunnels A2/A8

Impressionen vom Bau



Portal z'Matt vor Baubeginn.



Bahnhilfsbrücke Portal z'Matt.



Anschliessen Verbindungstunnel 2004.



Durchschlag Verbindungstunnel 2005.



Portal z'Matt im Bau.



Portal z'Matt, Blick Richtung Süden.



Innengewölbeschaltung.



Verbindungstunnel im Rohbau.



Abzweiger Richtung Obwalden.



Infotafel Sanierungsarbeiten.



Sanierung Loppertunnel.



Statue heilige Barbara.



Testen der Steuerungen.



Handschlag zum Durchschlag OW-NW.

Neue unterirdische Verbindung Obwalden–Nidwalden

Das Projekt A2/A8 Kirchenwaldtunnel wird von den beiden Kantonen Obwalden und Nidwalden getragen und beinhaltet im Wesentlichen die Verlegung der Nationalstrasse A2 zwischen Hergiswil und Stansstad in den Berg mit zwei zweispurigen rund 1,6 km langen Tunnelröhren sowie die Ergänzung der noch fehlenden Nationalstrassenverbindung A2/A8 (Fahrtrichtung Gotthard–Brünig) mittels eines 2 km langen einspurigen Tunnels. Das Gesamtprojekt kostet total 500 Millionen Franken, wobei der Verbindungstunnel A2/A8 rund 125 Millionen Franken kostet.

Der Hauptgrund für die Verlegung der offenen Lopperstrecke der A2 in den Berg liegt in der akuten Gefährdung durch Steinschlag- und Felssturzereignisse, wie der Felssturz vom 28. August 1986 belegt. Mit dem Verbindungstunnel A2/A8 können Stansstad und auch



Felssturz vom 28. August 1986.

zum Teil Kerns vom Verkehr auf der Achse Gotthard–Brünig entlastet werden, was auch bezüglich Verkehrssicherheit auf diesen Strassen durch die Dörfer eine Verbesserung mit sich bringen wird.

10 Jahre gebaut

Die Planung und Projektierung der Verlegung der A2 in den Berg wurde vor

allem durch die erwähnten aktuellen Felssturzereignisse ausgelöst. Beim Verbindungstunnel dagegen wurde schon früher geplant und nach Lösungen gesucht. Bei der Eröffnung des Loppertunnels am 7. Dezember 1984 erwähnten mehrere Festredner diese fehlende Verbindung und hielten fest, dass diese auf später verschoben werde. Im Vordergrund stand damals eine Variante mit einer oberirdischen Anschlussschleife im Gebiet Hergiswil und Lopperviadukt. Mit den Planungsstudien für den Kirchenwaldtunnel in den Jahren 1986 und 1987 ergaben sich neue Möglichkeiten für die Verbindung A2/A8. Die Lösung mit dem 2 km langen Verbindungstunnel wurde ins generelle Projekt von 1988 aufgenommen. Dieses hat der Bund dann nach mehreren Zusatzabklärungen 1993 genehmigt. Der Bau der Nord- und Südröhre des A2-

Kirchenwaldtunnels dauerte schlussendlich rund 10 Jahre von 1998 bis 2008. Am Verbindungstunnel mit den Anpassungen im Bereich des Portals z'Matt wurde während 6 Jahren zwischen 2002 und 2008 gearbeitet.

Loppertunnelsanierung mit Massnahmen zur Erhöhung der Tunnelsicherheit

Der 1,5 km lange Loppertunnel zwischen Hergiswil und Alpnach ist bereits seit 1984 in Betrieb. Mit einem durchschnittlichen Tagesverkehr von rund 20 000 Fahrzeugen entspricht das Verkehrsaufkommen beinahe demjenigen des Gotthardtunnels.

Nach über 20 Jahren Betrieb waren die Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen des Tunnels veraltet und entsprechen nicht mehr den gültigen Normen und Richtlinien des Bundes. Aus diesem Grund drängte sich im Jahr 2005/06 eine Tunnelsanierung, welche auch zu einer Erhöhung der Tunnelsicherheit führte, auf. Hauptpunkte der Sanierung waren: der Bau von vier Fluchtwegen, zirka alle 300 m, zwischen dem neuen im Bau befindlichen Verbindungstunnel und dem alten Loppertunnel; die Erneuerung der Tunnellüftung und der Ersatz der Betriebs- und Sicherheitsausrüstungen aus dem Jahr 1984. Die Tunnelsanierung dauerte ungefähr ein Jahr und kostete für den Kanton OW rund 10 Millionen Franken. Wie beim Neubau des Verbindungstunnels betrug der Beitragssatz des Bundes 97 Prozent.

Optimale Tunnelsicherheit im Lopperberg

Dank diesen bereits ausgeführten Sanierungsmassnahmen am «alten» Loppertunnel sind nun bei der Eröffnung des Kirchenwaldtunnels am 18. Dezember 2008 alle Tunnels im Lopperberg auf dem neusten Stand der Technik und bezüglich Tunnelsicherheit optimal ausgerüstet.

TABELLE 1

Überblick Termine	
1993	Genehmigung generelles Projekt A2/A8 Kirchenwaldtunnel mit Verbindungstunnel
1995	Planaufgabe
1997	Genehmigung Ausführungsprojekt mit Umweltverträglichkeitsprüfung durch Bund (UVEK)
1998	Baubeginn für A2 im Kt. NW
2002	Baubeginn für A8 mit Portal z'Matt im Kt. OW (Verbindungstunnel)
2005	Durchschlag Verbindungstunnel
05/06	Sanierung Loppertunnel mit Erhöhung Tunnelsicherheit
2006	Eröffnung A2 Kirchenwaldtunnel Südröhre
2008	Eröffnung Verbindungstunnel A2/A8 und A2 Kirchenwaldtunnel Nordröhre

TABELLE 2

Techn. Daten Verbindungstunnel	
Tunnellänge:	total 1998 m
	in OW 1126 m
	in NW 872 m
Strassentyp:	1 Fahrspur 3,75 m von Gotthard (A2) nach Brünig (A8) mit Pannestreifen
Tunneldurchmesser:	9,20 m
Tunnel-Ausbruchquerschnitt:	
	mit Sohlengewölbe 85 m ²
	ohne Sohlengewölbe 65 m ²
Ausbruchmaterial:	155 000 m ³
Betonkubatur:	40 000 m ³
	(für Innengewölbe, Zentrale, Portal)
Kosten:	
Total	125 Millionen Franken (ohne Loppersanierung)
für OW	70 Millionen Franken inkl. Portal z'Matt
für NW	55 Millionen Franken inkl. Abzweigung A2/A8

TABELLE 3

Kosten Verbindungstunnel Anteil Kanton Obwalden	
• Enthaltend alle Bauwerke des neuen Verbindungstunnels und der Loppertunnelsanierung, inkl. neue Querverbindung zwischen den beiden Tunnels	
• Investitionsbeträge pro Jahr inkl. MwSt und Teuerung	
bis 2002	8,5 Mio. Fr.
2003	5,0 Mio. Fr.
2004	12,0 Mio. Fr.
2005	19,0 Mio. Fr.
2006	18,5 Mio. Fr.
2007	7,5 Mio. Fr.
2008	5,0 Mio. Fr.
Rest	4,5 Mio. Fr.
Total	80,0 Mio. Fr.
(Anteil Loppertunnelsanierung 10 Mio. Fr.)	

TABELLE 4

Am Bau Beteiligte (nur Verbindungstunnel)	
Bauherr	Baudepartement Nidwalden Baudepartement Obwalden
Oberaufsicht	Bundesamt für Strassen
Projektleitung und Oberbauleitung	Tiefbauamt Nidwalden Hoch- und Tiefbauamt Obwalden
Planung, Projektierung, Bauleitung	
Tunnel	Lombardi SA, Minusio
Portal z'Matt	ZEO AG, Alpnach Dorf
Geologie	Dr. F. Schenker, Meggen Dr. von Moos AG, Zürich
Betriebs- und Sicherheitsanlagen	R. Brüniger AG, Ottenbach Brüniger + Co., Chur
Lüftungsanlagen	HBI Haerter AG, Zürich
Ausführung	
Vorbereitungsarbeiten	
Portal z'Matt	ARGE Bürgi AG / Imfeld + Camenzind AG, Alpnach
Belagsarbeiten Portal z'Matt	Cellere AG, Sarnen (Los 1) SPAG Schnyder, Plüss AG, Altdorf (Los 2)
Tunnelbauarbeiten	Walo Bertschinger AG, Zürich Rothpletz Lienhard + Cie., Aarau PK Bau AG, Giswil
Belagsarbeiten Tunnel	Walo Bertschinger AG, Zürich

Seit 1. Januar 2008

Neuorganisation Nationalstrasse

Seit Beginn des Jahres ist der Bund der alleinige Eigentümer und Verantwortlicher aller Nationalstrassen. Dieser Wechsel von den Kantonen zum Bund erfolgte im Rahmen der Neugestaltung des Finanzausgleiches und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen (NFA). Die notwendigen organisatorischen und personellen Änderungen waren gross.

Betrieb und Unterhalt

Die Organisation dieses Aufgabenbereiches hat das Bundesamt für Strassen ASTRA mit Leistungsaufträgen an 11 Gebietseinheiten vergeben. Siehe dazu den Artikel über Franz von Ah auf dieser Seite.

Fertigstellung des Netzes

Die bauliche Vollendung des Nationalstrassennetzes erfolgt noch in der «alten» Organisation. Das heisst, alle Fertigstellungsabschnitte des Nationalstrassennetzes werden weiterhin von den Kantonen geplant und ausgeführt. Im Kanton Obwalden sind dies die folgenden Strassenabschnitte:

- A8 Umfahrung Lungern (im Bau)

- A8 Lungern Nord–Giswil Süd (vor Planungsbeginn)
- A8 Giswil Nord–Ewil (im Bau)
- A2/A8 Kirchenwaldtunnel, Verbindungstunnel (vor Eröffnung)

Bau, Ausbau, Sanierungen

Das ASTRA hat für diese Aufgaben die Schweiz in 5 Filialgebiete eingeteilt. Die Zentral- und Nordwestschweiz, vom Gotthard bis nach Basel, wird von der ASTRA-Filiale Zofingen mit über 40 Mitarbeitenden betreut. Im 4-Jahres-Programm der Filiale Zofingen 2009–2012 sind für die Zentralschweiz Planungen und Bauvorhaben für über 1,3 Milliarden Franken vorgesehen. Darunter ist für die A8 im Kanton Obwalden auch das Projekt Erhöhung Tunnelsicherheit Sachseln mit 60 Millionen Franken (2012 bis 2013) zu finden. Ein weiteres Projekt, das die motorisierte Obwaldner Bevölkerung betrifft, ist die Sanierung des Sonnenberg- und des Reussportunnels auf der A2 in Luzern, dem so genannten Cityring Luzern. Dieses Bauvorhaben wird in den nächsten Jahren ausgeführt, wird rund 350 Millionen Franken kosten und mit grösseren Verkehrseinschränkungen verbunden sein.

FRANZ VON AH



Mein neues Aufgabengebiet ...
Im Betrieb und Unterhalt der Nationalstrassen ist die Schweiz im Rahmen des NEA seit dem 1. Januar 2008 in 11 Gebietseinheiten aufgeteilt. In der Gebietseinheit 10 haben sich die Kantone Luzern, Obwalden, Nidwalden und Zug für die Besorgung dieser Aufgabe zu einer Trägerschaft zusammengeschlossen. Die Führung liegt beim Kanton Luzern. Die Gebietseinheit 10 hat sich den Namen Zentras (westliche Zentralschweizer Nationalstrassen) gegeben. Das 170 km lange Zentras-Streckennetz umfasst die Abschnitte: A2 Reiden bis Beckenried, A4 Kantonsgrenze ZG/ZH (Bibersee) bis Küsnacht, A4a Sihlbrugg bis Blegikurve, A14 Rütihof bis Verzweigung Rotsee und die A8 vom Loppertun-

Steckbrief:
Franz von Ah
Meister technischer Dienst, Betrieb Nationalstrassen der Gebietseinheit 10

Wohnort: aufgewachsen und wohnhaft in Sachseln

Alter: 56 Jahre, verheiratet, 1 Sohn, 1 Tochter

Hobbys: Reisen bevorzugt im Süden, Bergsteigen, Hüttenwart Skiclub Aelggi und Steinmandliclub

Lebensmotto: Schaffen und Geniessen

Laufbahn: Lehre als Metallbauschlosser, später Stahl- und Kranbau in ganz Europa. Ab 1979 beim Strasseninspektorat Obwalden als Gruppenleiter zuständig für Unfallreparaturen, Signalanlagen, Markierungen, Winterdienst, Grünpflege vom Lopper bis zum Brünig sowie auf der Melchtaler- und Panoramastrasse. Ab Januar 2008 bei Zentras in Emmen.

reichsleiter speziell unterstützen. In der Zentras haben wir uns Obwaldner schnell integriert, und mit der Leitung und den Mitarbeitern der andern Kantone pflegen wir ein gutes Einvernehmen. Zuerst war es für mich aber schon eine Umstellung. Alles ist viel grösser. Dazu gibt es auch viel Neues, hat doch jeder Kanton seine Spezialitäten. Daneben fällt auch manchmal etwas mehr Büroarbeit an. Wichtig ist es aber, mit einer positiven Einstellung die Sache anzupacken, und dann funktioniert es und macht Spass. Als Meister im technischen Dienst habe ich mit meinen Leuten schergewichtig mit Unfallreparaturen, Signalisationen, aber auch mit Tunnel- und Leitungsreinigung im ganzen Zentras-Gebiet zu tun.»



Anliker Bauunternehmung

Auf Substanz bauen



Die Anliker Bauunternehmung verkörpert die Anliker-Grundwerte: solides Handwerk, kombiniert mit modernsten Technologien, zusammengehalten vom Anspruch nach hoher Qualität.

Mehr als 1200 Mitarbeiter (Baubetrieb inkl. Tochterunternehmen und Filialbetriebe) sind im Hoch-, Tief- und Erneuerungsbau tätig. Bei grossen Bauprojekten stehen für jede anspruchsvolle Aufgabe Spezialisten mit Know-how

und Erfahrung bereit. Bei allem, was die Anliker Bauunternehmung realisiert, kennt sie nur ein grosses Ziel: die umfassende Kundenzufriedenheit.

Auf Kompetenz bauen

Die Erkenntnisse aus Umwelt- und Sozialwissenschaften beeinflussen zunehmend das Planen und Bauen. So sieht die Anliker Bauunternehmung eine wichtige Aufgabe darin, die Lebensqualität mit Hilfe intelligent konzipierter Hoch- und Tiefbauten zu verbessern.

Anspruch und Spektrum

Ein Plus an Lebensqualität schafft die Anliker Bauunternehmung zum Beispiel mit Schallschutzwänden. Oder mit qualitativ hochwertigen Wohnbauten auf Minergie-Niveau.

Die Kompetenzen der Anliker Bauunternehmung

Leistungsfähig im Hochbau

- Rohbau
- Wohnungsbau
- Industriebau
- öffentlicher Bau
- Hotel- und Verwaltungsbau
- Büro- und Gewerbebau
- Rückbau



Bahntunnel Haltiwald Horw/Hergiswil.

Stark im Tiefbau

- Strassen- und Tiefbau
- Belagsbau
- Kanal- und Leitungsbau
- Umgebungsarbeiten
- Stahlbeton-Infrastrukturbau
- Kundendienst
- Schallschutz

Vielfältig im Erneuerungsbau

- Bohren und Trennen
- Fassadenbau
- Kundendienst
- Umbau und Renovationsbau
- Bauwerksverstärkungen
- Abdichtung und Instandsetzung

Auf Kapazität bauen

Die Bauunternehmung nutzt die Kapazitäten und das Know-how der gesamten Anliker-Gruppe. Zu ihr gehören die Anliker Generalunternehmung/Generalplanung, das Anliker Immobilien-

Management sowie die Verima Liegenheitsbewirtschaftung. Ebenfalls zur Gruppe gehören folgende Bauunternehmen: Läderach Weibel AG, Bauunternehmung, Thun; Rossi AG, Thalwil; Filiale Anliker AG, Alpnach; Filiale Anliker AG, Cham; Filiale Anliker AG, Reinach AG; Filiale Anliker AG, Zürich.

Die Arbeiten und Dienstleistungen der Anliker Bauunternehmung sind konsequent qualitätsgesichert: Qualitätsmanagement nach ISO 9001:2; hohe Anforderungen an den Umweltschutz nach ISO 14001; Sicherheit und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz nach SGA 8000.

A8 Abschnitt Giswil Nord–Ewil Tagbautunnel Zollhaus

Die Anliker Bauunternehmung führt die Baumeisterarbeiten in ARGE mit der einheimischen Eberli Bau AG, Sarnen, aus. Zusammen mit der Filiale Anliker

Alpnach und dem Mutterhaus Anliker Bauunternehmung Emmenbrücke werden die anspruchsvollen Arbeiten abgewickelt. Entsprechend ihrer Beteiligung stellt das Mutterhaus Anliker Emmenbrücke sämtliche technische Kader und den Hauptharst an gewerblichen Bauleuten. Unser Personal ist top motiviert, an diesem interessanten und anspruchsvollen Bauwerk massgebend mitzuwirken. Wir sind überzeugt, der Bauherrschafft respektive der Bevölkerung in Obwalden ein qualitativ hochstehendes Bauwerk übergeben zu können. Für das entgegengebrachte Vertrauen und den Baumeisterauftrag bedanken wir uns herzlich.

Auf Vertrauen bauen

Kompromisslos ist die Anliker Bauunternehmung nur in einem Punkt: Oberstes Ziel ist die 100-prozentige Zufriedenheit der Kunden. Dafür setzen sich die Anliker-Mitarbeiter/innen besonders engagiert ein. Die Leistungen der Anliker Bauunternehmung sind konsequent qualitätsgesichert.

Anliker AG Bauunternehmung

Meierhöfistrasse 18
6021 Emmenbrücke
Tel. 041 268 88 88
Fax 041 260 40 80
E-Mail info@bu.anliker.ch
Internet www.anliker.ch

IMPRESSUM

Herausgeber:
Hoch- und Tiefbauamt Obwalden und Obwaldner Wochenblatt

Konzept und Redaktion:
André L. Egger, Jörg Stauber (HTA)

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Josef Bucher, Urs Häfelfinger, Josef Kunz, Karl Rohrer, Jörg Stauber, Franz von Ah, André von Glutz

Layout:
Sandra Föhn, Neue Luzerner Zeitung AG

Fotos:
Anliker AG, André Egger, Arno Truog (AUL), Hoch- und Tiefbauamt OW



Aushub für Tagbautunnel Zollhaus.