

PRESSEINFORMATION

Tunneldurchschlag beim Projekt Lainzer Tunnel

Abschluss der Vortriebsarbeiten als markanter Meilenstein auf dem Weg zur Gesamtfertigstellung und Inbetriebnahme des Projekts Ende 2012

(Wien, 25. Mai 2009) – Mit dem letzten Tunneldurchschlag im Teilabschnitt „Verbindungstunnel“ werden die eigentlichen Tunnelvortriebsmaßnahmen beim Projekt Lainzer Tunnel abgeschlossen.

Der ca. 6,6 km lange Teilabschnitt „Verbindungstunnel“ ist der eigentliche Kernbereich des Projekts Lainzer Tunnel. Dieser Bauabschnitt, der im Endzustand 2-gleisig befahrbar sein wird, ist 11,4 m hoch und 11,4 m breit (Ausbruchsquerschnitt 130 m²) und verbindet die übrigen Teilabschnitte des Projekts miteinander („Verknüpfung Westbahn“, „Anbindung Donauländebahn“ und „Einbindung Südbahn“).

Die Aufnahme der Arbeiten für den „Verbindungstunnel“ erfolgte 2004 durch den Aushub der 3 Startschächte Hofjagdstraße, Lainzer Straße und Klimtgasse. Von diesen 3 Startschächten ausgehend erfolgten ab Mitte 2006 die Vortriebsarbeiten für den Lockergesteinsabschnitt im Baulos LT 31 und ab Anfang 2007 für den Festgesteinsabschnitt im Baulos LT 33.

Ein Projekt mit europäischer Dimension

Der Lainzer Tunnel liegt auf der Achse Paris-Bratislava (Ten Korridor 17) und wurde von der Europäischen Union kofinanziert. Bundeskanzler Werner Faymann unterstreicht die positiven Effekte des Infrastrukturprojekts auf nationaler und internationaler Ebene. „Mit dem Ausbau des österreichischen Schienennetzes leisten wir nicht nur einen wichtigen Beitrag zur langfristigen Sicherung umweltfreundlicher Gütertransporte sondern auch zur Steigerung der Mobilität im Personenverkehr innerhalb Europas“.

„Mit diesem Projekt“, so Doris Bures, Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie, „setzen wir ein klares Zeichen hin zum weiteren qualitativen Ausbau der Schiene. Die Investitionen in die Schieneninfrastruktur von jährlich rund 2 Mrd. € sichern pro Jahr etwa 35.000 Arbeitsplätze und sind ein wichtiger Schritt für Umweltschutz, Reisende und den Güterverkehr.“

Seitens DI Peter Klugar, Vorstandssprecher der ÖBB-Holding AG, wird die große Bedeutung dieser Baumaßnahmen für den Gesamtkonzern erläutert: „Mit der Fertigstellung des Lainzer Tunnels wird die Voraussetzung für einen qualitativ hochwertigen Personen- und Güterverkehr zwischen der Westbahn und der Südbahn mit dem neuen Hauptbahnhof geschaffen. Diese neue Qualität führt zu deutlichen Fahrzeitverkürzungen für unsere Kunden.“

PRESSEINFORMATION

Herausforderungen bei den Arbeiten

Die innerstädtische Baustellensituierung stellte höchste Ansprüche an Planung, Bau und Logistik dieses wichtigen Verkehrsinfrastrukturprojektes. Beispielsweise musste die gesamte Ver- und Entsorgung der Arbeitsstellen im Tunnel über 30 m tiefe Startschächte erfolgen. Die wechselnden geologische Verhältnisse (Lockergestein, Festgestein, etc.) stellte höchste Anforderungen an die Mineure. Im Interesse der AnrainerInnen wurden vielfältige begleitende Schutzmaßnahmen zur Reduktion von Lärm- und Staubentwicklung umgesetzt, wie zum Beispiel ständige Schall- und Erschütterungsmessungen, Einrichtung einer Reifenwaschanlage, Einsatz von Straßen-Kehrmaschinen, etc.

Bauweise

Der „Verbindungstunnel“ wurde jeweils zur Hälfte im Lockergestein und im Festgestein vorgetrieben. Im Lockergestein liegt der gesamte Tunnelabschnitt im Grundwasser. Daher mussten diese Böden mittels Grundwasserhaltung vor den eigentlichen Tunnelarbeiten entspannt werden. Der Tunnelvortrieb in diesem Bereich wurde im sogenannten Ulmenstollenvortrieb bewerkstelligt. Der Festgesteinsabschnitt durchfährt den sogenannten „Wienerwaldflysch“ und wurde im Kalotte-Strosse-Sohle-Vortrieb hergestellt.

Der Lainzer Tunnel in Wien

Das Projekt Lainzer Tunnel, die Verbindungsstrecke zwischen der West-, Süd- und Donauländebahn, ist eines der wichtigsten Schieneninfrastrukturprojekte im Raum Wien.

„Mit diesem Vorhaben wird eine wichtige Voraussetzung geschaffen, dass Wien seine Rolle als Drehscheibe und Verknüpfung wichtiger Verkehrsachsen im Nah- und Fernverkehr weiter ausbaut“ betont Bürgermeister Dr. Michael Häupl.

Mit der Inbetriebnahme des Lainzer Tunnels im Jahr 2012 wird folgendes erreicht:

- Zeitgemäße und leistungsfähige Verbindung der Westbahn mit der Süd- und Donauländebahn
- Durch die Verbreiterung des sogenannten Meidlinger Einschnitts (Teilabschnitt „Einbindung Südbahn“) von vier auf acht bzw. neun Gleise ist die niveaufreie Einbindung der S-Bahn in die Südbahn möglich und somit eine erhebliche Leistungssteigerung im Bahnhof Wien Meidling gegeben
- Eine Entlastung der bestehenden Verbindungsbahn vom Güter- und Personenfernverkehr im 12. und 13. Bezirk und damit eine wesentliche Verbesserung der Lärmsituation für die AnrainerInnen
- Nutzung der an der Oberfläche frei werdenden Streckenkapazitäten für einen verdichteten Personennahverkehr (S-Bahn)
- Steigerung des Kundenkomforts durch Haltestellenmodernisierung
- Neubau der S-Bahn Haltestelle Wien Wolf in der Au

PRESSEINFORMATION

Das Projekt

Der Lainzer Tunnel wird in vier Abschnitten errichtet:

- Einbindung Südbahn
- Anbindung Donauländebahn
- Verbindungstunnel
- Verknüpfung Westbahn

Im Süden erfolgt einerseits die Einbindung Richtung Bahnhof Wien Meidling und Wien Hauptbahnhof sowie andererseits Richtung Donauländebahn.

Die eigentliche Verbindung zwischen Süden und Westen ist der Verbindungstunnel, welcher zweigleisig auf einer Länge von ca. 6,6 km hergestellt wird.

Im Westen erfolgt die Verknüpfung der bestehenden Westbahnstrecke mit der Neubaustrecke Wien – St. Pölten und den Verbindungen in Richtung Hütteldorf/Westbahnhof sowie dem Verbindungstunnel.

Rückfragehinweis:

Dr. Renate Pelz-Nakladal
ÖBB-Infrastruktur Bau AG
Leiterin Stab Projektinformation
1120 Wien, Wilhelmstraße 64
Tel. +43 1 93000 45860
E-Mail renate.pelz@bau.oebb.at
www.oebb.at/bau