

NEWSLETTER 2 / 2022

## Aktuelles vom Semmering-Basistunnel

Mai 2022



Sondermaßnahmen (Injektionen) im Bauabschnitt Gloggnitz

## Der Berg gibt das Tempo vor

**Rund 88 Prozent des Semmering-Basistunnels sind gegraben, aufgrund der extrem schwierigen Geologie in Teilen des Gebirges wird die Inbetriebnahme im Jahr 2030 erfolgen**

Die gewaltigen Dimensionen des Projektes Semmering-Basistunnel lassen sich mit einigen Zahlen umschreiben. Auf einer Länge von je 27,3 Kilometer werden die zwei Röhren durch den Berg gebaut, rund 1200 Menschen arbeiten an dem Großprojekt. Von fünf Stellen wurden insgesamt 14 Vortriebe gestartet (vier davon sind abgeschlossen). Es dauert 18 Jahre vom Spatenstich bis zur Inbetriebnahme, also bis die ersten Züge durch den Berg fahren. Schon vor Baubeginn war aufgrund von umfangreichen Sondierungsarbeiten klar, dass Teile des Semmering-Gebirges einen sehr schwierigen geologischen Aufbau haben. Unterschiedlichste Gesteinsschichten wechseln sich ab und erschweren den Vortrieb. Auch genaue Prognosen, wie lange man für die Durchquerung dieser Bereiche braucht, sind äußerst schwierig zu erstellen.

Ganz besonders betrifft das den Bauabschnitt Gloggnitz, in dem sich der Vortrieb Richtung Mürrzuschlag gerade befindet. Im Grassberg sind deshalb umfangreiche Sondermaßnahmen (Injektionen in den Berg) notwendig, um dann mit dem zyklischen Bagger- und Sprengvortrieb den Tunnel stabil weiter zu graben. Im Frühjahr 2022 hat sich gezeigt, dass diese Maßnahmen länger dauern werden als erwartet. Somit verlängert sich die Bauzeit und die Inbetriebnahme des Tunnels wird 2030 erfolgen. Trotz des vollen Einsatzes aller am Bau Beteiligten, von Geologen, Mineuren bis hin zur Projektleitung, gibt der Berg nach wie vor das Tempo beim Bau vor. Auch wenn schon rund 88 Prozent des Tunnels gegraben sind, liegt noch viel Arbeit vor den Beteiligten, bis der Tunnel dem Süden Österreichs eine neue Bahnqualität bringen wird.



Übersichtskarte zu den Vortriebsständen



Die Tunnelbohrmaschinen (TBM) werden zerlegt



Tunnelvortrieb mit Bagger



Arbeiten am Bahnhofgebäude Mürzzuschlag

### Fröschnitzgraben: Vortriebsarbeiten abgeschlossen

Ende Jänner 2022 konnten die Grabungsarbeiten im Tunnelabschnitt Fröschnitz komplett abgeschlossen werden. Allein in diesem Abschnitt sind damit fast 13 der 27,3 Kilometer des Semmering-Basistunnels fertig gestellt worden, mehr als 8,5 Kilometer davon von den beiden Tunnelbohrmaschinen in den zwei Röhren. Die gewaltigen Maschinen, rund 125 Meter lang und 1800 Tonnen schwer, werden im Tunnel komplett zerlegt und in Teilen an die Oberfläche gebracht. Die Motoren und weitere Elektro- und Hydraulikanlagen können wiederverwendet werden.

Auch der Innenausbau des Tunnels ist jetzt voll im Gange, schon fast 4 Kilometer der Innenschale sind fertig gestellt. Die Innenschale ist die Grundlage für den letzten Schritt im Tunnelbau, zum Abschluss wird dann die bahntechnische Ausrüstung (Gleise, Leitungen, technische Ausstattung) im Tunnel eingebaut, bevor schließlich die Züge den Berg durchfahren können.



Arbeiten am Hauptantrieb einer TBM

### Göstritz: Erster Durchschlag steht bevor

Im Bauabschnitt Gloggnitz befindet sich der Tunnelvortrieb derzeit unmittelbar vor der Störzone im Grassberg (Gemeindegebiet Gloggnitz). Der extrem komplexe Gebirgsaufbau mit Gesteinsschichten unterschiedlichster Eigenschaften – hart, weich, wasserführend, trocken – macht hier umfangreiche Sondermaßnahmen notwendig, bevor der Vortrieb in Richtung Göstritz fortgesetzt werden kann. Im Bauabschnitt Göstritz sind durch die vier laufenden Vortriebe bereits über 2 km je Tunnelröhre vorgetrieben worden. Noch vor dem Sommer wird der erste Durchschlag im Berg erfolgen, wenn der Vortrieb aus Göstritz den Abschnitt Fröschnitz in einer Tunnelröhre erreicht.

Bereits weit fortgeschritten sind die Arbeiten an der Trinkwasser-Versorgung für die Marktgemeinde Schottwien. Die maschinelle Ausrüstung des Brunnens und der Pumpstation ist abgeschlossen, die Transportleitungen zu den Hochbehältern Greis und Göstritz mit einer Gesamtlänge von rund 7,6 km sind zu rund 60 % errichtet. Die Arbeiten werden bis Herbst 2022 abgeschlossen sein.

Voll im Gange sind auch die Bauarbeiten am Instandhaltungs-Stützpunkt nördlich des Bahnhofs Gloggnitz. Erste Gebäudeteile sind im Rohbau schon errichtet. Bis zum Frühjahr 2024 wird der Stützpunkt fertiggestellt.

### Mürzzuschlag: Arbeiten am Bahnhofgebäude voll im Gang

Komplett renoviert wird derzeit das denkmalgeschützte Bahnhofgebäude in Mürzzuschlag. Die Arbeiten rund um das Bahnhofgebäude gehen gut voran, damit verbunden werden auch der Bahnsteig 1 und dessen Gleise komplett neu errichtet. Im Anschluss an das Bahnhofgebäude wurde inzwischen (westlich) auch eine neue Schallschutzwand errichtet, zwischen Bahnhofs- und Postgebäude. Nach Abschluss der umfangreichen Arbeiten im Bereich des Bahnhofgebäudes im Frühjahr 2023 wird unter anderem auch der Busbahnhof direkt auf den Vorplatz übersiedeln, damit wird das Umsteigen zwischen Bus und Bahn deutlich komfortabler. In der letzten Bauphase werden dann die Bahnsteige 2/3 komplett neu errichtet und damit die Modernisierung des Bahnhofsbereichs abgeschlossen.

### Grautschenhof: mehr als zwei Drittel des Vortriebs fertig

Im Bauabschnitt Grautschenhof östlich vom Bahnhof Mürzzuschlag sind bereits mehr als zwei Drittel der rund 7 Kilometer zurückgelegt. In Richtung Westen, also zum Portal Mürzzuschlag, sind fast 2,2 Kilometer geschafft. In Richtung Osten, zum Bauabschnitt Fröschnitzgraben, wurden schon rund 3 Kilometer vorgetrieben.

Informationen: [infrastruktur.oebb.at/semmering](https://infrastruktur.oebb.at/semmering)

**Impressum:** Medieninhaber: ÖBB-Infrastruktur AG, Fotos und Grafiken: ÖBB-Infrastruktur AG, Andreas Ebner, 3D-Schmiede. Änderungen, Satz- und Druckfehler vorbehalten. Stand: Mai 2022