

Drucken

Fenster schließen



## Pressecorner

22.03.2013

### Zweite Tunnelvortriebsmaschine gestartet

#### Nach dem erfolgreichen Baustart der ersten Tunnelvortriebsmaschine startete nun im Koralmtunnel der zweite maschinelle Tunnelvortrieb

Seit Ende Jänner hat die erste Tunnelvortriebsmaschine beim Baulos KAT 2 bereits fast einen Kilometer Vortrieb geschafft. "Das entspricht voll unseren Erwartungen mit täglichen Vortriebsleistungen bis zu 25 m", erklärt Projektleiter Mag. Gerhard Harer

von der ÖBB-Infrastruktur AG. "Mit dem Start der zweiten Maschine laufen nun die Vortriebsarbeiten in beiden Röhren des künftig rund 33 km langen Koralmtunnels."

Die SchülerInnen der vierten Klasse der Volksschule Hollenegg gaben den jeweils rund 2.000 Tonnen schweren Kolossen ihre mehr als zutreffenden Namen "Koralm-Mauli 1 und 2". Während "Koralm-Mauli 1" bereits auf Hochtouren gräbt, startete nun die grün-weiße Maschine "Koralm-Mauli 2" nach dem Probe- und Einstellbetrieb mit dem geregelten Vortrieb. "Das bedeutet auch, dass beide Vortriebsmaschinen täglich bis zu 15.000 Tonnen Ausbruchsmaterial zu Tage fördern werden", erklärt Harer. "Dieses Ausbruchsmaterial wird einerseits als wertvoller Rohstoff für die Betonerzeugung oder andererseits als Dammschüttmaterial für den Bau der Freistreckenabschnitte weiter verwendet. Nur nicht benötigtes Material wird umweltfreundlich deponiert.

Besonders Tunnelpatin Margit Fischer, die "Koralm\_Mauli 2" mit Vertretern der ÖBB, der steirischen Politik und Wirtschaft besuchte, zeigt sich von den Dimensionen der derzeit größten ÖBB-Tunnelbaustelle beeindruckt: "Ich freue mich sehr, dass ich die Ehre habe, bei Österreichs längstem Bahntunnel als Patin zu wirken. Ich wünsche allen Beteiligten einen unfallfreien Verlauf der Bauarbeiten und ein herzliches >GLÜCK AUF<!".

#### Mit High-Tech in Richtung Kärnten

Außergewöhnlich sind die Abmessungen und die Arbeitsweise dieser Hochtechnologie- Tunnelvortriebsmaschinen, deren Bohrköpfe einen Durchmesser von knapp 10 m aufweisen. Alleine für den Antransport des Bohrkopfes jeder einzelnen Maschine waren nicht weniger als 45 Schwertransporte notwendig. Eine Tunnelvortriebsmaschine ist aber nicht nur ein riesiger Stahlkoloss, der sich durch die Erde bohrt. Sie braucht auch eine ausgefeilte, hochmoderne Technik: Hydraulik, Elektrik und ausgefeilte Steuerungssoftware.

"Für uns sind Inbetriebnahmen von derartig großen Tunnelvortriebsmaschinen, die quasi untertägige Fabrikationsanlagen darstellen, immer außergewöhnliche Ereignisse", erklärt Projektleiter Ing. Manfred Köpf von der Arbeitsgemeinschaft KAT 2 STRABAG-Jäger Bau. "Gegenüber den zyklischen Vortriebsmethoden sind die kontinuierlichen maschinellen Vortriebe wesentlich umfangreicher. In den nächsten Jahren bis zum Tunneldurchschlag sind Menschen und Maschinen gefordert, denn der Tunnelbau ist generell eine große Herausforderung. Speziell hier

[Ansprechpartner](#)

[Presseinformationen](#)

[Publikationen](#)

[Pressefotos](#)

[Projekte - für Generationen](#)

Foto-Download



► [Karikatur Koralm Mauli](#)



► [Tunnelpatin Margit Fischer](#)



► [Tunnelvortriebsmaschine in der Nordröhre](#)



► [Besichtigung der zweiten Tunnelvortriebsmaschine im Jänner im Rahmen der Andrehfeier](#)

bei der Herstellung von Österreichs längstem und größtem Tunnelbauwerk müssen alle Arbeitsprozesse präzise wie ein Uhrwerk funktionieren."

### **Logistische Meisterleistung**

"Nicht nur die Anlieferung beider Tunnelvortriebsmaschinen sondern das gesamte Hauptbaulos KAT 2 an sich ist ein Musterbeispiel moderner Baustellenlogistik", erklärt Harer. Zur Versorgung der Baustellenbereiche unter Tage dient die Baustelleneinrichtung in Leibenfeld. Über zwei Versorgungsschächte werden sämtliche Baustoffe in den Tunnel und das Ausbruchsmaterial über spezielle Materialförderungseinrichtungen an die Oberfläche gebracht. Im Tunnel selbst sorgt ein eigenes schmalspuriges Stollenbahnsystem für alle Transportleistungen zu den beiden Tunnelvortriebsmaschinen.

"Der Tunneldurchschlag zwischen Kärnten und der Steiermark wird im Jahr 2016 angepeilt", so Harer. "Bis dahin haben wir noch einiges zu bewältigen. In der Südröhre müssen insgesamt 17 km und in der Nordröhre rund 14 km maschineller Tunnelvortrieb bewältigt werden. Hier stehen Mensch und Maschine vor riesigen Aufgaben."

### **ÖBB: Österreichs größter Mobilitätsdienstleister**

Als umfassender Mobilitätsdienstleister sorgt der ÖBB-Konzern österreichweit für die umweltfreundliche Beförderung von Personen und Gütern. Die ÖBB gehören zu den pünktlichsten Bahnen Europas und bieten ihren Kunden die höchste Pünktlichkeit in der EU. Mit konzernweit rd. 40.800 MitarbeiterInnen bei Bahn und Bus (davon 37.050 in Österreich, 3.750 im Ausland, zusätzlich 1.850 Lehrlinge) und Gesamterträgen von rd. 6,25 Mrd. EUR ist der ÖBBKonzern ein wirtschaftlicher Impulsgeber des Landes. Strategische Leitgesellschaft des Konzerns ist die ÖBB-Holding AG.

### **Rückfragehinweis**

Ing. Christoph Posch  
Pressesprecher Steiermark, Kärnten, Osttirol und Südburgenland  
ÖBB-Holding AG  
Telefon: +43 (0) 4242 93000 3131  
E-Mail: [christoph.posch@oebb.at](mailto:christoph.posch@oebb.at)  
[www.oebb.at](http://www.oebb.at)

---

Fenster schließen

Drucken