

● BRENNER-BASISTUNNEL

Vom letzten großen Meilenstein

Der Bau des Brenner-Basistunnels ist nicht zuletzt dank seiner Dimension ein viel beachtetes Projekt. Nach der Fertigstellung soll unter dem Brennerpass die längste unterirdische Eisenbahnverbindung der Welt für den Güter- und Personenverkehr verlaufen. Im Juli wurde ein wichtiger Meilenstein des Vorhabens erreicht.

Österreich. Voraussichtlich ab 2028 wird der Brenner-Basistunnel zwischen dem österreichischen Innsbruck und dem Südtiroler Bozen eine stark frequentierte Bahnstrecke sein. Im Juli dieses Jahres erreichte die ARGE ATP unter der technischen Federführung der STRABAG AG und dem Partner „webuild“ mit dem Durchschlag für den Erkundungsstollen „Ahrental-Pfons“ den letzten großen Meilenstein des Bauloses „Tulfes-Pfons“.

Das Los besteht insgesamt aus fünf Tunneln. Der knapp 6 km lange Abschnitt des Haupttunnels mit einem Querschnitt von ca. 70 m² konnte bereits im Juli 2017 fertig ausgebrochen werden. Ebenfalls abgeschlossen sind der 9,7 km lange Rettungstunnel, zwei in Summe 6,8 km lange Verbindungstunnel, ein Sicherheits- und Logistiktunnel mit 3,9 km Länge sowie die Hohlräume der Nothaltestelle Innsbruck.

Der Erkundungsstollen „Ahrental-Pfons“ war der letzte Tunnel im Baulos, an dem Vortriebsarbeiten geleistet wurden. Auf der 16,6 km langen Fahrt der Hartgesteinstunnelbohrmaschine Günther (TBM) mit einem Durchmesser von fast 8 m wurden die Arbeiten über lange Strecken unter schwierigsten geologischen und hydrogeologischen Bedingungen und einer hochkomplexen Versorgungslogistik durchgeführt. Die Mannschaft trotzte allen Herausforderungen und stellte darüber hinaus einen neuen Vortriebsweltrekord auf: „Unsere Mineure erreichten in nur 24 Stunden einen Vortrieb von 61,04 m und am 6.7.2020 durchbrach die TBM die Tunnelwand zum Nachbarlos „Pfons-Brenner“, berichtet Christian Kaiser, technischer Bereichsleiter der Direktion Tunnelbau (IP).



Am 6.7.2020 um 8:27 Uhr bohrte sich die Tunnelbohrmaschine „Günther“ von Norden kommend Richtung Süden durch die letzten Gesteinsbrocken. Insgesamt 16,7 km hat sie von Ahrental bei Innsbruck vorgearbeitet.

GLEISLOSE ZÜGE, DIE ALLEIN FAHREN

Eine wichtige Rolle spielte dabei das von den STRABAG-Expertinnen und -Experten mit Partnern entwickelte VirtuRail®, ein Multi Service Vehicle. „Damit konnten wir erstmals eine ununterbrochene Versorgung der TBM mit rund 55 m langen, selbststeuernden Zügen realisieren“, schildert Sebastian Grüllich. Die fünf aneinandergeschlossenen Waggons können ohne Umladen 95 t Material vom Tunnelportal zur TBM transportieren.

„Mit dem Tunneldurchstoß am Los ‚Tulfes-Pfons‘ sind die Arbeiten am Brenner-Basistunnel aber für STRABAG noch nicht abgeschlossen“, berichtet Kaiser. Die Arbeiten am südlichsten Los „Eisackunterquerung“ laufen bis 2022. An diesem Baulos ist STRABAG ebenfalls seit 2014 tätig. Mit diesem Baulos wird der Brenner-Basistunnel mit der bestehenden Brennerbahn verbunden. Somit wird es in den nächsten Jahren noch einige weitere Anlässe zum Feiern geben.

- ANSPRECHPERSON:
Christian Kaiser, Dir. Tunnelbau (IP)

AUFTRAGSVOLUMEN:
€ 380 Mio. (STRABAG-Anteil:
51 % = ca. € 194 Mio.)

BAUZEIT:
2009 – 2021

AUSBRUCHMATERIAL:
2,7 Mio. m³

VERBRAUCHTER SPRENGSTOFF:
5 Mio. kg



Sie möchten den Tunnel-
durchstoß miterleben?
Scannen Sie diesen
QR-Code, um zum Video
zu gelangen.