

Tunnelfräse Otto am Zielpunkt im Wiesinger Tiergartentunnel

Zum Tunneldurchschlag auf der 5782 Meter langen Bahnstrecke zwischen Brixlegg und Wiesing kommt es noch in dieser Woche. Mehr als eineinhalb Jahre lang war die Tunnelfräse im Einsatz.

■ WALTER ZWICKNAGL

Wiesing, Stans – Der 671 Meter lange Tiergartentunnel, in den die gigantischen Tunnelfräsen Otto und Jenny einfahren sollen, ist längst fertig. Mit einem kräftigen „Glück auf“ werden die Spezialisten, die auf der Strecke Brixlegg-Wiesing ganze Arbeit leisteten, bald den Tunneldurchschlag feiern. „Bei 32 Metern lag die größte Vortriebsleistung an einem Tag. Das entspricht etwa 400 Lkw-Ladungen an Material. Zudem musste der Inn unterquert werden“, weiß Martin Pellizzari, der für die Projektinformation bei der BEG verantwortlich ist.

Stopp für Maschine Otto

Übrigens: Der Tunnelschild wird am Endpunkt – sprich Wiesinger Tiergartentunnel – einbetoniert und ist Teil des Tunnels. „Das Schneidrad wird zerschnitten. 95 Prozent der mächtigen Maschine kommen dann wieder auf einer anderen Baustelle zum Einsatz“, klärt Pellizzari auf.

Je drei Monate dauert der Abbau der stählernen Monstren, dann kommen sie nach Schwanau in Baden-Württemberg. Während die Maschine Otto für das BEG-Teilstück Brixlegg-Wiesing neu gebaut wurde, war die Tunnelvortriebsmaschine Jenny schon in Kuala Lumpur in Malaysia in Betrieb. Derzeit hat sie auf der Strecke Stans-Wiesing noch 700 Meter zu schaffen. „Wir rechnen mit einem Finale im April. Dann sind auch die 3470 Meter geschafft“, wissen die Experten der BEG. Erst vor wenigen Tagen mussten Schälmeißel, Rollmeißel und die Pumpanlage ausgetauscht werden. Mit 75 Rollmeißeln und 268 Schälmeißeln ist ein Schneidrad bestückt.

36.000 Betonteile für Tunnel

In den zwei Betonwerken in Wiesing und bei Brixlegg ist die Arbeit bereits getan. Dort wurden bis November des Vorjahres fast 36.000 Tübbinge zum Auskleiden des Bahntunnels gefertigt. Sechs-

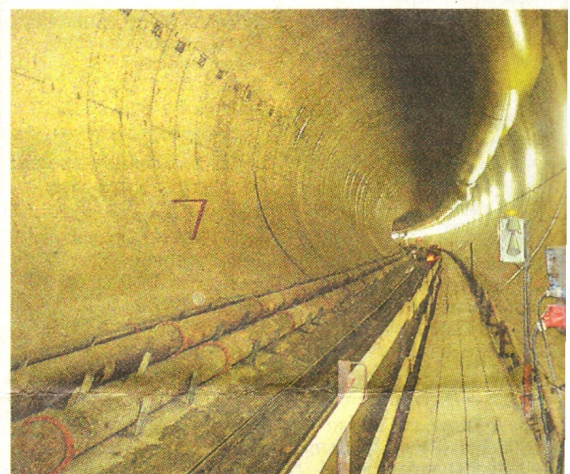


Die künftige Bahnstrecke (im Hintergrund ist Jenbach) und das Lager für die mächtigen Bauteile.

mal wurden die Lagerplätze gefüllt und wieder entleert. Beachtlich sind die Kosten für die vier Baulose: Während das Teilstück Brixlegg-Wiesing auf 151 Millionen Euro zu stehen kommt, sind für das Baulos Stans 104 Millionen und für das Baulos Jenbach 150 Millionen Euro vorgesehen. Rund 14 Millionen Euro kostet der Tiergartentunnel, der im bergmännischen Vortrieb entstand. Im Abstand von 500 Metern werden aus Sicherheitsgründen Rettungsschächte geschaffen.

Tunnelpremiere im Jahr 2012

„Im Jahr 2012 soll der Eisenbahntunnel befahrbar sein“, gibt sich Martin Pellizzari optimistisch. Der erste



Noch fehlt die eisenbahntechnische Ausrüstung auf der BEG zwischen Radfeld und Stans.

große Vertrag für die eisenbahntechnische Ausrüstung ist vergeben. Noch einige Zeit wird es die Schotterberge bei Radfeld und Stans ge-

ben. „Das Material wird zur Beton-Dammschüttung damit sinnig“, zeigt Pellizzari.



BEG-Sprecher Martin Pellizzari bei der Lagerstätte für die Tübbinge in Stans. Die Betonteile dienen zum Auskleiden der Tunnelröhre.