

# NEWSLETTER



## Inhalt

- 1. Allgemeines zu den Ausbausritten**
- 2. News im 1. Ausbauschnitt**
- 3. Information**
- 4. Status zu den Hauptbaumaßnahmen**
- 5. Fotos zum 1. Ausbauschnitt**

## Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren!

Herzlichen Dank für die Abonnieurung unseres Newsletters, welcher Ihnen einen kurzen Einblick über die Brennerachse und die aktuellen Baumaßnahmen im Unterinntal bieten soll. Sie finden weitere Informationen zu allen angeführten Themen auf unserer Website ([www.beg.co.at](http://www.beg.co.at)). Für Fragen oder Anregungen steht Ihnen jederzeit unser BEG-Serviceteam zur Verfügung.

Sie können uns unter der Telefonnr.: +43 (0)512 5309 erreichen oder auf unserer Website ([www.beg.co.at](http://www.beg.co.at)) ein E-Mail senden.

## Handhabung des Newsletters

Die Handhabung ist sehr einfach, indem Sie mittels den bekannten Funktionen des Acrobat Reader im Newsletter navigieren können. Um die Bilder bzw. Fotos geeignet anzusehen, können sie anhand der Lupe oder des Zoomfaktor vergrößern.

## IMPRESSUM

**Brenner Eisenbahn GmbH**  
Karl-Kapferer-Straße 5  
6020 Innsbruck

Tel.: +43 (0)512 5309  
Fax.: +43 (0)512 57 68 87  
E-Mail: [web-service@beg.co.at](mailto:web-service@beg.co.at)

**Betriebsführer der BEG**  
**ÖBB Infrastruktur Bau AG**  
**Geschäftsbereich Unterinntal**  
Karl-Kapferer-Straße 5  
6020 Innsbruck

Tel.: +43-(0)512-5309-0  
Fax: +43-(0)512-576887

>> Redaktion: Ing. Andreas Schweiger  
ÖBB Infrastruktur Bau AG / Webbetreuung

>> Autoren: Ing. Andreas Schweiger  
ÖBB Infrastruktur Bau AG / Webbetreuung

>> Fotos: ÖBA's der Baulose  
GB UI - Projektleitungen

# 1.) Allgemeines zu den Ausbauschritten

## Abschnitt München - Kiefersfelden



*Zwischen München und Kufstein setzt die Deutsche Bahn derzeit auf die Modernisierung der bestehenden Anlagen.*

Der Abschnitt München- Kiefersfelden ist Teil der Zulaufstrecke Nord zum Brenner Basistunnel. Er liegt auf deutschem Staatsgebiet und befindet sich im Einflussbereich der Deutschen Bahn (DB). In den vergangenen Jahren hat die DB intensiv an der Verbesserung der bestehenden Bahnanlagen gearbeitet. Beispielfhaft zu nennen sind in diesem Zusammenhang die Beseitigung von niveau-gleichen Übergängen zwischen Rosenheim und Kiefersfelden (2003) sowie der Einbau neuer zeitgemäßer Signaltechnik in diesem Streckenabschnitt (2000). Durch den Bau eines neuen automatischen Stellwerkes in Rosenheim (2003) kann der gesamte Bahnbetrieb zentral geleitet werden. Zwischen München und Grafing ist ein 4gleisiger Querschnitt fertig gestellt worden und ermöglicht die wirkungsvolle Entflechtung des S-Bahn Verkehrs von allen anderen Bahnbewegungen.

### Status:

Derzeit keine wesentlichen Neuigkeiten beim Abschnitt München – Kiefersfelden.

## 2. Ausbauschritt Tiroler Unterinntal: Kundl bis Staatsgrenze Kufstein



*Projektraum der neuen Trasse im  
Bereich Brannenburg – Kundl/Radfeld*

Der zweite Ausbauschritt der Eisenbahnachse Brenner im Tiroler Unterland ist eng mit der weiteren Entwicklung des Brenner Basistunnels verknüpft. Derzeit liegt der „Flaschenhals“ der Schienenverkehrsachse München - Verona zwischen Kundl und Baumkirchen im Tiroler Unterland. Erst wenn dieser beseitigt ist, kann die bestehende „alte“ Brenner Scheitelstrecke voll ausgelastet werden. Spätestens zu diesem Zeitpunkt ist auch eine Kapazitätsanhebung zwischen Kundl bis in den Großraum München erforderlich.

### Status:

Die im Zuge der Informationsveranstaltungen vergangenes Frühjahr eingegangenen Anregungen der Bürger fließen derzeit in die Planungen zur Trassenauswahl ein und werden auf ihre Umsetzbarkeit überprüft.

Besucher unserer Website haben die Möglichkeit in den Kriterienkatalog und in die Bewertungstabelle der Nutzwertanalyse Einsicht zu nehmen. Weiters sind zur besseren Veranschaulichung 3D Visualisierungen verschiedener Variantendetails zur Verfügung gestellt.

# 1. Ausbauschnitt Tiroler Unterinntal: Kundl /Radfeld - Baumkirchen



Luftbild Baulos H2-2  
(Alpine Luftbild Innsbruck)

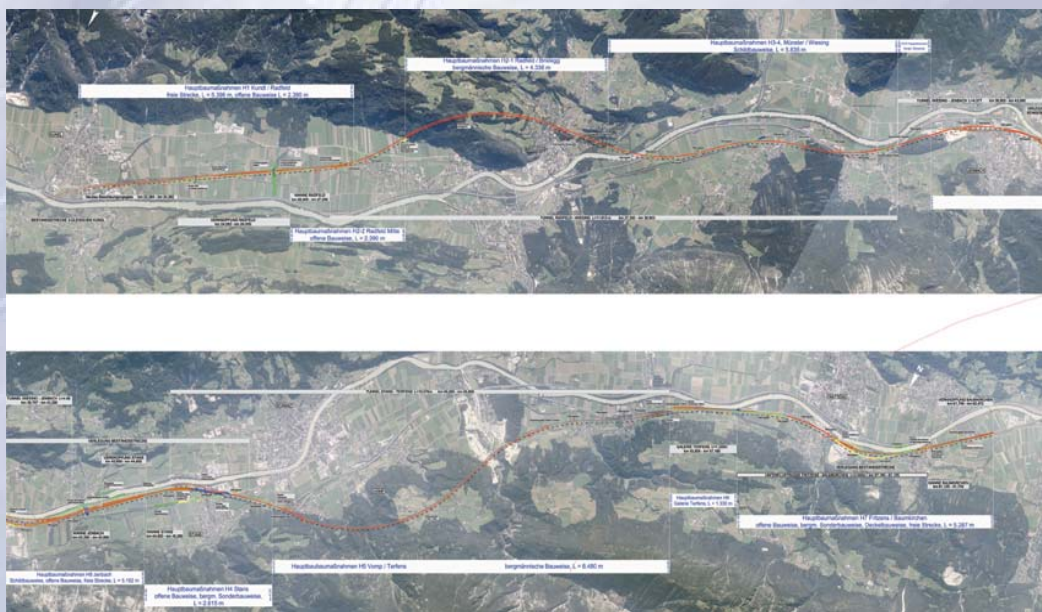


Luftbild Baulos H8  
(Alpine Luftbild Innsbruck)

Bis 2012 wird die Brenner Eisenbahn Gesellschaft zwischen Kundl/Radfeld und Baumkirchen rund 40 Kilometer Neubaustrecke herstellen. Fast 32 Kilometer dieser Anlage befinden sich in Tunneln, Wannern, Unterflurtrassen und in einer Galerie. Mehrmals ist die Querung der Autobahn, der bestehenden Eisenbahn sowie des Inn erforderlich. Die zukünftige Hochleistungsstrecke ermöglicht einen Bahnbetrieb mit Geschwindigkeiten bis zu 250 km/h.

## Hauptbauwerke

- >> Hauptbaulos H1: Kundl-Radfeld
- >> Hauptbaulos H2-2: Radfeld Mitte
- >> Hauptbaulos H2-1: Radfeld-Brixlegg
- >> Hauptbaulos H3-4: Münster-Wiesing
- >> Hauptbaulos H3-6: Tiergartentunnel
- >> Hauptbaulos H8: Jenbach
- >> Hauptbaulos H4-3: Stans
- >> Hauptbaulos H5: Vomp-Terfens
- >> Hauptbaulos H6: Galerie Terfens
- >> Hauptbaulos H7: Fritzens-Baumkirchen



## 2.) News im 1. Ausbauschnitt

### Übernahme der Hauptbaumaßnahmen H3-6 Tiergartentunnel



*Ing. Klaus Schretter bedankte sich bei der ARGE Tunnel Wiesing und den Ingenieuren der örtlichen Bauaufsicht für die umsichtige Bauausführung*



*Haupttunnel mit fertiggestellter Innenschale*



*Team des PL3*

*1. v. links Ing. Klaus Schretter;  
2. v. links Dipl. Ing.(FH) Karsten Kuske;  
2. v. rechts DI Matthias Besser;  
1. v. rechts Ing. Christof Wild*

Am 17.12.2008 wurde ein weiterer Abschnitt der neuen Unterinntalbahn im Rohbau fertiggestellt. Nach einer zweistündigen Begehung des Bauloses konnte die BEG offiziell den Tunnel übernehmen. Im Anschluss fanden sich die Teilnehmer der Schlussabnahme im Baubüro Wiesing zu einer Feierstunde ein.

In den kommenden Monaten werden die beiden Tunnelvortriebsmaschinen der Lose H8 und H3-4 in die vorgefertigten Einfahrtskavernen des Tiergartentunnels einfahren. Anschließend wird die Eisenbahntechnik in den Tunnel eingebaut. Voraussichtlich werden 2012 die ersten Züge durch den Tiergartentunnel fahren.

#### Eckdaten

- Tunnellänge gesamt: 671 m
- Stollenlänge gesamt: 160 m
- Ausbruch Haupttunnel: 79.500 m<sup>3</sup>
- Ausbruch Zugangstollen/ Wendenische/ Schalterkaverne: 10.400 m<sup>3</sup>
- Innenschalenbeton Haupttunnel: 5.000 m<sup>3</sup>
- Sohlgewölbebeton Haupttunnel: 4.100 m<sup>3</sup>
- Innenschalenbeton ZGST/ Wendenische/ Schalterkaverne: 910 m<sup>3</sup>
- Sohlgewölbebeton ZGST/Wendenische/Schalterkaverne: 930m<sup>3</sup>
- Baubeginn: Mai 2007
- Bauende: Dezember 2008

## Beauftragung des Loses O1 – Obertägige Maßnahmen



*Das Betriebsgebäude in Fiecht wurde bereits  
Im Zuge der Tunnelbaumaßnahmen errichtet*

Nach einem rund sechsmonatigen Vergabeverfahren erfolgte am 09.12.2008 die Beauftragung der Leistungen für die obertägigen Maßnahmen. Der geplante Baubeginn wurde mit Mitte Februar 2009 fixiert.

Die Vergabesumme beträgt 12 Millionen Euro. Ende 2011 ist die Fertigstellung vorgesehen.

Im Los O1 werden unter anderem folgende Leistungen erbracht:

- Herstellung verschiedener Schachtkopfgebäude im Rohbau.
- Herstellung verschiedener Betriebsgebäude im Rohbau.
- Außenabschluss der Schachtkopfgebäude
- Außenabschluss der Betriebsgebäude
- Rampeneinhausungen
- Portalverkleidungen
- Einschütten von Schachtkopf-/Betriebsgebäuden inklusive Geländemodellierungen und Absturzsicherungen
- Herstellung von Rettungsplätzen einschließlich der Zufahrten und der Hubschraubernotlandeplätze
- Wegebauarbeiten
- Erdbauarbeiten



## 3.) Information

### Neue Videos und Videogalerie



Messefilm 2008

#### LINKS

- [Messefilm 2008](#)
- [Luftbildaufnahmen der Unterinntaltrasse](#)

Im Zuge des Fortschrittes unserer Baustellen wurde unsere Website mit den neuesten Features der Web-Video-Wiedergabe ausgestattet. Mittels Streaming werden die zur Verfügung gestellten Videos empfangen und gleichzeitig wiedergeben. Somit müssen Sie nicht mehr den langwierigen Prozess des Downloadens von Videos abwarten bis Sie den gewünschten Inhalt anschauen können.

Wir haben Ihnen daher zu bestimmten Baulosen imposante Luftaufnahmen zur Verfügung gestellt, die im Sommer 2008 von der Firma Filmquadrat (Götzis) erstellt wurden. Zudem wurde Ihnen der neueste Messefilm zur Verfügung gestellt.

#### **Erforderliche Software:**

Flash Player Plugin Version > 8.0  
Aktiviertes Javaskript

## 4.) Status zu den Hauptbaumaßnahmen

### Hauptbaumaßnahme H1 Kundl - Radfeld

#### Allgemeine Beschreibung

Das Hauptbaulos H1 umfasst die Herstellung der Verknüpfung Radfeld. In diesem Bereich ist die Bestandstrecke aus dem Bahnhof Kundl heraus Richtung West durch ein „Beschleunigungsgleis“ zu ergänzen, welches gemeinsam mit den beiden Bestandsgleisen zur viergleisigen Verknüpfung Radfeld aufgefächert wird. Am westlichen Ende kommt es zu einer zeitlich/ räumlichen Überlappung mit dem Hauptbaulos H2-2.

#### In Kürze:

Bauloslänge: 5.262,00 m  
Summe Eisenbahnstreckenbau: 6.116,00 m  
Baubeginn: August 2008  
Bauende: Oktober 2011

#### STATUS:

Neubau Beschleunigungsgleis: 0% Fertigstellungsgrad  
Verknüpfung Radfeld: 30% Fertigstellungsgrad

Besondere Ereignisse:

- keine

Aktuelle Arbeiten:

Die Baufeldfreimachung (Rodungen, Humusabtrag) sowie die Arbeiten an der Baustelleneinrichtung und an den Baustraßen sind abgeschlossen. Die Bodenauswechslung unter dem zukünftigen Bahndamm der Verknüpfungstelle ist zur Gänze hergestellt, mit den ersten Dammschütтарbeiten im Anschlussbereich zum Nachbarlos H2-2 wurde soeben begonnen. An Ingenieurbauwerken werden momentan die Stützwand an der Verbindungsstraße Kundl-Breitenbach sowie verschiedene Durchlässe im Bereich der offenen Strecke errichtet.



Betonierarbeiten für die Herstellung einer neuen Unterführung im Bereich Radfeld



Bewehrungsarbeiten an der Wirtschaftswegunterführung

### Eisenbahnstreckenbau

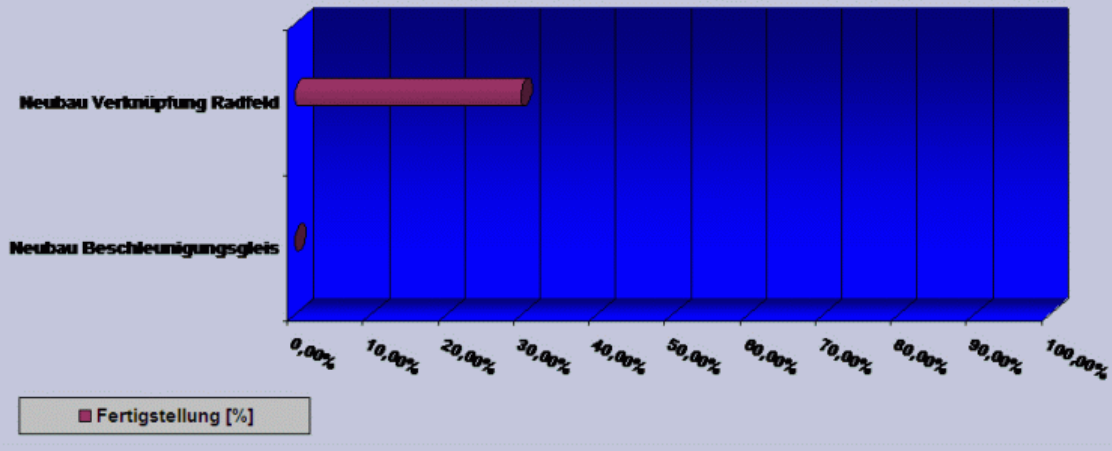


Diagramm Status Eisenbahnstreckenbau

### Gesamtübersicht

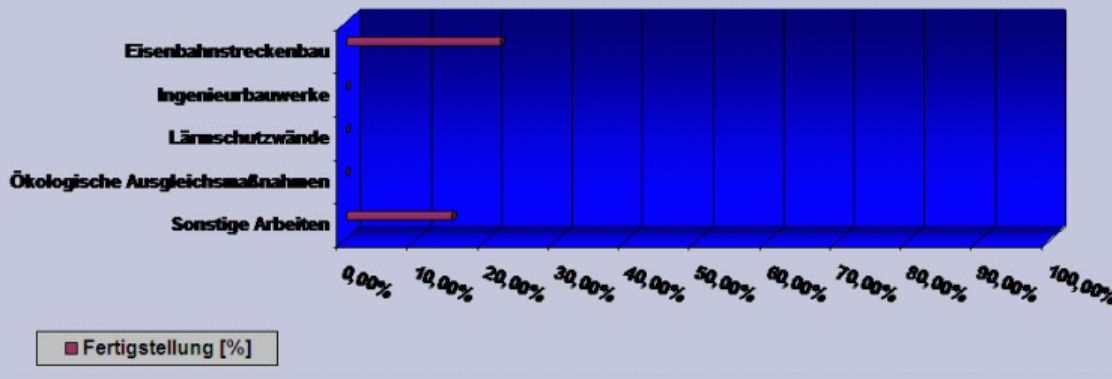


Diagramm Status Gesamtbauarbeiten

## Hauptbaumaßnahme H2-2 Radfeld Mitte

### Allgemeine Beschreibung

Das Hauptbaulos H2-2 verbindet die Verknüpfung Radfeld mit dem bergmännischen Tunnel Radfeld-Brixlegg. Auf einer Länge von ca. 2,4 Kilometer sind eine Wanne sowie eine Unterflurstrecke in offener Bauweise herzustellen. Drei Rettungsschächte bieten die im Sicherheitskonzept geforderten Fluchtmöglichkeiten.

### In Kürze:

Bauloslänge: 2.390,00 m  
Baubeginn: April 2008  
Bauende: September 2011

### STATUS:

Grundwasserwanne Radfeld: 300 m  
Tunnel in Offener Bauweise: 60 m

### Besondere Ereignisse:

- Keine

### Aktuelle Arbeiten:

- Einbau GEWI, Herstellung Kleinbohrpfähle Bestandsbaugrube, Erdarbeiten
- Herstellung Unterwasserbetonsohle
- Betonarbeiten Wanne
- Betonarbeiten Tunnel (Sohle + Gewölbe)



Gewölbeschalwagen



Baugrube mit betonierter Betonsohle und Spundwandsicherung

**Bauweisen bzw. Bauwerke**

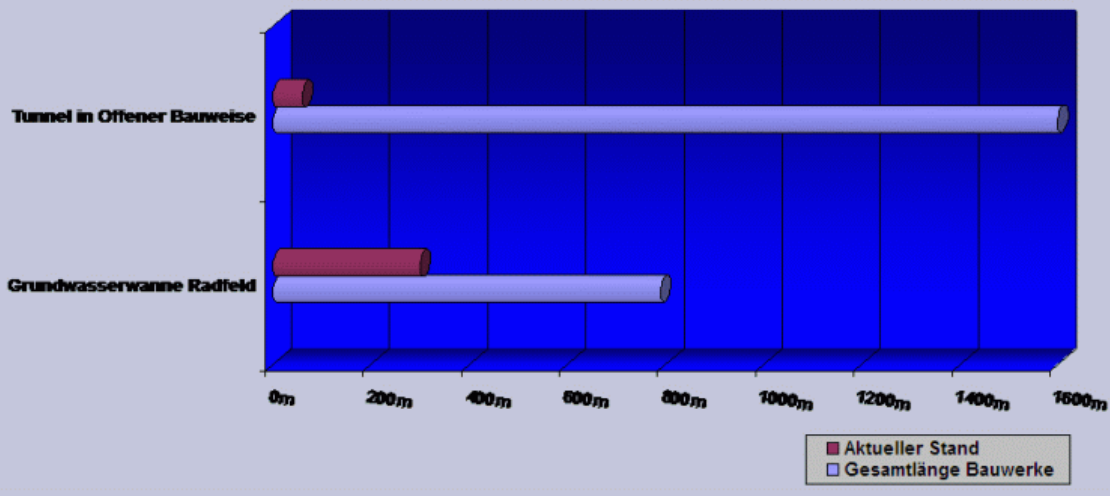


Diagramm Status Vortrieb bzw. Bauweisen

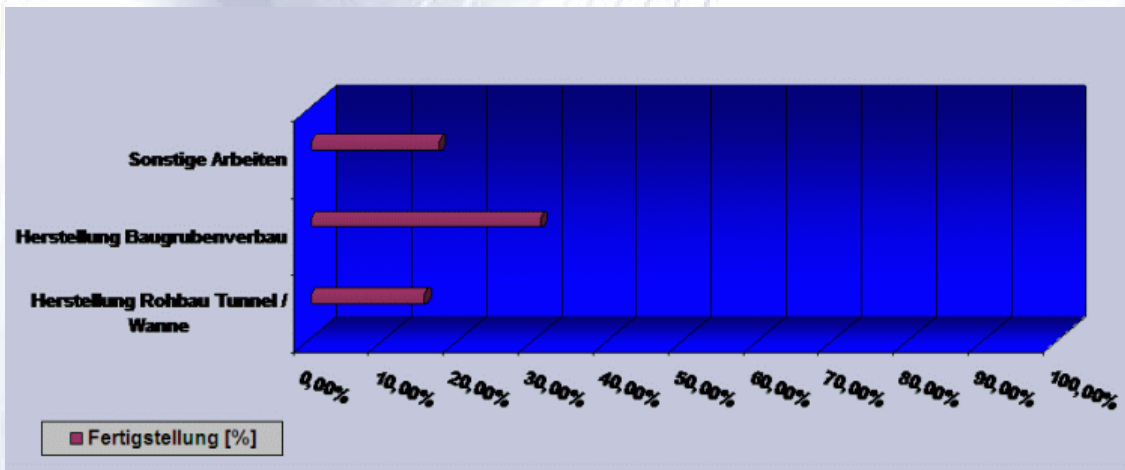


Diagramm Status Gesamtbauarbeiten

## Hauptbaumaßnahme H3-4 Münster - Wiesing

### Allgemeine Beschreibung

Westlich des abgeschlossenen bergmännischen Vortriebes Brixlegg kommt eine Schildvortriebsmaschine zum Einsatz. Der Tunnel wird in diesem Bauolos bis in den Bereich Autobahnanschlussstelle Wiesing hergestellt. Die Startbaugrube für den maschinellen Vortrieb liegt im Bereich westlich des „Matzenköpfls“ im Gemeindegebiet von Reith im Alpbachtal. Nahe der Startbaugrube unterquert die TBM den Inn.

### In Kürze:

Bauloslänge: 5.835,5 m  
Baubeginn: 2006  
Bauende: 2011

### STATUS:

Offene Bauweise: 0 m  
Bergmännischer Vortrieb: 36 m  
Schildvortrieb: 5.189,00 m

### Besondere Ereignisse:

- keine

### Aktuelle Arbeiten:

- Rückbau BE-Rohrvortrieb km 33+945
- Einrichten-Rohrvortrieb km 38+220
- Arbeiten zum Bau des Schachtkopfgebäudes
- km 33+427, 33+945, 34+457, 34+974
- bergm. Vortrieb km 36+520
- Herstellen Innenschale Verbindungsstollen und Türstock km 35+470
- Schachtausbau Innenschale, Treppenpodeste und
- Bodenplatte SKG km 33+427, 34+457
- Aufräumarbeiten Tübbingproduktion Feldfabrik
- Vortrieb Haupttunnel



Relaispumpe - Montage der Förderleitung



Rohrvortriebsmaschine im Rettungsstollen

**Vortriebe bzw. Bauweisen**

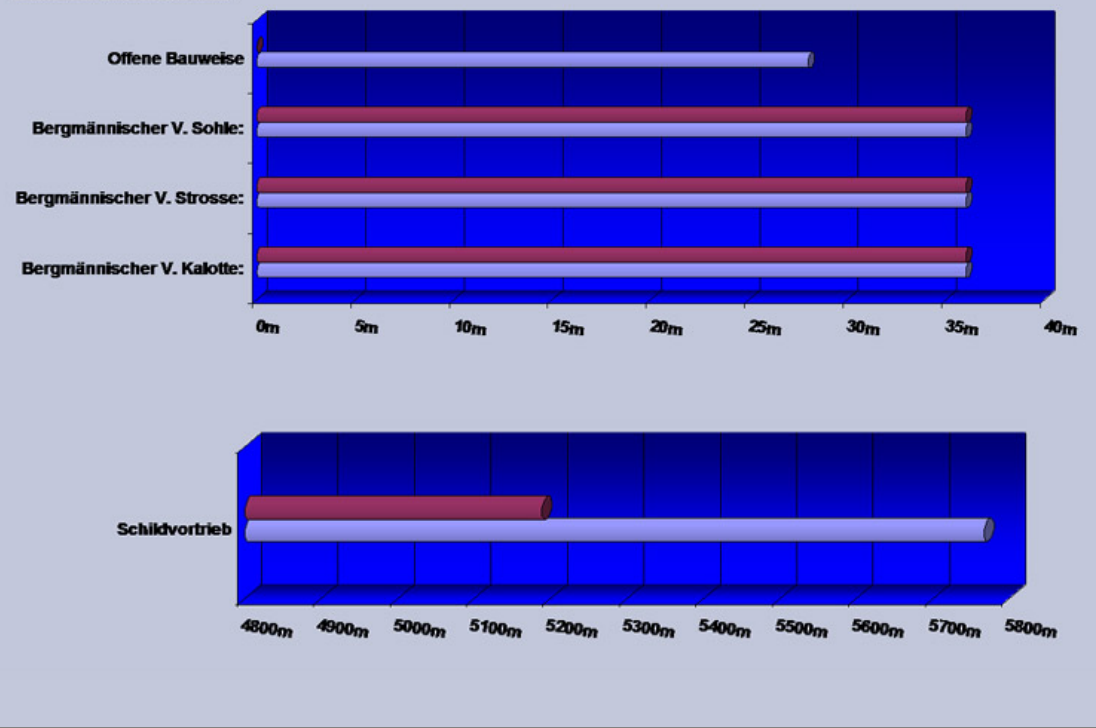


Diagramm Status Vortrieb bzw. Bauweisen

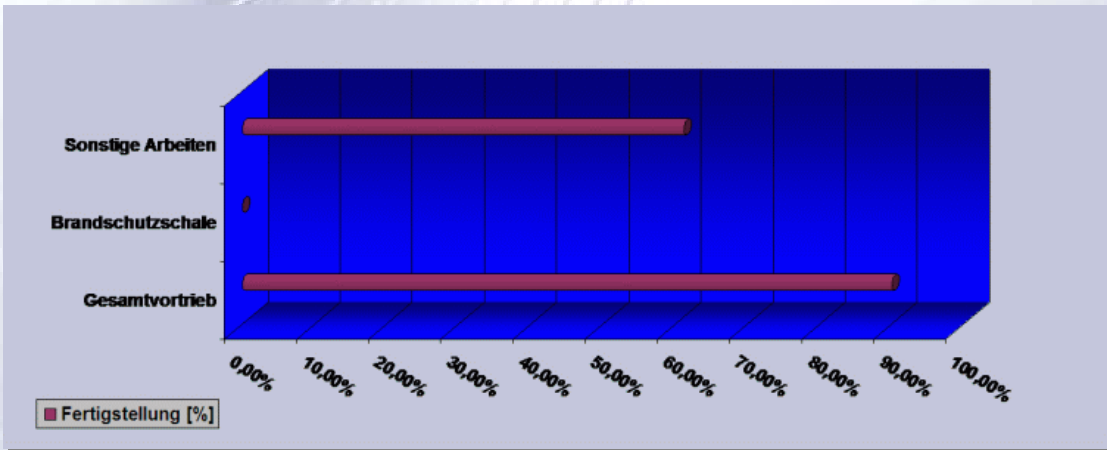


Diagramm Status Gesamtbauarbeiten

# Hauptbaumaßnahme H3-6 Tiergartentunnel



Herstellung eines Lüftergebäudes in Wiesing



Steinschichtung im Bereich des Lüftergebäudes

## **Allgemeine Beschreibung**

Beim "Tiergartentunnel" Los H3-6 Wiesing / Jenbach Ost handelt es sich um einen ca. 671 m langen Tunnelabschnitt der Unterinntaltrasse. Dieser Tunnel verbindet die beiden Lose H8 und H3-4, bei denen je eine Tunnelbohrmaschine zum Einsatz kommt. Zur Bauerschließung und späteren Nutzung als Fluchtweg wird ein befahrbarer Zugangsstollen mit einer Länge von ca. 160 m gebaut. Der Vortrieb des Haupttunnels erfolgt ausschließlich vom Zugangsstollen aus und wird Richtung Osten ca. 212m und Westen ca. 441m ausgeführt. Der Vortrieb erfolgt in konventioneller zyklischer Bauweise nach den Vorgaben der neuen Österreichischen Tunnelbaumethode und befindet sich über die gesamte Länge im Festgestein.

## **In Kürze:**

Tunnellänge gesamt: 670 m  
Baubeginn: Juni 2007  
Bauende: Ende 2008

## **STATUS:**

### **Vortrieb Haupttunnel**

Kalotte: 671 m  
Strosse: 671 m  
Sohle: 671 m

### **Vortrieb Zugangsstollen**

Bergm. V. Profil: 193 m  
Bergm. V. Sohle: 193 m

## **Besondere Ereignisse:**

- Übernahme der Baumaßnahmen am 17.12.2008

## **Aktuelle Arbeiten:**

- Fertigstellung sonstiger Arbeiten und Räumen der Baustelle



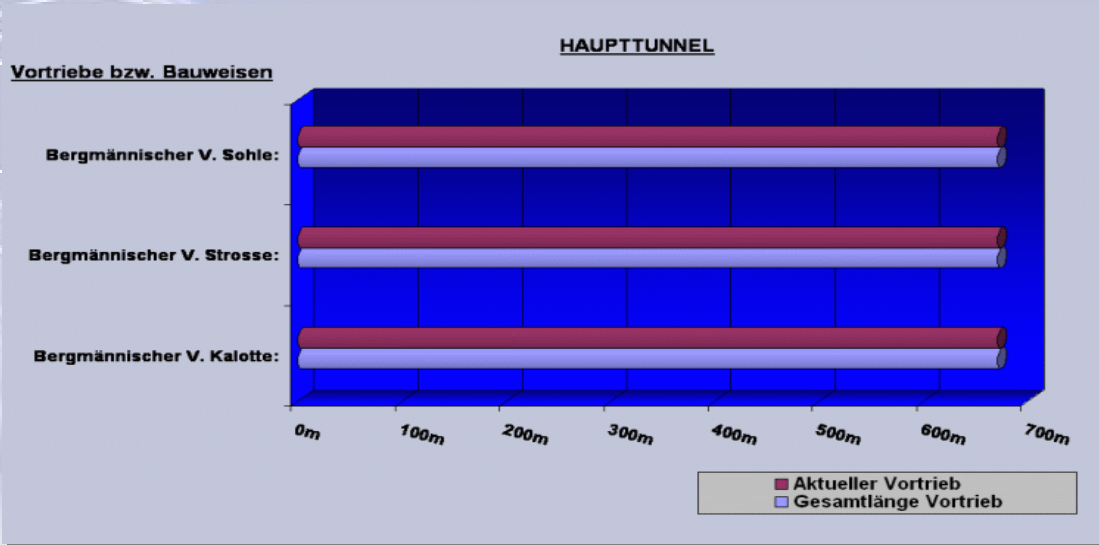


Diagramm Status Vortrieb Haupttunnel

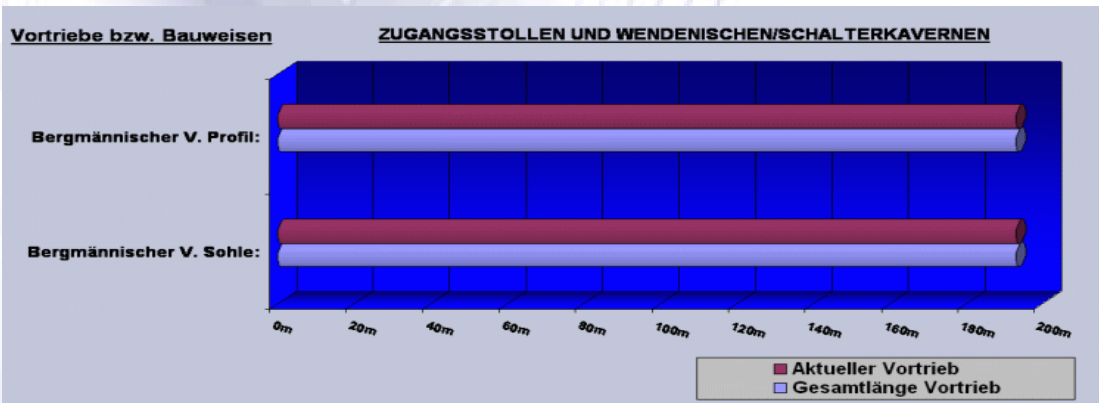


Diagramm Status Vortrieb Zugangsstollen

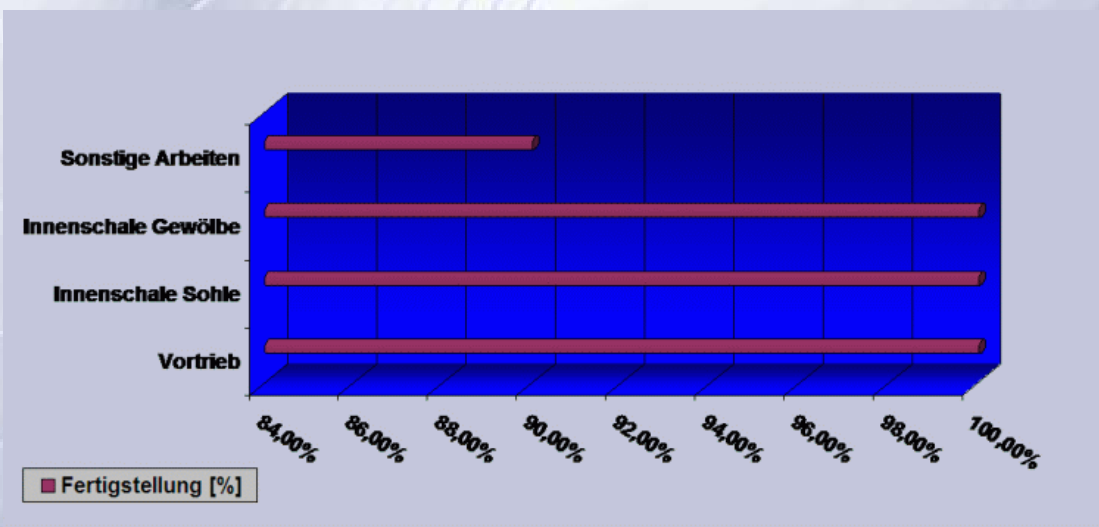


Diagramm Status Gesamtbauarbeiten

# Hauptbaumaßnahme H4-3

## Stans

### Allgemeine Beschreibung

Vom westlichen Bereich der Verknüpfung Stans bis zum Abschnitt des Tunnels Vomp/Terfens wird die Hauptbaumaßnahme H4 umgesetzt. Die Neubaustrecke verläuft in der Talflur im Lockermaterial. Die Herstellung der Trasse erfolgt in offener Bauweise, einer bergmännischen Sonderbauweise (DSV mit Druckluftunterstützung) sowie in Form einer weiteren offenen Tunnelherstellung. In zwei Bereichen ist die temporäre Verlegung der Inntalautobahn A12 notwendig.

### In Kürze:

Bauloslänge: 2.615 m  
Baubeginn: August 2005  
Bauende: 2010

### STATUS:

- 1.) Baufortschritt in Zahlen  
Grundwasserwanne Stans: 490 m  
Tunnel in offener Bauweise (OBW): 990 m  
Tunnel in bergm. Sonderbauweise: 750 m  
Tunnel für verlegte Bestandsstrecke: 514 m

- 2.) Besondere Ereignisse:  
keine

- 3.) Aktuelle Arbeiten:

#### 3.1 Neubaustrecke

##### **Tunnel in bergm. Sonderbauweise**

Abdichtungs- und Bewehrungsarbeiten der Innenschale. Betonarbeiten in der Sohle und im Gewölbe

##### **Tunnel in offener Bauweise**

Betonbau OBW Ost - Riegel  
Grundwasserwanne; Beton + Schalungsarbeiten Übergang Wanne - Tunnel; Herstellen Baugrubenverbau Westlich der A12 (Bereich Schlagturn)

#### 3.2 Verlegte Bestandsstrecke

Fortführung der Arbeiten zur Herstellung des Westbahntunnels in offener Bauweise Stans Unterdorf Schüttung Bahndamm verlegte Bestandsstrecke

#### 3.3 Inntalautobahn A12

Rückbau des Autobahnprov. Stans Mitte  
Betrieb des Autobahnprov. Stans West

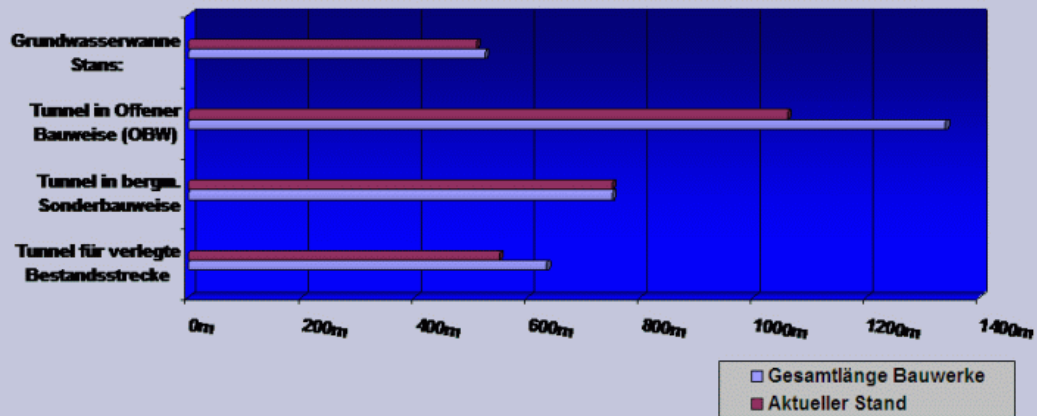


Luftbild Westbahntunnel und  
Autobahnumlegung  
(Alpine Luftbild Innsbruck)



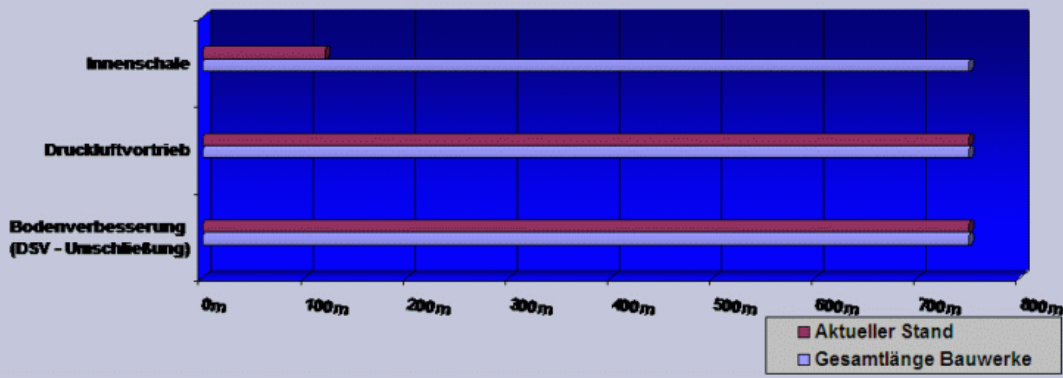
Übergangsbereich vom Los H4-3  
zum Los H5

**Baufortschritt Vortriebe und Betonbauwerke bei Tunnel in OBW**



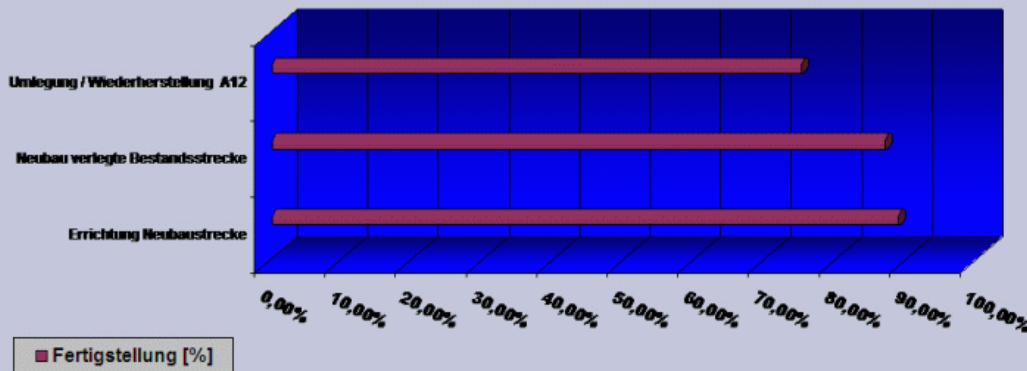
Baufortschritt (Vortriebsstand bzw. Herstellungsgrad für Betonbauwerk bei Tunnel in OBW)

**Detailbaufortschritt für Tunnel in Bergm. Sonderbauweise**



Tunnel in Bergmännischer Sonderbauweise

**Übersicht**



Fortschrittsanzeige Fertigstellung Gesamtbaulos

# Hauptbaumaßnahme H5 Vomp - Terfens

## Allgemeine Beschreibung



*Innenschalung Querschlag*

Seit August 2003 wird am Tunnel Vomp - Terfens gebaut. Der bergmännische Vortrieb geht vom Portal Terfens in Richtung Ost sowie vom Zwischenangriff Vomp in Richtung Ost und West. Die Trasse verläuft im Vomperberg 30 Meter südlich des bereits hergestellten mehr als 5,6 Kilometer langen Erkundungsstollens Vomp/Fiecht. Die Grenze zum Los H4 ist nahe der Autobahn im Bereich des Ortsteiles Schlagturn.

## In Kürze:

- Bauloslänge: 8.480 Meter
- Baueinleitung: 12. August 2003
- Bauende: Anfang 2009

## STATUS:

Kalotte: 8.250 m  
Strosse: 8.250 m  
Sohle: 8.250 m  
Offene Bauweise: 100 m  
Deckelbauweise OT: 130 m  
Deckelbauweise UT: 130 m

## Besondere Ereignisse:

- Fertigstellung der Innenschale im Haupttunnel

## Aktuelle Arbeiten:

Im Bereich der Innenschale des Haupttunnels erfolgten folgende Arbeiten:

- Betoninstandsetzungsarbeiten und Verpressen der Baudrainage

## Rettungstunnel:

- m Rettungstunnel der Losverlängerung erfolgen die letzten Tätigkeiten am Fahrbahnaufbau inkl. Einbau der Stollenhauptentwässerung.
- In den Querschlägen werden die restlichen Firstgewölbe und Schleußenwände hergestellt.



*Abbruch der Bohrpfehlwand im Übergang des Loses H5 zu H4-3*

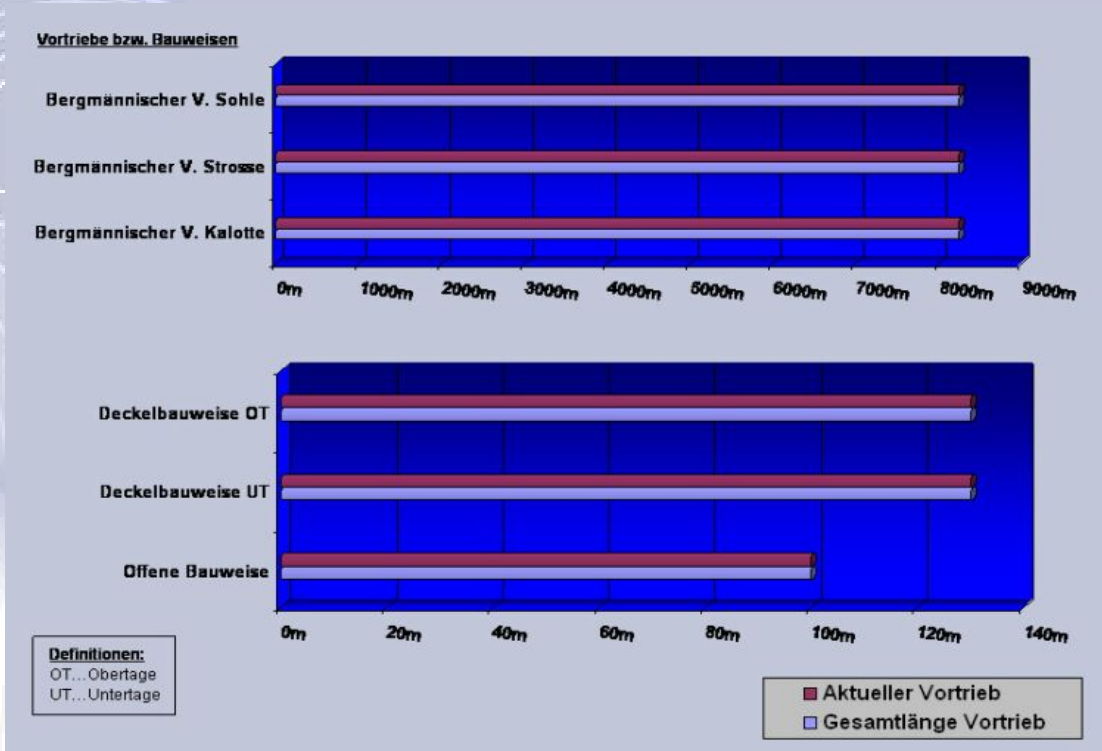


Diagramm Status Bauweisen bzw. Bauwerke

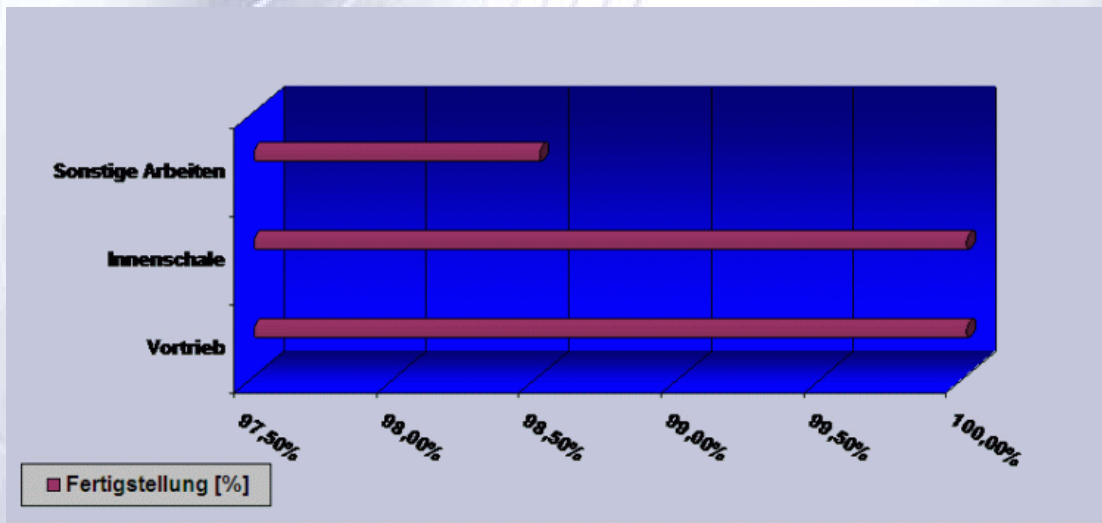


Diagramm Status Gesamtbauarbeiten

# Hauptbaumaßnahme H7

## Fritzens – Baumkirchen

### Allgemeine Beschreibung



Fertiggestellte Wanne beim Portal  
Baumkirchen



Betriebsgebäude in Baumkirchen

Westlich der Galerie Terfens taucht die Neubau-  
strecke nahe der Gemeindegrenze Fritzens in die  
Unterflurstrecke ab. Diese wird so lange wie möglich  
in Parallellage zur Bestandsstrecke geführt, dann  
erfolgt die Anschwenkung in Richtung Bahnhof  
Fritzens. Der Bahnhof wird zur Minimierung der  
Störung des Bahnverkehrs mittels bergmännischer  
Sonderbauweise unterfahren. Die Trasse verläuft auf  
Grund der beengten Platzverhältnisse in  
„Doppelstocklösung“ weiter am nördlichen Rand des  
Fritzener Sportplatzes bis zur Unterquerung des  
Fallbaches in Baumkirchen. Anschließend taucht die  
Trasse in Mittellage zwischen den aufgeweiteten  
Gleisen der Bestandsstrecke in der Wanne  
Baumkirchen auf. Nach der Unterführung der  
Landesstraße folgt die viergleisige Verknüpfung  
zwischen Neubau- und Bestandsstrecke  
Richtung Innsbruck Hauptbahnhof einerseits und der  
Umfahrung Innsbruck andererseits.

### In Kürze:

Bauloslänge: 5.285 Meter  
Baubeginn: März 2005  
Bauende: Dezember 2009

### STATUS:

Wannenbauwerk: 594 m  
Offene Bauweise: 1.070 m  
Sonderbauweise(DSV): 360 m  
Deckelbauweise OT: 2.410 m  
Deckelbauweise UT: 2.410 m  
Verknüpfung Baumkirchen: 360 m

### Besondere Ereignisse:

- keine

### Aktuelle Arbeiten:

- Offene Bauweise: Herstellung Kasten
- Räumung Verdachtsfläche Fritzens erfolgte zu 95%
- 1 Stk. Rettungsschächte in Bau
- Herstellung der Verknüpfungsstelle Baumkirchen
- Fertigstellung Sonderbauweise (Strossen- und Sohlvortrieb)

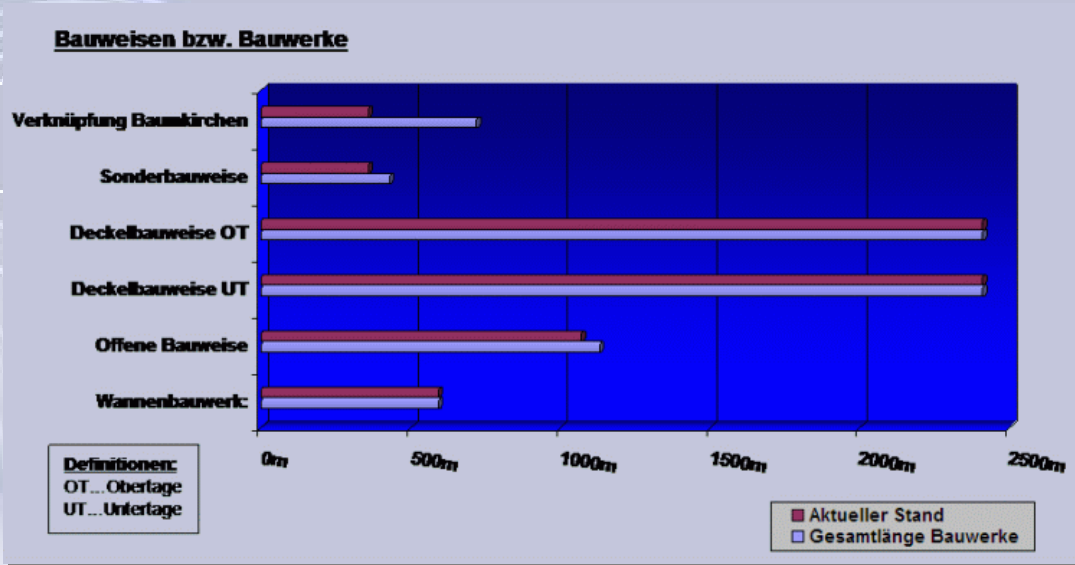


Diagramm Status Bauweisen bzw. Bauwerke

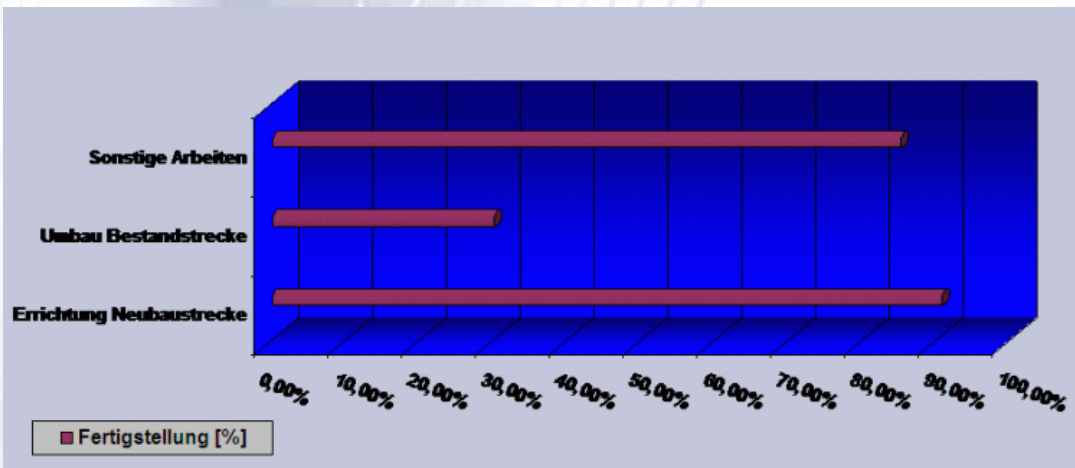


Diagramm Status Gesamtbauarbeiten

# Hauptbaumaßnahme H8

## Jenbach

### Allgemeine Beschreibung

Das Los H8 umfasst die Herstellung der Verknüpfung Stans, die Errichtung der Wanne Jenbach sowie die Unterquerung des Bahnhofs Jenbach mittels Hydroschildmaschine. Ausgehend von der Startbaugrube westlich von Jenbach unterfährt die Tunnelbohrmaschine zweimal die Autobahn, den TIWAG - Kanal sowie die bestehenden Bahnanlagen. Insgesamt ist ein Vortrieb von 3.500 Meter vorgesehen.

### In Kürze:

Bauloslänge: 5.186 Meter  
Baubeginn: 2006  
Bauende: 2010

### STATUS:

Schildvortrieb: 2.256,96 m  
Offene Bauweise: 130 m  
Grundwasserwanne Jenbach: 315 m

### Besondere Ereignisse:

- keine

### Aktuelle Arbeiten:

- Ausbruch des Haupttunnels mittels TVM
- Bodenverbesserungsarbeiten im Bereich Mixed-Face
- Betonage von Teilen der Grundwasserwanne Jenbach und Kastenquerschnitt OBW
- Tübbingproduktion
- Herstellung der Hilfsbrücken Kasbach und Tratzbergbach
- Innenausbau RS km 42+370, 39+741, 41+915

### Rettungsstollen:

- Rohvortrieb RS km 42+870, 42+370, und bergm. Vortrieb RS km 41+300

### Rettungsschächte:

- Bohrpfahlarbeiten RS km 41+794
- Kernbohrungen und Tastbohrungen zur Güteprüfung im RS km 40+320



Wanne und Offene Bauweise; Blick Richtung Osten bzw. Jenbach



Abschluss der Tübbingproduktion in der Tübbinghalle



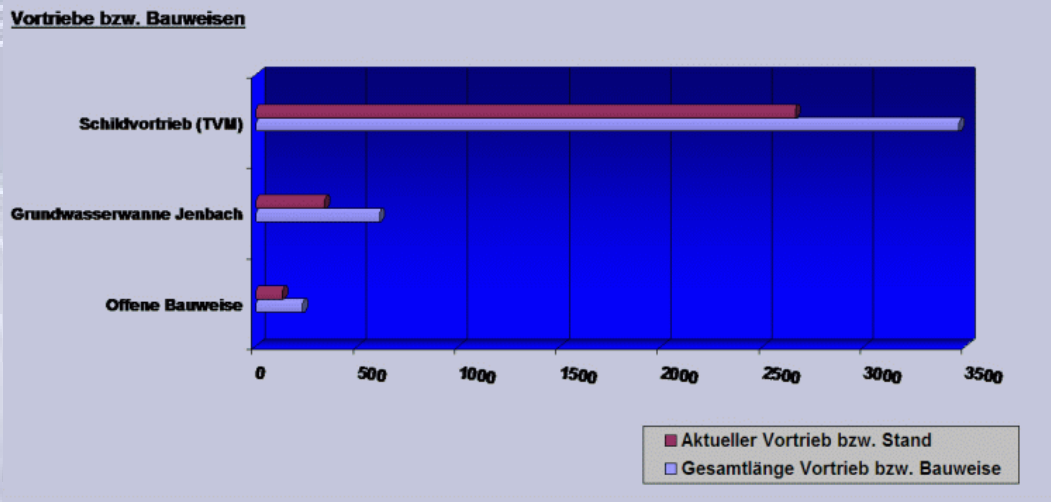


Diagramm Status Bauweisen bzw. Bauwerke

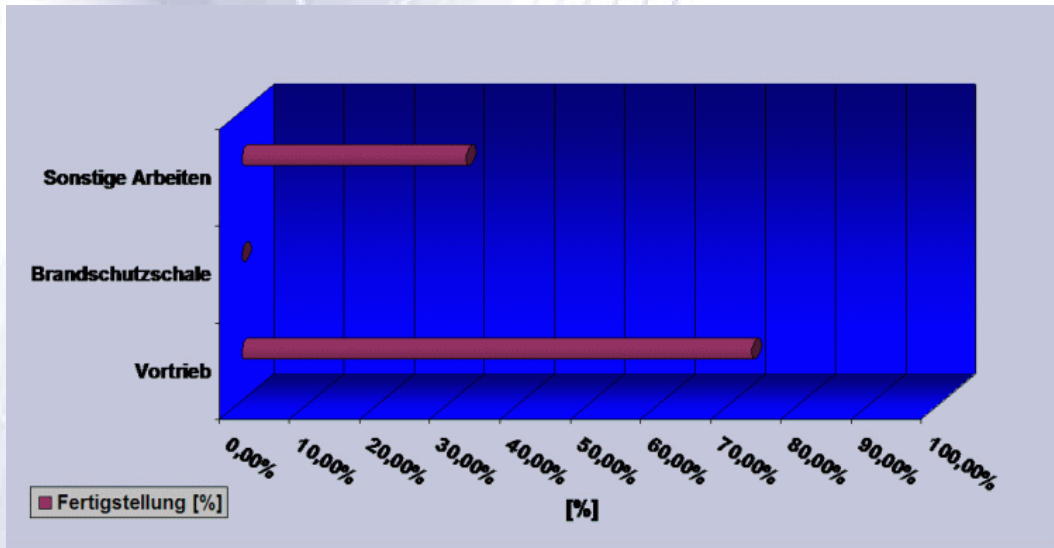


Diagramm Status Gesamtbauarbeiten

## 5.) Fotos zum 1. Ausbauschritt



Hilfsbrücke im Los H1



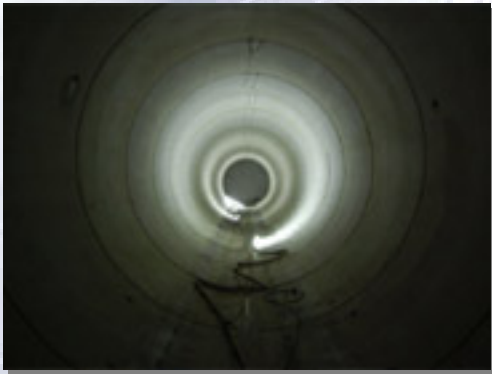
Rettungsstollenvortrieb im Los H3-4



Aufbau Schalwagen im Los H2-2



Gelenzte Baugrube im Baulos H2-2



Fertiggestellter Rettungsstollen im Los H3-4



Spritzbetonsicherung Hilfsbrücke Los H8



Ausbruch der Kaverne im Los H8



Aufbereitungsanlage Los H8

## Frohe Festtage und ein erfolgreiches neues Jahr

*Am Ende eines erfolgreichen Arbeitsjahres  
wünschen Ihnen der Geschäftsbereich  
Unterinntal und die BEG ein frohes  
Weihnachtsfest und ein erfolgreiches neues  
Jahr.*