

NEWSLETTER 01 / 2021

Aktuelles vom Semmering-Basistunnel

Jänner 2021



Innenschale in Gloggnitz

Herausforderndes Jahr ging zu Ende

Die Corona-Pandemie sowie ein besonders herausforderndes Gebirge forderten beim Bau des Semmering-Basistunnels im Jahr 2020 ihren Tribut. Den Herausforderungen zum Trotz schreitet der Tunnel- und Bahnhofsbaubau in großen Schritten voran.

Auf den niederösterreichischen Baustellen Gloggnitz und Göstritz sind die Ereignisse von 2019 erfolgreich aufgearbeitet: In Gloggnitz sind mittlerweile 80 Prozent der Grabungsarbeiten geschafft, parallel dazu wurden bereits 2,5 Kilometer Innenschale eingebaut. Diese innere Betonschale sichert die Tunnel langfristig und bildet die Grundlage für die spätere Ausrüstung der Tunnelröhren.

Wasserstände wieder gestiegen

Bei der Ersatztrinkwasserversorgung für die Gemeinden Schottwien und Semmering wurde im Haidbachgraben eine erste Brunnenbohrung auf über 100 Meter abgeteuft, derzeit läuft hier

ein Langzeitpumpversuch, um die Ergiebigkeit des Brunnens zu testen. Für größere Wassermengen wird noch heuer eine weitere Erkundungsbohrung begonnen. Der Hochbehälter Greis ist seit Sommer fertiggestellt.

Die bereits in den vergangenen Jahren und speziell im Frühjahr und Sommer 2020 im gesamten Projektgebiet beobachteten Rückgänge einiger Brunnen und Quellen wurden durch die herbstlichen Niederschläge im September und Oktober gestoppt und positiv beeinflusst. Aktuell zeigen sich bei vielen Messstellen starke Anstiege bei den Wasserständen.



Hochbehälter Greis als Ersatztrinkwasserversorgung



Deponie Longsgraben ist zu 85 Prozent befüllt.



„Stachelemente“ in den Tunnelröhren Grautschenhof



P&R-Anlage (rechts) und Bahnhofsdach (links) in Müzzzuschlag



Verbindung im Großformat

Tunnelbohrer „lernen“ voneinander

Im Fröschnitzgraben wird mit zwei unterschiedlichen Tunnelbaumethoden gearbeitet: Im kontinuierlichen Vortrieb kommen die beiden Tunnelbohrmaschinen Carl und Ghega in Richtung Niederösterreich ebenfalls erfolgreich voran: Trotz zeitlich versetztem Start sind sie mittlerweile fast gleich auf und haben bereits zwei Drittel ihres Weges hinter sich gebracht, da eine Maschine von den Erfahrungswerten der anderen „lernen“ konnte. Rund 32.000 Tübbinge wurden so bereits eingebaut.

Im zyklischen Vortrieb in Richtung Westen sind die Mineure zwischenzeitlich auf stark wasserführende Gesteinsbereiche gestoßen. Nun ist die geologische Situation besser und erlaubt streckenweise sogar den sogenannten Vollausschub: Darunter versteht man einen Vortrieb, in dem die nächste Schicht an Fels und Gestein nicht in kleinen Teilflächen, sondern in einem ausgebrochen werden kann. Damit ist der Bau so schnell möglich, dass Anfang 2021 bereits die Baulosgrenze zum Nachbarbaulos „Grautschenhof“ erreicht wird.

Die Deponie Longsgraben ist mittlerweile zu 85 Prozent befüllt. Die Vorbereitungen für die Bepflanzungen der Wald- und Wiesenflächen der Deponie und Baustellenbereiche laufen auf Hochtouren. Rund 33 Hektar Grund sollen in den Jahren 2022 bis 2029 mit rund 46.000 Bäumen und Sträuchern bepflanzt werden.

ÖBB nicht geschädigt

Im westlichsten Tunnelabschnitt Grautschenhof bei Müzzzuschlag sind alle vier Streckenröhren jeweils fast 2 Kilometer gegraben. In den Medien wurde in den vergangenen Wochen ein Betrugsfall im Zusammenhang mit der Baustelle Grautschenhof kolportiert. Fakt ist, dass die ÖBB

weder geschädigt noch an den betrügerischen Aktivitäten beteiligt sind oder waren. Der öffentlichen Hand ist also kein Schaden entstanden. Geschädigt ist die am Baulos Grautschenhof ausführende Firma Marti.

Bahnhofsbereich Müzzzuschlag wird neu geformt

Hochbetrieb herrscht auch auf der Baustelle Müzzzuschlag – natürlich unter den aktuell geltenden COVID-Sicherheits- und Hygienevorschriften. Die sogenannte „Gleishalle“ für den Instandhaltungsstützpunkt im Bereich zwischen dem Südbahnmuseum und Rundlokschuppen ist im Rohbau bereits abgeschlossen. Bahnkunden können im Personentunnel erahnen, wie der zukünftige Bahnhof aussehen wird: In einem Abschnitt ist der Tunnel bereits mit Naturstein-Bohlenbelag versehen. Auch auf Bahnsteig 4/5 kann man bereits das neue Bahnsteigdach in Sichtbeton-Optik bewundern.



Auf der anderen Seite des Bahnhofes geht der Bau der P&R-Anlage ins Finale: Sämtliche Stütz- und Brüstungsmauern sind fertiggestellt, auch die Überdachung zum Zugang Heizhausgasse ist abgeschlossen. Nun fehlen nur noch Pflasterungs- und Asphaltierungsarbeiten, damit die gesamte Anlage im Frühjahr 2021 von Bahnkunden genutzt werden kann. Provisorische Parkplätze stehen bereits jetzt genügend zur Verfügung. Im Gleisbereich muss der

gesamte Unterbau Stück für Stück für das Verlegen der Gleise im nächsten Jahr erneuert werden.

Im Portalbereich wird weiter fleißig betoniert und Material in der sogenannten offenen Bauweise ausgehoben. Im ersten Halbjahr 2021 werden dafür immer wieder Lockerungssprengungen (nicht in den Nachtstunden oder am Wochenende) notwendig sein. Gute Nachricht für Wanderer: Der Infoblock Müzzzuschlag wurde provisorisch an den bestehenden Bahnwanderweg angebunden.

Der Semmering-Basistunnel verbindet

Aufmerksamen ZugfahrerInnen, AutofahrerInnen und Infowelt-BesucherInnen ist möglicherweise bereits ein bunter Blickfang auf den Baustellen des Semmering-Basistunnels aufgefallen: Mehr als 2.000 m² Fläche werden auf den Baustellen in Gloggnitz, Göstritz, Fröschnitzgraben, Grautschenhof und Müzzzuschlag nun genutzt, um die verbindende Funktion des Semmering-Basistunnel deutlich zu machen. Unter oebb.at/semmering-verbindet gibt es mehr Infos.

Mit Abstand in Kontakt bleiben

Trotz COVID-Pandemie möchten wir mit Ihnen in Kontakt bleiben. Leider können Veranstaltungen, wie Infobaustellentage oder Infoveranstaltungen derzeit nicht oder nur unter erschwerten Bedingungen stattfinden. Unter infrastruktur.oebb.at/semmering können Sie sich in der „Mediengalerie“ mit einigen neuen Clips zum Semmering-Basistunnel mit Abstand am Projektgeschehen teilhaben.

Impressum: ÖBB-Werbung GmbH im Auftrag der ÖBB-Infrastruktur AG, Prod.Nr. 117020-0659. Medieninhaber: ÖBB-Infrastruktur AG, Fotos und Grafiken: ÖBB-Infrastruktur AG. Änderungen, Satz- und Druckfehler vorbehalten. Stand: Jänner 2021