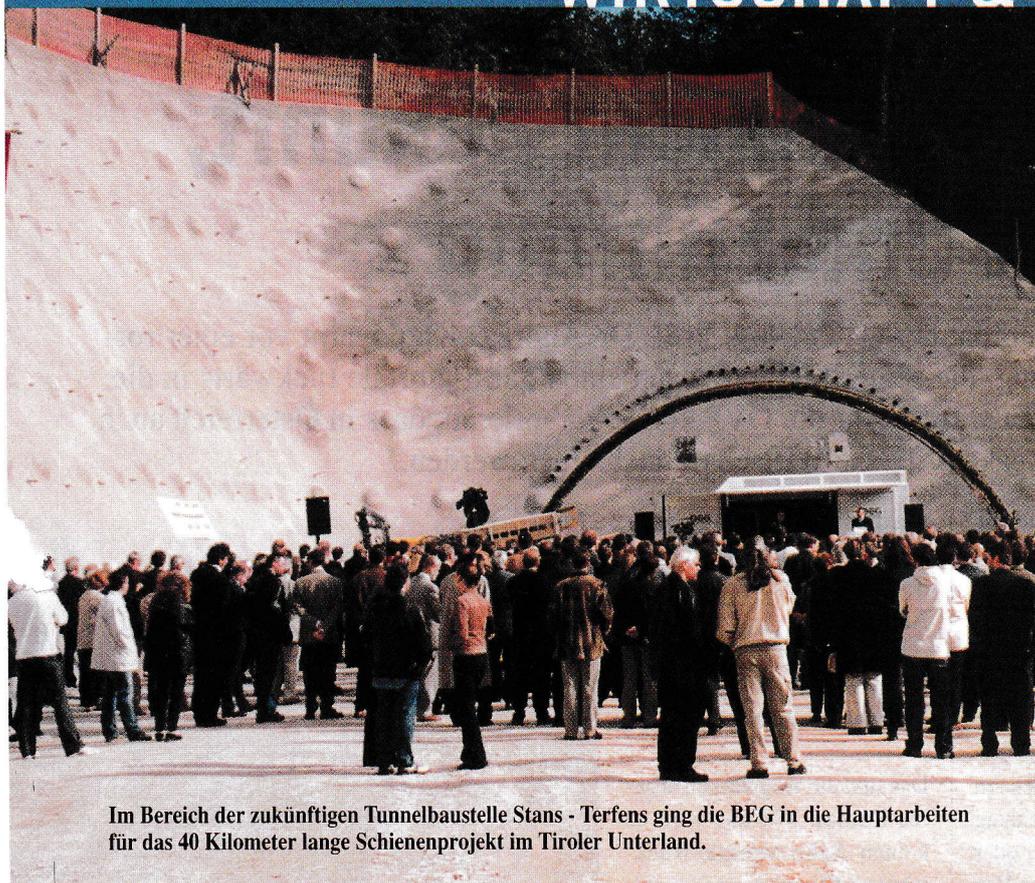


WIRTSCHAFT & POLITIK



Im Bereich der zukünftigen Tunnelbaustelle Stans - Terfens ging die BEG in die Hauptarbeiten für das 40 Kilometer lange Schienenprojekt im Tiroler Unterland.

Startschuss für die Unterinntalbahn

Mit einem Festakt im Bereich der zukünftigen Tunnelbaustelle Stans - Terfens ging die BEG in die Hauptarbeiten für das 40 Kilometer lange Schienenprojekt im Tiroler Unterland. Infrastrukturminister Matthias Reichhold und BEG Generaldirektor Hans Lindenberg haben in Anwesenheit

von Prominenz aus Wirtschaft und Politik gemeinsam die erste offizielle Ankerbohrung durchgeführt. Mehr als sechs Jahre haben die Vorbereitungen für die neue Unterinntalbahn in Anspruch genommen. Nun hat die BEG die erste Halbzeit für das Projekt gemeistert. Ausgestattet mit einem Finanzierungs-

beschluss, einer positiven Umweltverträglichkeitsprüfung und einem gültigen Baubescheid sind am 2. Oktober 2002 die Hauptarbeiten für das Projekt angelaufen. Der Startschuss erfolgte beim Westportal. Hier wird in wenigen Wochen der Vortrieb für den zweitlängsten Tunnel Österreichs gestartet. Fast 10,6 Kilo-

meter werden sich die Mineure in den Berg vorarbeiten. Die Umsetzung des gesamten Projektes Unterinntalbahn wird aus heutiger Sicht weitere sechs Jahre in Anspruch nehmen. In den kommenden Monaten wird die BEG Zug um Zug die Aufträge für die Herstellung von sieben Hauptbaulosen vergeben. Gegen Ende des Jahres 2004 wird schließlich an der ganzen Trasse gearbeitet. Nach den Berechnungen der BEG ist mit einer Investition von rund 1,35 Milliarden Euro zu rechnen. Die neue Unterinntalbahn wird auf Basis trilateraler Verträge mit Deutschland und Italien errichtet. In wenigen Jahren soll sie die Rolle als Nordzulauf zum Brenner Basistunnel übernehmen. Vorteile bringt die Unterinntalbahn aber durchaus auch für die Gemeinden und Anrainer zwischen Kundl und Baumkirchen. Da in Hinkunft der meiste Güterverkehr über die neue Trasse fließt, wird es in den Nachtstunden im Inntal wesentlich ruhiger als heute sein. Zudem ergibt sich durch die zusätzliche Schienenverkehrskapazität auch die Möglichkeit zur Einrichtung eines getakteten Personennahverkehrs.

bög



Der Startschuss wurde mit einem großen Fest begangen. Im Vordergrund BEG Generaldirektor Hans Lindenberg.



v.l.: LH Dr. Wendelin Weingartner, BEG Generaldirektor Hans Lindenberg und Infrastrukturminister Matthias Reichhold beim offiziellen Baubeginn der Unterinntaltrasse.

Tunneldurchschlag in Terfens

Die Arbeiten am Tunnel dauern noch bis Ende 2008

Mit 8,5 Kilometer Länge ist der Tunnel Vomp-Terfens der längste im Bereich der neuen Unterinntaltrasse. Am Mittwoch feierte man nach vier Jahren Arbeit den Durchschlag.



Terfens

8480 Meter Tunnel haben die Mannschaften im Auftrag der BEG seit Herbst 2003 in das Gebirge bei Vomp und Terfens vorgetrieben. Bergwässer, lockeres Gestein und die Gefahren durch den Maschineneinsatz auf engstem Raum waren ihre täglichen Begleiter. Zum Tunneldurchschlag am Mittwoch kam natürlich Patin Luise van Staa persönlich. Das Vortriebsziel ist



AM MITTWOCHABEND wurde der Durchschlag mit Tunnelpatin Luise van Staa gefeiert.

Foto: BEG/Chili

damit erreicht. Der Durchschlagbereich liegt nahe der Siedlung Fiecht unter dem Niveau des Inn-

talbodens.

330.000 M³ BETON VERBAUT

In den vergangenen Jahren haben die Bautrupps in Vomp und Terfens eine gewaltige Bauleistung erbracht. Bei den rund um die Uhr laufenden Arbeiten wurden 1,3 Millionen Kubikmeter Gestein ausgebrochen und 330.000 Kubikmeter Beton verbaut. 30.000 Tonnen Baustahl sichern den zukünftigen Eisenbahntunnel. Tief im Vomper Berg haben die Mineure auf einer Länge von 2,3 Kilometer den Tunnel mit dreigleisigem Querschnitt aus dem Fels gesprengt. Der über 200 Quadratmeter große Ausbruch ist für einen zukünftigen unterirdischen Überholbahnhof vorgesehen. Zum Schutz vor dem Grundwasser war der Tunnel in Teilbereichen unter Druckluft aufzufahren, die Arbeiter mussten sich wie Taucher auf ihrem Arbeitsplatz einschleusen.

NÄCHSTE SCHRITTE BEREITS GEPLANT

Die Restarbeiten für den vollständigen Tunnelausbruch und den Einbau der Innenbetonschale werden noch bis Ende 2008 fortgesetzt. Im Anschluss daran übernehmen die Ausrüstungstrupps die Baustelle und werden Gleisanlagen, Kommunikationseinrichtungen und die Stromversorgung herstellen. Maßnahmen im Bereich des Erschütterungsschutzes und die Sicherheitseinrichtungen werden im Anschluss an die Rohbauarbeiten umgesetzt.

2012 wird der erste Abschnitt der neuen Unterinntalbahn zwischen Kundl und Baumkirchen in Betrieb gehen.

Einrichtung für den Tunnel

Die Tunnel der Unterinntaltrasse werden seit gestern für den Eisenbahnbetrieb aus gestattet. Das 260 Millionen Euro teure Projekt bringt einen wichtigen Wirtschaftsimpuls.

■ MARCO WITTING

Ferrens – Eine Einrichtung vom Feinsten. Nachdem in den letzten Jahren riesige Tunnels im Unterland gebaut wurden, geht es jetzt ans „Eingemachte“. Und wenn die Röhren der Unterinntaltrasse dieser Tage ihre Ausrüstung bekommen, wird so richtig geklotzt.

Zusätzliche Arbeitsplätze

260 Millionen Euro investiert die Brenner Eisenbahngesellschaft (BEG) für die Grundausstattung des Eisenbahnbetriebs. Allein im Baubüro Vompersbach bedeutet das mehr als 210 neue Arbeitsplätze.

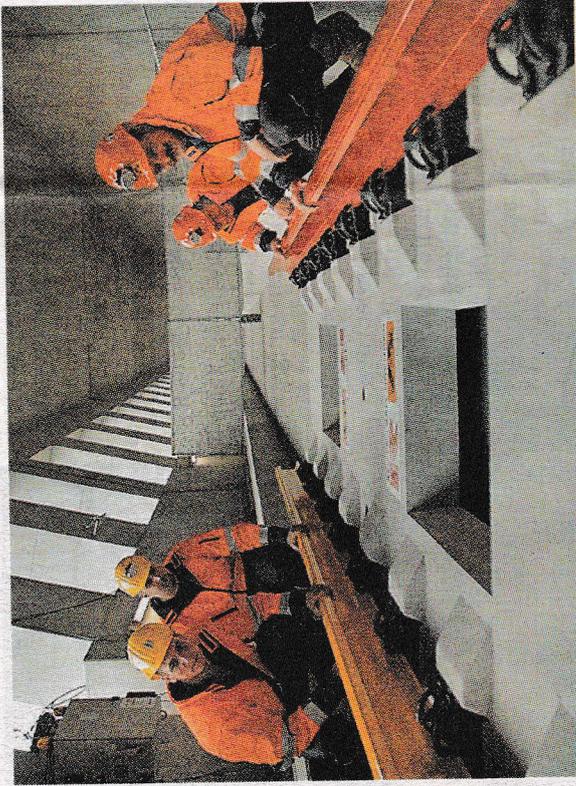
Dazu gibt es modernste Technologie am Bahnsektor. Flexibel

und Gleisschotter kommt nämlich nur noch in den offenen Streckenbereichen zum Einsatz. Mit dem Fahrbahnwechsel im Dezember 2012 soll die Strecke dann befahren werden. Die Personenzüge sollen dann mit knapp 220 km/h durch die Tunnels rauschen.

Heimische Firmen am Zug

Die Investitionen sind auch ein wichtiger Wirtschaftsimpuls. Denn trotz internationaler Konkurrenz konnte das Konsortium Alptransit Brenner, bestehend aus der Vorarlberger Firma Rhombberg und der Alpine Gruppe, den Millio- nenauftrag an Land ziehen.

Mit rund 300 geladenen Gästen wurde gestern Nachmittag in Terfens der Startschuss für die Ausrüstungsarbeiten gefeiert. Nach dem kirchlichen Segen durch den Terfener Diakon Karlheinz Wallhöfer und einer imposanten Lasershow gingen dann die Arbeiter ans Werk. Für die nächsten Jahre richten sie sich jetzt in den Tunnels ein.



Die ersten Gleise wurden bereits in den Tunnels verlegt. Nun gehört die Unterinntaltrasse bis 2012 den Arbeitern der Alptransit Brenner.

Foto: Witting

gelagerte Gleiströge sollen dabei mit diesem System ausgestattet. Das ist eine der längsten derartigen Strecken in Europa.

Auch sonst haben die Arbeiter nur sehr wenig mit einer herkömmlichen Trassenführung zu