

PRESSEMITTEILUNG

CSC COSTRUZIONI UND WEBUILD BAUEN DEN NEUEN ABSCHNITT DES BRENNER-BASISTUNNELS: CSC, WEBUILD UND IMPLERIA WERDEN AUCH DAS 651-MILLIONEN-€-LOS H41 SILL-PFONS (AHRENTAL)" AUF ÖSTERREICHISCHER SEITE BAUEN

Mailand, 18. November 2021 - csc costruzioni hat zusammen mit ihrer Muttergesellschaft Webuild den Zuschlag für das neue Bauleos H41 Gola del Sill-Pfons" des Brenner-Basistunnels im Gesamtwert von 651 Millionen Euro erhalten. Die Gruppe beteiligt sich an dem Projekt mit einem Anteil von 50 % im Konsortium, das die Arbeiten zusammen mit dem Schweizer Unternehmen Implenia (50 %) durchführen wird. Auftraggeber der Arbeiten ist die BBT SE, eine europäische Aktiengesellschaft, die einen Eisenbahntunnel zwischen Italien und Österreich, den Brenner-Basistunnel, bauen will, der die Alpen durchqueren soll.

Mit diesem Auftrag, der 400 direkte Mitarbeiter beschäftigen wird, stärkt die Webuild-Gruppe ihre Präsenz beim Bau des Brenner-Basistunnels. Mit einer Gesamtlänge von mehr als 55 km wird er der längste Eisenbahntunnel der Welt und aufgrund der orografischen Bedingungen auch einer der komplexesten sein. Dies ist eine weitere Bestätigung für das maßgebliche Fachwissen der Webuild-Gruppe, die eine Erfolgsbilanz von rund 2'400 km gebauten Tunneln vorweisen kann. Allein für den Brenner ist Webuild derzeit mit dem Bau der Lose Unterführung Isarco und Maulesel 2-3 beschäftigt und hat bereits ein weiteres Los in Österreich, das Los Tulfes-Pfons, ebenfalls für die BBT SE fertig gestellt. Darüber hinaus ist Webuild mit dem Bau der südlichen Zufahrtsstrecken zum Brenner Basistunnel zwischen Fortezza und Ponte Gardena beschäftigt.

Mit dieser Akquisition wird CSC bei allen wichtigen Tunnelbauwerken in Europa präsent sein, mit aktiven Baustellen bei den Vortrieben der drei wichtigsten Alpentunnel: dem Brenner-Basistunnel, dem Gotthard und dem TELT-Projekt Turin-Lyon.

Das neu vergebene Los H41 sieht den Bau des Abschnitts des Brenner-Basistunnels vor, der sich auf österreichischem Staatsgebiet von der Sillbachklamm nahe der Stadt Innsbruck im Norden bis zur Ortschaft Pfons im Süden erstreckt. Der Vertrag sieht den Vortrieb und die Auskleidung der zweiröhrigen Tunnelstrecke, einschließlich der dazugehörigen Querverbindungstunnel, auf einer Gesamtlänge von ca. 7,3 km im traditionellen und 16,5 km in maschinellen Vortrieb vor. Darüber hinaus ist der Ausbau von bereits in früheren Losen ausgebrochenen Tunneln vorgesehen, darunter die Nothaltestelle der U-Bahn Innsbruck, das Zugangsfenster, der Erkundungstunnel und weitere Tunnelabschnitte von untergeordneter Bedeutung.

Für den Aushub werden zwei TBMs (Tunnelbohrmaschinen) eingesetzt, die zu den modernsten Technologien für den maschinellen Vortrieb gehören und einen Vortriebsdurchmesser von mehr als 10 Metern haben. Bei der Planung des Projekts wurde großer Wert auf die ökologische Nachhaltigkeit des Projekts während der Ausführungsphasen gelegt: Die Baustellenlogistik wurde so konzipiert, dass die für den Materialtransport benötigte Zeit verkürzt wird, und es wurden Maßnahmen zur Staub- und Lärmreduzierung getroffen, um die Auswirkungen auf das Gebiet zu begrenzen.

Der Brenner-Basistunnel hat eine starke europäische Tragweite. Sie ist das zentrale Element des SCAN-MED-Korridors (Skandinavien-Mittelmeer-Korridor) - eine der Hauptachsen des Transeuropäischen Netzes (TEN-T), der Helsinki in Finnland mit Valletta auf Malta verbinden wird. Die neue Eisenbahninfrastruktur spielt eine Schlüsselrolle bei der grenzüberschreitenden HG-/HL-Verbindung zwischen Italien und Österreich.