

# IMAGE



URNER FORUM FÜR WIRTSCHAFT UND KULTUR

NR 24 | JUNI 2016



# AUTO DES JAHRES 2016



Mit den Highlights der Oberklasse.

- Mit sensorgesteuerter Heckklappe
- Wellness-Sitz mit Massagefunktion
- Opel OnStar – Ihr persönlicher Online- und Service-Assistent

**Der neue Astra.**

Ärgert die Oberklasse.

Mehr auf [www.opel.ch](http://www.opel.ch)



**Automobile AG  
Schattdorf**

Gotthardstr. 66

[www.brand-automobile.ch](http://www.brand-automobile.ch)

Tel. 041 874 20 30

E-Mail: [info@brand-automobile.ch](mailto:info@brand-automobile.ch)



EDITORIAL

# Freude an der Meisterleistung

«König der Pässe», Dach Europas, Teufelsberg und Lebensader – der Gotthard ist mehr als ein Übergang. Er gehört zum Ursprungsmythos der Eidgenossenschaft und trägt immer auch eine emotionale Komponente mit sich. Urnerinnen und Urner, Schweizer, Europäer und Weltbürger haben persönliche Erinnerungen an den Gotthard. Gegenwärtig wird er wohl am häufigsten mit Ferien- und Geschäftsreisen verbunden und mit «Gotthard» ist dann oft weniger der Pass als vielmehr einer seiner Tunnel gemeint. Jetzt, bei der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels, stehen wieder die technischen Meisterleistungen zur Überwindung, Fahrbarmachung und Untertunnelung des berühmtesten Grenzbergs zwischen Uri und Tessin im Mittelpunkt. Schon viele Male sorgten Pionierleistungen am Gotthard für Furore: Denken wir an die waghalsigen Holzstege zur Bewältigung der Schöllenen im Hochmittelalter oder an den allerersten Tunnel in den Alpen, das 1707 in den Chilchbergfelsen gesprengte «Urnerloch». Erinnern wir uns, wie der Schweizer Bundespräsident den im Mai 1882 eröffneten Gotthard-Bahntunnel als «Triumph der Kunst und Wissenschaft, als Denkmal der Arbeit und des Fleisses» lobte. 1980 sagte Bundesrat Hans Hürlimann bei der Inbetriebnahme des Gotthard-Strasentunnels: «Aus eigener Kraft hat unser Land zusammen mit vielen Gastarbeitern eine imponierende Aufgabe erfüllt.»

Jetzt wird mit dem 57 Kilometer langen Basistunnel der neueste Weltrekord am Gotthard realisiert – der international längste Eisenbahntunnel, der von heute an Erstfeld UR und Bodio TI verbindet, ist eröffnet. Als Herzstück der Neuen Eisenbahn-Alpen-transversale (NEAT) wird er dem Nord-Süd-Verkehr auf der Schiene neuen Schub verleihen. Der Gotthard-Basistunnel steht als grosses Symbol für ein erfolgreiches Land mit einer wichtigen verkehrspolitischen Geschichte. Er steht für schnelle Verbindungen, für einen weltoffenen Austausch und Gastfreundschaft. Die Schweiz und Uri haben mitgewirkt an einem grossen Stück Verkehrszukunft. Wir haben nach den politischen nun auch die technischen Voraussetzungen für eine erfolgreiche Verlagerungspolitik von der Strasse auf die Schiene geschaffen. Der Gotthard-Basistunnel zeigt die Leistungsfähigkeit und das Know-how all jener, die am Weltrekord mitgearbeitet haben, und er zeugt vom Willen, gemeinsam eine tragfähige Lösung zu finden. Uri wurde in der Genese der NEAT am Gotthard ernst genommen und konnte sich profilieren. Jetzt ist der Moment, in dem wir uns freuen, uns gegenseitig auf die Schultern klopfen dürfen. Ich danke herzlich all jenen, die politisch und fachlich mitgeholfen haben, dass der 1. Juni 2016 als Jubeltag in die ernerische, schweizerische und europäische Verkehrsgeschichte eingehen wird!

Beat Jörg, Landammann des Kantons Uri

TITELBILD: Alles startklar; Der längste Eisenbahntunnel der Welt wird in wenigen Monaten in Betrieb genommen.

IMPRESSUM: Das Magazin IMAGE 24 wird von baumann, fryberg, tarelli., CH-6460 Altdorf, herausgegeben. Partner: Kanton Uri, Urner Kantonalbank, Elektrizitätswerk Altdorf AG, Dätwyler Holding AG. Verlags-, Redaktions- und Inserateadresse: baumann, fryberg, tarelli., Lehnplatz 18, CH-6460 Altdorf, Telefon +41 (0)41 874 16 99, info@bft-altdorf.ch, www.bft-altdorf.ch. Fotos und Bezugsquellen: AlpTransit Gotthard AG, Heinz Baumann, Dätwyler Schweiz AG, Peter Fischli, Paul Gwerder, Manuela Koch-Jans/Neue Luzerner Zeitung, Valentin Luthiger, Photopress/Dominik Bauer, Daniel Regli, Judith Schlosser, Christof Sonderegger. Redaktion: Dori Tarelli-Blunschli und Ramona Tarelli. Konzept und Realisation: baumann, fryberg, tarelli., CH-6460 Altdorf. Druck: Gisler Druck AG, CH-6460 Altdorf. Publikation: zweimal jährlich. Auflage: 20 200. Liebe Leserinnen: Aufgrund der Lesefreundlichkeit verwendet IMAGE zuweilen nur die männliche Form. Selbstverständlich ist in solchen Fällen auch stets die weibliche Form mitgemeint.





# Das älteste Urner Ingenieurbüro mischt kräftig mit

Die A. Kälin AG packt für das Jahrhundertbauwerk NEAT mit an und nutzt die sich bietenden Chancen: Beim Werkleitungsbau entlang der Baustellen oder bei der Rekultivierung von beanspruchten Flächen beweist das Ingenieurbüro seine Fachkompetenz als Planer und Bauleiter, knüpft starke Seilschaften und rüstet sich mit dem gewonnenen Know-how für die Zukunft nach dem NEAT-Bau.

**E**r erinnere sich noch gut daran, wie das Thema NEAT in seiner Firma Einzug gehalten habe, erzählt Benno Kälin, Geschäftsleiter der A. Kälin AG. Ein Projektleiter des Ingenieurbüros Basler & Hofmann AG habe ihn und seinen Vater in Altdorf besucht und sie für eine lokale Mitarbeit als Unterakordant einspannen wollen. «Damals war ich noch skeptisch, ob sich das Unterfangen für uns lohnen wird», räumt der Bau- und Wirtschaftsingenieur ein. Heute, mehr als 20 Jahre später, ist von seiner anfänglichen Skepsis nichts mehr zu spüren, als er sich an ein Fazit wagt: «Die NEAT war – und ist für uns nach wie vor – ein sehr wichtiges Projekt. Es hat uns spannende, erfahrungsreiche Arbeiten und über viele Jahre eine gute Auslastung gebracht.»

Im Oktober 1994 packte die A. Kälin AG erstmals für das Grossprojekt an. Neben Benno Kälin waren damals auch schon einige seiner heutigen Mitarbeitenden mit dabei. Seither sind viele weitere Aufträge für die NEAT gefolgt. Bei der Projektie-



**Benno Kälin**

Dipl. Wirtschaftsingenieur STV,  
dipl. Bauingenieur FH, Altdorf.  
Geschäftsleiter der A. Kälin AG.



**Walter Schuler**

Eidg. dipl. Bauleiter Tiefbau, Seedorf.  
Örtlicher Bauleiter für die NEAT-  
Aufträge der A. Kälin AG und Projekt-  
leiter Tiefbau.



Betonkreisel Poli in Altdorf.

rung über die Bauleitung bis zur Schlussdokumentation konnte sich das Altdorfer Ingenieurbüro einbringen. Von Erstfeld bis zum Bahnhof Altdorf haben sich die Ingenieure und Planer um die Werkleitungsarbeiten gekümmert. Wasser-, Abwasser-, Meteor-, Strom- und Telekommunikationen haben sie sicher verlegt. Und im Gebiet Chalchhofen, rund um die Tunneleinfahrt in Erstfeld, leitete die A. Kälin AG die Arbeiten zur Rekultivierung, zum Neubau der Unterhaltsstrassen sowie zur Realisierung der Kunstbauten der Strassenunterführung.

Dass Benno Kälin heute mit dem Umfang der NEAT-Arbeiten zufrieden sein kann, kommt nicht von ungefähr. Halbjährlich oder jährlich mussten die Verträge mit der direkten Auftraggeberin Basler & Hofmann AG neu ausgehandelt werden. Eine konstante Bewährungsprobe für das Unternehmen, die es jedoch gut gemeistert hat. Benno Kälin ist stolz darauf und kennt die Erfolgsfaktoren seiner Firma: «Wir sind ein Dienstleister mit hoher Präsenz in den Projekten, wir sind schnell und flexibel. Eine gute Kommunikation mit den Kunden und Termintreue sind uns wichtig.»

#### Geschäftserfolg seit 40 Jahren

«Wir» – das sind in der A. Kälin AG insgesamt 13 Personen: Ingenieure, Techniker und Bauleiter, Zeichner-Konstrukteure, kaufmännische Angestellte und eine Bauzeichner-Lernende. Alle sind sie lokal verwurzelt und kennen die Gegebenheiten und Ansprechpersonen im Kanton Uri bestens. Drei Mitarbeiter der aktuellen Belegschaft haben im Altdorfer Ingenieurbüro bereits ihre Lehre gemacht. Sie sind 3 von über 30 Lehrlingen, die in der Geschichte der A. Kälin AG ausgebildet worden sind. Heute dauert diese Geschichte genau 40 Jahre.

Im Mai 1953 unter dem Namen «Ebnöther-Weber, Mitarbeiter A. Kälin» gegründet, war das Vorgänger-Unternehmen damals eines von gerade einmal zwei Ingenieurbüros im Kanton Uri. 1955 wurde die Firma in «R. Ebnöther-W.Weber-A.Kälin» umbenannt und Benno Kälins Vater Alfred Kälin wurde Mitinhaber. Mit dem wachsenden Arbeitsvolumen und dem wirtschaftlichen Aufschwung in Uri stieg die Mitarbeiterzahl stetig an. Während den Jahren 1962 bis 1971 wurde ausserdem in Luzern eine Zweigniederlassung geführt, die vor allem im Hochbau tätig war. Mit der Umwandlung in eine Aktiengesellschaft ist das Unternehmen 1976 zur A. Kälin AG geworden. Seit 1992 steht es unter der Führung von Benno Kälin und nimmt den Grossteil seiner Aufträge im Kanton Uri wahr.

#### Grosses Interesse für Betonkreisel

«Heute ist die Konkurrenz natürlich grösser als zu unseren Anfangszeiten», sagt Benno Kälin. Mehr als zehn weitere in Uri ansässige Ingenieurbüros zählt er ohne lange zu überlegen. Auch ausserkantonale Firmen würden heute vermehrt Aufträge in Uri wahrnehmen. Gleichzeitig gebe es aber auch mehr Ingenieurarbeit zu vergeben, erklärt der Geschäftsmann. «Vor allem die Sanierung des Nationalstrassennetzes, der Hochwasserschutz und die NEAT brachten grosse Volumen mit sich – spezielle Volumen, die nun aber alle langsam auslaufen.» Das war für die A. Kälin AG mit ein Grund, im vergangenen Jahr ihre Strategie zu prüfen, sie nachhaltig auszurichten und mit ihr bereits einen langfristigen Nachfolgeprozess aufzuleisen. Entstanden ist ein Organigramm mit fünf Geschäftsfeldern: Strassenbau, Infrastrukturbau, konstruktiver Ingenieurbau, alpiner Ingenieurbau und Beratung Betonkreisel.

«Im Strassen- und Infrastrukturbau sind wir in Uri intensiv tätig. Diese Leistungen waren auch bei der NEAT gefragt», sagt Benno Kälin. Der alpine Ingenieurbau – worunter Hochwasser- und Steinschlagschutz, Lawinerverbauungen und Renaturierungen gefasst werden – sei ein weiteres Standbein. «Vor Kurzem haben wir ausserdem die Beratung Betonkreisel in unser Geschäftsmodell aufgenommen.» Wichtige Erfahrungen in diesem Bereich konnte die A. Kälin AG beim Bau des Kreisels Poli in Altdorf sammeln. Durch einen speziellen Belag erreichten sie eine verbesserte Griffigkeit der Oberfläche. Kantonsvertreter aus der ganzen Deutschschweiz interessieren sich seither für den fertigen Kreisell und nehmen die Beratung bei der A. Kälin AG dazu in Anspruch.

#### Starke Seilschaften

Ein neuer Ansatz für die Zukunft nach dem NEAT-Bau scheint bei der A. Kälin AG also gefunden. «Vorerst ist es für uns aber noch nicht ganz vorbei mit der NEAT», wirft Benno Kälin ein. «Beim Umbau des Autobahnzubringers in Erstfeld dürfen wir wiederum die Projektierung und Bauleitung der Arbeiten an den Werkleitungen übernehmen. Und wir hoffen, dass wir bis zum definitiven Abschluss 2018 noch weitere Folgeaufträge realisieren können.» Fest steht für den Altdorfer jedoch, dass mittelfristig härtere Zeiten für sein Unternehmen folgen werden. «Umso wichtiger ist es uns, dass wir strategisch gut aufgestellt sind, um auch diese Herausforderungen zu meistern.» Dabei wird auch das Know-how helfen, das sich die A. Kälin AG in den erfahrungsreichen NEAT-Jahren angeeignet hat: das Fachwissen bei der Projektleitung von Infrastrukturanlagen und Spezialtiefbauprojekten zum Beispiel, die Erfahrungen im Umgang mit vielen Interessengruppen bei einem Grossprojekt oder das Wissen über die Abläufe und Verfahren bei verschiedenen involvierten Bauherren. «Nicht zuletzt haben wir dank den NEAT-Aufträgen auch starke Seilschaften mit verschiedenen Akteuren etabliert, die heute in anderen Projekten bereits Früchte tragen», betont Benno Kälin.



Jenny Walker

Bauzeichnerin Tiefbau, Erstfeld.  
Zeichnerin-Konstrukteurin für die  
NEAT-Aufträge der A. Kälin AG und  
Projektmitarbeiterin Tiefbau.

#### A. Kälin AG

Ingenieure und Planer  
Bahnhofstrasse 11, CH-6460 Altdorf  
Telefon +41 (0)41 874 10 50  
info@akaelinag.ch  
www.akaelinag.ch



# An Grossprojekten gewachsen

Materiallogistik und Aufbereitungstechnik sind auf allen grossen Infrastruktur-Baustellen ein zentraler Punkt. Und genau die richtige Aufgabe für die bilger + partner ag. Die Spezialistin aus Altdorf ist in der Branche sehr gefragt – am Gotthard und in der ganzen Schweiz.

Am 15. Oktober 2010 feierten Verantwortliche, Mineure und Planer den Hauptdurchschlag im Gotthard-Basistunnel – ein historisches Datum in der Entstehungsgeschichte des längsten Eisenbahntunnels der Welt. Für die mit dem Ausbruch und Rohbau beschäftigten Arbeitsgemeinschaften ging das Projekt NEAT-Nord damit bereits dem Ende entgegen. Unter den Mitwirkenden waren auch Christoph Bilger, Bruno Wipfli, Danny Amrhein und Xaver Bricker. Die vier Urner hatten im Rahmen von Konsortien in verschiedenen Materialbewirtschaftungslosen mitgewirkt. Jetzt war die Zeit reif für etwas Neues: Ende 2010 liess sich die bilger + partner ag im Handelsregister als Firma eintragen und legte los. Das Angebot des frisch gegründeten Unternehmens umfasste – beim Start und weiterhin – Beratung, solide Ingenieurarbeiten und zielgerichtete Planungsleistungen in Aufbereitungstechnik und Materiallogistik. «Diese Kombination war damals neu am Markt und stiess bei den potenziellen Kunden sogleich auf grosses Interesse», blickt Geschäftsführer Christoph Bilger zurück. «Dass man uns in der Steine-und-Erden-Branche bereits kannte, war natürlich gewichtiger Vorteil.» In der Arbeitsgemeinschaft Uristei hatten Christoph Bilger und seine heutigen Partner Projekte der NEAT-Bauherrin AlpTransit Gotthard mitentwickelt und umgesetzt. 3 Millionen Tonnen Ausbruchmaterial wurde durch «Uristei» aus dem entstehenden Tunnelloch abtransportiert, übernommen, klassiert und zur weiteren Verarbeitung verteilt. «Am Gotthard-Basistunnel und auf anderen überregionalen Bahn- und Strassenbaustellen haben wir als Fachleute unsere Sporen abverdient und als Berater Erfahrungen gesammelt. Kurz: Wir sind an Grossprojekten gross geworden», sagt Christoph Bilger.

## Vier Partner für den Durchblick

Der heutige Kundenkreis der bilger + partner ag umfasst Bauherren, Ingenieurbüros, Bauunternehmen, Kieswerke, Recycling- und Industriebetriebe. Die Aufgabenbereiche zwischen den Partnern sind klar definiert: Geschäftsführer und -gründer Christoph Bilger leitet die Kundenakquisition und -beratung und führt Grossprojekte. Projektleiter Bruno Wipfli – auch er

seit einem Vierteljahrhundert in der Branche – ist spezialisiert auf Kieswerke, Aushubwaschanlagen, Förder- und Logistikanlagen sowie auf das Erstellen von Submissionsunterlagen und Projektausschreibungen. Konstrukteur und Planer Danny Amrhein ist der Experte für das Ausarbeiten von technischen Unterlagen, insbesondere in CAD-3D. Und Xaver Bricker bringt mehr als 40 Praxisjahre in der Montageleitung für Aufbereitungs- und Logistikanlagen mit. Das hohe gemeinsame Fachwissen wirkt sich direkt auf den Erfolg der Kundenprojekte aus. «Neben komplexen technischen Fragen sind Wirtschaftlichkeit und Umweltverträglichkeit wichtige Themen, mit denen wir uns laufend beschäftigen», erklärt Bruno Wipfli. Das Unternehmen bilger + partner ag verspricht in seinem Leitspruch: «Wir bringen Durchbruch in Ihre Projekte!» In jedem Projekt verfolgen die Spezialisten aus Altdorf den Anspruch, Kunden auf allen Prozessphasen – von der Analyse über die Konzeptarbeit zur Umsetzung bis hin zum Bau, Betrieb und eventuellen Rückbau der Materiallogistikanlagen – mit praktischem Anwenderwissen ziel führend zu unterstützen. «Es gibt Kunden, die uns nur für eine oder wenige Prozessstufen beiziehen», erklärt Danny Amrhein. «Andere beanspruchen unsere Hilfe von A bis Z.»

## In der ganzen Schweiz im Einsatz

Die innovative Verknüpfung der verschiedenen Erfahrungsbereiche und Dienstleistungen hat bilger + partner Erfolg gebracht. «In der Tat sind wir heute schweizweit praktisch immer in der engsten Auswahl, wenn jemand einen Ansprechpartner in Sachen Aufbereitungstechnik und Materiallogistik für Grossprojekte sucht», freut sich Christoph Bilger. Aktuelle Grossbaustellen, in die bilger + partner involviert ist, sind etwa der Albulatunnel II der Rhätischen Bahn, für den ein Materialbewirtschaftungskonzept und Submissionsunterlagen erarbeitet wurden.



Auch beim Albulatunnel II sind die Spezialisten aus Altdorf gefragt.



## bilger + partner AG

Hellgasse 3, CH-6460 Altdorf  
Telefon +41 (0)41 872 10 30  
Fax +41 (0)41 872 10 31  
mail@bilger-partner.ch  
www.bilger-partner.ch





Für den Neubau des Gemeindekieswerkes Eschenbach im Kanton Luzern übernahm bilger + partner die Projektleitung.

Für den anstehenden Bau der zweiten Röhre des Gotthard-Strassentunnels konnten die Altdorfer Aufbereitungsprofis erste Konzeptarbeiten leisten und Kostenvoranschläge unterbreiten. Und auch die geplante Neue Axenstrasse steht bereits im Fokus von Christoph Bilger und seinen Partnern. Für die Umfahrung Biel-Westast konzipierte bilger + partner nach aufwendigen Analysen und Feldversuchen eine technisch hochinnovative Rohrgutförderanlage, über die bald entschieden wird. Auftraggeber sind entweder die Bauherrschaft, Ingenieurbüros oder grosse Bauunternehmen. «Wir fügen uns dort ins Organigramm ein, wo es für das Vorhaben am meisten Sinn macht», erklärt Bruno Wipfli.

#### Sand, Kies und Schotter

Ein zunehmend wichtiges Kundensegment sind Kieswerke, Abbau- und Deponiebetriebe. «Wir suchen und finden Lösungen für neue Anlagen oder für Optimierungen im bisherigen Betrieb – auch hier von der Planung über die Kostenberechnung bis hin zur Ausschreibung und Bauleitung», sagt Danny Amrhein. Und Xaver Bricker ergänzt: «Wenn es bis zur Montage von Anlagen geht, komme ich ins Spiel.» Ein grosses Projekt in letzter Zeit betraf etwa das Gemeindekieswerk Eschenbach, wo bilger + partner den politischen Prozess, die Vergabe, die Erstellung von Werkverträgen und schliesslich die Bauüberwachung, Kostenkontrolle und Abnahme begleitet

hat. Mit speziellen Lösungen, etwa für das Recycling von Nassschlamm, und mit Eigenentwicklungen wie etwa einer Bahnschotter-Waschanlage machen die Urner auch in weiteren Kieswerken von sich reden.

#### Geteilte Freude freut doppelt

Überall wo Tunnels gebaut und Löcher gegraben werden, wo Ausbruchmaterial transportiert, sortiert und weiterverwertet werden muss, stellen sich komplexe Fragen rund um die Aufbereitungstechnik und Materialbewirtschaftung. Diese Fragen werden nicht in erster Linie durch Anlagen gelöst, sondern erstens durch eine saubere Aufgabenanalyse und zweitens durch Finden und Evaluieren der richtigen Konzepte und Hilfsmittel. Die Mannschaft von bilger + partner garantiert, dass dieses optimale Vorgehen professionell und objektiv umgesetzt wird. «Geht dann – wie jetzt am Gotthard – ein grosses Projekt seiner erfolgreichen Vollendung entgegen, teilen wir die Freude des Bauherrn natürlich besonders gerne», bestätigt Christoph Bilger. Denn die Freude des Kunden beim Gelingen des Projekts ist immer auch der Stolz der beratenden beziehungsweise planenden bilger + partner ag.

01 **Christoph Bilger**  
Geschäftsführer und -gründer.

02 **Bruno Wipfli**  
Projektleiter.

03 **Danny Amrhein**  
Planer und Konstrukteur.

04 **Xaver Bricker**  
Montage.



02



03



04





# «Der Traum eines jeden Tunnelbauers»

Früher als Abschnittsleiter auf Seiten der Bauherrin, heute als Urner Kantonsingenieur – Stefan Flury kennt die NEAT aus unterschiedlichen Perspektiven. Im Interview hält er Rückschau auf den Projektverlauf, seine persönlichen Highlights und die Zusammenarbeit zwischen der AlpTransit Gotthard AG und dem Kanton Uri.

Seit wie vielen Jahren beschäftigen Sie sich nun schon mit der NEAT?  
**Stefan Flury:** Erstmals habe ich mich 1976 im Rahmen einer Semesterarbeit an der ETH mit dem Projekt befasst. Nach dem Studium trat ich meine erste Stelle am Furka-Basistunnel in Realp an und bin so zum Tunnelbauer geworden. Spätestens ab dann liess mich das Thema nicht mehr los. Gerade der Gotthard-Basistunnel ist schliesslich der Traum eines jeden Tunnelbauers. Intensiv und beruflich beschäftigte mich die NEAT während gut 20 Jahren: Ab 1990 kümmerte ich mich bei den SBB und später bei ihrer Tochtergesellschaft AlpTransit Gotthard AG (ATG) um den Gotthard-Basistunnel. Ich erinnere mich noch gut, wie ich 1993

nach der Volksabstimmung alleine das Büro im Schächenwald in Altdorf bezog. Seit 2010 arbeite ich nicht mehr für die ATG, sondern befasse mich in meiner neuen Tätigkeit als Urner Kantonsingenieur mit der NEAT und ihren Auswirkungen auf Uri.

Welche Rolle messen Sie der NEAT in Ihrem Leben zu?

Ich würde die NEAT als einen wichtigen Teil meiner Lebensgeschichte bezeichnen. Schliesslich hat sie auch privat einige Weichen gestellt. Ohne sie wäre ich wohl nicht in Uri gelandet. Ich bin in Zürich aufgewachsen und habe in Luzern gewohnt, bis ich 1993 mit meiner Familie nach Altdorf gezogen bin – für den Gotthard-Basistunnel, sozusagen. Wir haben uns hier gut eingelebt und sind hier zu Hause. Als richtiger Urner kann man sich aber wahrscheinlich nur fühlen, wenn man auch hier aufgewachsen ist.

Bei der AlpTransit Gotthard AG waren Sie als Abschnittsleiter – anfänglich von Amsteg bis Bodio und letztlich für den Tessiner Teil – für den Gotthard-Basistunnel verantwortlich. Gibt es Gemeinsamkeiten zwischen Ihrer damaligen Tätigkeit und Ihrer heutigen als Kantonsingenieur?

## Kantonsingenieur

Als Urner Kantonsingenieur leitet Stefan Flury das Amt für Tiefbau mit den Abteilungen «Strassen», «Wasserbau» und «Betrieb Kantonsstrassen». Zusammen mit rund 70 Mitarbeitenden sorgt er dafür, dass die Kantonsstrassen unterhalten und betrieben werden und dass Flüsse und Bäche dank Hochwasserschutzbauten keine Gefahren für Mensch und Infrastruktur bergen.



Es geht bei beiden Aufgaben darum, innerhalb eines Projektes das Bestmögliche herauszuholen und vielfältige Interessen unter einen Hut zu bringen. Im politischen Prozess der NEAT ging es anfänglich vor allem um Überzeugungsarbeit für die Gotthardachse. Dazu gehörten unter anderem Machbarkeitsstudien, zum Beispiel an der schwierigen Piora-Mulde, und Auseinandersetzungen mit dem Widerstand aus den Standortgemeinden. Mit dem Abstimmungserfolg von 1992 konnten wir diese erste hektische und sehr unsichere Zeit abschliessen. Denselben Prozess haben wir beim Kanton kürzlich mit dem Projekt West-Ost-Umfahrung (WOV) durchgemacht. Dabei ging es auch um die Machbarkeit, Varianten, Argumente dafür, politische Diskussionen und schliesslich um den Erfolg an der Urne. Es gibt also grosse Gemeinsamkeiten bei meinen bisherigen beruflichen Stationen. Und nicht zuletzt empfand ich früher und empfinde auch heute noch eine hohe Identifikation mit dem Ziel meiner Arbeiten.

Wie haben Sie damals aufseiten der NEAT-Bauherrin die Zusammenarbeit mit dem Kanton Uri erlebt?

Uri war ein schwieriger Partner. Die Urnerinnen und Urner wollten die NEAT zuerst gar nicht. Zu gross war ihre Angst vor den damals ungewissen Auswirkungen. Von Anfang an forderte der Kanton daher möglichst kleine Belastungen für Volk und Boden. Die langen Variantendiskussionen, die daraus entstanden sind, werden allen noch gut in Erinnerung sein: «Schächen tief» und «NEAT in den Berg» hiessen die Ideen, und auch bei der Anzahl zu realisierender Bahngleise vor dem Portal in Erstfeld war man sich nicht einig. Für die ATG war es schwierig, allen Forderungen der Urner nachzukommen, zumal sie den Volksauftrag für die Umsetzung eigentlich schon in der Tasche hatte. Alles in allem wurde die Planung für den Streckenabschnitt von Altdorf bis Erstfeld viermal überarbeitet. Die ATG tätigte Investitionen, die aus heutiger Sicht nicht alle nachhaltig, für die Konsensfindung aber nicht zu vermeiden waren. Ich denke dabei vor allem an die aufwendige Tunnelverzweigung zwischen Amsteg und Erstfeld, für eine allfällig spätere Umsetzung der Variante «NEAT in den Berg». Bis zur Erteilung der Plangenehmigungsverfügungen für die verschiedenen Abschnitte durch das Bundesamt für Verkehr dauerten diese intensiven Auseinandersetzungen zwischen Kanton Uri und ATG an. Mit dem Baustart haben sich die zwei Parteien dann gefunden und seither wird sehr konstruktiv zusammengearbeitet.

Und hat sich der Einsatz des Kantons Uri für die Interessen der Bevölkerung bezahlt gemacht?

Der Kanton hat sich gut eingesetzt für die Urnerinnen und Urner. Es sind Lösungen gefunden worden, die so schonend wie möglich umgesetzt werden konnten. Ausserdem profitieren wir in Uri heute von vielen Bauwerken, die wir uns ohne die ATG nicht hätten leisten können. Die Unterführung Wysshus als Verbindung nach Attinghausen zum Beispiel, der Ausbau der Rynächtstrasse mitsamt dem neuen Autobahnzubringer und verschiedene Massnahmen im Bereich Hochwasserschutz. Auch für die Zukunft hält die NEAT Chancen und Entwicklungsmöglichkeiten für Uri bereit. So setzen wir uns zum Beispiel dafür ein, gute Bahnanschlüsse insbesondere für die Intercity-Züge auf der Nord-

Süd-Achse zu erhalten. Dafür wird der Bahnhof Altdorf zum Kantonalbahnhof sowie zum Knotenpunkt für den öffentlichen Verkehr ausgebaut. Das Gebiet rund um den Bahnhof wird mit dem Projekt «Entwicklungsschwerpunkt Urner Talboden» gefördert, und mit der bereits erwähnten WOV wird das Siedlungsgebiet im Urner Talboden entlastet werden.

In Ihrer ganz persönlichen Bilanz: Was würden Sie als Tiefpunkt und was als Highlight im Projektverlauf beschreiben? Der Durchstich am Gotthard-Basistunnel zwischen Faido und Sedrun war für alle Tunnelbauer natürlich das Highlight. Als Tiefpunkte empfinde ich immer wieder die Auseinandersetzung mit Projektgegnern, wenn nicht mehr fair und faktenrichtig, sondern nur noch emotional und egoistisch argumentiert wird. Daraus habe ich meine Lehren gezogen und lege heute grossen Wert auf eine konstruktive Zusammenarbeit zwischen Kanton und Betroffenen.

Jetzt wird das Jahrhundertbauwerk eröffnet. Mit welchen Gefühlen sehen Sie dem Juni entgegen? Fühlt es sich an, als gehe eine Ära zu Ende?

Ich freue mich, dass ich als kleines Rädchen in dem grossen Uhrwerk mitwirken konnte. Mir geht die erste Sprengung in Amsteg durch den Kopf, die ich mitorganisiert habe. Ich erinnere mich aber auch an die Mitarbeiter, die auf den Baustellen ihr Leben lassen mussten. Die Leistungen aller Beteiligten haben zum heutigen Erfolg geführt. Ich sehe der Eröffnung weniger als Ende einer Ära, sondern als Start zu etwas Neuem entgegen. Jetzt können wir endlich den Nutzen aus dem Projekt ziehen.



Durchstich am Gotthard-Basistunnel im Oktober 2010.



## Baudirektion

Amt für Tiefbau  
Klausenstrasse 2, CH-6460 Altdorf  
Telefon +41 (0)41 875 26 11  
ds.bd@ur.ch  
www.ur.ch/bd

# Starker Partner Uri

Landauf, landab freut man sich über die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels – und dies natürlich völlig zu Recht. Uri hat sich aktiv für das Generationenprojekt eingesetzt und erfolgreich dafür gekämpft, dass auf die hiesigen Bedürfnisse Rücksicht genommen wurde.

Die NEAT-Bauherrin AlpTransit Gotthard AG (ATG) hat im Kanton Uri einen selbstbewussten, zuweilen unbequemen Partner gehabt. Dies zeigte sich bereits bei der Volksabstimmung 1992: Während das Schweizer Stimmvolk dem Bau der NEAT mit 64 Prozent klar zustimmte, sagten 59 Prozent der Urnerinnen und Urner Nein dazu. Der Regierungsrat wertete dieses Resultat als Ausdruck echter Besorgnis gegenüber der Ungewissheit in der Linienführung und in der künftigen Haltepolitik. Das Stimmvolk von Uri wehrte sich also nicht generell gegen die NEAT, sondern für mehr Rücksichtnahme auf die hiesigen Bedürfnisse. Es folgte ein zeitintensiver Einsatz der Urner Politik und Verwaltung für eine mit dem Lebensraum verträgliche Linienführung, für einen besseren Anschluss Uris an den Bahnverkehr und für die Schaffung sowie Erhaltung von Arbeitsplätzen. Auch die Alpen-Initiative, die 1994 vom Volk angenommen wurde und den Alpenschutz in der Bundesverfassung festschreibt, hatte durch das Engagement der Urner Rückenwind erhalten. 2007 wurde das Auflageprojekt zur offenen Linienführung im Urner Talboden – nach über 1000 Einsprachen und einer umfassenden Überarbeitung – bewilligt. Inzwischen waren im Gotthard-Basistunnel bereits die Mineure an der Arbeit.

Hat sich der Einsatz der Urnerinnen und Urner in Bern, bei der Bauherrin und hier vor Ort gelohnt? Ein klares Ja aus meiner Sicht! Die ATG hat in den letzten Jahren allein im Zusammenhang mit der offenen Strecke zwischen Altdorf und dem Rynächt über 200 Millionen Franken verbaut. In den beiden Tunnelabschnitten Erstfeld und Amsteg waren es gar 1,3 Milliarden. Von den über 2600 im Gotthard-Basistunnel Beschäftigten dürften rund ein Drittel von Uri aus zur Arbeit gegangen sein. Da während der Hauptbauzeit von 1999 bis circa 2012 auch viele Gastarbeiter als Jahres- und Kurzaufenthalter hier lebten, profitierten die Wohngemeinden von namhaften Einnahmen aus der Quellensteuer. Gleichzeitig gründeten dank der NEAT mehrere Firmen eine Niederlassung in Uri und zahlen seither Unternehmenssteuern. Am meisten freut mich aber, dass sich circa 60 einheimische Gewerbebetriebe erfolgreich in den Dienst des Jahrhundertprojekts stellten. Dabei waren neben der eigentlichen Bauwirtschaft auch diverse Firmen aus

dem Logistik-, Industrie- und dem Dienstleistungssektor involviert. Anders gesagt: Vom Bauingenieur über den Elektromonteur, die Malerin oder die Lastwagenchauffeuse bis zum Vermessungstechniker oder dem Chefkoch in der NEAT-Kantine Amsteg waren sehr viele Urnerinnen und Urner im Einsatz. So konnte über die Jahre die gesamte Region von einer hohen Wertschöpfung profitieren, und die NEAT war ein wichtiger Innovationstreiber für viele Unternehmen. Die NEAT hat auch die Kantonale Verwaltung intensiv beschäftigt: Unter Federführung der Volkswirtschaftsdirektion waren alle sieben Direktionen in das Riesenprojekt Gotthard-Basistunnel eingespannt. Die Herausforderung bei der Koordination der Schnittstellen und Abläufe war enorm. Dass es mit der NEAT in Uri gut herauskam, hat viel mit der hervorragenden Leistung der Urner Verwaltung zu tun – und mit jenen, die auf der politischen Ebene im Land- und Regierungsrat seit den 1980er-Jahren ihre Kräfte für gute Lösungen eingesetzt haben.

Ja, Uri war bei der NEAT nicht immer «pflegeleicht». Wir haben uns eingebracht, haben auch gekämpft und wir dürfen heute mit Genug-tung feststellen, dass wir damit zur Projektoptimierung beigetragen haben. Selbstverständlich interessiert mich als Volkswirtschaftsdirektor auch die künftige Geschichte des Gotthard-Basistunnels und des Gesamtsystems NEAT: Ich denke da beispielsweise an die rund 80 neuen Arbeitsplätze, die im Zusammenhang mit dem Erhaltungs- und Interventionszentrum (EIZ) in Erstfeld entstehen, oder an die Erhaltung der Gotthard-Bergstrecke. Ganz besonders am Herzen liegt mir der Kantonsbahnhof in Altdorf, der einen Quantensprung in der Haltepolitik der Züge in Uri darstellen und ein grosses Wohn- und Gewerbegebiet nachhaltig aufwerten wird.



## Urban Camenzind

Volkswirtschaftsdirektor des Kantons Uri seit 2012. Vorher war Urban Camenzind Gemeinderat und Gemeindepräsident von Bürglen sowie Mitglied des Urner Landrats und des Landratsbüros.

## Volkswirtschaftsdirektion

Klausenstrasse 4, CH-6460 Altdorf  
 Telefon +41 (0)41 875 24 06  
 Fax +41 (0)41 875 24 12  
 ds.vd@ur.ch  
 www.ur.ch/neat



# Der Rekord in Zahlen

## Der Gotthard-Basistunnel (GBT)

- **57 km** misst der längste Eisenbahntunnel der Welt
- **151,840 km** Tunnel und Stollen umfasst das ganze System
- **6,76 %** beträgt die maximale Steigung im Tunnel und bis zu **2300 m** die maximale Felsüberlagerung
- **12,2 Milliarden Franken** betragen die Kosten für den GBT, **23 Milliarden Franken** für die gesamte NEAT
- **2600 Beschäftigte** waren im und für den Tunnel tätig



## Tunnelvortrieb und Manpower

- **80 %** der Tunnel wurden gebohrt, **20 %** gesprengt
- **3000 t** schwer waren die TBM in Erstfeld und Amsteg
- **40,1 m** bohrten sich die Tunnelbohrmaschinen (TBM) in Tagesspitzenleistung durch das Gestein
- **17 Mann** zählte die Schichtstärke pro TBM
- **24 h** pro Tag waren die TBM im Einsatz: **2 x 9 h** dauerten die Schichten im Vortrieb, danach folgten **6 h** für die Wartung

## Materialbewirtschaftung und -einsatz

- **28 200 000 t** Gestein wurden total ausgebrochen
- **33 %** des Ausbruchmaterials entfiel auf die beste Qualitätsklasse und konnte zur Betonherstellung verwendet werden
- **70 km** lang waren die Förderbänder zum Transport des Ausbruchmaterials
- Rund **4 000 000 m<sup>3</sup>** Beton und **3 000 000 m<sup>2</sup>** Stahlnetze wurden verbaut



## Bahntechnik und Inbetriebsetzung

- **30 Weichen** und **115 km** Fahrleitung sind im Tunnel verborgen
- **417 Notrufsäulen** und **60 Telefonapparate** dienen der Kommunikationssicherheit
- **250 km/h** beträgt die maximale Geschwindigkeit für Personenzüge, **160 km/h** für Güterzüge
- Bis zu **210 Güterzüge** plus **50 Personenzüge** können pro Tag durch den GBT fahren



### Ambros Zraggen

Leiter Medienstellen der  
AlpTransit Gotthard AG.

### AlpTransit Gotthard AG

Zentralstrasse 5, CH-6003 Luzern  
Telefon +41 (0)41 226 06 06  
Fax +41 (0)41 226 06 00  
info@alptransit.ch  
www.alptransit.ch



# NEAT bringt Wachstumsimpulse für die Region

Die gewaltigen Investitionen des Jahrhundertprojekts NEAT führten zu spürbaren Konjunkturimpulsen in den beteiligten Branchen und Regionen. Der Kanton Uri zählt zu den Hauptprofiteuren dieser Effekte. Der grösste volkswirtschaftliche Effekt geht von der Infrastrukturfunktion des Gotthard- und Ceneritunnels aus, mit deren Betrieb eine Steigerung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit erreicht und ein wichtiger Beitrag für die nachhaltige Verkehrspolitik erbracht wird.

Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Jahrhundertprojekts NEAT erschliesst sich über verschiedene Wirkungskanäle. Zunächst führt ein Projekt solcher Grössenordnung in der Bauphase zu substantiellen konjunkturellen Impulsen. Das Investitionsvolumen im Zusammenhang mit dem Gotthard-Basistunnel belief sich auf über 12 Milliarden Franken, die gesamte Investitionssumme des AlpTransit-Projekts kommt auf einen stattlichen Betrag von 23 Milliarden Franken. Das sind 3,5 Prozent des Schweizer Bruttoinlandsprodukts oder rund zwölffmal so viel wie die Urner Wirtschaftsleistung (BIP) im Jahr 2015.

## Konjunkturimpulse in der Bauphase

Zwar wurden die acht Tunnelbohrmaschinen in Deutschland hergestellt, insgesamt war mit dem Investitionsvolumen am Gotthard jedoch eine hohe inländische Wertschöpfung verbunden. Davon profitierte neben der Bauwirtschaft auch die Logistik oder die Transportbranche. Ein Beispiel: Insgesamt wurden rund 28 Millionen Tonnen Gestein ausgebaut. Die Bewirtschaftung einer so riesigen Materialmenge ist eine logistische Meisterleistung. Ein grosser Teil wurde lokal in Aufbereitungsanlagen zu Beton verarbeitet und wieder im Berg verbaut,

## Urner Kantonalbank

Bahnhofstrasse 1, CH-6460 Altdorf  
 Telefon +41 (0)41 875 60 00  
 Fax +41 (0)41 875 63 13  
 info@ukb.ch  
 www.ukb.ch



## Urs Traxel

Vorsitzender der Geschäftsleitung  
 der Urner Kantonalbank.



ein anderer Teil für die Gestaltung des Geländes oder die Aufschüttung von Dämmen verwendet. Diese Tätigkeiten schaffen Wertschöpfung, Beschäftigung und Einkommen in der Region.

Auch die regionale Tourismusbranche erfuhr während der Bauphase Impulse. Die Arbeiten für den Gotthard-Basistunnel waren trotz der gewaltigen Maschinen, die zum Einsatz kamen, sehr arbeitsintensiv und gut bezahlt. Zahlreiche Berg- und Montageleute beflügelten die Umsätze der Hotels, Restaurants und des Detailhandels ebenso wie der beachtliche Baustellen-tourismus, der im Zusammenhang mit den Führungen durch die Grossbaustellen ausgelöst wurde. Die konjunkturellen Impulse spiegeln sich auch in den volkswirtschaftlichen Statistiken wider. Während Hotel- und Restaurantbetriebe im Alpenraum insgesamt in den vergangenen Jahren unter Druck kamen, erlebte das Urner Gastgewerbe während der Bauphase einen Boom. Auch die Urner Bauwirtschaft oder das Transportwesen überflügelten das Wachstum der jeweiligen Branche im nationalen Durchschnitt klar.

### Infrastrukturfunktion ist am wichtigsten

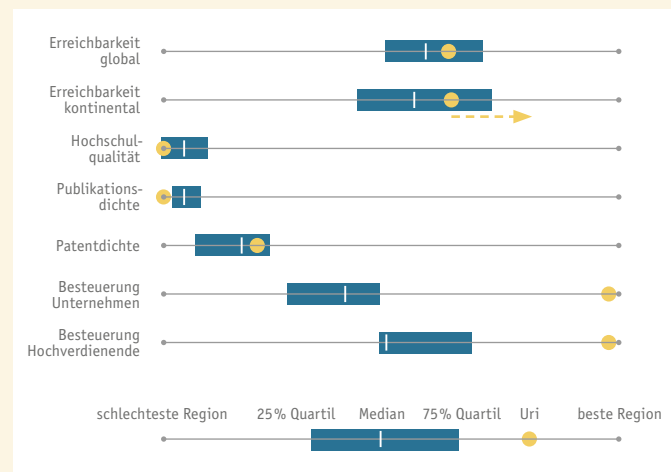
Mit dem Übergang von der Bau- in die Betriebsphase sind zwar auch noch konjunkturelle Effekte wirksam, die aufgrund der Leistung der Verkehrsbetriebe, deren Aufträgen an andere Unternehmen sowie der Konsumausgaben der Angestellten im öffentlichen Verkehr entstehen. Der grösste volkswirtschaftliche Effekt geht aber von der Infrastrukturfunktion des Gotthard- und Ceneritunnels aus, denn die zentrale Bedeutung ergibt sich nicht aus dem Bau oder Betrieb der Tunnel selbst, sondern vielmehr durch deren Nutzung. Mit der Bereitstellung der Infrastruktur wird die Verkehrskapazität und zeitliche Erreichbarkeit erhöht und führt dadurch zu einer Steigerung der Leistungsfähigkeit der gesamten Wirtschaft. Dieser Effekt ist schliesslich der zentrale Grund für alle Verkehrsprojekte.

Die internationale Erreichbarkeit gilt als wichtiger Faktor für das Wachstumspotenzial von Regionen, und mit der Eröffnung der Basistunnel werden die Fahrzeiten im internationalen Metropolenetz deutlich verkürzt und die Beförderungskapazitäten spürbar erhöht. Nach Abschluss der Arbeiten auf der ganzen Gotthard-Bahnachse werden Reisende zwischen Zürich und Milano ab 2020 rund 45 Minuten einsparen. Auch aus Umwelt- und Nachhaltigkeitsgesichtspunkten kann die NEAT als gesamtgesellschaftlicher Gewinn verbucht werden, da er über die erhöhte Nutzung des Schienenverkehrs zu einer Schonung der Ressourcen beiträgt. Der Gotthard-Basistunnel bildet ein zentrales Element einer Verkehrspolitik, die das Ziel hat, mit einer leistungsfähigen Schieneninfrastruktur dem Güter- und dem Personenverkehr eine Alternative zur Strasse zu bieten. Die Flachbahn erlaubt längere Züge mit grösserem Gewicht und kürzeren Fahrzeiten. Die Transportkapazität im Schienengüterverkehr wird mit dem Basistunnel mehr als verdoppelt. Damit wird der für die Zukunft erwarteten Steigerung des Transitvolumens auf der europäischen Nord-Süd-Achse Rechnung getragen.

### Bessere Erreichbarkeit bringt Standortvorteil

Auch aus der regionalwirtschaftlichen Sicht des Kantons Uri ist die Verbesserung der Erreichbarkeit langfristig der entscheidendste Nutzen. Schon heute schneidet Uri gegenüber strukturell vergleichbaren

Regionen im europäischen Ausland in Bezug auf die Standortattraktivität überdurchschnittlich ab. Die Attraktivität als Standort für Unternehmen basiert einerseits auf nationalen Rahmenbedingungen wie der vergleichsweise liberalen Organisation des Arbeitsmarktes oder makroökonomischer Stabilität, andererseits auf spezifischen Trümpfen des Kantons Uri im internationalen Standortwettbewerb der Regionen. Hierzu gehören ein ausserordentlich mildes Steuerklima sowie eine überdurchschnittlich gute internationale Erreichbarkeit. Mit Inbetriebnahme der NEAT-Basistunnel an Gotthard und Ceneri wird sich die kontinentale Erreichbarkeit nochmals substantiell verbessern. Mit dem gleichzeitigen Ausbau der lokalen Infrastruktur im öffentlichen Verkehr – man denke nur an die neuen ICE-Halte und den Ausbau des Bahnhofs Altdorf zum Kantonsbahnhof – kann die Region die Effekte der erhöhten Erreichbarkeit teilweise importieren. Der A2-Halbinschluss Altdorf-Süd wertet die Attraktivität des Wirtschaftsstandorts Uri zusätzlich auf und verbessert den Zugang der Unternehmen für den Transport auf der Autobahn. Mit der Entwicklung des Urner Talbodens als Industrie- und Gewerbe-



Der Kanton Uri im internationalen Standortwettbewerb.  
Sample: Alle West-Europäischen NUTS 2 Regionen, Quelle: BAKBASEL

gebiet setzt der Kanton zusätzliche Impulse, damit die verbesserte Erreichbarkeit für eine möglichst hohe Steigerung von Wirtschaftswachstum und Wohlstand genutzt werden kann. Die «Urner Wirtschaftsprognose», die BAKBASEL regelmässig im Auftrag der Urner Kantonalbank erstellt, geht davon aus, dass sich die stetige Verbesserung der Standortbedingungen im Kanton Uri langfristig bezahlt macht. Ging die Wirtschaftsleistung in den 1990er-Jahren zurück, konnte in den vergangenen Jahren ein reales Plus von jährlich 1,2 Prozent erreicht werden. Aufgrund der verbesserten Standortbedingungen kann dieser Trend in den kommenden 10 bis 20 Jahren fortgesetzt werden und die fehlenden Impulse aus der Bauphase mittel- bis langfristig kompensieren.



**Michael Grass**

Mitglied der Geschäftsleitung der BAK Basel Economics AG. Ansprechpartner Wirkungsanalysen.



**Markus Karl**

Projektleiter bei der BAK Basel Economics AG. Ansprechpartner Urner Wirtschaftsprognose.



# Spezialist für schwere Lasten und grosse Volumen

Die Infanger Transporte AG ist seit 25 Jahren ein dynamischer Partner für Transportleistungen jeglicher Art. Fast einen Drittel ihrer Kräfte setzte die Firma in den vergangenen zehn Jahren für die NEAT ein. Nun hat sie ihre Strukturen unter einer langfristigen Perspektive neu gebündelt.

**B**eschreibt man die Infanger Transporte AG, so kommt man um die Begriffe «flexibel», «lösungsorientiert» und «gut vernetzt» nicht herum. Für Inhaber und Geschäftsführer Daniel Infanger bedeuten diese drei Worte vor allem eines: Viel, viel telefonieren! Festnetzanschluss und Mobiltelefon klingeln im Büro des Unternehmers fast ununterbrochen. Hier ein kurzfristiger Abtransport von Aushubmaterial für morgen früh, da Verzögerungen auf der Grossbaustelle und dort Unterstützung beim Umlagern von Baustellenmaterial. Daniel Infanger klärt ab, koordiniert zwischen den Beteiligten, informiert seine Mitarbeitenden und bestätigt ganz locker den Auftrag oder den geänderten Zeitplan beim Kunden. «Geht nicht, gibt es bei der Infanger Transporte AG nicht», lautet schlicht die Devise des Unternehmers. Und genau das zeichnet sein Transportunternehmen als verlässlichen und kompetenten Partner im Bereich Kippertransporte aus.

«Wir sind ein klassischer Partner für Bauunternehmen», präzisiert der Geschäftsführer. «Unser Kundenstamm umfasst rund 300 Unterneh-



**Daniel Infanger**

Inhaber und Geschäftsführer der Infanger Transporte AG.



men, mit denen wir sehr gute und langjährige Beziehungen pflegen.» Für sie transportiert die Altdorfer Firma fast alles: Steine, Aushub, Splitt, Belag, Sand und vieles mehr. Dazu fahren die modernen Kipp-lastwagen bei Überbauungen, Steinbrüchen, Ver-kehrsbaustellen, Hochwasserschutzbauten, Beton-und Belagswerken oder auch schon einmal bei Beach-Volleyball-Feldern vor. Dank dem breit abge-stützten Fahrzeugpark hat die Infanger Trans-porte AG für jedes Anliegen die optimale Lösung parat. «Unser Spezialgebiet ist und bleibt allerdings der Handel und Transport von Steinen», betont Daniel Infanger.

### **Moderne, umweltschonende Fahrzeuge**

Durch die enge Zusammenarbeit mit Steinbrüchen aus der näheren Umgebung findet und transportiert die Infanger Transporte AG für jede Anforderung das passende Steinmaterial – ob Granit-, Kalk- oder Quarzsandstein, formwild oder bearbeitet, von 200 Kilogramm bis zu 8 Tonnen, für den Bau von Stütz-mauern, Bachverbauungen oder für Gestaltungs-arbeiten. Seit der Gründung seines Transportunter-nehmens ist Daniel Infanger in diesem Bereich tätig und sorgte mit viel Eigeninitiative dafür, dass seine Firma heute als Steintransport-Spezialist wahrge-nommen wird. Auch bei den Innovationen im Bereich Umweltschutz bleibt Daniel Infanger mit seiner Firma am Ball. Seine Lastwagen sind stets auf topaktuellem ökologischem Stand und werden regelmässig ersetzt. Wenige sind älter als fünf bis sechs Jahre und jeder entspricht den besten Euro-Klassen.

Mit solchen Argumenten und Innovationen emp-fiehlt sich die Infanger Transport AG seit jeher bei ihrer treuen Kundschaft, so wie sie es auch für un-terschiedliche Aufträge beim Bau des Gotthard-Basistunnels getan hat. Prominenteste Zeugen der Arbeit des Unternehmens sind dabei die Granitstei-ne, die zu Hunderten die Tunneleinfahrten beim Nordportal des NEAT-Tunnels in Erstfeld kennzeich-nen. Etliche Lastwagenladungen waren zum Beför-dern der Steinblöcke durch die Infanger Trans-porte AG in Zusammenarbeit mit einem weiteren Urner Transportunternehmen ausgeführt worden. Und auch bei anderen Aufgaben auf der NEAT-Gross-baustelle kam die Transportfirma von Daniel Infan-ger zum Zug: Sie kümmerte sich um das Aushub-material des Vortunnels, verschob tonnenweise abgetragene Erde, transportierte Unmengen von Kies von den Zwischenlagern zu den Baustellen und lieferte Bahnschotter in rauen Mengen für die neu- en Eisenbahntrassees an.



Der vielfältige Fahrzeugpark der Infanger Transporte AG.

### **Vom Start als Ein-Mann-Firma**

Rund 30 Prozent Auslastung bedeuteten die NEAT-Arbeiten zu den besten Zei-ten für die Infanger Transporte AG. Ein Teil der eigenen Lastwagen konnte damit über das Jahr hinweg ausgelastet werden. Auftraggeber waren dabei die ver-schiedenen involvierten Bauunternehmen sowie die AlpTransit Gotthard AG selbst. «Ich hätte zu Beginn meiner Selbstständigkeit nicht von einer so riesigen Baustelle mit einem solch grossen Auftragsvolumen für uns zu träumen gewagt», sagt Daniel Infanger.

Gestartet ist sein Transportunternehmen 1991 nämlich als Ein-Mann-Firma mit nur einem Lastwagen. Diesen hatte Daniel Infanger nach drei Jahren als Chauf-feur im väterlichen Transportbetrieb in Isenthal seinem Vater abgekauft und sich damit selbstständig gemacht. Mit der steigenden Auftragslage in den Folgejah-ren wuchsen auch der Fahrzeugpark und die Zahl der Mitarbeitenden stetig an. Den Höhepunkt erreichte das seit 2001 in Altdorf angesiedelte Unternehmen im Jahr 2012 – zu verdanken war dies auch den NEAT-Aufträgen. «Für uns war damals jedoch klar, dass wir diese Grösse nicht lange werden halten können», erklärt der Transporteur. Das Ende nicht nur des Gotthard-Basistunnel-Baus, sondern auch von anderen Grossprojekten zeichnete sich damals bereits deutlich ab. «Unser Ziel war es daher, uns auf einen Stand hin zu entwickeln, der lang-fristig für uns funktionieren wird.»

### **Auf weitere erfolgreiche Geschäftsjahre**

Genau das scheint heute erreicht: Nachdem die Firma 2014 das Angebot Kran-arbeiten – mit Ausnahme der Dienstleistungen mit dem Zweiachser – aus ihrer Palette strich und seit 2015 auch keinen Menzi Muck mehr besitzt, wandelte sie sich zu einem reinen Transportunternehmen. Aktuell beschäftigt die Infanger Transporte AG acht Chauffeure und zwei Teilzeitangestellte neben Daniel Infanger im Büro. Mit elf Fahrzeugen erledigen sie von der eigenen Halle an der Reussacherstrasse in Altdorf aus Transporte in der ganzen Zentralschweiz. Gut die Hälfte der Arbeit fällt derzeit in Uri im Rahmen von Hochwasserschutz-Pro-jekten und der NEAT an. Daniel Infanger will sich aber weiterhin auch ausser-kantonal orientieren und damit seinem Unternehmen die Grundlage für viele weitere Geschäftsjahre sichern.



### **Infanger Transporte AG**

Postfach 602, 6460 Altdorf  
Telefon +41 (0)41 872 06 16  
info@infangertransporte.ch  
www.infangertransporte.ch



# Arbeiten in harter Umgebung

Es gibt definitiv angenehmere Arbeitsplätze für die Elektro-Installationsspezialisten der Elektrizitätswerk Altdorf AG als jene im feuchtheissen Inneren des Gotthard-Basistunnels. 55 000 Mannstunden wurden seit 1999 geleistet – jetzt ist das bisher grösste Werk der Abteilung Infraprojekte vollendet. Zeit für einen stolzen und dankbaren Rückblick.

**D**er Puls ist hoch, der Schweiss brennt in den Augen, in den Waden knurrt der Muskelkater, schnell jetzt ein Schluck Isostar. Nein, hier geht's nicht um einen Sportanlass, sondern um die tägliche Arbeit der Elektro-Installateure der Elektrizitätswerk Altdorf AG (EWA) im Gotthard-Basistunnel. Frühmorgens um 5 Uhr startet die erste Schicht. Die Männer in orangen Leuchtjacken wuchten ihre Velos und Anhänger auf das «Bauzügli», das sie am Einsatzort zwischen Erstfeld und Sedrun wieder auslädt. Mitten im Berg führen die Elektro-Installateure ihr Tagwerk weiter. 2300 Meter Fels türmen sich

über ihren Köpfen. Es ist über 30 Grad heiss und tropisch feucht, die Luft oft schlecht oder aber unangenehm zugig. Bis zu zwölf Stunden dauert der Arbeitstag fernab vom Tageslicht. Zum Zmittag gibt's ein Lunchpaket, das durch die Tunneltemperaturen lauwarm wurde oder aber eiskalt aus der Kühlbox kommt. Zwischendurch und nach vollendeter Schicht stehen immer wieder kilometerlange Velotouren an, denn nur so können sich die Elektro-Installateure frei und in sinnvollem Tempo durch den Tunnel bewegen. «Unsere Arbeitseinsätze in den Röhren des Jahrhundertbauwerks waren wirklich hart», bestätigt EWA-Projektleiter Urs Arnold. «Deshalb haben wir im Laufe der Zeit auch immer Ideen für einen etwas höheren Komfort umgesetzt. Die Velos etwa wurden später teilweise durch E-Bikes oder Elektroscooter ersetzt. Und wir organisierten schliesslich einen Catering-Service mit feinen warmen Mahlzeiten. Vor allem aber haben wir die Arbeitswoche um einen Tag reduziert, damit sich unsere Leute vom Knochenjob im Erdinnern auch wirklich wieder erholen konnten.» Offenbar haben diese Massnahmen zu überzeugen vermocht und die Arbeit an sich war natürlich hoch spannend: Jedenfalls haben einige EWA-Mitarbeiter insgesamt bis zu 4500 Stunden im Gotthard-Basistunnel gewirkt. Total 55 000 Mannstunden kamen seit Baubeginn im Jahr 1999 seitens EWA zusammen.



**Ruedi Cathry**

Leiter Installation und Mitglied der EWA-Geschäftsleitung.



**Urs Arnold**

Leiter Infraprojekte.



### Jedes Los ein Treffer

Bereits vor dem eigentlichen Tunnelanstich waren EWA-Netzelektriker auf dem Platz, um das enorme Stromversorgungsnetz für den Bau sicherzustellen. Während des Vortriebs war das EWA vor allem als Energielieferant gefragt, denn die beiden Tunnelbohrmaschinen im Los Amsteg benötigten pro Tag gleich viel Strom wie 4 200 Einfamilienhäuser. Ab 2010 dann ging der Stab weiter an den Bereich Elektro-Gebäutechnik / Installation. Ruedi Cathry, Bereichsleiter und Geschäftsleitungsmitglied des EWA, hat die Situation um 2009 noch lebhaft vor Augen: «Dass wir als vergleichsweise kleines Elektrizitätswerk auch in der Lage sind, über Jahre hinweg komplexe Elektro-Installationsaufgaben zu übernehmen, wurde uns anfangs nicht zugetraut. Es brauchte viel Ausdauer und Überzeugungsarbeit beim Akquirieren ausserhalb des Kantons Uri. Doch schliesslich bekamen wir erste Chancen, uns auch in diesem Bereich zu beweisen.» Tatsächlich war es mit einem Volumen von 8 Millionen Franken gleich ein Grossauftrag, den das EWA im Mai 2010 erhielt. Als Teil eines Konsortiums war das Team von Urs Arnold zuständig für die elektrischen Bauprovisorien: 72 Schaltanlagen, 43 Kilometer Kabel und 1200 Leuchten wurden dabei zwischen dem NEAT-Nordportal in Erstfeld und der Multifunktionsstelle in Sedrun montiert. Bis zu 20 EWA-Elektro-Installateure waren dafür gleichzeitig im Einsatz. Die provisorische Elektro-Ausrüstung der beiden Tunnelrohre wurde nach Abschluss der Hauptbauarbeiten wieder entfernt. Doch bereits stand für die EWA-Abteilung Infraprojekte die nächste Herausforderung an: Im «Los E» ging es um die «Ausrüstung der Nebenbauwerke». Was heisst das? «Im Rahmen der Arbeitsgemeinschaft EquiTec haben wir die Multifunktionsstellen in Sedrun und Faido, das Portalgebäude in Faido, den Speisekopf Amsteg sowie mehrere Lüftungszentralen und Bahntechnikseinrichtungen mit den spezifischen Elektroinstallationen bestückt», erläutert Urs Arnold. Der sehr komplexe Auftrag der Arbeitsgemeinschaft, an der das EWA zu 50 % beteiligt war, brachte dem EWA 15 Millionen Franken Umsatz. «Ja, auch dieses Los war ein Treffer», bestätigt Ruedi Cathry. Inzwischen hatte er die Bauherrin AlpTransit Gotthard AG (ATG) von den Installationskompetenzen seitens EWA überzeugt. Es folgten weitere Zusatzaufträge, zum Beispiel für die Projektierung und den Bau von Schaltanlagen.

### Parforceleistung tief im Berg

Insgesamt über 100 EWA-Mitarbeitende wirkten während der letzten Jahre beim erfolgreichen Einbau der Bahntechnik im Gotthard-Basistunnel mit. In Spitzenzeiten mussten gar Temporärmitarbeiter oder Subunternehmer beigezogen werden. Im Mai 2016 – wenige Wochen vor der feierlichen Eröffnung – waren die letzten Feinanpassungen beendet und die Schlussabnahme erfolgreich bestanden. Welche Eindrücke wird Ruedi Cathry nie vergessen? «Ich selber wirkte ja meistens nur vom hellen, komfortablen Büro aus mit. Wie kräftezehrend der Einsatz im Berginnern war, erlebte ich, als ich einmal grippegeschwächt zu einer Begehung im Tunnelabschnitt Sedrun war. Mit Helm, Rucksack, Selbstretter und schweren Schuhen radelte ich danach schwer schnaufend die 25 Kilometer nach Erstfeld zurück und ging mit hohem Fieber direkt zum Arzt. Die ausdauernde Topleistung unserer Leute verdient einen riesigen Applaus und ein herzliches Dankeschön!», bekräftigt



Bei tropischem Klima unterwegs mit Velo und Transportanhänger.

Cathry. Zeitlich stand das gesamte Bahntechnikteam stets unter enormem Druck. «Beschleunigungsmassnahmen» hiess das Dauertraktandum bei jeder Sitzung. Minutiöse Planung und reibungslose Koordination zählen in einem Riesenprojekt wie dem Gotthard-Basistunnel enorm viel. Wenn nur schon eine kleine Vorleistung nicht rechtzeitig erbracht wurde, gab es für die EWA-Leute Verzögerungen, die sie nachher wieder aufholen mussten. Ganz zu schweigen von Ereignissen wie etwa einem Wassereinbruch während dem Ausbau, der mehrere Räume überflutete. Immerhin verzeichnete das EWA-Team keine grösseren Unfälle. Offenbar hatten da die rigorosen Sicherheitsstandards gewirkt: Ohne persönliche Schutzausrüstung mit Selbstretter, ohne Zugangsbadge, Ein- und Ausgangskontrolle lief im Tunnel gar nichts.

### So geht's weiter

Jetzt ist es vollbracht – auch für die Bahntechnikinstallateure. Ruedi Cathry und Urs Arnold freuen sich, dass das EWA mehrere der begehrten Tickets für den grossen Eröffnungsanlass der Mitwirkenden erhalten hat. Auch EWA-intern soll auf das Jahrhundertbauwerk angestossen werden. Der mit der NEAT entstandenen Abteilung Infraprojekte wird die Arbeit auch weiterhin nicht ausgehen. Bereits laufen auf der A2-Nordrampe und bei den Sofortsanierungsmassnahmen im Gotthard-Strassentunnel neue Aufträge an. Auch für die beiden Tunnel der Neuen Axenstrasse wird sich das Infra-Team des EWA bewerben. «Dank dem Gotthard-Basistunnel haben wir eine sehr wertvolle Referenz erhalten», sagt Ruedi Cathry. «Nach dem kräftezehrenden Einsatz haben unsere Leute zwar eine kurze Verschnaufpause verdient. Aber selbstverständlich ruhen wir uns nicht auf den Lorbeeren aus. Wir halten mit grosser Motivation und in der ganzen Zentralschweiz Ausschau nach neuen Herausforderungen.»



**Claudio Walther**

Bauleitender Monteur, Stv. Infraprojekte.

### Elektrizitätswerk Altdorf AG

Herrengasse 1, CH-6460 Altdorf  
Telefon +41 (0)41 875 0 875  
Fax +41 (0)41 875 0 975  
mail@ewa.ch  
www.ewa.ch

# Optimaler Brandschutz dank Dätwyler Dichtungen

Längst vorbei sind die Zeiten, als ein Tunnel ein einfaches «Loch im Berg» bildete. Ein Tunnelbauprojekt in der Grössenordnung des Gotthard-Basistunnels muss neue Meilensteine setzen – gerade im Bereich Sicherheit. Hier hat Dätwyler Sealing Solutions einen innovativen Beitrag geleistet: Dank einer eigens entwickelten neuen Silikondichtung genügen die Brandschutztüren nun allerhöchsten Anforderungen.

**17** Jahre Bauzeit sind Geschichte, wenn im Juni 2016 der Gotthard-Basistunnel feierlich eröffnet wird. Die Neue Eisenbahn-Alpen-transversale (NEAT) zwischen Erstfeld und Bodio ist nicht nur ein technisches Meisterwerk, sondern markiert auch einen Meilenstein im Tunnelbau weltweit. Der Tunnel verkürzt die Fahrzeit von Zürich nach Lugano um etwa 45 Minuten und wird die Zahl der Reisenden sowie die Menge transportierter Güter in den nächsten Jahren deutlich erhöhen. Bis zu 260 Güterzüge und 65 Personenzüge können den Tunnel täglich durchqueren, deutlich mehr als bisher.

## Höchste Anforderungen an die Sicherheit

Ein Tunnelbauprojekt dieser Grössenordnung erfordert in vielerlei Hinsicht neue technische Lösungen und innovative Konzepte. Dies gilt auch für das Thema Sicherheit im Tunnel, an die extrem hohe Anforderungen geknüpft sind. So sind nicht nur in jeder der beiden Einspur-Röhren Nothaltestellen vorhanden, von denen die Passagiere im Notfall evakuiert werden können. Die Tunnelröhren sind zudem über sogenannte Querschläge, die als Fluchtwege dienen, miteinander verbunden. Die insgesamt 178 Querschläge im Gotthard-Basistunnel sind auf beiden Seiten mit speziellen Sicherheitstüren verschlossen. Aufgrund der hohen Sicherheitsstandards im Tunnel wurden an diese besondere technische Anforderungen gestellt. Die Türen müssen nicht nur einer extremen Druck- und Sogbelastung standhalten. Sie müssen sich auch innerhalb weniger Sekunden öffnen und schliessen lassen, besonders brandfest und temperaturbeständig und besonders dicht sein. Bestehende Konzepte konnten hierbei nicht genutzt werden. Bei der gemeinsam mit dem Unternehmen Elkuch Bator entwickelten, vollständig neuen Art von Sicherheitstüren wurde unter anderem nach einer Lösung gesucht, um eine grösstmögliche Dichtigkeit sicherzustellen. Dafür hat Dätwyler Sealing Solutions neue, spezielle Silikondichtungen entwickelt, um die hohen Brandschutzanforderungen zu erfüllen. So liefert das internationale Unternehmen mit Urner Wurzeln einen Beitrag zur Mobilität und Sicherheit im Tunnel.

## Weltweit über 650 Tunnel mit Dätwyler Dichtungen

Neben der NEAT hat Dätwyler bis heute über 650 Tunnel weltweit mit Dichtungen ausgestattet. Bei allen Tunnelbauten haben neben der hohen Qualität der Dichtungen vor allem die umfassende Projekterfahrung im In- und Ausland sowie die schnelle und flexible Auftragsabwicklung den Ausschlag für Dätwyler gegeben. Je nach geologischer Beschaffenheit, Wasserdruck und Design werden für jeden Tunnel spezielle Dichtsysteme und Lösungen benötigt. Die Ingenieure der Forschungs- und Entwicklungsabteilung von Dätwyler entwickeln ständig neue massgeschneiderte Dichtsysteme oder verbessern bestehende Technologien für den Einsatz im Tunnelbau. Dätwyler-Produkte werden im Bau für einschalige Tunnel schwerpunktmässig bei Dichtungsrahmen für sogenannte Tübbinge verwendet, die beim Vortrieb mit Tunnelbohrmaschinen zum Einsatz kommen. Tübbinge sind gewölbte Stahlbeton-Segmente, die ringweise eingesetzt werden, die Innenhülle des Tunnels bilden und direkt hinter dem Bohrkopf den Tunnel auskleiden. Die Abdichtung der Fugen ist dabei besonders wichtig. Dätwyler Gummiprofile sorgen für wasserdichte Tunnel und damit für höhere Betriebssicherheit sowie den verbesserten Schutz der teuren elektromechanischen Einrichtungen im Tunnel.

## Verankerte Tunneldichtung als Innovation

Herkömmliche Tunneldichtungen müssen mit einem Kontaktkleber unter hohem Arbeitsaufwand in eine vorgefertigte Nut am Betonsegment geklebt werden. Mit der verankerten Tun-



Die Tunnelbohrmaschine setzt mit Dichtungen ausgestattete Tübbinge ein.



**Dan Stefanoiu**

Senior Executive Vice President and Chief Business Officer (CBO).



**Matthias Orth**

Vice Präsident und Leiter des Marktsegments Civil Engineering.





Dätwyler Tunneldichtungen liefern einen Beitrag zu mehr Sicherheit in der Mobilität – in mehr als 650 Tunnel auf der ganzen Welt.

neldichtung bietet Dätwyler eine innovative Eigenentwicklung an, die nicht nur die Prozesssicherheit deutlich erhöht und den Arbeitsaufwand wesentlich verringert, sondern auch die Kleberkosten vollständig einspart, da das Dichtprofil während des Betoniervorgangs der Tübbinge fest mitverankert wird. Dank vieler Jahre Erfahrung und der Entwicklung zahlreicher technischer Innovationen ist Dätwyler weltweit führend auf dem Wachstumsmarkt für diese Art von Tunneldichtungen, die global immer stärker nachgefragt werden. Da beim Bau der NEAT ein einschaliger Tunnelausbau aus geologischen Gründen nicht infrage kam, wurden hier allerdings keine Dichtungsrahmen für Tübbinge von Dätwyler verwendet.

#### **Von Los Angeles bis Moskau**

Bedeutende Tunnelprojekte, bei denen Dichtungslösungen von Dätwyler dagegen eingesetzt wurden, sind beispielsweise Tunnelbauten für die Metros in Los Angeles, Moskau, Singapur oder ein komplexes Tunnelprojekt in Sotchi am Schwarzen Meer im Rahmen der Olympischen Winterspiele 2014. Aber auch in Iran oder Kasachstan und bei der Realisierung der Metros in Kiew, Istanbul, Ankara oder beim Bau des Citytunnels im schwedischen Malmö wurden Dichtungsprofile von Dätwyler eingesetzt. Laufende Tunnelprojekte befinden sich derzeit in Glasgow, Nizza und Riad, um nur einige zu nennen.

Der Ausbau der ICE-Trasse von Erfurt nach Leipzig und der neun Kilometer lange Katzenbergtunnel in Süddeutschland – Nord-Zubringer zur NEAT und Herzstück der Hochgeschwindigkeits-Bahnstrecke von Karlsruhe nach Basel – gehören ebenfalls zu wichtigen Tunnelprojekten, bei denen Dichtungen von Dätwyler verbaut wurden.

#### **Führendes Dichtungs-Know-how aus Uri für sichere Endprodukte**

Der Dätwyler Konzernbereich Sealing Solutions ist ein führender Anbieter von kundenspezifischen Dichtungs-, Verschluss- und Verpackungslösungen für globale Marktsegmente wie Health Care, Automotive, Civil Engineering und Consumer Goods. Führendes Werkstoff-, Engineering- und Prozess-Know-how sowie die weltweite Präsenz mit eigenen Produktionsstandorten bilden die Basis dazu. Als anerkannter Entwicklungspartner pflegt Dätwyler enge Beziehungen mit global tätigen Kunden und verfügt über profunde Kenntnisse der Geschäftsmodelle und Technologien in den bearbeiteten Märkten. Der Konzernbereich Sealing Solutions beschäftigt weltweit an 17 Standorten rund 5700 Mitarbeitende. Mit Verkäufen in über 100 Ländern erwirtschaftet das Unternehmen einen Jahresumsatz von rund CHF 700 Mio. Dätwyler Dichtungslösungen stehen weltweit in jedem zweiten Auto, in Milliarden von Spritzen und Arzneimittelfläschchen sowie in über 650 Tunnel erfolgreich im Einsatz. Im Marktsegment Consumer Goods fertigt Dätwyler für eine führende globale Marke jährlich Milliarden von Aluminiumkapseln. Die Dätwyler Komponenten sind oft klein und unscheinbar, leisten aber einen wichtigen Beitrag für das einwandfreie Funktionieren von beispielsweise Automobilbremsen, Spritzen oder Metrotunnel. Damit gewährleisten die Dätwyler Produkte die Sicherheit von Autofahrern, Patienten und Bahnpassagieren rund um die Welt.



#### **Dätwyler Konzernbereich Sealing Solutions**

Dätwyler Schweiz AG  
Militärstrasse 7, CH-6467 Schattdorf  
Telefon +41 (0)41 875 11 23  
sealing.ch@datwyler.com  
www.datwyler.com



# Auf den Zentimeter genau

Präzision, Innovation und Technikkennntnis – das sind die Werte, an welchen die SWR Geomatik AG ihre Arbeit ausrichtet. Dass das in Altdorf ansässige Ingenieurbüro hierbei Höchstleistungen vollbringen kann, hat es bei den Vermessungsarbeiten im Gotthard-Basistunnel bewiesen.

**F**rüher Nachmittag am 15. Oktober 2010: Gespannt warten Politiker, Ingenieure und Mineure darauf, dass die Gesteinswand im Tunnel zu bröckeln anfängt und schliesslich vom gigantischen Bohrkopf von Faido aus durchbrochen wird. Das Bild zu dieser Situation – orange gekleidete Menschen mit Helmen und Fahnen, die sich im Konfettiregen in den Armen liegen – wird europaweit durch die Medien gehen. Es ist das Zeugnis eines Freudentages, an dem nicht zuletzt auch die Qualität der Vermesserinnen und Vermesser am Gotthard-Basistunnel nach 20 Jahren Arbeit eindeutig sichtbar wird. Und sie ist un-

glaublich hoch: Gerade einmal acht Zentimeter beträgt die Abweichung beim Hauptdurchschlag in der Oströhre bei Sedrun seitlich, nur einen Zentimeter in der Höhe. «Wir haben auf eine solche Genauigkeit gehofft, aber gerade so hätten wir es uns nicht vorzustellen gewagt», blickt Stephan Furrer heute auf diesen besonderen Tag zurück. Der Kulturingenieur und Geometer leitet die Niederlassung der SWR Geomatik AG in Altdorf. Er und sein Team haben im Vermessungskonsortium des Gotthard-Basistunnels Abschnitt Nord mitgewirkt und dabei wesentlich zum «durchschlagenden» Erfolg beigetragen.

## Topmotiviert für die Arbeit im Tunnel

Über die gesamte Bauzeit kümmerte sich SWR Geomatik mit ihren Konsortiumspartnern aus Graubünden und Tessin im Auftrag der Alp-Transit Gotthard AG (ATG) um die Bauherrenvermessung im Tunnel. Das Ingenieur- und Vermessungsbüro hat dazu ein Netz aus Fixpunkten als Grundlage für die Bauunternehmen erstellt und regelmässig verschiedene Kontrollmessungen vorgenommen. «Während der Bohrungen waren unsere Einsätze für die NEAT sehr intensiv», erklärt Stephan Furrer. «Gut zweimal pro Woche haben wir unter Tage die Tunnelfüh-



## SWR Geomatik AG

Industriezone Schächenwald, CH-6460 Altdorf  
 Telefon +41 (0)43 500 43 00  
 altdorf@swr-geomatik.ch  
 www.swr-geomatik.ch



«... und den Vortrieb überprüft.» Organisatorisch sowie sicherheitstechnisch eine anspruchsvolle Aufgabe. Gleichzeitig aber auch ein sehr abwechslungsreicher Job, der eine hohe Motivation für die Mitarbeitenden von SWR Geomatik gebracht hat. «Unsere Vermesser und Assistenten haben viele Wochenenden, Nächte und Feiertage geopfert, um im Tunnel zu arbeiten», sagt der Niederlassungsleiter und begründet: «Denn unsere Arbeit konnten wir nur dann ausrichten, wenn alles andere im Tunnel stillstand.»

Im vergangenen Jahr bewegten sich die Altdorfer Vermesser nur noch einmal zu Kontrollmessungen im Gotthard-Basistunnel. Mit der NEAT beschäftigt sich SWR Geomatik aber auch noch in anderer Weise: Als Nachführungsgeometer der amtlichen Vermessung im Kanton Uri dokumentieren sie die laufenden Veränderungen im Zusammenhang mit der Grossbaustelle. Mit dem Abschluss der Bauarbeiten werden beanspruchte Flächen rekultiviert und einer neuen Nutzung zugeführt. Im Kantonsauftrag führt SWR Geomatik in den nächsten fünf Jahren die Grundstücksgrenzen und Eigentumsverhältnisse im ganzen Kanton und somit auch im NEAT-Gebiet für das Grundbuch nach.

### Das weite Feld der Geodaten

«Die NEAT-Arbeiten sind für uns eine hervorragende Referenz», sagt Stephan Furrer. In der engen Zusammenarbeit im Konsortium und durch die Vielzahl der angewandten Methoden hätten sie wichtige Erfahrungswerte sammeln können. «Der Tunnelbau ist aber ein sehr spezifisches Feld mit nur wenigen Aufträgen. Ausserdem können wir unsere Kunden bei weitaus mehr unterstützen, als nur beim Datenerheben und Kontrollieren.» Neben der Bau- und Ingenieurvermessung mit verschiedenen Sensoren sowie der amtlichen Vermessung umfasst das Portfolio von SWR Geomatik auch Geodatenmanagement, Datenbereitstellung, 3D-Modelle und Beratung unter anderem in der Raumentwicklung und für Infrastrukturen zur Ver- und Entsorgung. So leistet das Ingenieurunternehmen zum Beispiel mit seinen Überwachungen von instabilen Hängen einen Beitrag an einen sicheren Verkehr in Uri. Als wichtiger Datenproduzent für das Geografische Informationssystem des Kantons Uri stellt es sicher, dass sich die kommunalen und kantonalen Verwaltungen sowie die Werkbetreiber bei ihren Entscheiden auf korrekte und aktuelle Grundlagen abstützen können.

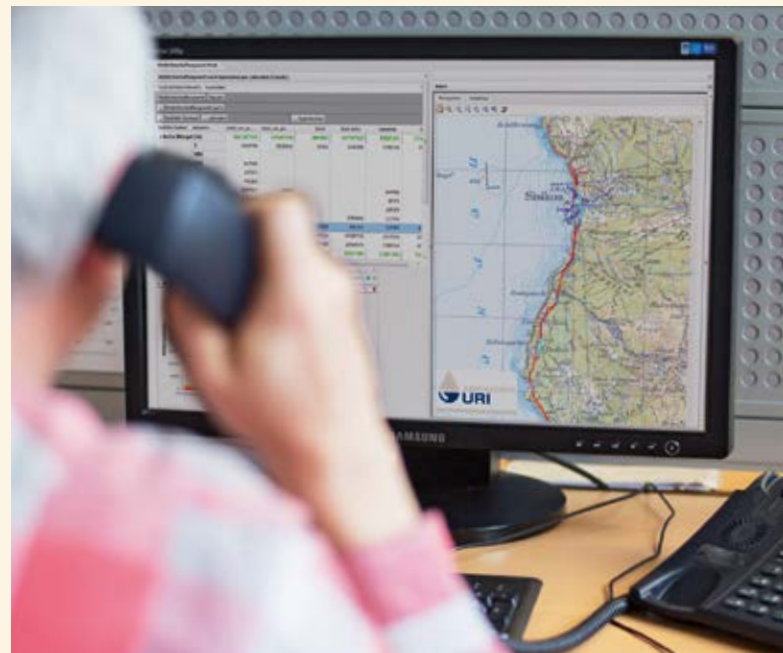
Weiter realisiert SWR Geomatik für Kunden wie zum Beispiel Abwasser Uri Informationscockpits, in denen alle gewünschten Daten abrufbar sind. Und in den letzten Jahren hat sich die in der Industriezone Schächenwald ansässige Firma ein weiteres Standbein in der Beratung und Unterstützung von Gemeinden bei Aufgaben in der Raumplanung geschaffen. Zurzeit erarbeitet SWR Geomatik für mehrere Urner Gemeinden ein kommunales Siedlungsleitbild und führt Totalrevisionen der Nutzungsplanung und Bauordnung durch. «Kurz gesagt: Wir erfassen, dokumentieren und verwalten Geodaten, führen sie

nach, visualisieren sie, arbeiten mit ihnen und stellen sie unseren Kunden in massgeschneiderten Anwendungen zur Verfügung», fasst Stephan Furrer zusammen.

### Einen Schritt voraus

«Wenn es um Raum geht, soll man den Raum auch kennen», lautet die Devise von Stephan Furrer. «Dank unserer lokalen Verankerungen kennen wir die Herausforderungen und Probleme unserer Kunden bestens und können die passende Unterstützung anbieten.» Das bedingt aber auch, dass SWR Geomatik in Sachen Technologie stets auf dem Laufenden bleibt. «Was sich dabei allein in den letzten 20 Jahren getan hat, ist gewaltig», sagt der Kulturingenieur.

Auch dank der NEAT sei man in Sachen Vermessungstechnik in Uri lange einen Schritt weiter gewesen als in anderen Teilen der Schweiz. Als zweiter Kanton konnte Uri eine flächendeckende digitale amtliche Vermessung vorweisen. «Wir sind daher auch schon früh mit neuen Techniken und Verfahren in Berührung gekommen», weiss der Niederlassungsleiter. «Das kommt uns nun in anderen Projekten zugute.» Bei den Bauvermessungen für das Tourismusresort in Andermatt zum Beispiel oder für die Erstellung der Projektierungsgrundlagen für die West-Ost-Umfahrung sowie des Geländemodells für den Neubau des Kantonsspitals. Dass SWR Geomatik bei den neuen Technologien am Ball bleibt, zeigt die Ingenieurfirma aktuell mit ihrer intensiven Auseinandersetzung mit dem Thema Building Information Modelling (BIM), mit welchem der Planungsprozess von Bauten neu strukturiert werden kann. «Immer häufiger werden einfache Vermessungsarbeiten heute von den Bauunternehmen selber gemacht», erklärt Stephan Furrer. «Umso wichtiger wird es für uns bleiben, unsere Fach- und Technologiekompetenz auszuweiten und uns auch in Zukunft mit den richtigen Partnern zu vernetzen.»



Das Informationscockpit für Abwasser Uri.



### Stephan Furrer

Dipl. Kultur-Ing. ETH,  
Pat. Ing. Geometer, Altdorf.  
Leiter der Niederlassung Altdorf der  
SWR Geomatik AG.



### Martin Imholz

MSc FH Public Planning,  
BSc FH Geomatik, Altdorf.  
Projektleiter Raumentwicklung bei  
der SWR Geomatik AG.



# Die Umwelt im Fokus

Natur und Umwelt werden durch intensive Bauprojekte stark beeinträchtigt. Um trotz Grossbaustelle für den Schutz der Lebensräume von Mensch, Tier und Pflanzen sorgen zu können, bedarf es intensiver Vorarbeit, ausführlicher Kontrollen und guter Rekultivierungspläne – sowie eines aufmerksamen Engagements von allen Beteiligten.

Je grösser der Massstab eines Bauprojekts, desto stärker die Auswirkungen auf Natur und Umwelt. Dass die Eingriffe beim Bau des Gotthard-Basistunnels – geschweige denn bei der ganzen NEAT inklusive Ceneri-Basistunnel und Lötschbergtunnel – ein dementsprechend riesiges Ausmass annehmen würden, dessen waren sich Politik, Bevölkerung und Unternehmen bewusst. Gigantische Gesteinsmengen werden ausgebrochen, müssen gelagert oder wiederverwendet werden. Ein gewaltiger Tross an Baumaschinen wird auffahren und tonnenweise Material verschieben. Kurz: Kein Stein wird auf dem anderen bleiben. Das geht nicht spurlos am Lebensraum von Mensch, Tier und Pflanzen vorbei. Um vor Baubeginn ebenso wie während den Arbeiten den optimalen Schutz von Natur und Umwelt zu gewährleisten sowie nach Abschluss die Wiederherstellung derselben sicherzustellen, dafür stehen

Gesetze, Vorgaben und deren Verfechter bereit: das Umweltschutzgesetz, der Umweltverträglichkeitsbericht, die Umweltbaubegleitung aufseiten der Bauherrin AlpTransit Gotthard AG (ATG) und die Mitarbeitenden des Amtes für Umweltschutz (AfU) beim Kanton Uri.

## Die Interessen von Uri einbringen

«Umweltaspekte haben die NEAT stark geprägt», sagt Alexander Imhof, Vorsteher des Amtes für Umweltschutz des Kantons Uri. «Die Umweltverträglichkeit ist in einem mehrstufigen Prozess geprüft worden und hat wichtige Entscheide zum Beispiel zur Linienführung gestützt», führt der promovierte Biologe aus. Mit einer Umweltverträglichkeitsprüfung werden die Auswirkungen grosser Vorhaben auf den Menschen und seine Gesundheit, auf Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft, Klima, Landschaft, Kultur- und sonstige Sachgüter ermittelt, beschrieben und bewertet. Das Ergebnis der Prüfung – der Umweltverträglichkeitsbericht – bildet eine zentrale Grundlage für die Bewilligung eines Bauprojekts. Bei der NEAT sind Prüfung und Bericht in drei Stufen erfolgt und vom Amt für Umweltschutz eng begleitet worden. «Wir haben die Berichte, die unter Führung des Bundes ausgearbeitet worden sind, eingehend geprüft, aus kantonaler Sicht beurteilt und Stellung dazu genommen», erklärt Alexander Imhof. «Dabei ging es in erster Linie darum, die Interessen des Kantons Uri einzubringen und uns für minimale Belastungen einzusetzen.»

Noch bevor die Baumaschinen im Rynächt auffahren, galt dem Umwelt- und Naturschutz schon höchstes Interesse. Für das Ausbruchmaterial wurde ein Plan zur maximalen Wiederverwendung ausgearbeitet. Rund



**Dr. Alexander Imhof**

Dipl. Biologe, Altdorf.  
Vorsteher Amt für Umweltschutz.



**Lorenz Jaun**

Dipl. Umwelt-Naturwissenschaftler  
ETH, Luzern.  
Abteilungsleiter Gewässerschutz  
und Fischereiverwalter.



2,5 Millionen Tonnen konnten unter anderem für die Seeschüttung im Reussdelta verwendet werden. Für den Bodenschutz wurden Humusabtragungen vorgenommen und Rekultivierungen ausgearbeitet. «Beim Gewässerschutz lag der Fokus auf der Baustellenentwässerung, der Abwasserbehandlung und der Überwachung der Grund- und Oberflächengewässer», erörtert Lorenz Jaun, Abteilungsleiter Gewässerschutz und Fischereiverwalter. Und beim Immissionsschutz ging es um das Verhindern von Lärm und Luftverunreinigungen.

### Kurze Wege für die Problemlösung

«Dass es trotz aller Planung und aller Vorkehrungen vor Ort immer wieder Fragen zu klären geben wird, war zum Vornherein klar», sagt Alexander Imhof. Damit die Wege dafür möglichst kurz sind und die Antworten schnell erteilt werden können, hat der Bund die Behördenkontrolle – die Aufsicht über die umwelttechnischen Auflagen – während der Bauphase an den Kanton Uri delegiert. Alexander Imhof und sein Team arbeiteten dazu eng mit der Umweltbaubegleitung zusammen, die von der ATG als Teil der örtlichen Bauleitung eingesetzt worden ist. Sie definierten Messwerte, stellten Messstationen auf und überwachten die Datenauswertungen. Nicht zuletzt setzten sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Amtes für Umweltschutz auch mit den Anliegen und Reklamationen aus der Bevölkerung sorgfältig auseinander. «Zum Grossteil bezogen sich diese Beschwerden auf Lärmprobleme, meistens waren es Einzelfälle während der Nachtarbeit», erklärt Niklas Joos-Widmer, Leiter der Abteilung Immissionsschutz beim Kanton Uri. Zwar habe die Bauherrin genau zu diesem Zweck ein Sorgentelefon eingerichtet. «Einige Telefonanrufe sowie auch die Auflistung aller eingegangener Anliegen sind aber bei uns gelandet», sagt er und führt aus: «Die ATG hat das gut gemacht und die Anliegen ernst genommen. Ein Eingreifen von unserer Seite war nur ganz selten notwendig.»

### Ohne Beeinträchtigungen geht es nicht

Grüne Hügel, bunte Wiesen und ein Radweg entlang eines naturnah gestalteten Bachs – wo vor wenigen Jahren noch eine Jahrhundertbaustelle in Betrieb war, gewinnt heute die Natur Stück für Stück für sich zurück. «Das geschieht hier nicht einfach so, sondern ist das Produkt aus dem immensen Aufwand, den die ATG und der Kanton für den Umweltschutz geleistet haben», betont Alexander Imhof. Alles in allem findet er, dass das Optimum für Mensch, Tier und Pflanzen herausgeholt werden konnte. Darüber hinaus konnte die NEAT mit allen Leistungen und Prozessen im Umweltschutz neue Standards setzen. Der Amtsvorsteher erwähnt hier zum Beispiel die bei Baubeginn eingeführte Partikelfilterpflicht bei allen Baumaschinen oder die neu definierten Baulärmrichtlinien, durch die auch die beteiligten Unternehmen einen Schub in Sachen Umweltschutz erfahren haben. «Ganz ohne Beeinträchtigungen geht es nun einmal auf keiner Baustelle», resümiert Alexander Imhof. «Umso wichtiger, dass dabei stets das Beste für alle Beteiligten und die Umwelt angestrebt wird.»

## Gewässerschutz

### Aufwertung Walenbrunnen und Seeschüttung

Mit sogenannten «Ausgleichs-/Ersatzmassnahmen» wird die Bauherrschaft zur Kompensation von Natur- und Umweltbeeinträchtigungen durch ein Bauprojekt verpflichtet. Im Rahmen der NEAT wurde zu diesem Zweck der Bach Walenbrunnen auf rund 3 km Länge aufgewertet. Durch den frühen Einbezug des AfU konnte die optimale Abstimmung auf weitere Aufwertungen von Seitengewässern in Uri gewährleistet werden. Die Massnahmen verbessern den Lebensraum der europaweit gefährdeten Seeforelle und der Tiere entlang des Gewässers. Der im gleichen Zug realisierte Rad- und Gehweg dient der Bevölkerung als willkommenes Naherholungsgebiet. Ein weiteres Erholungsgebiet sowie neue Lebensräume für Tiere und Pflanzen sind zudem unter der Bauherrschaft des Kantons Uri durch die Seeschüttung entstanden. Dazu sind mit einem Teil des NEAT-Ausbruchmateriales als Flachwasserzonen und Inseln im Reussdelta realisiert worden.

## Bodenschutz

### Abtragung und Rekultivierung

Die NEAT beanspruchte im Urner Talboden rund 80 Hektaren Land: ca. 30 für permanente Bauten und 50 zur temporären Nutzung. Nach Bauschluss werden die temporär genutzten Flächen rekultiviert. Damit dies gelingen kann, ist der Humus zu Beginn sorgfältig abgetragen, über zehn Jahre gelagert, schonend bewirtschaftet und schliesslich wiederhergestellt worden. Bei falschem Vorgehen kann der Boden dabei seine Fruchtbarkeit verlieren. Klare Auflagen waren daher gefordert: Die ATG erstellte umfangreiche Dossiers und setzte eine bodenkundliche Baubegleitung ein, mit der das AfU eng zusammenarbeitet und im Auftrag des Bundesamts für Verkehr (BAV) Lösungen vor Ort gesucht hat. Das AfU war zudem wichtiger Vermittler u.a. zwischen Bauherrin und Landwirtschaft. Alles in allem hat die NEAT in Uri einen grossen Lern- und Sensibilisierungseffekt für den Schutz des belebten Bodens ausgelöst.

## Immissionsschutz

### Fein- und Grobstaub

Es existieren verschiedene Möglichkeiten, um Staubbelastigung einzudämmen. Ganz zu verhindern ist sie besonders auf Baustellen im Massstab einer NEAT nicht. Dem Grossteil des gesundheitsgefährdenden Feinstaubes konnte mit einer Partikelfilter-Pflicht für alle Baumaschinen begegnet werden – noch bevor diese schweizweit in Kraft trat. Grobstaub ist im Vergleich gesundheitlich weniger relevant, dafür aber für Anwohner besonders lästig. Gerade bei der Materialablagerung und -aufbereitung in Amsteg bildete dies ein grosses Problem, dem man mit einer Reihe von Massnahmen entgegentrat: Bewässerungs- und überdachte Fließbandanlagen oder Abdeckungen von Fahrbahnen mit Splitt wurden hier umgesetzt. Das AfU hat hierbei die Auflagen für die Wertemessungen definiert und die erhobenen Daten der Bauherrin kontrolliert.



**Niklas Joos-Widmer**

Dipl. Umwelt-Naturwissenschaftler ETH, Bürglen.  
Abteilungsleiter Immissionsschutz.

## Amt für Umweltschutz

Klausenstrasse 4, CH-6460 Altdorf  
Telefon +41 (0)41 875 24 30  
Fax +41 (0)41 875 20 88  
afu@ur.ch  
www.ur.ch/afu

# Ein nachhaltiges Bekenntnis zum Kanton Uri

Ein innovatives Hightechunternehmen im maschinellen Tunnelvortrieb und der Urner Wirtschaftsstandort – die Geschichte der Herrenknecht AG und des Kantons Uri zeigt, wie diese zwei unterschiedlichen Partner erfolgreich zusammengekommen sind und als Resultate daraus ein Referenzobjekt mit weltweiter Ausstrahlung sowie Arbeitsplätze und Wertschöpfung für Uri entstanden sind.

**V**erkehrsinfrastrukturen, Umweltschutz und Nachhaltigkeit – noch vor gut 30 Jahren standen diese drei Begriffe bei Weitem nicht in so enger Verbindung, wie sie es heute tun. Das Verständnis für schonende Lösungen, die auch für unsere Nachkommen noch vertretbar und sinnvoll sein werden, wurde im Europa der 1990er-Jahre noch vermehrt durch den Wunsch nach Wirtschaftswachstum verdrängt. Davon weiss Ambros Gisler eindrücklich zu erzählen. Als Urner Volkswirtschaftsdirektor betreute er ab 1984 das NEAT-Dossier und hat in den Folgejahren die politische Überzeugungsarbeit auf europäischer Ebene für die Schweizer Verlagerungspolitik hautnah mitverfolgt. «Zusammen mit Bundesrat Adolf Ogi haben wir damals eine ganze Reihe europäischer Verkehrsminister empfangen», erzählt der ehemalige Vollblutpolitiker. «Beim «Chiläli» in Wassen zeigten wir ihnen die Situation im engen Reusstal und erklärten ihnen unsere Strategie der Verlagerung der Güter von der Strasse auf die Schiene.» Nicht immer sei ihre Arbeit auf Zustimmung gestossen. So zum Beispiel beim Vertreter aus Deutschland, der nach dem Mauerfall ganz andere Sorgen – vornehmlich wirtschaftlicher Art – hatte als den Schutz der Umwelt. «Doch Adolf Ogi liess nicht locker und hat die Schweizer Impulse in der Verkehrspolitik über die Grenzen hinaus getragen», würdigt der ehemalige Urner Landammann Ambros Gisler die Leistungen des im Jahr 2000 zurückgetretenen Magistraten. Der Rückblick auf die Anfänge der europäischen Verlagerungspolitik hilft, die Zeit besser zu verstehen, in der sich ein Unternehmen zum Marktführer entwickeln konnte: die weltweit tätige Herrenknecht AG.

## Nach Uri locken

Die Herrenknecht AG entwickelt, produziert und verkauft die gesamte Bandbreite von Tunnelvortriebsanlagen, modernste Maschinen für alle Baugründe in Durchmesser von 10 Zentimetern bis zu 19 Metern. Sie kommen bei Verkehrstunneln, aber auch beim Bau von Ver- und Entsorgungstunneln, bei unterirdischen Infrastrukturen im Bereich Rohstoffvorkommen oder für die Erschliessung von Öl, Gas und Erdwärme zum Einsatz. Das im süddeutschen Schwanau beheimatete Unterneh-

men mit der weltweiten Erfahrung aus mehr als 3100 Projekten beschäftigt rund 5000 Mitarbeitende. Mit 68 Tochterunternehmen ist Herrenknecht nah am Kunden sowie dessen Projekten und ist Weltmarkt- und Technologieführer im maschinellen Tunnelvortrieb.

«Der Grund für den Erfolg von Herrenknecht liegt in der weltweiten Entwicklung hin zum nachhaltigen Lösen von Verkehrsproblemen», ist Ambros Gisler überzeugt. Doch gehen wir mit dem aktiv geliebten Altregierungsrat nochmals zurück in die 1990er-Jahre: Uri sieht sich mit einem Rückgang der Bundesarbeitsplätze im Kanton konfrontiert. Für die Regierung gilt es daher, aus dem grossen Werkvorhaben der NEAT auch hinsichtlich Arbeitsplätze einen nachhaltigen Nutzen für Uri zu ziehen. Das Interesse fällt auf die Herrenknecht AG, die damals von Deutschland aus bereits Grossaufträge in der Schweiz ausführte. Mit Martin Herrenknecht steht ein Mann an der Spitze des Unternehmens, der dem Kanton Uri keinesfalls abgeneigt ist. Im Gegenteil: Als junger Maschinenbauingenieur verbrachte er ab 1971 fünf interessante Lehrjahre beim Bau des Seelisbergtunnels mit der Tunnelbohrmaschine (TBM) Big John, einem Novum der damaligen Zeit. «Noch bevor der Gotthard-Basistunnel beschlossene Sache war und noch bevor Herrenknecht mit Aufträgen für die NEAT rechnen konnte, versuchten wir daher, den Hightechkonzern nach Uri zu locken», erinnert sich Ambros Gisler. «Und wir hatten



Finaler Durchbruch der Herrenknecht-TBM im Gotthard-Basistunnel.



## Dr.-Ing. E.h. Martin Herrenknecht

Vorstandsvorsitzender der Herrenknecht AG mit Stammsitz in Schwanau, Deutschland.

## Herrenknecht (Schweiz) AG

Im Grund 75, CH-6474 Amsteg  
Telefon +41 (0)41 884 80 80  
info@herrenknecht.ch  
www.herrenknecht.ch





Gigantische Herrenknecht-TBM: Der bis dato weltgrösste Erddruckschild (15,5 m Durchmesser) beim Bau des Strassentunnels Sparvo in Italien.

Erfolg.» 1995 gründete Herrenknecht eine Niederlassung in Amsteg. Drei Jahre später wurde eine Halle für die Herstellung und Aufbereitung von Vortriebswerkzeugen für die TBM gebaut. Hier wurden die Rollenmeissel für den Gotthard-Basistunnel gefertigt – rund 23000 Stück wurden während der Vortriebe ausgetauscht und revidiert.

#### **Harter Kampf für «Tunnelfabriken»**

«Uns hat damals neben der Präsenz im wichtigen Schweizer Referenzmarkt auch die Nähe zu Italien vom Standort Uri überzeugt», begründet Martin Herrenknecht seine damalige Entscheidung. «Und natürlich war für mich von Anfang an klar: Wir werden die vier TBM für den Gotthard-Basistunnel liefern.» In einem hartnäckigen Wettbewerb setzte sich die Herrenknecht AG denn auch wirklich in der Bewerbung bei den bauausführenden Unternehmen durch. 2002 lieferte der Tunnelbohrmaschinen-Hersteller die hochkomplexen Einzelanfertigungen an die Tunnelportale: vier TBM des Modells Gripper mit über 400 Metern Länge und Bohrköpfen von bis zu 9,58 Metern Durchmesser, jeder mit maximal 62 Rollenmeisseln versehen. 2003 folgt nach der Andrehfeier im Tessin jene in Amsteg. Und in den folgenden acht Jahren frassen sich die «Tunnelfabriken» durch insgesamt 85 Kilometer Hartgestein für die zweimal 57 Kilometer langen Haupttröhren. Mitten in diesen spektakulären Vortriebsarbeiten folgt ein weiterer wichtiger Meilenstein für die Herrenknecht AG und

ein weiteres starkes Bekenntnis zum Standort Uri. In Altdorf wird als Tochtergesellschaft die Schweizer Holding des Tunnelmaschinenbauers gegründet. Sie trägt der Bedeutung des Schweizer Referenzmarktes Rechnung und ist Resultat der veränderten Strukturen im Unternehmen. Mit dabei ist auch Ambros Gisler. Der mittlerweile abgetretene Urner Regierungsrat amtet neu als Verwaltungsratspräsident der Herrenknecht Schweiz Holding AG. 10 Herrenknecht-Tochtergesellschaften werden nun von Altdorf aus gehalten und verwaltet – auch jene in Amsteg, die während den Bohrarbeiten am Gotthard und Lötschberg über 40 und heute noch 12 Fachleute beschäftigt.

#### **Katar, London, Istanbul, Schweiz**

«Der Gotthard-Basistunnel hat in unserer Firmengeschichte wichtige Weichen gestellt», resümiert Martin Herrenknecht. «Neben einem gewaltigen Innovationsschub hat das Projekt eine europa- und weltweite Ausstrahlung für uns generiert.» So kommen in Katar derzeit 21 Herrenknecht-Maschinen beim Bau eines neuen Metrosystems zum Einsatz. Londons Zentrum wird für eine neue Eisenbahnverbindung unterquert, in Istanbul entsteht unter dem Bosphorus der doppelstöckige Eurasia-Autobahntunnel. In mehr als 80 Ländern wurden bisher grosse und kleinere Infrastrukturen mit Bohrmaschinen von Herrenknecht erstellt. «In der Schweiz sind unsere Anlagen derzeit am Belchen zu finden, und auch an den Projekten «Eppenbergr» und «Bözbergr» arbeiten wir mit», erklärt Martin Herrenknecht und fügt an: «Am Schönsten wäre es natürlich, wenn wir unser Wissen und unsere Erfahrungen vom Bau des Gotthard-Basistunnels auch beim Bau der zweiten Autobahntröhre am Gotthard einsetzen könnten.»



#### **Ambros Gisler**

Ehemaliger Urner Landammann  
und Verwaltungsratspräsident  
Herrenknecht Schweiz Holding AG.

#### **Herrenknecht Schweiz Holding AG**

Spitalplatz 6, CH-6460 Altdorf  
Telefon +41 (0)41 874 11 40  
info@herrenknecht-holding.ch  
www.herrenknecht.ch



# Mit Kultur Zeichen setzen

Die Schweiz und Europa schauen Richtung Gotthard, wenn die NEAT eröffnet wird. Ein bunter Strauss von Kulturerlebnissen schafft nachhaltige Eindrücke und sorgt dafür, dass die Bedeutung der Gotthardregion beim grossen Publikum ankommt.

**D**ichter haben ihn besungen, Maler und Fotografen haben ihn verewigt, und wer schon auf Schiene oder Strasse in den Süden gereist ist, erinnert sich an ihn, den Gotthard. Er gehört – wie Tell – zum Ursprungsmythos der Eidgenossenschaft und ist somit eine Erinnerungslandschaft. Jetzt wird die Gotthardgeschichte wieder um ein Kapitel reicher. Für Beat Jörg, Landammann sowie Bildungs- und Kulturdirektor des Kantons Uri, steht fest: «Der Gotthard-Basistunnel ist weit mehr als ein technisches Meisterwerk. Er ist ein grosses Symbol für ein erfolgreiches Land und dessen verkehrspolitische Geschichte.» An die 300 Medienschaffende aus dem In- und Ausland sind dabei, wenn der Gotthard-Basistunnel eröffnet wird. «Wir sollten diese Chance nutzen und die Bedeutung der Gotthardregion in die Welt hinaustragen.» Mit dieser Haltung spricht Landammann Beat Jörg seinem Mitarbeiter Josef Schuler, Leiter des Amtes für Kultur und Sport, direkt aus dem Herzen. Dem weltoffenen, in seiner Art aber zurückhaltenden Isenthaler ist es zu verdanken, dass die Wirkung der NEAT-Eröffnung nicht in drei, vier Tagen im Juni verpufft, sondern während Monaten präsent bleibt.

## Fürs ganz grosse Publikum

«In der Gotthardregion trafen sich schon früher ganz unterschiedliche Menschen. Einfache Bürger, reiche Kaufleute, mächtige Politiker und angesehene Künstler. Ich wünsche mir, dass auch die NEAT-Eröffnung ein bunt gemischtes Publikum anspricht», sagt Josef Schuler. Damit heuer nebst Prominenten und Bahnfans auch das breite Publikum aus Uri, der Schweiz und Europa erreicht wird, zündet eine Schar von Kulturschaffenden ein lang anhaltendes Feuerwerk von Anlässen. «Leider werden Kulturevents viel zu oft als etwas Elitäres wahrgenommen, als Angebot für Eingeweihte», bedauert Josef Schuler. «Wir möchten 2016 daher bewusst ein grosses Thema aufgreifen,

das jetzt in der Luft liegt und einfach alle betrifft.» Die kulturelle Ausstrahlung des Gotthard-Basistunnels zeigt sich in Sonderausstellungen für Jung und Alt, in zeitgenössischer klassischer und volkstümlicher Musik, in Theaterstücken und Filmbeiträgen und in einer ganzen Reihe von Büchern und Publikationen. Mit dem neuen Bahntunnel am Gotthard rücken Uri und Tessin noch näher zusammen. «Wir dürfen freudig und stolz sein und diese positive Stimmung mit einem Strauss von Kulturereignissen weitergeben», meint Josef Schuler.

## Den Gotthard zur grossen Bühne machen

Josef Schulers Freude wirkt ansteckend. Zur Finanzierung des grossen Kulturangebots mussten zunächst freilich einige Hürden genommen werden. Die offizielle Eröffnungsinszenierung unter der Leitung von Regisseur Volker Hesse ist Sache des Bundes. 12 Millionen Franken steckt er in den mehrtägigen Festakt. Uri präsentiert sich mit dem Konzept «UriVersum» während des Publikumsanlasses am 4./5. Juni. Der Urner Erlebnispavillon im NEAT-Eröffnungsgelände zeigt das Land am Gotthard zwischen Tradition und Moderne mit einer Nachbildung des Teufelssteins und Botschaften, die mittels Videomapping projiziert werden. Auf einer eigenen Bühne haben Urner Musiker und Kulturschaffende ihren grossen Auftritt. Für die Koordination ist – neben mehreren Stellen des Kantons – die Erstfelderin Karin Gaiser zuständig, die dazu ein Mandat erhalten hat. Eine über die Eröffnung hinausgehende Intervention und eine kantonsübergreifende Koordination waren hingegen nicht vorgesehen. Josef Schuler und Karin Gaiser wurden deshalb selber beim Bundesamt für Kultur vorstellig und erwirkten einen Unterstützungsbeitrag von 100000 Franken. «Insgesamt investiert der Kanton Uri viel Geld in die Eröffnung und in die kulturellen Rahmenanlässe während eines ganzen Jahres», freut sich Josef Schuler. Nebst dem politischen Lobbying setzte er seine Zeit vor allem für das persönliche Networking mit Kulturschaffenden ein. Unzählige Telefonate, Hunderte von E-Mails und seitenweise Dokumente sind da zusammengekommen.



Das Verkehrshaus in Luzern begeistert Kinder und Erwachsene für den Gotthard.



**Beat Jörg**

Bildungs- und Kulturdirektor des Kantons Uri seit 2012. Ab 1. Juni 2016 Urner Landammann.



**Josef Schuler**

Leiter Amt für Kultur und Sport.





Beim Osterfestival in Andermatt wurde das Auftragswerk «Portale» uraufgeführt.

«Bei den Kulturleuten haben wir offene Türen ingerannt», verrät Josef Schuler. Welches aber sind denn wohl die Highlights im grossen NEAT-Kulturkalender? Natürlich gibt es im Publikum ganz individuelle Vorlieben. Mit der Uraufführung des sinfonischen Auftragswerks «Portale» von Luigi Laveglia sorgten die Festival Strings Lucerne am Osterfestival in Andermatt bereits für einen Höhepunkt. Folgende noch bevorstehende Anlässe und Werke seien herausgepickt:

- Sonderschau «**NEAT – Tor zum Süden**» im Verkehrshaus der Schweiz, Luzern: Der Gotthard-Basistunnel ist die neue Ikone der Schweizer Verkehrspolitik. Das Verkehrshaus zeigt ein echtes Tunnelstück aus Biasca, einen animierten geologischen Schnitt und den Gotthard-Monolith, der 2015 an der Expo Milano für Furore sorgte. Der Regierungsrat ermöglicht es allen Urner Schulkindern, die Ausstellung zu besuchen.
- Ausstellung «**Gotthard. Ab durch den Berg**» im Forum Schweizer Geschichte, Schwyz: Die Ausstellung zeigt, wie der Gotthard dank dem Eisenbahntunnel 1882, dem A2-Strassentunnel 1980 und nun mit der NEAT zur bevorzugten Nord-Süd-Achse Europas wurde. Mit vielen überraschenden Exponaten und einem reichen Begleitprogramm für die ganze Familie.
- Uraufführung «**Die künstliche Mutter**» am Lucerne Festival im Sommer: Der Urner Komponist Michel Roth und der Regisseur Nils Torpus verwandeln den satirischen Gotthard-Roman von Hermann Burger in ein burleskes Musiktheater.

- Kunstausstellung «**Auf der anderen Seite**» des Hauses für Kunst Uri: Das überregional bekannte Museum für zeitgenössische Kunst hat Kunstschaaffende aus dem In- und Ausland zu Interventionen, Installationen und poetischen Auseinandersetzungen mit dem Gotthard eingeladen. Das Resultat wird in Altdorf, in Göschenen und auf der Gotthard-Passhöhe gezeigt.
- Spielfilm «**Gotthard**» von SRF / ZDF / ORF: Über 10 Millionen Franken lässt sich das Schweizer Fernsehen diese grosse Filmproduktion kosten. Der Film erscheint zum Fahrplanwechsel im Dezember. In der Liebes- und Leidensgeschichte zweier junger Italiener und einer Göschenerin wirken bekannte Schauspieler wie Carlos Leal, Maxim Mehmet, Pasquale Aleardi und Miriam Stein mit.
- Uraufführung «**Dr Stiär**» im Rahmen der 17. Altdorfer Dezembertage: Musiker Fränggi Gehrig und der Sänger/Schauspieler Rolf Sommer möchten mit der Komposition «Dr Stiär» ein zweites «Zoogä-n-am-Boogä» in die Welt setzen. Melodie und Text stehen nach der Uraufführung durch das Collegium Musicum Uri und das Ensemble chamberart allen Profi- und Hobbymusikern zur Verfügung.

Diese Anlässe und viele mehr – insbesondere auch die Tellspiele – finden sich mit Infos und Terminen auf Seite 28 dieses Magazins. Landammann Beat Jörg verrät: «In meiner Agenda sind bereits diverse Gotthard-Kulturveranstaltungen fest eingetragen. Ich bin gespannt auf das grosse Spektrum an Kreativität und freue mich auf die Gelegenheit, vor und nach dem Kulturgenuss mit Urnerinnen und Urnern sowie auswärtigen Gästen über das Erlebte zu diskutieren. Der Gotthard mit seinen Mythen und Errungenschaften berührt uns alle immer wieder von Neuem.»



### Karin Gaiser Aschwanden

Landrätin und Unternehmerin,  
Koordination verschiedener  
Anlässe und Schnittstellen  
rund um die NEAT-Eröffnung.

### Bildungs- und Kulturdirektion

Klausenstrasse 4, CH-6460 Altdorf  
Telefon +41 (0)41 875 20 55  
Fax +41 (0)41 875 20 87  
ds.bkd@ur.ch  
www.ur.ch/neat





# Ein Dorf im Bann der Eisenbahn

Seit Jahrzehnten prägt die Bahn die Entwicklung von Erstfeld mitsamt seinen Einwohnerinnen und Einwohnern – und dieser Prozess ist noch lange nicht abgeschlossen. In einer temporären Ausstellung macht die Gemeinde die enge Verbindung von Dorf- und Eisenbahngeschichte nun auf spannende Art erlebbar.

**E**in Eisenbahnerdorf sondergleichen, das ist Erstfeld seit fast 150 Jahren. Wie kaum ein Dorf in der Schweiz hat es die Bahn als treibenden Motor für tiefgreifende Entwicklungen erlebt. Ob durch heftige Bevölkerungsanstiege, den Einzug von fremden Mentalitäten oder drastischen Wandel in den Berufswelten: Immer wieder sah sich die Gemeinde mit grossen, durch die Eisenbahn ausgelösten Veränderungen konfrontiert und musste ihre Weichen stets neu stellen. Eine weitere Weichenstellung steht kurz bevor. Mit der Eröffnung des Gotthard-

Basistunnels schlägt Erstfeld ein neues Kapitel auf und feiert diesen Meilenstein unter anderem mit einer temporären Ausstellung. Sie trägt den Titel «Erstfeld – mit der Bahn verkuppelt» und wird sich den faszinierenden Geschichten des Dorfes, seiner Bewohnerinnen und Bewohner sowie der Eisenbahn widmen. «Die Besucher sollen der Erstfelder Mentalität auf die Spur kommen und sie, eingefangen in Gesprächen mit Zeitzeugen, Fotografien und Objekten, erleben», wünscht sich der Gemeindepräsident Werner Zraggen-Kawälde.

## Mit Kino und Eisfeld

Angefangen hat es mit der Bahn in Erstfeld um 1880. Bereits zehn Jahre zuvor hatte die Schweiz zusammen mit dem Deutschen Reich und Italien die Umsetzung der Gotthardbahn beschlossen. Für den Abschnitt zwischen Flüelen und Biasca sahen sich die Projektplaner allerdings vor besonderen Herausforderungen: Für die steile Bergfahrt benötigte es zusätzliche Lokomotiven, und auf der Rückfahrt mussten die Maschinen gepflegt und instand gehalten werden. Ausserdem brauchte es einen Zwischenstopp auf der Strecke, um Kohle und Was-

## Einwohnergemeinde Erstfeld

Gotthardstrasse 99, Postfach 68, CH-6472 Erstfeld  
Telefon +41 (0)41 882 01 30  
gemeindekanzlei@erstfeld.ch  
www.erstfeld.ch



## Werner Zraggen-Kawälde

Gemeindepräsident Erstfeld.



ser nachzufüllen und bei Bedarf auch kleinere Reparaturen auszuführen. Am Fusse der Gotthardsteigung sollte es für diese Zwecke ein Lokomotivdepot samt Werkstätte geben. Die Gotthardbahn-Gesellschaft entschied sich für den Standort Erstfeld. Ein folgenreicher Entscheid: Mit der Einweihung der neuen Rangier- und Maschinenstation 1881 mussten Fachkräfte her, Lokführer, Heizer und Werkstattpersonal. Neben einem ausgezeichneten Salär und Sozialangeboten lockte die Bahngesellschaft schon bald mit günstigen Wohnungen, einer neuen Sekundarschule – der «Bundesbahnschule» – mit samt Turnhalle sowie mit einem Casino für Unterhaltung und Kultur. Sogar ein Kino und ein Eisfeld zum Schlittschuhlaufen habe es in Erstfeld einmal gegeben, weiss Werner Zraggen-Kawälde. Der plötzliche Bevölkerungsanstieg beflügelte auch das lokale Gewerbe. Beizen boomten, Hotels konnten ihre Betten füllen, Detailhändlerinnen und -händler profitierten von den Bedürfnissen der gewachsenen Einwohnerschaft.

### Aktive und engagierte Mitgestalter

Rund 40 sehr bewegte Jahre hat das Eisenbahnerdorf damals erlebt, bis es zur nächsten grossen bahnbedingten Veränderung kam: der Elektrifizierung der Gotthardstrecke. Ab 1921 hatten die Dampflokomotiven ausgedient, Heizer und Rangierer brauchte es nicht mehr. Stetig fielen Arbeitsplätze weg. 1999 schliesslich wird es noch ruhiger im Bahnhof Erstfeld. Das Depot wird der Division Cargo, zugeteilt und die Arbeitsplätze der Lokführer werden nach Arth-Goldau verlegt.

Ein wahres Auf und Ab mit der Bahn. Dass solche tiefgreifenden Veränderungen nicht spurlos an den Erstfelderinnen und Erstfeldern vorbeigegangen sind, versteht sich von selbst. Ihren Gedanken, Ängsten und Hoffnungen widmet sich die Ausstellung, die mit der feierlichen Eröffnung des Gotthard-Basistunnels Vernissage feiert. «Wir möchten die Geschichte von Erstfeld und seine Verflechtung mit der Eisenbahn direkt aus Sicht der Menschen erzählen, die hier gelebt haben und leben», erklärt Werner Zraggen-Kawälde. «Wir zeigen, dass sie die Veränderungen nicht einfach passiv hingenommen, sondern sie stets aktiv, lautstark und engagiert mitgeprägt haben.» Oft beschritt das Dorf dabei politisch, konfessionell und gesellschaftlich auch ganz andere Wege als zum Beispiel Altdorf. Durch die vielen Menschen von ausserhalb gelangten gerade zu Beginn des Bahnbaus für den Kanton Uri bisher fremde Denkweisen ins enge Reusstal. So wurde beispielsweise die erste Gewerkschaft in Erstfeld gegründet, die erste protestantische Kirche kam hier zu stehen, und schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts versammelte man sich, um die Einführung des Frauenstimmrechts zu diskutieren.

### Ein neues Kapitel

Erstfeld hat in der Vergangenheit unzählige Schwierigkeiten und unvorhersehbare Ereignisse gemeistert. Mit der Rückbesinnung darauf will die Gemeinde in der gegenwärtigen Situ-



### Neue Aussichtsplattform am Gottardo-Wanderweg

Seit April ist der Gottardo-Wanderweg um einige Kilometer länger und um eine Attraktion reicher: Vom Bahnhof Erstfeld aus führt ein neues Wegstück über Attinghausen bis zum Bahnhof Altdorf. Und in der Nähe des Schwerverkehrszentrums im Gebiet Ripshausen bei Erstfeld lädt neu eine Aussichtsplattform Wanderer und Bahnfans zu einem Besuch ein. Mit einer geführten Wanderung und einem Fest für Jung und Alt sind Wegverlängerung und Plattform eingeweiht worden.

### Pionierleistungen und Naturschönheiten

Der Gottardo-Wanderweg ist im Sommer 2007 anlässlich des 125-Jahr-Jubiläums der Gotthardbahn eröffnet worden. Er führt zwischen Biasca und Erstfeld – und neu bis Altdorf – an über 50 Stationen der Bahn- und Kulturgeschichte vorbei. Informationstafeln entlang des Wegs vermitteln viel Wissenswertes und Verblüffendes zur bedeutendsten Bahnlinie der Schweiz. Und Aussichtsplattformen laden dazu ein, die Bahnstrecke aus neuer Perspektive zu entdecken.

Der Bahnwanderweg kann in verschiedenen Etappen in der Leventina und im Urner Reusstal erkundet werden. Der Gottardo-Wanderweg Nord führt durch eine imposante Berglandschaft von Göschenen über Wassen, Gurtellen, Amsteg, Silenen nach Erstfeld. Die gut 23 Kilometer sind in 7,5 Stunden zu bewältigen.

Mehr Informationen: [www.gottardo-wanderweg.ch](http://www.gottardo-wanderweg.ch)

ation auch ermutigend wirken. «Schliesslich möchte ich behaupten, dass wir die vergangenen Schwierigkeiten gut gemeistert und die sich bietenden Chancen gepackt haben», betont Werner Zraggen-Kawälde. Mit Letzterem meint der Gemeindepräsident vor allem das neue Erhaltungs- und Interventionszentrum (EIZ), das die SBB beim Bahnhof Erstfeld gebaut haben. Zusammen mit einem weiteren EIZ in Biasca wird es mit Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels Ende 2016 für einen einwandfreien Unterhalt der Infrastruktur und damit für einen sicheren und pünktlichen Zugverkehr sorgen. Zudem rücken im Ereignisfall Lösch- und Rettungszüge von den beiden Standorten aus. In Erstfeld sind dazu circa 80 neue Arbeitsplätze entstanden. Ein neues Kapitel in der Dorf- und Bahngeschichte beginnt. Erstfeld aber bleibt ein Eisenbahnerdorf sondergleichen und ein attraktiver Wirtschafts-, Lebens- und Erholungsraum für seine rund 3800 Einwohnerinnen und Einwohner.



### Ausstellung «Erstfeld – mit der Bahn verkuppelt»

Es gibt viel zu sehen und zu entdecken: Audio-Aufnahmen, Bilder und historische Objekte in Zugabteilen, kuriose Geschichten versteckt hinter Notbremsen und eine spannende Tunnelinstallation. Am ersten Juni-Wochenende, 4. und 5. Juni 2016, befindet sich die Ausstellung, die vom Atelier Degen+Meili konzipiert worden ist, auf dem EIZ-Gelände beim Depot Erstfeld. Danach ist sie in Erstfeld beim Gemeindehausplatz bis Ende Oktober zu besichtigen.

# Wichtige Termine\*

23.03.16–23.10.16	Sonderausstellung «NEAT – Tor zum Süden»	Verkehrshaus, Luzern
16.04.16–11.09.16	Sonderausstellung «Gotthard. Ab durch den Berg»	Forum Schweizer Geschichte, Schwyz
04.05.16–16.10.16	«Urner Geschichtsschreibung» zur Mobilitäts- und Landesgeschichte des Gotthardkantons	Historisches Museum Uri, Altdorf
21.05.16–16.10.16	Kristalle im neuen Gotthard-Licht	Mineralienmuseum Uri, Seedorf
27.05.16–30.08.16	Sonderausstellung: Eröffnung und «Kristallwelten Gotthard»	Sasso San Gottardo
27.05.16–16.10.16	50-Jahr-Jubiläum und Neueröffnung Tellmuseum	Tellmuseum, Bürglen
06.06.16–31.10.16	Ausstellung «Erstfeld – mit der Bahn verkuppelt»	Gemeindehaus, Erstfeld
04.06.16–05.06.16	Gotthard-Cup, Geräteturnen Turnerinnen	Sportanlage Feldli, Altdorf
04.06.16–05.06.16	Eröffnung Gotthard-Basistunnel, Volksfest mit Tunnelfahrten	Rynächt, Erstfeld
05.06.16	Abschlusskonzert «Mythos San Gottardo», Brassband und Musikgesellschaft Gurtellen	theater(uri), Altdorf
09.06.16	Maria & Fränggi Gehrig: von der Volksmusik zur Klassik und zum Jazz	theater(uri), Altdorf
10.06.16–12.06.16	Gigathlon Switzerland	diverse Standorte
11.06.16	«#2 GREEDI ÜÜSÄ! Ein Urner Gesellschaftsabend»	theater(uri), Altdorf
12.06.16	Theatertournee «Prossima fermata Bellinzona»	theater(uri), Altdorf
15.06.16–08.10.16	Gletscher, Wald & Steinzeitmenschen im Urserental	Talmuseum Ursern, Andermatt
17.06.16	Stubetä – «Örgeliplausch» im Berner Stil (Haus der Volksmusik)	Hotel Höfli, Altdorf
18.06.16–25.06.16	Sonderausstellung: Auf die andere Seite	Haus für Kunst Uri, Altdorf
19.06.16	Oldtimertreffen Andermatt	Andermatt
21.06.16	Semesterkonzert Volksmusik der Hochschule Luzern	Hotel Höfi, Altdorf
24.06.16–26.06.16	40. Holzbodä-Stafettä und Holzbodä-Fäscht	Spiringen
25.06.16	Spezialitäten-Wanderung 2016	Gottardo-Wanderweg, Erstfeld
02.07.16	SBB Historic: öffentliche Depotführungen	Bahnhof, Erstfeld
08.08.16	Äplerwunschkonzert	Urnerboden
20.08.16–22.10.16	Tellspiele Altdorf	theater(uri), Altdorf
20.08.16–21.08.16	Urner und Innerschweizer Nachwuchsschwingertag	Andermatt
24.08.16–27.08.16	Freiluft-Film Altdorf	Lehnplatz, Altdorf
28.08.16	Literatur mobil «Wort & Wein»: Sommer mit Rolf Lappert	Türmli hinter dem Telldenkmal, Altdorf
02.09.16–03.09.16	Lucerne Festival: «Die künstliche Mutter»	Südpol, Luzern
02.09.16	Nexus im Turm – ein musikalisches Porträt der 14 Nothelfer	Turm zu Silenen, Amsteg
09.09.16–11.09.16	Schlagertage	Andermatt
17.09.16	Schweizermeisterschaftsrunde Radball	Winkel, Altdorf
25.09.16	Handwerksmarkt und Alpbazug Isenthal	Isenthal
07.10.16	Literatur mobil «Wort & Wein»: Herbst mit Franz Hohler	Türmli hinter dem Telldenkmal, Altdorf
09.10.16–10.10.16	Sennenkilbi	Bürglen
20.10.16	Vernissage Comicbuch «Die Munggenstalter in der Teufelsschlucht»	Historisches Museum Uri, Altdorf
22.10.16	Woldmandli	Andermatt
22.10.16	Fahrt mit dem «Krokodil» zum Weltrekord-Tunnel	Bahnhof, Erstfeld
28.10.16	Vernissage: Neuauflage, 5. Auflage, «Der Goldene Ring über Uri»	Haus der Volksmusik, Altdorf
25.11.16–22.12.16	17. Altdorfer Dezembertage: Kultur am Gotthard	diverse Standorte
26.11.16–27.11.16	Urner Alpkäsemarkt	Rollhockeyhalle, Seedorf
10.12.16	Spielfilm «Gotthard» – ein historischer Zweiteiler	SRF
10.12.16	Uraufführung «Dr Stiär»	theater(uri), Altdorf
11.12.16	«KlangKanton» – Gotthard-Soundtrack	theater(uri), Altdorf

\* Terminänderungen vorbehalten

blau markiert: Anlässe rund um die NEAT-Eröffnung



## Altdorfer Tellspiele 2016

Nach vier Jahren ist es diesen Herbst wieder Zeit für das Urner Kultur-Grossereignis: Die Altdorfer Tellspiele kommen unter neuer Regie und mit über 100 Mitwirkenden auf die Bühne des Tellspielhauses. Vom 20. August bis 22. Oktober 2016 finden im theater(uri) insgesamt 26 Vorstellungen des Theaterstücks «Wilhelm Tell» nach Friedrich Schiller statt. Spielplan, Tickets und weitere Informationen gibt es unter [www.tellspele-alttdorf.ch](http://www.tellspele-alttdorf.ch).



# Ihr neuer Arbeitsort auf dem Dätwyler Areal

Wir vermieten individuell gestaltbare Arbeitsräume an der Gotthardstrasse 31 in Altdorf. Die hellen Mietflächen sind vielseitig nutzbar und können flexibel eingeteilt werden. Genau das Passende für Ihren neuen, modernen Arbeitsort.

**Bezugsbereit ab April 2017**



**DÄTWYLER  
STIFTUNG**

**Wir freuen uns auf Ihre Kontaktaufnahme**

Dätwyler Immobilien AG

Felix Arnold, Tel. +41 (0)41 875 14 04, felix.arnold@datwyler.com  
www.daetwyler-stiftung.ch

# Urner Power Überall. Immer.

- erneuerbare Energien
- sichere Versorgung
- moderne Elektro-Gebäudetechnik

