

ging es in das neue Betriebsgebäude der Innsbrucker Verkehrsbetriebe, wo wir Einblicke in die Gegenwart und die Planungen des Stadtverkehrs in Innsbruck präsentiert bekamen. Durch den neuen einheitlichen Wagenpark der Straßenbahn und die bereits erfolgten Verlängerungen und die bevorstehende Eröffnung der Linie ins Olympische Dorf ist der Bestand der Straßenbahn nun endlich gesichert. Die Akzeptanz in der Bevölkerung ist zwar groß, trotzdem ist es bislang nicht gelungen, das dringend erforderliche, zusätzliche, Unterwerk in der Innenstadt zu errichten, da



einigermaßen skurrile Einwände („Elektrosmog“) den Bau verhindern. Immerhin steht nach erfolgreichen Verhandlungen der Bau der ersten Regionalbahn nach Rum vor der Verwirklichung, während der erwähnte Ast nach Völs noch mit Einwänden zu kämpfen hat. Für diese Erweiterungen sind

derzeit 20 weitere Fahrzeuge in Ablieferung, die sich von den bisherigen nur geringfügig unterscheiden. Eine zusätzliche Abstellhalle konnte bereits nahe dem Betriebsbahnhof errichtet werden. Sie bietet derzeit auch den Museumsfahrzeugen einen vor der Witterung geschützten Unterstand. So informiert, brachte uns Triebwagen 19 wieder zum Hauptbahnhof. Dort endete diese schöne Exkursion. Für die Teilnehmer aus Wien stand noch die Heimfahrt mit dem RJ 167 über den „nostalgischen“ Umweg durch den „Graben“ bevor.

Der Bericht von der INNOTRANS wird im nächsten Mitteilungsblatt fortgesetzt

Zertifizierung zum **EURAIL-ING**

Vom nationalen Zertifizierungsbüro der , welches bekanntlich beim VdEA angesiedelt ist, wurde der Kollege

Ing. Pascal TRIMMEL

zu EURAIL-ING zertifiziert. Wir gratulieren. Nähere Informationen zur Zertifizierung enthält die Homepage der UEEIV www.ueeiv.eu.

Medieninhaber und Herausgeber:

Verband der Eisenbahn-Akademiker, 1030 Wien, Rudolf von Altplatz 3/9

Redaktion:

BB-ZI i.R. Dipl.Ing. Oskar Messerschmidt, 1140 Wien, Linzer Straße 412 Stg. 3

Druck:

Eigene Vervielfältigung

Blattlinie:

Angelegenheiten der Akademiker im Dienste der Eisenbahnen



Verband der Eisenbahn - Akademiker

Termine:
23.01.2019 Gasthaus Bauer
20.03.2019 Gasthaus Bauer
10.05.2019 Exkursion
Stern&Hafferl

Mitteilungsblatt

66. Jahrgang

www.vdea.at

4/2018

Neues aus dem ÖBB-Konzern

In der Aufsichtsratssitzung der ÖBB-Holding am 7. Dezember wurde über die Besetzung mehrerer ausgeschriebener Vorstandsposten berichtet, und es wurde ein neuer Aufsichtsratspräsident gewählt.

Das Amt von **Josef Halbmayr** als Finanzvorstand der ÖBB Holding übernimmt zum 1. April 2019 **Arnold Schiefer**, bisher Aufsichtsratspräsident. Josef Halbmayr wird noch den Jahresabschluss 2018 fertigstellen und anschließend als Senior-Experte für die Q Logistics GmbH des ÖBB-Konzerns wirken.

Gilbert Trattner, bisher stv. Vorsitzender des Aufsichtsrats der ÖBB-Holding AG, folgt **Arnold Schiefer** mit sofortiger Wirkung als Präsident des Aufsichtsrats nach. Gilbert Trattner ist ein erfahrener Topmanager und ein genauer Kenner der Bahn. Er war über 15 Jahre in verschiedenen Vorstands- und Geschäftsführerpositionen bei den ÖBB tätig, u.a. als Vorstand der ÖBB-Infrastruktur Bau AG.

Am 4. Dezember hatte der Aufsichtsrat der ÖBB Infrastruktur AG **Johann Pluy** als Nachfolger von **Franz Seiser** bestellt. Johann Pluy war langjähriger Leiter des Bereichs Bahnsysteme und Energie in der Infra und wird sein Vorstandsmandat mit 1. März 2019 antreten, Franz Seiser wird in den Ruhestand gehen.

In der Rail Cargo Group wird **Imre Kovács** zum neuen Vorstand bestellt und damit einhergehend die Ressortverteilung angepasst. Imre Kovács wird das Ressort Internationale Produktion und Vertrieb übernehmen, **Thomas Kargl** das Ressort Asset Management und Vertrieb. Vorstandssprecher **Clemens Först** bleibt weiterhin für Finanzen und nationale Produktion verantwortlich.

Siegfried Stumpf, dessen Vorstandsmandat beim ÖBB-Personenverkehr bis 28. Februar 2019 läuft, wird nach dem vorzeitigen Ausscheiden von **Evelyn Palla**, die zur Deutschen Bahn gewechselt war, befristet bis 30. September interimistisch wieder zum Vorstand der ÖBB-Personenverkehr AG bestellt.

Neue Geschäftsführerin für Finanzen, Personal und Vertrieb bei ÖBB-TS wird ab 1. Mai 2019 **Sandra Gott-Karlbauer**, bisher Leiterin der Strategischen Unternehmensentwicklung in der ÖBB-Holding. Der derzeitige TS-Geschäftsführer **Mathias Moser** wird den Jahresabschluss für 2018 fertigstellen und sich danach anderen Aufgaben widmen. „Mit der Bestellung dieser erfahrenen Bahnmanager stellt der Aufsichtsrat den Konzern für die kommenden Herausforderungen stark auf“, so Holding-Vorstand Andreas Matthä.

Exkursion des VdEA nach Innsbruck

Zur Baustelle des Brennerbasistunnels (BBT) und zur Innsbrucker Straßenbahn führte uns die Exkursion am 30./31. Oktober 2018. Die aus Wien kommenden Teilnehmer erreichten Innsbruck am 30. Oktober mit planmäßiger Verspätung, da auch der RJ 160 über den „Graben“ umgeleitet wurde. Grund war wieder einmal eine Baustelle der DB in Rosenheim.

Die Exkursion selbst begann mit einer Einführung in die Geschichte des Brennerbasistunnels. Nach 15 Verkehrsministern in Österreich und sogar 19 Verkehrsministern in Italien seit Beginn der Planungen können die Planer schon einiges erzählen. Der BBT ist das Herzstück des **SCAN**dinavien – **MED**iterrane Korridors, der wichtigsten Nord-Süd Verbindung in Europa. Über den Brenner rollen derzeit rund 40% des alpenquerenden Güterverkehrs. Das erfordert den Bau einer Flachbahn durch den Alpenhauptkamm, die den Transitverkehr von der überlasteten, 1867 eröffneten Brennerbahn übernehmen soll. Der zweiröhrige Haupttunnel wird von Innsbruck bis Franzensfeste gebaut und 55 km lang werden. Inklusiv der Südumfahrung Innsbruck werden es für die Güterzüge vom Portal Tulfes bis Franzensfeste sogar 64 km Tunnelstrecke sein. Bevor die beiden Hauptröhren aufgeföhren werden, wird der Erkundungsstollen zwischen Innsbruck und Franzensfeste gebaut. Dieser liegt mittig zwischen den Hauptröhren, aber zwölf Meter tiefer. Er dient zunächst der geologischen Vorerkundung, während der Bauphase der Hauptröhren dann als Service- und Logistiktunnel und nach der Betriebsaufnahme als Wartungs- und Drainagetunnel. Zu den drei Nothaltestellen „Innsbruck“, „St. Jodok“ und „Trens“ föhren die Zufahrtstunnel „Ahrental“, „Wolf“ und „Mauls“. Die beiden Hauptröhren werden alle 300 m durch Querschläge verbunden. Insgesamt entsteht so ein Tunnelsystem von ca. 230 km. Das Ausbruchmaterial umfasst 17 Mio m³. Im gesamten Haupttunnel wird im Linksverkehr geföhren werden, der Übergang auf Rechtsverkehr findet in Innsbruck Hbf. bzw. durch die beiden sich überkreuzenden Überleitungstunnel zur Südumfahrung Innsbruck statt. Auch das „neue“ italienische Stromsystem 25 kV 50 Hz, mittlerweile das dritte nach dem ursprünglichen Drehstromsystem und dem derzeitigen Gleichstrombetrieb mit 3000 V, wird im gesamten Haupttunnel angewendet werden. Die Systemtrennstellen werden sich bei der Tunneleinföhrt Innsbruck und in den beiden erwöhnten Überleitungstunnels befinden. Planungshöchstgeschwindigkeit für den Güterverkehr ist 120 km/h, für den Reisezugverkehr 250 km/h, was für letzteren eine Verkürzung der Reisezeit Innsbruck – Franzensfeste von bisher 80 min auf 25 min bedeuten wird. Als Zugsicherungssystem wird das von der EU vorgeschriebene ETCS Level 2 eingebaut werden. Die Fertigstellung ist für 2026, die Inbetriebnahme für 2027 geplant. Der Bau der Hauptröhren wird von den Kavernen der späteren Nothaltestellen aus jeweils in beide Richtungen erfolgen. Gebaut wird zu 70% mit Tunnelbohrmaschinen (TBM) und zu 30% im Sprengvortrieb in der Neuen Österreichischen Tunnelbauweise (NÖT). Im Gegensatz zur offenen Tunnelbohrmaschine, die derzeit den Sondierstollen aufföhrt, werden die TBM für den Haupttunnel als geschlossene Maschinen ausgeföhrt. Hinter ihnen werden dann sofort die Tübbinge der Tunnelauskleidung montiert werden. Jede dieser TBM wird eine Antriebsleistung von 3500 kW benötigen, die von den im Voraus an den Zufahrtstollen errichteten Unterwerken für den späteren Bahnverkehr bereitgestellt werden wird.

Nach der Einführung in Planung und derzeitiges Baugeschehen ging es für uns zur Baustellenbesichtigung. Im Baubüro, unmittelbar neben der Brennerautobahn, bekamen wir zunächst die notwendige Ausrüstung: Gummistiefel, Warnweste, Helm und

Kopflampe. Dazu noch den Ortungssender und den Rettungsrucksack mit dem Atemschutzgerät. In der Leitzentrale konnten wir sehen, dass jede Person, auch unsere Besuchergruppe, und jedes Fahrzeug im Tunnelbereich jederzeit mit dem Ortungssender lokalisiert werden kann. Ein Stück weiter befindet sich dann, wieder direkt neben der Autobahn, die Einföhrt in den Zufahrtstunnel „Ahrental“. Unmittelbar davor wird am Gebäude des erwöhnten Unterwerkes gebaut. Der Zufahrtstunnel mit einem Durchmesser von 10 m föhrt mit einem Geföhle von 10% zur Kaverne der zukünftigen Nothaltestelle „Innsbruck“. Durch diese Zufahrtstunnel werden mit mehreren Lkw-Zügen die zerlegten TBM in den Tunnel gebracht werden und der Aushub wird durch sie an die Oberfläche transportiert werden. Im Tunnelsystem herrscht schon jetzt ein feuchtwarmes Klima mit rund 25 Grad und nahezu 100 % Luftfeuchtigkeit. In Tunnelmitte werden noch deutlich höhere Temperaturen erwartet. Nördlich der Nothaltestelle „Innsbruck“ beginnen die beiden eingleisigen Verbindungstunnel zur Südumfahrung Innsbruck. Sie sind schon komplett ausgebrochen und teilweise auch mit der Beton-Innenschale ausgestattet. Die



Besonderheit bei diesen beiden Verbindungstunnels ist, dass, getrennt durch eine Betonwand, auch die Rettungswege integriert sind, da der Bau von Querschlägen durch die Überwöfung praktisch unmöglich ist. Rasch war die Zeit auf der Tunnelbaustelle vorübergegangen, und im Freien war es mittlerweile schon fast finster geworden. Zeit, die Exkursion zum BBT zu beenden und den Begleitern für ihre Erklärungen und ihre Bemöhungen zu

dancken. Für uns ging es nun zum nahrhaften Teil der Exkursion, den unser Obmann in Innsbruck im gemütlichen Gasthaus Anich organisiert hatte.

Am folgenden Morgen bestiegen wir beim Hauptbahnhof den Triebwagen 19 der Innsbrucker Straßenbahn, eines der vielen Museumsfahrzeuge, die vom Verein Tiroler Museumbahnen liebevoll und perfekt restauriert wurden. Triebwagen 19 ist einer von vier Triebwagen, die 1954 als Geschenk der Stadt Zürich nach Innsbruck kamen. Nach einer Runde durch die Stadt beföhren wir zunächst den Ast der Linie 3 nach Amras. Vorbei an der Abzweigung der neuen Linie 2 ins Olympische Dorf, die im Jänner 2019 in Betrieb gehen wird, erreichten wir die neue Endstelle Amras. Etwas näher am Ortszentrum gelegen verfügt sie über zwei stumpfe Wendegleise, da mittlerweile alle Triebwagen der Innsbrucker Verkehrsbetriebe Zweirichtungsfahrzeuge sind. Bis zur Inbetriebnahme der Linien 2 und 5 im Jänner 2019 föhrt die Linie 3 noch von Amras nach Technik-West bzw. alternierend Peerhofsiedlung. Wir föhren bis Technik-West und sahen dort bereits die Vorbereitung der Verlängerung als Regionalbahn nach Völs. Zurück in der Stadt, tauschten wir den Triebwagen 19 gegen den Triebwagen 3 und beföhren die wunderschöne Strecke nach Igls, die derzeit leider nur stark reduziert bedient wird. Der Triebwagen 3 stammt aus dem Jahr 1909, wurde 1936 stärker motorisiert und hat mittlerweile auch die Einrichtungen für den Einsatz auf der Stubaitalbahn erhalten.

Nach der Rückkehr aus Igls hatten die Mitarbeiter der Tiroler Museumbahnen in der ehemaligen Remise der Stubaitalbahn für uns einen Mittagsimbiss zubereitet. Anschließend