

PRESSEINFORMATION

Neubaustrecke Wien – St. Pölten: Vortriebsarbeiten abgeschlossen

Tunneldurchschlag beim Raingrubentunnel der Tunnelkette Perschling im Westabschnitt erfolgt

(Pottenbrunn, 19. März 2009) – Mit dem Abschluss der Vortriebsarbeiten für den Raingrubentunnel konnte bei den Bauarbeiten für die Neubaustrecke Wien - St. Pölten der nächste Meilenstein gesetzt werden. Nach dem Tunneldurchschlag beim Wienerwaldtunnel (September 2007), dem Stierschweiffeldtunnel (April 2007) und dem Reiserbergtunnel (Februar 2008) wurde nunmehr der vierte und letzte maschinelle Vortrieb fertig gestellt.

Doris Bures, Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie sieht in diesem Projekt ein Zeichen hin zum weiteren qualitativen Ausbau der Schiene: "Noch nie zuvor in der Zweiten Republik wurde so viel in den Ausbau der Schiene investiert. Das hat einen 3-fachen Nutzen: die Menschen kommen komfortabler, schneller und sicherer ans Ziel. Der Wirtschaftsstandort Österreich wird durch eine moderne Verkehrsinfrastruktur gestärkt. Und durch die Ausbaurbeiten werden 30.000 Arbeitsplätze pro Jahr gesichert."

Seitens Peter Klugar, Vorstandssprecher der ÖBB-Holding AG, wird die große Bedeutung dieser Baumaßnahmen für den Gesamtkonzern im Interesse der Kunden erläutert: „Mit dem viergleisigen Ausbau der Westbahn werden Kapazitätssteigerungen im Personen- und Güterverkehr ermöglicht sowie wichtige Grundlagen für eine Qualitätssteigerung und Reisezeitverkürzung im Personenverkehr geschaffen. Das Ziel ist, die Strecke Wien – Salzburg in etwa zwei Stunden 15 Minuten zurücklegen zu können.“

Arbeiten am Raingrubentunnel

Die Tunnelkette Perschling ist der Kernbereich des 12,6 km langen Westabschnittes der Neubaustrecke Wien St. Pölten. Sie besteht aus 3 einröhrig-zweigleisigen Tunnel

- Stierschweiffeldtunnel: 3,3 km
- Reiserbergtunnel: 1,4 km
- Raingrubentunnel: 2,8 km

Der 2.775 m lange Raingrubentunnel ist der westlichste der drei Tunnelbereiche der Tunnelkette Perschling, die von der STRABAG AG im Auftrag der ÖBB-Infrastruktur Bau AG errichtet wird.

Der Vortrieb erfolgte mittels Tunnelbohrmaschine (TBM), die mit einem Bohrkopfdurchmesser von rund 13 m zu einer der größten der Welt zählt. Die Tunnelschale wurde mit Betonfertigteilen (Tübbing) hergestellt. Das aus dem

Tunnel geförderte Material wurde zum Teil für Dammschüttungen der Neubaustrecke und Geländemodellierungen im Nahbereich der Trasse verwendet.

Mit dem Tunneldurchschlag sind die Vortriebsarbeiten abgeschlossen und die TBM wird in den nächsten Wochen demontiert. Anschließend wird die Tunnelinnenschale betoniert, der Oberbau hergestellt sowie die Strecken- und Sicherheitsausrüstung installiert.

Die Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien – St. Pölten ist für 2012 vorgesehen.

Technische Daten zur Tunnelbohrmaschine

Der Bohrkopf der Tunnelbohrmaschine weist einen Durchmesser von 13,03 m auf. Die gesamte Maschine hat eine Länge von rund 90 m. Das Gesamtgewicht der Maschine beträgt knapp 2.000 Tonnen (t), wobei das Schneiderad selbst ein Gewicht von ca. 300 t hat. Die Maschine wird hydraulisch angetrieben, benötigt eine Leistung von ca. 5.200 kW und erreicht eine maximale Vortriebskraft von rund 50.000 kN (entspricht 5.000 t).

Drei Abschnitte der Neubaustrecke Wien – St. Pölten

Die Neubaustrecke Wien – St. Pölten hat eine Gesamtlänge von 44 km und ist in drei Abschnitte gegliedert:

Abschnitt Wienerwald

Abschnitt Tullnerfeld (inkl. Reaktivierung Tullner Westschleife)

Westabschnitt

Vielfacher Kundennutzen der Neubaustrecke Wien - St. Pölten

Mit dem neuen Streckenabschnitt zwischen Wien und St. Pölten wird ein markanter Meilenstein für den Ausbau der Westbahn zur Hochleistungsstrecke und für vielfältigen Kundennutzen gesetzt:

- Kapazitätssteigerung im Personen- und Güterverkehr auf der Schiene
- Grundlage für marktorientierte „just-in-time-Lieferungen“
- Qualitätssteigerung und Reisezeitverkürzung im Personenverkehr
- Fahrzeitverkürzung zwischen Wien und St. Pölten auf knapp 25 Minuten
- Erweiterung der regionalen Anbindung des Raumes Tullnerfeld an das hochrangige Schienennetz durch den neuen Regionalbahnhof Tullnerfeld (500 Park&Ride-Plätze) mit kurzen Reisezeiten: nach Wien und St. Pölten in jeweils knapp 15 Minuten
- Anbindung der bestehenden Bahnlinie Tulln – Herzogenburg und Verknüpfung mit dem örtlichen Busnetz beim Regionalbahnhof Tullnerfeld
- Erweiterte Nahverkehrsmöglichkeiten auf der bestehenden Westbahn zwischen Wien und St. Pölten durch die neue zusätzliche Strecke.

Rückfragehinweis:

Dr. Renate Pelz

Stab Projektinformation

ÖBB-Infrastruktur Bau AG

Tel: +43 664 841 71 39