



Raymond Imboden
Direktor

Das war ein hartes Stück Arbeit: Zwei Jahre lang stand das Projekt «Kauf Sevenett» bei uns auf dem Traktandum. Während der letzten sehr intensiven Phase, die über ein halbes Jahr andauerte, drohten die Verhandlungen manchmal sogar zu scheitern. Das juristische Konstrukt im Sevenett war nicht einfach zu analysieren; uns erwartete manch Überraschung. In dieser Phase kümmerte sich Olivier Imboden intensiv um die juristischen komplexen Abklärungen. Am 10. November 2008 wurde der denkwürdige Moment Tatsache: Josef Ruppen, Norbert Noti, Olivier Imboden und ich sasssen zusammen, besprachen wieder einmal knifflige Details, dann ein Hin- und Her, ein Wort von Sepp folgte einem von mir und plötzlich war der Kaufakt besiegelt. Eigentlich rechnete an diesem Abend niemand so recht mit der Vertragsunterzeichnung, dennoch waren alle Parteien anschliessend überzeugt klar das Richtige getan zu haben.

Für die Ulrich Imboden AG ist diese Grossinvestition gleichzusetzen mit einem wichtigen Schritt in die mittel- und langfristige Sicherung der Marktstellung. Die Lage des Sevenett ist für unsere Firma extrem günstig. Die Nähe zum Depot im Staldbach, zum ehemaligen Depot von Regotz + Furrer, aber auch die Nähe zur Agglomeration Brig/Naters/Visp und die verkehrsgünstige Lage nach Beendigung des Autobahnbaus mit Direktanschluss im Staldbach, rechtfertigt diese Grossinvestition allemal. So gesehen macht sich unsere Firma - und auch Sepp Ruppen - heuer das Weihnachtsgeschenk gleich selbst... in diesem Sinne wünsche ich allen herrliche Festtage und ein gesundes Wiedersehen 2009!

Totalumbau MGB

Zwischen Visp und Eyholz musste das Trasse der MGB auf einer Strecke von 4.6 km erneuert werden.

Seite 2

Ehrgeiziges Projekt

In der Agglomeration Genf bemüht sich die Ulrich Imboden AG um ein Los beim Jahrhundertprojekt der Bahnlinie Cornavin-Annemasse.

Seite 3

Kauf vom «Sevenett»

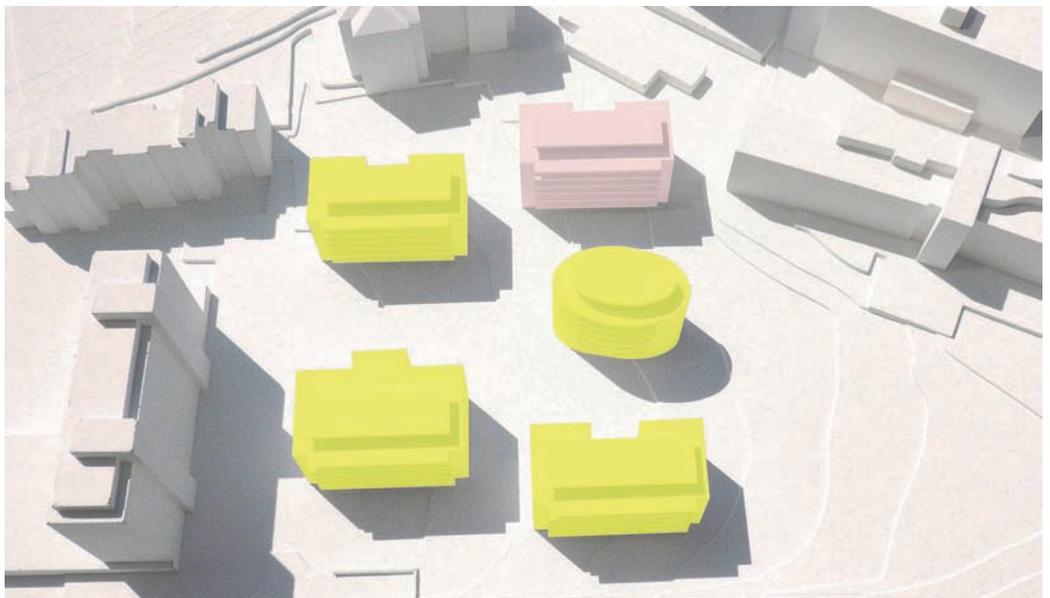
Die Ulrich Imboden AG kann nach einer zweijährigen intensiven Kaufsverhandlung das Kieswerk Sevenett per Anfang nächsten Jahres übernehmen.

Seite 4

«Sandmatte»

Ehrgeizige Grossüberbauung in Brig

Das rund 41 Millionen Franken teure Projekt besteht aus fünf Baukörper, die zwischen dem Haus Romantica und dem neuen Alters- und Pflegeheim zu stehen kommen. Das Projekt wird in zwei Etappen realisiert, wobei die ersten drei Bauten gemäss Bauprogramm bereits an Weihnachten 2010 bezugsbereit sein sollten. Bauherr des ehrgeizigen Projekts ist einerseits die Internatsstiftung des Kollegiums Spiritus Sanctus in Brig und andererseits die Vorsorgekasse für das Personal des Staates Wallis. Die Kombination ist optimal: Die Internatsstiftung verfügt über den Boden, die kantonale Vorsorgekasse über das Kapital. Es entstehen insgesamt 111 Mietwohnungen mit hohem Ausbaustandard und einem alternativem, ölonabhängigem und umweltfreundlichem Energiekonzept. Das Konzept sieht hierfür eine Energieerzeugung mit Wärmepumpe vor. Rund um die fünf Bauten entsteht eine grosszügige Frei- und Grünfläche von zirka 5000 m², die eine kinder- und familienfreundliche Umgebung gewährleistet.



Mit dem Projekt «Sandmatte» erhielt die Ulrich Imboden AG im Raum Brig/Naters einen weiteren Grossauftrag zugesprochen.

Nebem dem bereits fertig erstellten Mehrfamilienhaus «DuRhône» in Naters, sind dies die derzeit aktuellen Überbauungen «Azzurra» und «Wiery» (siehe Seite 2) und das Parkhaus und Betriebsgebäude der MGB am Bahnhof Brig.

Dreijährige Bauzeit

Am 17. November 2008 erfolgte der Spatenstich. Anschliessend begann Severin Schmid und Söhne AG mit dem Baugrubenaushub. Die eigentlichen Baumeisterarbeiten für die Ulrich Imboden AG beginnen am 16. Februar 2009. Die Rohbauarbeiten der Häuser 2, 4 und 5 sollten per Ende 2009 beendet werden können; diejenigen der Häuser 1 und 3 werden per Ende 2010 fertig sein. Die ersten drei Wohn-

häuser sind gemäss Bauprogramm per Ende Dezember 2010 bezugsbereit, die beiden anderen schliesslich Ende 2011. Für die Überbauung werden zwei Turmdrehkräne mit einer Ausladung von 50 bzw. 60 Meter auf der Baustelle installiert. Die Baustelle wird personalintensiv: Neben einem Polier und zwei Vorarbeitern werden ca. 20 Maurer, Schaler und Hilfsarbeiter und 4-6 Eisenleger auf der Baustelle ihre Arbeit finden.

Kies-Aufbereitung im Stafel ob Zermatt

Zur Versorgung diverser Zermatter Baustellen in den Gebieten Schwarzsee, Furgg und Trockener Steg wird das Betonmaterial im «Stafel» aufbereitet. Zu diesem Zweck wurde bereits im September 2008 die Kiesaufbereitungsanlage sowie ein Steinbrecher im besagten Gebiet installiert und anschliessend in Betrieb genommen. Das Betonmaterial wird im Frühjahr 2009, sobald es die Transportwege wieder erlauben, mittels Lastwagen und Dumper zu den Verwendungsorten transportiert. Das übrige Baumaterial, sowie Armierung, Zement und Schalungsmaterial für die neue 8er Gondelbahn zwischen Schwarzsee und Trockener Steg wird mit der Gornergratbahn bis Findelbach transportiert. Der Zwischentransport zur Station Furi erfolgt mittels Lastwagen. Ab Furi wird sämtlicher Transport mit der Luftseilbahn bis Trockener Steg weiterbefördert.

Schlussputz in Zermatt



Bis Ende Jahr können noch weitere acht Baustellen beendet werden. Es sind dies je ein fünf- und sechsstöckiges Mehrfamilienhaus, drei viergeschossige Mehrfamilienhäuser, zwei weitere kleinere Wohnhäuser und ein Wohnhaus bis Kellerhöhe. Bereits angefangen wurden die Arbeiten an den Mehrfamilienhäusern Luchre A + B, Perren Albert und Arusha. Bei der Überbauung Luchre ist der Aushub vollbracht und das Haus B bis Kellerhöhe erstellt. Beim Wohnhaus Perren Albert steht der Rohbau und die Trennwände und im Haus Arusha steht inzwischen das Kellergeschoss. Der Aushub beim Neubau Appartementhaus Zur Matte B und derjenige für den An- und Umbau Schwimmbad Hotel Berghof sind beide vollbracht. Beim Neubau Suiten-Hotel Matthiole wurden neben dem Aushub bereits die Liftvertiefungen erstellt.

Totalumbau der MGB zwischen Brig und Visp Tag und Nacht – bei teils schlechten Wetterbedingungen!

Nach einer knapp fünfwöchigen Bauzeit konnte am 25. November 2008 die Bahnstrecke der Matterhorn Gotthard Bahn MGB zwischen Brig und Visp wieder eröffnet werden. Der Totalumbau auf den beiden insgesamt 4,6 km langen Streckenabschnitten wurde notwendig, da die Fahrleitung nicht mehr den heutigen Anforderungen entsprachen; zudem wies der Unterbau nach vier Jahrzehnten in Vollbetrieb erste Defizite auf. Diese Toptalenerneuerung wirkt sich nun auch in einem gestiegenen Fahrkomfort und in einer Erhöhung der Fahrplanstabilität, in Folge Aufhebung verschiedener Langsamfahrstellen, aus.



Damit die umfangreichen Arbeiten noch vor dem Beginn der Wintersaison abgeschlossen werden konnten, musste die Strecke Brig-Visp während fünf Wochen für den gesamten Bahnverkehr gesperrt werden. Anstelle der MGB-Züge verkehrten Ersatzbusse. In dieser Zeit wurde im Zweischichtbetrieb an der Strecke gearbeitet. Diverse Arbeiten mussten nachts ausgeführt werden. Die Ulrich Imboden AG wurde mit einem Los beauftragt. Insgesamt wurde alleine in diesem Los 2'700 m³ Schotter und rund 11'000 m³ Aushubmaterial abgetragen und auf die eigene Deponie transportiert. Um eine langfristige Nutzung sicherzustellen, wurde in derselben Zeit der Unter- und Oberbau neu erstellt. Dazu wurden unter anderem 25'000 m² Geotextmatten verlegt, 9'500 m³

Kiessand und 1'250 m³ Schotter eingebracht. Im weiteren mussten eine 2 km lange Sickerleitung und ein ebenso langer Kabelkanal erstellt und auf einer Länge von 620 Metern die Böschung gesichert werden. Der Abschluss der fünfzehntägigen Hauptarbeiten erfolgte trotz widrigen Wetterbedingungen zwei Tage vor Termin. Dies nicht zuletzt Dank der optimalen Ressourcenplanung von Peter Imboden und dem eingespielten Baustellenteam unter Bauführer Jean-Pierre Imboden und den Polieren Marco Biner und Philipp Zenhäusern. Dazu Jean-Pierre Imboden: «Die Baustelle war eine grosse Challenge. Die grösste Herausforderung bestand neben dem schlechten Wetter vor allem darin unter den bestehenden Fahrleitungen zu arbeiten, ohne diese zu beschädigen.»

Zermatt Bergbahnen AG

Neue Bahn: Schwarzsee - Furgg - Trockener Steg

Die Zermatt Bergbahnen AG baut zwischen Schwarzsee und Trockener Steg eine neue 8er Gondelbahn. Die Ulrich Imboden AG bekam hierbei das zweite Los zugesprochen. Die beinhaltet die Bergstation Trockener Steg und die Stützenfundamente 9 bis 22. Mit dem Bau soll im April nächsten Jahres begonnen werden. Ziel des Bauherrn ist es die neue Bahn im Dezember 2009 in Betrieb zu nehmen.

«Wiery», Brig-Glis



In Brig-Glis entstehen mit der Überbauung «Wiery Royal» drei Mehrfamilienhäuser mit je neun Wohnungen. Als Unterbau dient die gemeinsame Tiefgarage. Im Haus C sind derzeit Bodenplatte und Wände erstellt; im Haus B die Bodenplatte. Wenn es die Witterung zulässt, sollen bis Ende Jahr im Haus B die Wände und im Haus C die Decke erstellt werden. Arbeitsbeginn im nächsten Jahr ist voraussichtlich Mitte Januar.

Turbinieren von Trinkwasser

Die Kraftwerke Töbel-Moosalp AG will zukünftig das Trinkwasser aus dem Gebiet «Törbeltälli» turbinieren. Hierfür muss die bestehende Transportleitung von der Sammelstube Zwischbach zum Reservoir Schwarze Tschugge saniert, respektive durch eine leistungsfähigere Leitung ersetzt werden. Das Regulierbecken wird direkt an die bestehende Zentrale Schwarze Tschuggo gebaut. Die Druckleitung verläuft oberhalb dem Weiler «Gappil», wo dann die neue Zentrale entstehen soll. Die Ulrich Imboden AG wurde gemeinsam mit der Lauber IWSA AG mit der Ausführung der Arbeiten beauftragt.

«Azzurra» Brig-Glis



In der Grossüberbauung «Azzurra» entstehen insgesamt 55 Eigentumswohnungen. Die Bau-Équipe ist im Programm: Beim Haus A und B sind Untergeschoss und Einstellhalle fertig. Bis Ende Dezember soll beim Haus D die Bodenplatte erstellt werden. Nach den Weihnachtsferien wird die Arbeit - sofern es die Witterung zulässt - per Mitte Januar 2009 wieder aufgenommen.

Einfahrtunnel Staldbach 400 Meter ausgebrochen!

Die A9-Südmumfahrung von Visp ist mit einer Gesamtlänge der Tunnelröhren von etwa 16.5 km, zehn Tunnelportalen, vier Lüftungsstollen mit Zentralen sowie mit den Staldbachbrücken ein komplexes Gesamt-Bauwerk. Im Einfahrtunnel der Vispertäler Richtung Brig sind insgesamt sieben Module vorgesehen. Im ersten Modul (Bypass und Tunnel bis Kaverne Süd) wurde der Einfahrtunnel per Ende November auf einer Länge von 396 Metern im traditionellen Sprengvortrieb ausgebrochen und mit Einbaubogen gesichert (Bild oben: Foto Fux). Dieses Modul konnte inzwischen beendet werden.



Im bestehenden Los enthalten sind weitere drei Lose betreffend Verzweigungskaverne Süd. Die Module 4 und 6 betreffen die Verzweigungskaverne Nord. Diese beiden Module wurden an die Arbeitsgemeinschaft Hauptlos

Eyholz vergeben. Noch nicht vergeben ist das Modul 3. Dieses Modul gehört eigentlich zur Verzweigungskaverne Süd, dennoch ist nicht sicher, dass die ARGE LEDI Einfahrtunnel Staldbach dieses letzte Modul auch vom

Bauherrn erhält. Falls diese Arbeitsgemeinschaft das letzte Modul nicht erhält, werden die Arbeiten per Mitte 2009 beendet sein. Mit der Fertigstellung des Modul 3 ist nicht vor Anfang 2010 zu rechnen.

Gearbeitet wird fünf Tage pro Woche. Bis 20. Oktober im Zweischicht-Betrieb, seither im Dreischicht-Betrieb. Auf der Baustelle finden derzeit vier Poliere und 13 Mitarbeiter ihre Beschäftigung.

Grenzüberschreitende Bahnlinie in der Agglomeration Genf Ulrich Imboden AG zusammen mit illustrierter Bietergemeinschaft

Die neue und grenzüberschreitende Bahnlinie Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse (CEVA) ist ein zentraler Bestandteil für die Weiterentwicklung der Gross-Agglomeration Genf. Dank dieser neuen und raschen Bahnverbindung entsteht eine grenzüberschreitende Agglomeration mit über 800'000 Einwohnern. Die CEVA-Bahnlinie verbindet die grossen internationalen Linien der französischen Bahn (SNCF) und Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Damit rücken die Schweiz und Frankreich noch näher zusammen. In Annemasse entsteht der künftige Agglomerationsbahnhof. Die Arbeiten für dieses «Jahrhundertprojekts» sollen sieben Jahre andauern. In einer ersten Phase geht es darum, den Hauptbahnhof Bahnhof Genf (Cornavin) mit Annemasse zu verbinden, in dem die Genfer Stadtmitte grossräumig umfahren wird. Die Ulrich Imboden AG befindet sich in einer internationalen Bietergemeinschaft.

Die Geschichte des grenzüberschreitenden Bahnverkehrs in der Region Genf geht zurück auf 1850, wo erste Kontakte diesbezüglich stattfanden. 1881 wurde zwischen der Schweiz und Frankreich eine Vereinbarung unterzeichnet, um Genf mit dem französischen Annemasse bahntechnisch zu verbinden. Bis 1888 wurde das erste Teilstück zwischen Eaux-Vives und Annemasse realisiert. Bis aber die Verbindung in die Schweiz aufgenommen

werden konnte, vergingen mehrere Jahrzehnte. Erst 1949 konnte die erste Bahnstrecke zwischen Cornavin, dem Genfer Hauptbahnhof, und La Praille in Betrieb genommen werden. In den Kriegsjahren geriet das Projekt in Vergessenheit.

Erst 2001 bewilligt der Grosse Rat von Genf einen Kredit zur neuerlichen Projektierung. 2003 unterzeichnete der Kanton Genf und die französische Region

Rhône-Alpes eine Charta für die Entwicklung des regionalen öffentlichen Verkehrs im Bassin «franco-valdo-genevois». Die ersten Bauarbeiten begannen im September 2005.

Die Arbeiten die nun anstehen sind einerseits die unterirdische Verbindung Praille - Eaux-Vives und die überdeckte Verbindung zwischen Eaux-Vives - Annemasse, als Ersatz für die bestehende Bahnlinie.

22 % Beteiligung
Die Ulrich Imboden AG befindet sich bei diesem Projekt in guter Ausgangslage. Gemeinsam mit Vinci Construction, Chantiers Modernes Rhône-Alpes, Soletache Bachy, Evequoz SA, Dénériaz SA befindet sich die Ulrich Imboden AG in einer illustrierten Bietergesellschaft. Beim vorliegenden Los handelt es sich um den «Tunnel de Pinchat» und die Offertsumme beläuft sich um etwa 250 Millionen Franken.

Kleine Feierlichkeit 20 Jahre Ulrich Imboden AG

Am 27. November 2008 fand im Staldbach eine kleine Feierlichkeit statt. Eingeladen waren jene Mitarbeiter, die in diesem Jahr ihr 20jähriges Dienstjubiläum feiern konnten. Es sind dies Bauführer Stefan Berchtold, Maurer/Maschinist Aldo Walter sowie die Bauarbeiter Justino Alberto Ferreira, Antonio Mercuri, und Piero

Milesi. Remo Imboden verdankte den Jubilaren ihren langen und treuen Einsatz in der Ulrich Imboden AG. Damit gesellen sich die fünf Jubilare in den Kreis jener aktuellen Mitarbeiter mit 20 und mehr Dienstjahren - es sind dies derzeit 69 Mitarbeiter. Der Dienstälteste ist Remo Imboden mit 52 Dienstjahren.

Im Bild (v.l.n.r.): Stefan Berchtold, Aldo Walter, Remo Imboden, Antonio Mercuri; es fehlen Piero Milesi und Justino Alberto Ferreira.





Personal-News

Lohnerhöhung 2009

Die Löhne im Baugewerbe werden auch im nächsten Jahr der Teuerung angepasst. Die Bauarbeiter dürfen - je nach Qualifikation - mit einer Lohnerhöhung zwischen 2 und 2.5 % rechnen. Für den «Stundenlöhner» heisst dies, dass sein Stundenlohn 2009 um 60 bis 80 Rappen angehoben wird. Die Lohnanpassungen erfolgen per 01.01.2009.

Unfallstatistik 2008

Zwischen Januar und November 2008 verzeichnete die Ulrich Imboden AG insgesamt 71 Unfälle. Damit liegt die Unfallstatistik im Niveau des Vorjahres, denn im selbem Zeitraum des Vorjahres registrierte man total 70 Unfälle. Von allen Unfällen waren rund 45 % echte Unfälle, die einen Arbeitsausfall nach sich zogen. Die restlichen werden als Bagatelunfälle bezeichnet.

Bei der Verletzungsart liegen Quetschungen, Prellungen und Schnittwunden an der ersten Stelle. In der Statistik fällt weiter auf, dass mit zunehmendem Alter die Unfallswahrscheinlichkeit zunimmt und dass die meisten Unfälle zu Wochenbeginn passieren.

Pensionskasse

Die Pensionskasse der Ulrich Imboden AG braucht einen neuen Kassavorstand. Einsitz darin haben zwei Arbeitnehmer- und zwei Arbeitgebervertreter. Als Arbeitnehmervertreter werden Rolf Heinzmann und Alexandra Troger und als Arbeitgebervertreter Georges Imboden und Olivier Imboden vorgeschlagen. Wer gegen diese Vertretung einsprechen möchte, kann dies bis zum Jahresende 2008 schriftlich bei Olivier Imboden tun, ansonsten gelten die Aufgestellten als gewählt.

Nachwuchs-Freuden

Reinmar Eggel, Betriebsleiter Staldbach und Jürgen In-Albon, Maschinist, wurden Väter. Eggel mit Sohn Tiziano zum drittenmal, In-Albon mit Tochter Julia zum erstenmal.

Gross-Investition in die Zukunft der Unternehmung Ulrich Imboden AG kauft Kieswerk Sefinot

Die Ulrich Imboden AG kauft von der Ruppen Bau und Transport AG per 01.01.2009 das Kieswerk Vispe (Sevenett) AG. Die Kieswerk Vispe AG besitzt im Gebiete genannt «Sefinot», Eingangs Vispertaltunnel rund 60'000 m² Boden. In diesem Gebiet betreibt die Aktiengesellschaft ein Kies-, Beton- und Belagswerk. Zusätzlich erwarb die Ulrich Imboden AG von der Ruppen Bau und Transport AG die Hälfte des ehemaligen Depots der Regotz + Furrer AG im Gebiet «Sefinot». Die andere Hälfte befindet sich nach dem Konkurs der Regotz + Furrer AG, seit Juni 2007 bereits im Besitz der Ulrich Imboden AG.



Das Gebiet im Besitz der ehemaligen Regotz + Furrer AG hat gegen 14'500 m² und verfügt über einen Lagerplatz, eine Werkstatt, ein Depot, eine Schmiede, weitere unüberbaute Böden, sowie zwei Arbeiterwohnungen.

Sinnvoller Kauf

Der Kauf macht für die Ulrich Imboden AG sehr viel Sinn: Die Bauunternehmung besitzt damit neben den Kieswerken Randa und Zermatt neu auch ein Kieswerk in der Nähe zur Agglomeration Visp/Brig/Naters.

Die Kieswerk Vispe AG betreibt neben der Kiesentnahme und dem Betonwerk auch eine grosse Anlage zur Produktion von Belag. Da das Einbringen von Belag grundsätzlich nicht zur Kernkompetenz der Ulrich Imboden AG gehört, strebt die Käuferin hier eine Kooperation mit Partnerfirmen an. Ebenfalls Inhalt der Vermögensübertragung bildet das stillgelegte Kieswerk «Chi», samt Anlage-Installation und Boden im Umfang von über 11'000 m², gelegen auf dem Gebiet der Gemeinde Stalden, sowie mehrere mobile Maschinen (Betonpumpe, zwei Pneulader, Bagger, Dumper, Brech- und Sortieranlagen). Das Ammann-Belagswerk aus dem Baujahr

2004 ist eines der modernsten Werke überhaupt und kann bis zu 160 Tonnen Schwarzbelag pro Stunde produzieren. Im Betonwerk wird pro Stunde maximal 90 m³ produziert. Im Areal hat es ebenfalls eine interne Tankstelle mit einem Fassungsvermögen von 30'000 Litern und eine

Waschanlage für Camions und Betonpumpen.

Kein Arbeitsplatz-Verlust

Für Firmenbesitzer Josef Ruppen ist der Verkauf seines Lebenswerks einerseits mit einem lachenden, andererseits aber auch mit einem weinenden Auge verbunden: «Es macht schon weh sein Lebenswerk zu verkaufen. Aber durch die Übernahme durch die Ulrich Imboden AG ist der Weiterbestand des Werks in meinem Sinne gewährleistet.» Der Verkauf kam für Josef Ruppen erst aufgrund seines bevorstehenden Ruhestands in Frage. Zum Kauf äusserte sich auch Remo Imboden, CEO Ulrich Imboden AG: «Mittel- und Langfristig ist diese Investition für unsere Unternehmung von grosser Bedeutung!» Die langjährigen Mitarbeiter werden von der Ulrich Imboden AG übernommen.

