

ÖBB JAHRHUNDERTPROJEKT KORALMBAHN

DAS GROSSE FINALE

130 km Neubaustrecke, darunter ein 33 km langer Tunnel und über 25 Jahre Bauzeit: Die Koralmbahn von Graz nach Klagenfurt geht ins Finale und soll 2025 planmäßig in Betrieb gehen. Mit einer Vielzahl von Fertigteilkomponenten der MABA FTI sowie einem unglaublichen Endspurt des Projektbetreibers, der trotz Pandemie sowie den gegenwärtigen Verwerfungen bei Lieferketten, Rohstoffen und Energiemärkten die Ziellinie wie geplant erreichen will.

„Bei einem (Viertel-)Jahrhundertprojekt ist selbst der sprichwörtliche Endspurt für uns ein 3 Jahres-Marathon“, sagt Klaus Schneider, ÖBB Gesamtkoordinator für das Projekt Koralmbahn. Wir haben den 56-jährigen Grazer entlang der Strecke in der Weststeiermark getroffen ...

Am Eingang zu den eleganten Bürocontainern und Besprechungsräumen im Ausrüstungsstützpunkt und Baubüro in Wettmannstätten steht eine fertig bestückte Gleistragplatte direkt vor der Tür – und dahinter ein riesiges Modell der Tunnelbohrmaschine. Zwei sprechende Symbole für das Herzstück der Koralmbahn, den mit 33 km Länge sechst längsten Tunnel der Welt.

Hinter dieser Symbolik stehen selbstverständlich zwei Großaufträge für die MABA Fertigteilindustrie, die in einer Feldfabrik am Tunnelportal die Tübbing-Ringe hergestellt hat, die mit der Tunnelbohrmaschine verlegt wurden. Die demonstrative Gleistragplatte ist eine von insgesamt 18.500 Stück, die bereits im MABA-Stammwerk in Wöllersdorf hergestellt wurden.

„Sind Sie zufrieden mit den Leistungen und Produkten der MABA?“, fragen wir den ausgebildeten Wirtschaftsingenieur noch am Ende unseres kurzen Treffens: „Alles bestens!“, sagt der vielbeschäftigte Projektkoordinator noch schnell, hebt die Hand zur Verdeutlichung und gleichzeitiger Verabschiedung und eilt gleich in die nächste Besprechung.

Verlässliche Lieferanten gefragt

„Alles bestens“ ist natürlich eine erfreuliche Nachricht, nicht nur für die MABA, sondern vor allen Dingen für die ÖBB: Denn mitten im Projektfinale muss man sich auf seine Lieferanten besonders verlassen können. Noch dazu in Zeiten, in denen gerade kein Stein auf dem anderen bleibt: „Sie müssen sich vorstellen, wenn Sie am Ende eines Marathons in den Endspurt gehen und plötzlich sind lauter unerwartete, massive Hürden vor Ihnen aufgebaut – eine Pandemie aus heiterem Himmel sowie die wirtschaftlichen Umbrüche, die gerade passieren. Das ist natürlich eine gewaltige Herausforderung für uns alle!“ sagt Dr. Schneider. Nicht zur Entschuldigung, sondern eher zur Bekräftigung. Der Tenor ist klar zu hören: „Wir schaffen das“ und da fährt der Zug drüber!

Die Komplexität des ganzen Projektablaufs ist natürlich schwer vorstellbar – ganz wie die Integration in das „Gesamtsystem Bahn“ an sich: So müssen die Bauarbeiten schon mehr oder weniger ein Jahr vor Inbetriebnahme



Der Marathon-Mann: Seit 25 Jahren leitet **DI Dr. Klaus Schneider** für die Österreichischen Bundesbahnen von Graz aus bereits die Errichtung des Jahrhundertprojekts Koralmbahn. Für den Endspurt bis zur Inbetriebnahme im Jahr 2025 steht ihm und seinem Team noch einmal eine Marathon-Distanz bevor – noch dazu unter erschwerten Bedingungen!

abgeschlossen werden, denn von ausführlichen Tests bis hin zu diversen Bewilligungen ist auch in der Phase der „Inbetriebnahme“ noch jede Menge zu tun.

Letzte Bauabschnitte

Im Moment wird aber noch intensiv gebaut – auf der steirischen Seite insbesondere am letzten Projektabschnitt, der von Graz über den Flughafen Thalerhof bis nach Weitendorf führt. Entlang der A9 Phyrnautobahn befindet sich die Strecke noch zu weiten Teilen im „Rohbau“ (siehe Titelbild): Der Untergrund

ist asphaltiert, Fahrleistungsmasten (MABA) sowie Entwässerung (TIBA) sind bereits installiert. Ein großer Brocken ist auch noch der 3,2 km in einer Unterflurtrasse geführte Abschnitt im Bereich des Flughafens – ein weiterer Abschnitt, für den die entsprechenden Gleistragplatten bei der MABA im kommenden Jahr noch produziert werden.

Dr. Schneider ist jedenfalls zuversichtlich, dass der Termin hält. Denn wie das hier zu Lande so üblich ist: Was man angefangen hat, das macht man auch fertig!



Nicht nur Sonderprodukte: Neben den komplexen und spektakulären Tübbing- und Gleistragplatten-Produktionen liefert die Kirchdorfer Gruppe entlang der Strecke auch wieder viele „Standardprodukte“ wie Bahnschwellen, Weichenschwellen, Fahrleistungsmasten und Bahnsteigkanten, wie sie hier gerade am Bahnhof Hengsberg installiert wurden.



Bmstr.-Ing. Norbert Stricker verantwortet die Gleistragplatten-Produktion in Wöllersdorf.

ARGE KORALMBAHN mit HABAU GROUP

Die Produktion der insgesamt 20.000 Gleistragplatten, die entlang der Koralmbahn zum Einsatz kommen, startete im August 2020 am Standort Wöllersdorf und ist mittlerweile bereits zu 95 % abgeschlossen. In einer Arbeitsgemeinschaft mit der oberösterreichischen HABAU-Gruppe hat die MABA Fertigteilindustrie die Produktion übernommen, während sich HABAU um die Logistik, Lagerplatzerrichtung sowie um die finanzielle Abwicklung kümmert.

Norbert Stricker, technischer Geschäftsführer der ARGE für die MABA FTI, lobt die hervorragende Zusammenarbeit der beiden oberösterreichischen Familienunternehmen ausdrücklich: „Wir verfolgen eine ähnliche Philosophie und haben daher sehr gute Basis für die Zusammenarbeit bei diesem Großprojekt“.



In Sollenau betreibt die HABAU GROUP einen temporären Lagerplatz für ca. 4.300 Gleistragplatten. Weitere 2.400 Platten lagern in St. Andrä auf der Kärntner Seite des Koralmtunnels.