

© Mike Christian



**MEINE
REISE**

**UNSER
WEG**



Wir schaffen neue Wege.

Unsere Erfahrung bringt Sie auf neuen Wegen voran.

Kompetenz, die weltweit überzeugt. HOCHTIEF gehört zu den bedeutendsten Hoch- und Infrastrukturbaukonzernen und ist durch ein globales Netzwerk auf allen wichtigen Märkten der Welt präsent. Seit mehr als 140 Jahren steht das Unternehmen für Kompetenz, Qualität und erfolgreiche Partnerschaft.

Wir schaffen Werte, die lange Zeit bestehen und die die Lebensräume vieler Menschen berühren. Damit geht eine große Verantwortung einher, der sich HOCHTIEF bewusst stellt: So suchen wir stets nach integrierten Lösungen, die neben den ökonomischen auch ökologische und soziale Aspekte einbeziehen. HOCHTIEF hat sich frühzeitig zu den Prinzipien der Nachhaltigkeit bekannt. Wir sind überzeugt, dass hier große Potenziale für unser gemeinsames Geschäft liegen.

Ihr Partner vor Ort. In Österreich ist HOCHTIEF Infrastructure mit zwei Standorten vertreten. Die Zentrale befindet sich seit 2007 in der Landeshauptstadt Wien. Technisch und logistisch anspruchsvolle Projekte in den Bereichen Tiefbau sowie Infrastruktur sind unser Spezialgebiet. Wir bauen und sanieren Brücken, Tunnel, Straßen, Bahnstrecken und Bahnhöfe. Der Kraftwerksbau und die Umwelttechnik zählen ebenso zu unseren Kompetenzen. Unsere Niederlassung in Innsbruck ist seit vielen Jahren ein zuverlässiger Partner für den städtischen Tiefbau, wie Kabel-, Kanal- und Rohrleitungsbau, sowie für den Gebirgsbau.

Die besten Teams für unsere Kunden. Vertrauen Sie auf unser partnerschaftliches Geschäftsmodell. Schon in der Vorentwurfsphase zeigt Ihnen ein speziell für Ihr Projekt zusammengestelltes Fachteam Einsparpotenziale auf. Denn hier sind die Optimierungsspielräume besonders hoch. Auf Wunsch begleiten wir Sie über den gesamten Lebenszyklus Ihres Infrastrukturprojekts, zum Beispiel bei PPP-Modellen.

Profitieren Sie von Anfang an von der Erfahrung der HOCHTIEF-Mitarbeiter. In allen Phasen arbeitet Ihr Team mit unserem Team als „Kollegen auf Zeit“ offen und fair zusammen. Dabei können Sie sicher sein, dass unser Leistungsportfolio alles bereitstellt, was für Ihre maßgeschneiderte Lösung erforderlich ist.





SBT 1.1 Tunnel Gloggnitz Niederösterreich

Projektdaten:

- Auftraggeber: ÖBB-Infrastruktur AG
- Offener Abtrag: 180 000 m³
- Tunnellänge: 7,4 km
- Querschlüsse: 16
- Länge Zugangstunnel: 1 000 m
- Schächte: 2
- Bauzeit: 2015 – 2027



Neuer Weg Nr. 1 In zwei Stunden von Wien nach Graz.

Tunnel Gloggnitz, Niederösterreich

Der Semmering-Basistunnel (SBT) ist eines der wichtigsten Infrastrukturprojekte im Herzen Europas und Teil der neuen österreichischen Südstrecke. Sie ist das Bindeglied der transeuropäischen Route, die von der Ostsee bis an die Adria (Baltisch-Adriatischer Korridor) reicht. Die 27,3 Kilometer lange Tunnelstrecke des SBT verbindet Niederösterreich mit der Steiermark. Nach ihrer Inbetriebnahme wird sich die Fahrzeit von Wien nach Graz auf rund zwei Stunden verkürzen.

HOCHTIEF Infrastructure Austria baut als Mitglied einer Arbeitsgemeinschaft (Arge) den 7,4 Kilometer langen Tunnel Gloggnitz, eines von drei Baulosen des Semmering-Basistunnels. Das künftige Ostportal liegt am Rande der Stadt Gloggnitz. Die Arge fährt den Tunnel nach der Neuen Österreichischen Tunnelbaumethode (NÖT) von zwei Seiten auf – von Gloggnitz und vom Zwischenangriff Göstritz aus. Das Baulos besteht aus zwei parallel verlaufenden, eingleisigen Tunnelröhren mit 16 Querschlüssen in Abständen von maximal 500 Metern. Der Zwischenangriff Göstritz ist neben den beiden Portalvortrieben in Gloggnitz aufgrund der besonderen geologischen Bedingungen notwendig. Durch diesen rund 1 000 Meter langen Zugangstunnel, den das Team in den Berg treibt, wird die Baustelle logistisch versorgt. Am Tunnelende werden zwei zirka 260 Meter tiefe Schächte einschließlich Kavernen errichtet, die für den Baubetrieb erforderlich sind.

Weniger Lkw-Fahrten schonen die Umwelt

Das anfallende Ausbruchmaterial wird über einen eigens errichteten Verladebahnhof umweltfreundlich per Bahn abtransportiert. Dadurch reduzieren wir die Anzahl der Lkw-Fahrten und daher auch den Ausstoß von Kohlendioxid signifikant.

Tunnelkette Granitztal Kärnten

Projektdaten:

- Auftraggeber: ÖBB-Infrastruktur AG
- Tunnel Langer Berg: 2,9 km NÖT
- Tunnel Deutsch Grutschen: 2,6 km NÖT
- Einhausung Granitztal: 600 m, offene Bauweise
- Freie Strecke: ca. 300 m
- Tunnelbrücke: ca. 15 m
- Gesamtlänge: 6 106 m
- Bauzeit: 2015 – 2020



Neuer Weg Nr. 2 Auf direktem Wege von Graz nach Klagenfurt.

Tunnelkette Granitztal, Kärnten

Die Tunnelkette Granitztal ist ein wichtiger Teil der künftigen Koralmbahn zwischen Graz und Klagenfurt. Mit dem Neubau dieser Bahnstrecke im Süden Österreichs wird ein wesentlicher Abschnitt im europäischen Bahnnetz für die Zukunft gerüstet. Gemeinsam mit dem so genannten Semmering-Basistunnel neu fungieren die Koralmbahn und der Hauptbahnhof Wien als Schlüsselprojekte entlang des Baltisch-Adriatischen Korridors, der von Danzig in Polen bis Ravenna in Italien führt.

Der 2,6 Kilometer lange Tunnel Deutsch Grutschen, die 600 Meter lange Einhausung Granitztal und der Tunnel Langer Berg mit einer Länge von 2,9 Kilometern bilden die Tunnelkette Granitztal. Sie verläuft zwischen dem Lavanttal und dem Jauntal und wird analog zum Koralmtunnel als zweiröhriges Tunnelsystem ausgeführt.

HOCHTIEF und sein Arge-Partner führten den Rohbau der Tunnelkette samt der offenen Bauweisen an den Portalen und im Granitztal aus. Zudem war die Arge für die landschaftliche Gestaltung und die flankierenden Wasserbauarbeiten bei der Einhausung Granitztal verantwortlich.

Während die Bahntrasse im Bereich Granitztal in offener Bauweise errichtet wurde, entstanden die beiden Tunnel im zyklischen Vortrieb nach der Neuen Österreichischen Tunnelbaumethode (NÖT). Im Endzustand wurden die Tunnelröhren überschüttet und das Gelände landschaftstypisch modelliert. Oberirdisch entstand eine Lüftungszentrale mit Notausgang und Rettungsplatz. Der Granitzbach wurde mit einer geschlossenen Tunnelbrücke überquert. Das Nordportal der Tunnelkette liegt im Lavanttal im Bereich eines aufgelassenen Steinbruchs und das Südportal zwischen den Ortschaften Eis und St. Radegund. Im Jahr 2020 hat die Arge das Projekt nach einer rund fünfjährigen Bauzeit an die ÖBB-Infrastruktur AG übergeben.



Erdbau
Tunnelbau
Bergmännische und offene Bauweise

Dreiseil-Eisgratbahn Tirol

Projektdaten:

- Auftraggeber: Wintersport Tirol AG & Co
- Länge Zufahrtsweg: 2 800 m
- Länge Tunnel: 75 m
- Felsabtrag: 23 000 m³
- Kabelverlegungen: 86 000 m
- Kanal- und Wasserleitungen: 4 800 m
- Beschneiungsleitung: 4 100 m
- Lärmschutzdämme: 2
- Bewehrte Erde: 25 000 m³
- Bauzeit: April – November 2015



Neuer Weg Nr. 3 Ein Meilenstein am Stubai Gletscher.

Dreiseil-Eisgratbahn, Tirol

Am Stubai Gletscher wurde das größte Einzel-Seilbahnprojekt Österreichs verwirklicht. Die Kabinen der neuen Dreiseil-Eisgratbahn bieten 32 Wintersportlern Platz. In der bisher eingesetzten Bahn hatten im Vergleich dazu nur sechs Personen Platz. So kann die Kapazität von 1 400 auf 3 000 Personen pro Stunde gesteigert und die Wartezeit reduziert werden. Dabei sind die neuen Kabinen weniger windempfindlich, wodurch das Risiko von Stillstandzeiten oder Betriebssperren minimiert werden kann.

HOCHTIEF hat einen zirka 75 Meter langen Tunnel und einen 2 800 Meter langen Zufahrtsweg unterhalb der Eisgratbahn gebaut, der als Skiroute genutzt wird und für die Verlegung der Kabel und Leitungen sowie für die Baustellenlogistik unerlässlich war. Es wurden 86 Kilometer Kabel und 4,8 Kilometer Wasser- und Kanalleitungen verlegt, eine neue Beschneiungsanlage gebaut, zwei Lawinenschutzdämme errichtet sowie 23 000 Kubikmeter Felsgestein abgetragen. Das Gelände war teilweise so schwer zugänglich, dass die Arbeiten bei Steigungen von bis zu 30 Prozent zum Teil seilgesichert und mit Hubschrauberunterstützung erfolgen mussten. Die Kabelverlegungen fanden beispielsweise in einer Höhe von bis zu 3 000 Metern statt. Trotz großer Herausforderungen und widriger Umstände schloss HOCHTIEF alle Arbeiten im vereinbarten Zeitplan und Qualitätsrahmen ab.

Ressourcen geschont und Sicherheit geschaffen

Der Tunnel wurde klassisch angebohrt, gesprengt und mit Spritzbeton ausgekleidet. Das durch die Sprengungen angefallene Material sowie der Schutt von einem früheren Murenabgang konnten für die Befestigung des Zufahrtsweges und der Skiroute genutzt werden. Unser Expertenteam hat beide Lawinenschutzdämme im Bereich der neuen Talstation aus 25 000 Kubikmeter bewehrter Erde hergestellt.

Der alte Zufahrtsweg führte mit einer bis zu 30-prozentigen Steigung durch unwegsames Gelände. Durch den neuen Zufahrtsweg mit Tunnel werden künftig Versorgungstransporte sicherer.





Neuer Weg Nr. 4 Zukunftschance für die Region.

S10 Mühlviertler Schnellstraße: Umfahrung Freistadt Nord und Tunnel Neumarkt, Oberösterreich

Die S10 zählt zu den wichtigsten Straßenbauprojekten Oberösterreichs. Sie dient der Erschließung des Mühlviertels, sichert die Standortqualität und erhöht die Verkehrssicherheit.

Eine Bogenbrücke für Freistadt

Als technischer Federführer einer Arbeitsgemeinschaft realisierte HOCHTIEF in einer Bauzeit von 26 Monaten die 1,5 Kilometer lange Strecke von Freistadt Nord bis zur Anschlussstelle Grünbach/Sandl (B38), inklusive Zubringer. Es entstanden sieben Brücken. Die Brücke über den Fluss Feldaist im Bereich des „Grabens“ wurde als Bogenbrücke in Cruciani-Bauweise mit einer Bogen Spannweite von zirka 140 Metern hergestellt.

Die Konstruktion schont die Umwelt

Durch die besondere Konstruktionstechnik der Brücke mit einem Holzlehrgerüst konnte HOCHTIEF die Umwelt besonders schonen. Der entscheidende Vorteil: Das Gerüst benötigt keine zusätzlichen Fundamente und aufwendigen Fundierungen im Boden. Auch der Aufbau von Rüsttürmen entfällt. Einen weiteren nachhaltigen Aspekt stellt die Wiederverwendbarkeit des Holzgerüsts dar.

Ein doppelröhriger Tunnel für Neumarkt

Ebenfalls federführend errichtete HOCHTIEF gemeinsam mit einem Partner das Baulos Tunnel Neumarkt der S10. Es besteht aus einer vier Kilometer langen Strecke mit drei Brücken, einem doppelröhrigen Tunnel und einer Lärmschutzwand. Die bestehende Tunnelröhre mit Gegenverkehr wurde auf den neuesten Stand der Technik gebracht und verlängert. Eine zweite Röhre wurde nach der Neuen Österreichischen Tunnelbaumethode (NÖT) errichtet.

S10 Mühlviertler Schnellstraße Umfahrung Freistadt Nord und Tunnel Neumarkt Oberösterreich

Projektdaten:

- Auftraggeber: Asfinag Baumanagement GmbH

Umfahrung Freistadt Nord

- Streckenlänge: 1 500 m
- Felsabtrag: 400 000 m³
- Brückenbauwerke: 7
- Bogenbrücke: 140 m Spannweite/Bogen
- Beton: 35 000 m³
- Stahl: 3 500 t
- Im Freiland 4 Fahrstreifen + 1 Abstellstreifen
- Bauzeit: 2012 – 2014

Tunnel Neumarkt

- Tunnellänge: 2 007 m
- Felsabtrag: 870 000 m³
- Beton: 75 000 m³
- Betonstahl: 4 000 t
- Asphalt: 73 000 m³
- Betondecke: 55 000 m²
- Lärmschutzwand: 13 000 m²
- Bauzeit: 2012 – 2016



Tunnelbau
Brückenbau
Erd- und Straßenbau

Fahrstreifenerweiterung A4 Ostautobahn, Ast Flughafen – Ast Fischamend Niederösterreich

Projektdaten:

- Auftraggeber: Asfinag Baumanagement GmbH
- Streckenlänge: ca. 7 km
- Asphalt: 100 000 t
- ungebundene Tragschicht: 50 000 m³
- Schüttmaterial: 240 000 m³
- Stahlbeton: 1 000 m³
- Rodung: 115 000 m²
- Lärmschutzbauten: ca. 4 m hoch, 2 100 m lang
- Ableitungskanal Donau: DN 1200, max. 13 m tief, 2 100 m lang
- Bauzeit: 2014 – 2015



Neuer Weg Nr. 5 Fließender Verkehr auf der A4 Ostautobahn zwischen Flughafen und Fischamend.

Fahrstreifenerweiterung A4 Ostautobahn, Ast Flughafen – Ast Fischamend, Niederösterreich

Die A4 Ostautobahn wird besonders im Bereich des Flughafens stark frequentiert. Vor Baubeginn rollten täglich zirka 65 000 Fahrzeuge über die Ostautobahn, und laut Experten wird der Verkehr bis zum Jahr 2020 an Spitzentagen auf 75 000 Fahrzeuge pro Tag anwachsen. Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen, sowie Behinderungen und Staus zu vermeiden, wurde die Autobahn auf einer Strecke von zirka sieben Kilometern, von der Anschlussstelle Flughafen bis zur Anschlussstelle Fischamend, ausgebaut.

HOCHTIEF Infrastructure Austria erweiterte die Autobahn in einer 16-monatigen Bauzeit bis Dezember 2015 von zwei auf drei Fahrstreifen je Richtungsfahrbahn. Die erste Phase beinhaltete die Vorbereitungsmaßnahmen wie Kampf-mittelräumung, Rodungen und Wurzelstockentfernungen. Danach wurden die bestehenden Fahrstreifen generalsaniert sowie ein zusätzlicher Fahrstreifen für jede Richtung geschaffen. Im Zuge der Bauarbeiten verbreiterten unsere Bauteams unter anderem vier Brücken, errichteten Lärmschutzwände und eine neue Autobahnentwässerung. Diese besteht aus zwei Gewässerschutzanlagen mit Ableitungen in die rund zwei Kilometer entfernte Donau sowie in die Fischa. Zudem wurden Dammschüttungen und Böschungssicherungsmaßnahmen vorgenommen.

Bauen im Einklang mit der Natur

Um Tiere zu schützen, wurden Wildschutzzäune neu gebaut, bestehende ersetzt sowie ein Wildrettungshügel aufgeschüttet, der im Falle eines Hochwassers den Tieren Zuflucht bieten wird.

Das Bauprojekt konnte früher als geplant für den Verkehr freigegeben werden: Dank professioneller Arbeit des Projektteams konnte ein wichtiger Teilabschnitt, die Anschlussstelle Flughafen Wien, zehn Wochen früher als geplant für den Verkehr freigegeben werden. Die Gesamtstrecke stand den Autofahrern in voller Breite drei Wochen früher als vorgesehen zur Verfügung.





A5 Nord/Weinviertel Autobahn Walterskirchen – Poysbrunn Niederösterreich

Projektdaten:

- Auftraggeber: Asfinag Baumanagement GmbH
- Streckenlänge: 6,6 km und ca. 9 km Wirtschaftswege
- Brückenbauwerke: 11
- Gewässerschutzanlagen: 3
- Konstruktiver Beton: 38 000 m³
- Bodenabtrag: ca. 1,6 Mio. m³
- Dammschüttungen: 500 000 m³
- Straßenbeton: 37 000 m³
- Asphalt: ca. 54 000 t
- Bauzeit: 2016 – 2018



Neuer Weg Nr. 6 Eine bessere Infrastruktur für das Weinviertel.

A5 Nord/Weinviertel Autobahn Walterskirchen – Poysbrunn, Niederösterreich

Die Autobahn A5 Nord/Weinviertel verläuft von der Anschlussstelle Schrick über Wilfersdorf, Walterskirchen, Poysbrunn bis zur Staatsgrenze bei Drazenhofen und gehört zu den wichtigsten Straßenbauprojekten des Landes Niederösterreich. Sie dient der infrastrukturellen Erschließung des nördlichen Weinviertels und ist für die Standortsicherung der Region von großer Bedeutung. Den zirka 10 000 Anrainern der B7 Brünner Straße wird die A5 wesentliche Vorteile bringen. Künftig werden zirka 14 000 Fahrzeuge weniger pro Tag durch die Ortschaften fahren. Für die Verkehrssicherheit sorgen Betonleitwände, welche die beiden Richtungsfahrbahnen trennen.

Das Straßenbauprojekt unter Federführung von HOCHTIEF umfasste im Wesentlichen die Herstellung der 6,6 Kilometer langen Haupttrasse zwischen Walterskirchen und Poysbrunn, den Bau der Anschlussstelle Poysbrunn inklusive Kreisverkehrsanlage, das Verlegen von Landstraßen und die Herstellung von Wirtschaftswegen in einer Länge von zirka neun Kilometern. Zum Auftrag gehörten auch die Herstellung von elf Brückenbauwerken, darunter zwei Talbrücken und eine Wildbrücke. Wildschutzzäune, Amphibienleiter-richtungen sowie drei Gewässerschutzanlagen, Gerinneverlegungen, Lärmschutzdämme und -wände, Straßenausrüstung wie Schutzplanken und die elektromaschinelle Ausrüstung waren ebenfalls Bestandteil des Projekts.

Ressourcen geschont

Bei den Arbeiten an der A5 trug unser Team zirka 1,6 Millionen Kubikmeter Material ab. Davon wurden zirka 500 000 Kubikmeter für Dammschüttungen wiederverwertet. Der Rest wurde für eine Geländemodellierung außerhalb des Baufelds genutzt. Überdies wurden für den Bau der zweispurigen Autobahn plus eines Pannestreifens zirka 37 000 Kubikmeter Straßenbeton und zirka 54 000 Tonnen Asphalt verbaut.

Weniger Schadstoffe und Lärm

Der Lkw-Verkehr in den Ortschaften wurde verringert. Weniger Verkehr bedeutet weniger Lärm und weniger Luftschadstoffemissionen in der Region für die Anlieger. Schutz vor Straßenlärm bieten umfangreiche Lärmschutzdämme und -wände.

Brückenbau
Erd- und Straßenbau



© Christoph Wilhelm



© HOCHTIEF

Weitere Referenzprojekte von HOCHTIEF Infrastructure Austria:

Regenrückhaltebecken Pinkafeld

Burgenland

Bauzeit: 2013–2014

Regenrückhaltebecken Niklasdorf

Steiermark

Bauzeit: August–November 2013

Anschlussstelle Köstendorfer Straße

Salzburg

Bauzeit: 2012–2013

Umfahrung Straßwalchen

Salzburg

Bauzeit: 2011–2014

Tunnel Fleckberg

Deutschland

Bauzeit: 2011–2013

Bahnunterführung Unterrohr

Oberösterreich

Bauzeit: 2011–2013

Fußgängerunterführung Blamauergasse

Wien

Bauzeit: 2010–2011

Autobahn D 1, Early Works

Slowakei

Bauzeit: März–Oktober 2010

Umbau Hauptbahnhof Salzburg

Salzburg

Bauzeit: 2009–2014

Umbau Bahnhof Herzogenburg

Niederösterreich

Bauzeit: 2009–2010

Hauptbahnhof Wien, Provisorium 1

Wien

Bauzeit: 2009–2010

Kläranlage Rousse

Bulgarien

Bauzeit: 2008–2011

Reaktivierung Tullner Westschleife

Niederösterreich

Bauzeit: 2008–2010

Kläranlage Leibnitz

Steiermark

Bauzeit: 2007–2012

Nordautobahn A5, Ypsilon

Niederösterreich

Bauzeit: 2007–2010

Lainzer Tunnel, LT 31

Wien

Bauzeit: 2006–2010

Wienerwald Tunnel

Niederösterreich

Bauzeit: 2004–2009

Welchen Weg dürfen wir für Sie schaffen?

HOCHTIEF Infrastructure Austria

Modecenterstraße 17, Obj. 2/6. OG

A-1110 Wien

Tel. +43 1 9076907-0

office@hochtief.at

www.hochtief.at