

Presseinformation

„Bahn frei“ für den längsten Eisenbahntunnel in Österreich

Die Arbeiten am 20-Kilometer-Hauptabschnitt des Koralmtunnels sind gestartet

(Graz/Deutschlandsberg, 28. März 2011) – Bundesministerin Doris Bures, EU-Vertreterin Désirée Oen vom Kabinett des EU-Verkehrskommissars Siim Kallas, die Landeshauptmänner Gerhard Dörfler und Franz Voves, STRABAG-Vorstandsvorsitzender Hans-Peter Haselsteiner und ÖBB-Vorstandsvorsitzender Christian Kern nahmen am Montag eigenhändig die Schaufel in die Hand - gleichsam also mit einem gemeinsamen „Handgriff“ von der EU, Österreich, der Steiermark und Kärnten, sowie der bauausführenden Arbeitsgemeinschaft und den ÖBB wurde heute der 20 Kilometer lange Hauptabschnitt des Koralmtunnels im Rahmen eines großen Festaktes im Leibenfeld bei Deutschlandsberg gestartet. Ein historischer Spatenstich, dem mehr als 500 Gäste – darunter auch weitere wichtige Vertreter der EU sowie der Regionen entlang der Baltisch-Adriatischen Achse – beiwohnten. Die Segnung der Arbeitsstätte nahm der steirische Diözesanbischof Egon Kapellari im Anschluss höchstpersönlich vor.

Die beiden Tunnelröhren werden weitgehend mit Tunnelbohrmaschinen in bis zu 1200 Meter Tiefe Richtung Kärnten vorangetrieben. Der Tunneldurchschlag soll 2017 erfolgen.

Vorrang für „neue Südbahn“

ÖBB-Vorstandsvorsitzender Christian Kern legte am Montag ein Bekenntnis zur neuen Südbahn ab: „Die Koralmbahn ist ein wesentlicher Schritt zur neuen Südbahn. Gemeinsam mit der Pottendorfer Linie und dem Semmeringbasistunnel betrachtet, bekommen vier Millionen Kunden eine Zugverbindung mit Hochgeschwindigkeit. Dadurch verringert sich die Reisezeit von Wien nach Klagenfurt von vier Stunden auf zwei Stunden dreißig Minuten – also ein enormer Zeitgewinn.“ Den wirtschaftlichen Gewinn der Investitionen unterstrich in Folge Bundesministerin Doris Bures: „Die Südstrecke ist eine der wichtigsten Verbindungen in Österreich und eine wichtige europäische Achse. Hier haben wir ein enormes Potenzial sowohl für den Personenverkehr als auch für den Güterverkehr. Die Koralmbahn mit dem Koralmtunnel ist ein Herzstück für die neue Südbahn.“

Am Ausbau der Schiene ist natürlich auch die EU interessiert. „Investitionen in Infrastruktur allgemein verbinden Regionen, und Investitionen in die Schiene im Besonderen sind angesichts der erzielbaren CO₂-Reduktion ja im Sinne unserer Umwelt“, betonte Désirée Oen, Kabinettsmitglied von EU-Verkehrskommissar Siim Kallas.

Sowohl Landeshauptmann Franz Voves als auch sein Kärntner Pendant Gerhard Dörfler nahmen in ihren Statements auf die „verkehrspolitische und wirtschaftliche Verbesserung der Standortqualität“ der beiden Bundesländer Bezug. „Ich freue mich über den Spatenstich zum Schlüsselabschnitt der Koralmbahn. Damit steht endgültig fest, dass dieses für den Wirtschaftsstandort Steiermark, aber auch für die europäischen Verkehrsachsen so wichtige Projekt unumstößlich gebaut wird.“

Dörfler: „Mit dem Bau der Koralmbahn wird die Infrastruktur der Zukunft realisiert und der Wirtschafts- und Wohnstandort Kärnten wesentlich aufgewertet.“ Und Strabag-Vorstandsvorsitzender Hans-Peter Haselsteiner: „Wir sind ja im Tunnelbau weltweit bei Großprojekten tätig. Es ist erfreulich, dass wir unsere Erfahrungen auf diesem Gebiet nun auch in Österreich – noch dazu beim größten Tunnelbauauftrag der Republik – einsetzen können.“

Versorgung über 60 Meter tiefen Bauschacht

Die Vortriebe dieses Bauloses KAT 2 werden dabei über einen 60 Meter tiefen, in Brillenform errichteten Bauschacht und den bestehenden Lüftungsschacht im Leibenfeld versorgt. Über diesen werden alle Geräte und Einrichtungen angeliefert und unter Tage in Montagekavernen montiert. Der Vortrieb erfolgt nach modernstem Standard hauptsächlich durch kristallines Festgestein wie Glimmerschiefer, Gneise und Marmore. Ein Großteil des herausgebrochenen Materials wird dabei entweder für den Tunnelbau selbst beziehungsweise als Schüttmaterial entlang der Strecke wieder verwendet. Mit der Realisierung dieses Bauloses sind baustellenseitig etwa 500 hochqualifizierte Fachkräfte beschäftigt.

Die bisherigen Meilensteine bei der Koralmbahn in der Steiermark

- Ausbau der Südbahn-Bestandsstrecke von Graz bis Werndorf

- Seit 2006 Errichtung der rd. 14 km langen zweigleisigen Neubaustrecke von Werndorf mit dem Hengsbergtunnel bis Wettmannstätten – diese Strecke ist seit Dezember 2010 bereits eingleisig und nicht elektrifiziert in Betrieb gegangen und als „S 6“ ins S-Bahnsystem der Steiermark integriert.

- Seit 2007 Errichtung des Abschnitts Wettmannstätten – St. Andrä. In diesem Abschnitt, der rd. 10 km Freilandstrecke sowie den Koralmtunnel umfasst,
 - + wurden bereits die Wasserbauarbeiten Gussendorf/Laßnitztal im Mai 2009 fertig gestellt (Verlegung der Laßnitz auf 1,8 Kilometer Länge, Hochwasserschutz- und ökologische Ausgleichsmaßnahmen)
 - + erfolgte im Sommer 2008 - als Teil der zukünftigen Anbindung des IC-Bahnhofs Weststeiermark - die Errichtung der Baustellenzufahrtstrasse zum Baulos KAT1
 - + erfolgte die Umlegung der 110kV-Leitung im Winter 2008/2009
 - + erfolgte im Dezember 2008 der Baubeginn für das Baulos KAT1; die Arbeiten an der 3,2 Kilometer langen Freistrecke von Groß St. Florian und Unterbergla, wo auch der künftige Intercity-Bahnhof Weststeiermark entstehen wird, bis zum Ostportal des Tunnels, sind bereits weitgehend fertig gestellt. Die Tunnelvortriebsarbeiten wurden hier im Mai 2010 aufgenommen.
 - + erfolgte im Juni 2010 der Baubeginn für das Baulos 2 in den Gemeindegebieten von Groß St. Florian und Unterbergla mit der Errichtung von drei großen Brückenobjekten

+ erfolgte im März 2011 der Baubeginn für das Baulos 5 im Gemeindegebiet von Groß St. Florian mit der Errichtung von acht Brücken und Hochwasserschutzmaßnahmen am Koglbauerbach.

- Vortrieb eines Systems von Erkundungstunnel und –schächten (in Kärnten und der Steiermark) mit 10 Kilometer Gesamtlänge zur detaillierten Erkundung des Koralmmassivs von Herbst 2003 bis Frühjahr 2010
- Start für den Um- und Ausbau des Hauptbahnhofs Graz, der als Drehscheibe für den Personen- und Güterverkehr fit für die Anforderungen der Zukunft gemacht wird und bedingt durch die Inbetriebnahme der Koralmbahn dann künftig eine deutlich höhere Zugfrequenz abwickeln können wird.

Der Bau des Koralmtunnels

Der Rohbau des Haupttunnels erfolgt in drei Hauptbaulosen:

- Baulos Koralmtunnel 1 (KAT1) vom Ostportal bei Frauental bis in den Bereich Leibenfeld
- Baulos Koralmtunnel 2 (KAT2) von Leibenfeld bis zum Durchschlag zu den Baulosen KAT1 und KAT3 über die Landesgrenze Steiermark/Kärnten
- Baulos Koralmtunnel 3 (KAT3) vom Westportal bei Mitterpichling bis zum Durchschlag mit dem Baulos KAT2

Der insgesamt 32,9 Kilometer lange Tunnel durchquert das Gebirgsmassiv der Koralpe mit einer maximalen Überdeckung von etwa 1200 Metern. Die beiden Tunnelröhren verlaufen in einem Achsabstand von ca. 40 Metern und sind alle 500 Meter durch so genannte Querschläge miteinander verbunden. In diesen Querschlägen sind bahntechnische Einrichtungen enthalten, sie dienen im Gefahrenfall aber auch als Fluchtwege in die jeweils andere Röhre. In der Tunnelmitte wird sich eine Nothaltestelle befinden.

Die Koralmbahn im Überblick

Mit der Koralmbahn als Teil der Neuen Südbahn und der Baltisch-Adriatischen Achse entsteht eine neue 130 Kilometer lange, zweigleisige Hochleistungstrecke zwischen Graz und Klagenfurt. Reisezüge werden künftig deutlich unter einer Stunde Reisezeit benötigen, aktuell dauert die Fahrt drei Stunden. Das Herzstück der in sieben Abschnitte unterteilten Koralmbahn bildet der 32,9 Kilometer lange Koralmtunnel. Die Gesamtkosten der 130 km langen Koralmbahn belaufen sich auf etwa 5,3 Milliarden Euro. Rund 80 km der Koralmbahn sind in Bau bzw. in Teilen fertig gestellt. Darüber hinaus wurden seit 2001 zehn Bahnhöfe und Haltestellen, 101 Eisenbahnbrücken bzw. Straßenunter- /überführungen umgebaut bzw. neu errichtet und insgesamt 34,7 km Tunnel vorgetrieben bzw. sind in Bau.

Die Baltisch-Adriatische Achse im Überblick

Die Koralmbahn ist Teil der Baltisch-Adriatischen Achse, die von Danzig über Warschau und Wien/Bratislava nach Triest, Venedig und Bologna führt und somit die Ostsee mit dem Mittelmeer verbindet. Wesentlicher Teil dieser Verkehrsachse ist die neue Südbahn mit den vier zentralen Großprojekten Hauptbahnhof Graz und Wien, Semmeringbasistunnel neu und der Koralmbahn. Die Verkehrsachse verbindet über einen Weg von 1700 Kilometern die Ostsee- und Mittelmeerhäfen, wodurch eine sinnvolle Verknüpfung von Wasser und Schiene ermöglicht wird. In den Regionen entlang der BAA leben etwa 40 Millionen Menschen

ÖBB: Österreichs größter Mobilitätsdienstleister

Als umfassender Mobilitätsdienstleister sorgt der ÖBB-Konzern österreichweit für die umweltfreundliche Beförderung von Personen und Gütern. Mit konzernweit rd. 42.500 MitarbeiterInnen (inkl. Lehrlinge 44.200) und Gesamterträgen von rd. 5,7 Mrd. EUR ist der ÖBB-Konzern ein wirtschaftlicher Impulsgeber des Landes. Im Jahr 2009 wurden von den ÖBB 453 Mio. Fahrgäste und 120,3 Mio. Tonnen Güter transportiert. Strategische Leitgesellschaft des Konzerns ist die ÖBB-Holding AG.

Rückfragehinweis

Walter Mocnik
Pressesprecher und
Öffentlichkeitsarbeit Steiermark

ÖBB-Holding AG Konzernkommunikation

Europaplatz 4, 8020 Graz
Tel.: +43 316 93000 481
Mobil: +43 664 960 32 35
walter.mocnik@oebb.at
www.oebb.at