

## Baudirektor startet Vortrieb für Stollen

Die Tunnelbohrmaschine hat ihre Reise begonnen. Wer dabei sein will, kann sie auf einem virtuellen Baustellenrundgang miterleben.

**Philipp Unterschütz**

Der Stahlkoloss vibriert, lärmt und lässt mit seiner rohen Kraft den Untergrund erzittern. Der 6,53 Meter grosse Bohrkopf dreht sich und die Rollenmeissel aus Spezialstahl können mit einem Anpressdruck von bis zu 1300 Tonnen die Gesteinsbrocken aus dem Untergrund brechen. In Alpnach hat am Mittwochmorgen der Vortrieb für den Hochwasserentlastungsstollen (HWS) begonnen. Das Andrehen der gigantischen Tunnelbohrmaschine (TBM), normalerweise mit einem Fest für die Mineure verbunden, erfolgt wegen Corona nur im kleinen Rahmen. Es gibt keinen Applaus einer Besucherschar, als das erste Ausbruchmaterial auf dem Förderband vorbei rumpelt.

Einziger prominenter Gast ist Baudirektor Josef Hess, der auf den Startknopf drückt und nachher scherzt, so eine teure Maschine habe er noch nie starten dürfen. «Nach den technischen Schwierigkeiten, die wir anfänglich hatten, sind wir schon sehr zufrieden, dass es jetzt planmässig weitergeht», freut er sich. «Es ist immer wieder faszinierend, wenn sich das Rad dreht und das Material kommt. So selbstverständlich ist das nämlich nicht», sagt auch Roger Sigrüst, Projektleiter der Marti Tunnel AG, der diesen Moment schon Dutzende Male erlebt hat. Und Baustellenchef Dominic Stadlin windet seinen Teams ein Kränzchen: «Sie haben einen Topjob gemacht, dass wir das Ziel erreicht haben und das komplexe Zusammenspiel funktioniert. Die Maschine ist bereit.»

### Hohe Kosten, grosses Interesse

Tatsächlich steckt im 150 Meter langen Koloss jede Menge Technik, die perfekt aufeinander abgestimmt werden muss. Des-



Baudirektor Josef Hess und TBM-Fahrer Bernhard Zudrell (hinten) im Steuerstand der TBM. Bild: Philipp Unterschütz (Alpnach, 2. Dezember 2020)

halb startet der eigentliche Regelvortrieb auch erst im neuen Jahr. Bis dann werden noch letzte Teile eingebaut, die Felssicherung, Vortrieb und Logistik getestet oder Förderbandanlagen gebaut. Die TBM wird später auf ihrer 6,5 Kilometer langen, anderthalbjährigen Reise nach Sachseln jeden Tag durchschnittlich 20 Meter des Stollens ausbrechen. Insgesamt fördert sie dabei 580000 Tonnen Gestein ans Tageslicht. Mehr als ein Drittel dieses Materials wird zu Beton und Koffermaterial verarbeitet, der Rest für die Renaturierung am Alpnachersee verwendet.

Für die Massnahmen zu Gunsten der Hochwassersicher-

heit greift Obwalden tief in die Tasche. Rund 144 Millionen Franken kostet das ganze Projekt, der Löwenanteil von 80 Millionen entfällt auf den HWS. So hoch die Kosten, so gross ist laut Baudirektor Josef Hess verständlicherweise das Interesse der Öffentlichkeit. «Wir bekommen immer wieder Anfragen für Besichtigungen. Aber wir müssen diese aus Sicherheits- und Logistikgründen und auch wegen der Coronaschutzmassnahmen ablehnen. Besuche würden den Bauablauf zu stark behindern.»

Schweren Herzens hatte der Kanton zudem den für den 7. November geplanten «Tag der offenen Baustelle» abgesagt

müssen. «Wir haben mit bis 5000 Besuchern gerechnet, da hätten wir die Hygiene- und Schutzmassnahmen unmöglich einhalten können», erklärt Josef Hess.

Doch das Informationsbedürfnis der Bevölkerung wollen der Baudirektor und das Baudepartement nicht unbeachtet lassen. Deshalb lädt Josef Hess persönlich ein, mit ihm über die Baustellen zu spazieren. Er führt die Wissbegierigen in die Baugrube in Alpnach, an der Heiligen Barbara vorbei in den Stollen, entlang der gewaltigen Tunnelbohrmaschine und ihrem Bohrkopf bis ganz nach vorne an die Tunnelbrüst. Von da geht es im Flug bis zur Baustelle nach

Sachseln. Und an allen Standorten liefert der Baudirektor höchstpersönlich Informationen zu Maschinen oder Bauweisen. Und das in bestem Engelberger Dialekt. Möglich macht es ein virtueller Baustellenrundgang, der ab sofort online besucht werden kann.

### Einblicke schaffen Verständnis

Nun kann man zwar einwenden, dass der Rundgang via Internet niemals einen realen Besuch mit Geräuschen, Witterung und Gerüchen ersetzen kann. Andererseits lässt die virtuelle Welt Einblicke und Blickwinkel zu, die ein realer Besuch niemals ermöglichen kann. Beispielsweise

Drohnenflüge oder Kamerastandorte, an die Besucher nie vorgelassen werden könnten. Der virtuelle Rundgang liefert viele spannende Informationen und kommt einem realen Besuch oft sehr nahe, weil man sich durch die Baustelle bewegen, an den Standorten fast gänzlich um die eigene Achse drehen und Details betrachten kann. Videos ergänzen den Rundgang, indem sie aufzeigen, wie eine Tunnelbohrmaschine zusammengesetzt wird oder wie sie funktioniert.

Diese Einsichten sollen Kenntnisse vermitteln, die für das Verständnis eines solchen Grossprojekts wichtig sind. Der einzige öffentliche Besuch, der laut Josef Hess auf den Baustellen zugelassen wurde, war eine Besichtigung durch den Obwaldner Kantonsrat am vergangenen 16. September. Damals orientierte die Regierung über den Stand des Projektes und die Mehrkosten. Rund zwei Drittel der Kantonsrätinnen und Kantonsräte liessen sich aus erster Hand informieren. «Wir konnten aufzeigen, wo und warum die Mehrkosten entstanden sind, und die kritischen Fragen vor Ort beantworten», erzählt Josef Hess. «Wenn man die Dimensionen und Abläufe vor Ort anschaut, dann sieht vieles anders aus als auf dem Papier.» Und tatsächlich: wie die spätere Debatte im Kantonsrat zu den Mehrkosten zeigte, hatte der Besuch für viel Verständnis bei den Parlamentariern gesorgt.

Der Rundgang sowie die Website werden je nach Baufortschritt weiter ergänzt. Weil nun die TBM im Untergrund verschwindet, ist auch in den nächsten anderthalb Jahren keine öffentliche Besichtigung der Baustelle möglich.

### Hinweis

Virtueller Baustellenrundgang: [www.hochwasserschutz.ow.ch](http://www.hochwasserschutz.ow.ch)