

Ausgabe September 2005

Bau-Information Lainzer Tunnel

Editorial

**Tunnel-Rohbau im Abschnitt
„Verknüpfung Westbahn“ fertig
gestellt**

**Abschnitt „Verbindungstunnel“
wird aus drei Startschächten
vorgetrieben**

**Abschnitt „Anbindung
Donauländebahn“: Baubeginn
nun auch für „Güterschleife“**



EDITORIAL

Liebe Leserin, lieber Leser, sehr geehrte Anrainer!

Viele von Ihnen werden die umfangreiche mediale Berichterstattung zur ÖBB-Strukturreform wahrscheinlich verfolgt haben: Mit Beginn des Jahres 2005 wurden im Zuge dieser Umstrukturierung Teile der ÖBB mit der HL-AG zur neuen ÖBB-Infrastruktur Bau AG zusammengeführt. Ein Schritt, der natürlich auch Konsequenzen auf das äußere Erscheinungsbild des Unternehmens und somit auch auf die Informationsmedien hat. Daher erscheint Ihre gewohnte „Baustellen-Info“ ab dieser Ausgabe im geänderten Layout.

Inhaltlich werden wir Sie - wie gewohnt - über alle Entwicklungen im Projekt „Lainzer Tunnel“ informieren. Und auch Ihre Ansprechpartner in der Projektleitung stehen Ihnen unter der gleichen Adresse und unter den gleichen Telefonnummern - wie bisher - zur Verfügung (allfällige künftige Änderungen geben wir Ihnen selbstverständlich umgehend bekannt).

Unserer bisherigen Informationsverpflichtung in der „Baustellen-

Info“ folgend, berichten wir auch in dieser Ausgabe über den aktuellen Stand des Baufortschrittes und geben Ihnen einen Ausblick auf die vorgesehenen Arbeiten der nächsten Monate. Dazu gehören Maßnahmen, die in jüngster Zeit abgeschlossen wurden, Vorhaben, an denen im Moment noch gearbeitet wird und geplante Maßnahmen, die unmittelbar vor dem Start stehen.

Als Ihr Projektteam wollen wir die Gelegenheit an dieser Stelle nutzen, Sie für die manchmal leider unvermeidlichen Beeinträchtigungen durch die Errichtung des „Lainzer Tunnels“ um Verständnis zu ersuchen. Wie immer sind unser gesamtes Team und wir darum bemüht, die Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahmen für Sie so gering wie möglich zu halten.

Wir hoffen, Ihnen mit dieser ersten „Baustellen-Info“ im neuen Layout einmal mehr einen interessanten Einblick in das Projekt zu vermitteln.

Ihr Projektteam

DI Herbert Muchsel, DI Karl Treiber, DI Wolfgang Pistauer

TUNNEL-ROHBAU IM ABSCHNITT „VERKNÜPFUNG WESTBAHN“ FERTIG GESTELLT

Die Rohbauarbeiten für das Tunnelbauwerk in den Baulosen LT 21-25 des Abschnitts 4 „Verknüpfung Westbahn“, der zwischen dem Retentionsbecken bis nach Purkersdorf - Sanatorium verläuft, wurden im Frühjahr dieses Jahres abgeschlossen. Seit dem

Baubeginn im Februar 1999 im Baulos LT 21 „Wiental“ und im Mai 2000 in den übrigen Losen wurden insbesondere folgende Bauwerke hergestellt bzw. Bauleistungen realisiert:

3.100 Meter langes Tunnelbauwerk

Es führt vom Portal Purkersdorf (Bereich der Landesgrenze zwischen Wien und Niederösterreich) bis zum Ende der Unterquerung des Retentionsbeckens an der Westeinfahrt. Dort beginnen in der nächsten Bauphase die Arbeiten für den 3. Abschnitt „Verbindungstunnel“. Das mehr als drei Kilometer lange Tunnelbauwerk ist auf einer Länge von etwa 950 Metern viergleisig, auf circa 1.400 Meter zweigleisig und inkludiert zwei eingleisige Tunnelröhren mit einer Länge von 1.700 Metern.

Rampenbauwerke

Sie erstrecken sich auf einer Länge von etwa 1.000 Metern von den Portalen des Tunnelbauwerks hin zur Westbahntrasse in Richtung Purkersdorf und in Richtung Hütteldorf.

Eingleisige Brücken

Jeweils zwei Brücken wurden im Verlauf der Westbahn-

Foto: ÖBB-Infrastruktur Bau AG / R. Deopito



Rampenbauwerk Wolf in der Au mit Portal

Foto: ÖBB-Infrastruktur Bau AG / R. Deopito



Rampenbauwerk Portal Purkerdorf

trasse zur Überquerung der Mauerbachstraße und über den Mauerbach gebaut.

■ Betriebsgebäude Hadersdorf / Info-Center „Lainzer Tunnel“

Vorübergehend „Zweck entfremdet“ wurde das vorweg fertig gestellte Betriebsgebäude in Hadersdorf. Bis etwa Ende des 1. Quartals 2006 ist hier das für Anrainer und zur Information der Öffentlichkeit konzipierte Info-Center des „Lainzer Tunnels“ untergebracht.

■ Neugestaltung Haltestellen

In Weidlingau - Wurzbachtal und Hadersdorf - Weidlingau wurden die vorhandenen Haltestellen neu gestaltet. Außerdem wurde die Haltestelle Purkersdorf-Sanatorium adaptiert.

Foto: ÖBB-Infrastruktur Bau AG / R. Deopito



Haltestelle Hadersdorf - Weidlingau

■ Bahnsteige

Für die neu eingerichtete Haltestelle in Wolf in der Au wurden die erforderlichen Bahnsteige errichtet.

■ Diverse Straßen

Um die einzelnen Neu- und Umbauprojekte an die vorhandene Infrastruktur anzuschließen, wurden insgesamt rund 1,5 Kilometer Straßen gebaut.

■ Neubau Straßenbrücke

Im Verlauf der Linzer Straße über die Westbahn wurde im Rahmen der Gesamtbaumaßnahmen dieses Abschnitts auch eine Straßenbrücke neu gebaut.

Weichenhalle

In der bereits im Rohbau fertig gestellten Weichenhalle

Foto: ÖBB-Infrastruktur Bau AG / R. Deopito



Brücken der Westbahn über den Mauerbach

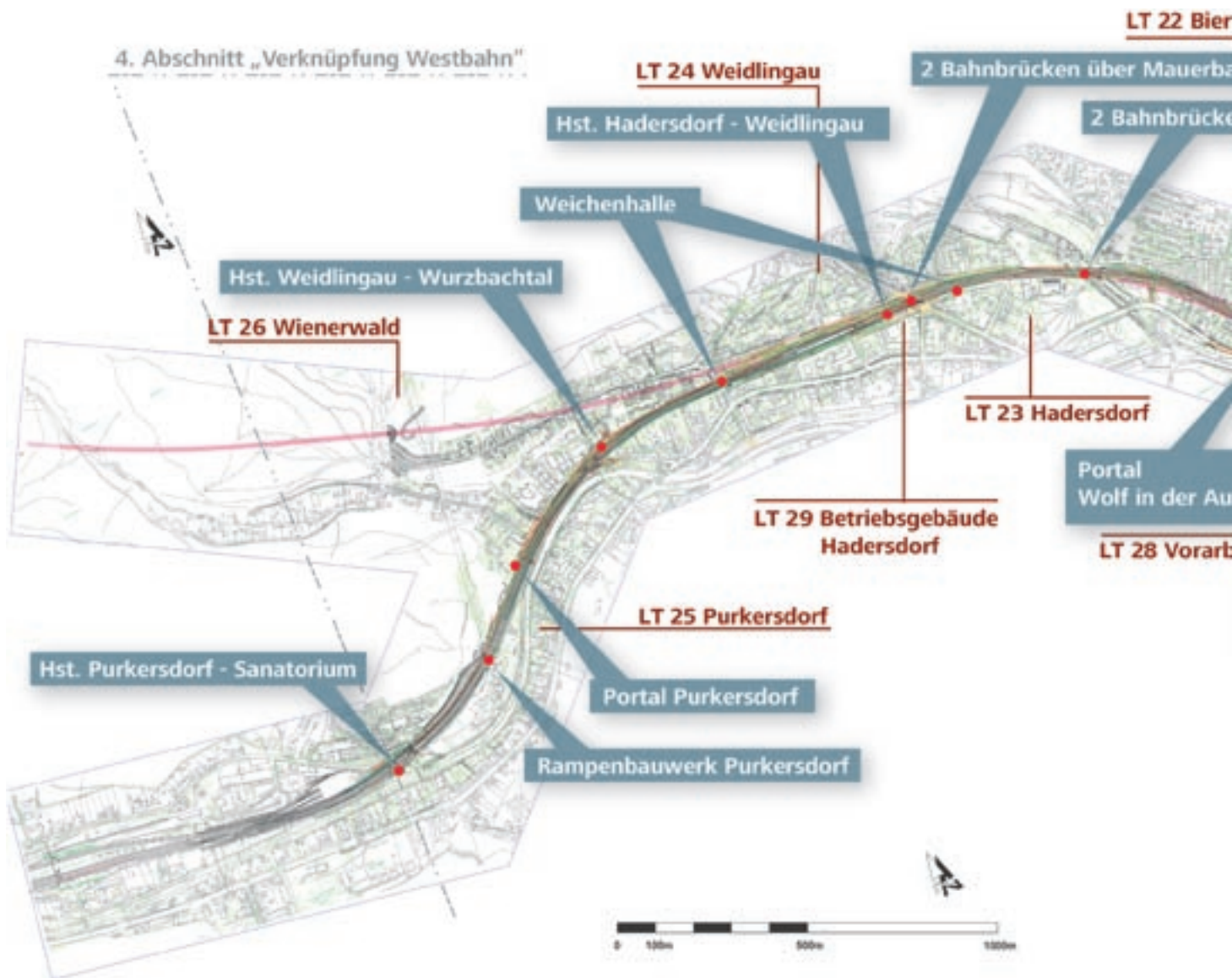


Foto: ÖBB-Infrastruktur Bau AG / R. Deopito



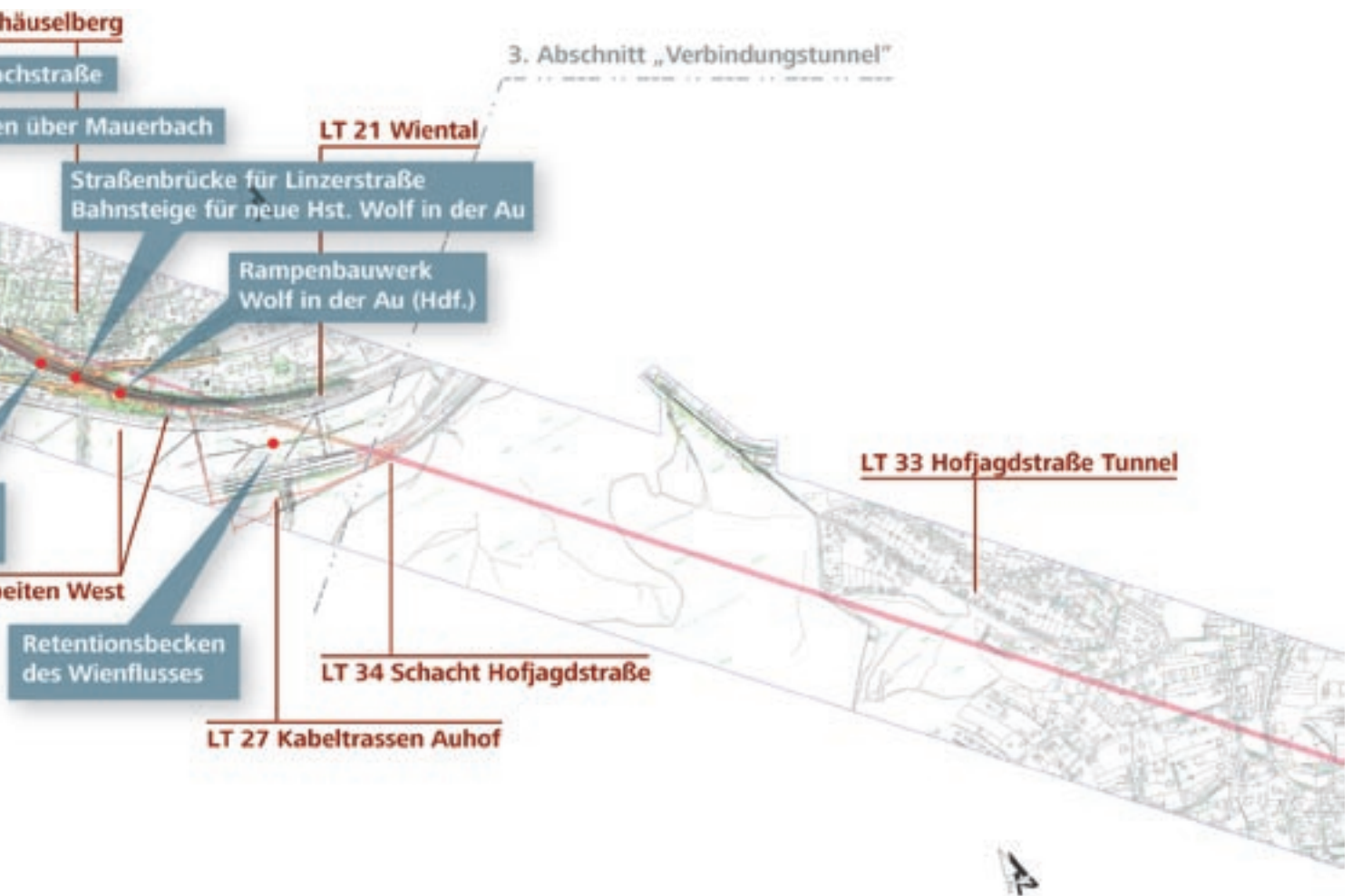
Ladegleis der Weichenhalle

wurden im Herbst vergangenen Jahres die erforderlichen Baustelleneinrichtungen für den Ostvortrieb Wienerwaldtunnel unter der Bahnstraße zwischen Mauerbach- und Loudonstraße untergebracht. Für den Abtransport des Ausbruchmaterials wurde ein Ladegleis zwischen dem Bahnhof Unterpurkersdorf und der Weichenhalle auf der im Rohbau bereits fertig gestellten Rampe Purkersdorf errichtet.

Nach der technischen Ausrüstung der Weichenhalle Ende 2007 kann der Betrieb der Westbahn durch die Weichenhalle im Jahr 2008 aufgenommen werden.

Planung Gleisoberbau

In der Ausgabe 13 der Bau-Information Lainzer Tunnel von Mai 2004 wurde ausführlich über den geplanten „Maßgeschneiderten Erschütterungsschutz“, der im Lainzer Tunnel vorgesehen ist, berichtet.



Die für die detaillierte Planung des Erschütterungsschutzes im Rahmen des Gleisoberbaus erforderlichen Erschütterungsmessungen nach dem Vibroscan-Verfahren wurden 2004 abgeschlossen und das eisenbahnrechtliche Einreichprojekt für den Gleisoberbau im Bereich der „Verknüpfung Westbahn“ konnte

erstellt werden. Im Juni 2005 fand die diesbezügliche eisenbahnrechtliche Verhandlung statt. Nach einer entsprechenden Ausschreibung wird mit der Errichtung des Gleisoberbaues unter Verwendung des Masse-Feder-Systems Mitte 2006 begonnen.

ABSCHNITT „VERBINDUNGSTUNNEL“ WIRD AUS DREI STARTSCHÄCHTEN VORGETRIEBEN

Der dritte Abschnitt des Projektes Lainzer Tunnel - „Verbindungstunnel“ - ist circa 6,5 Kilometer lang. Er wird den vierten Bauabschnitt „Verknüpfung Westbahn“ mit dem zweiten Bauabschnitt „Anbindung Donauländebahn“, beziehungsweise mit der Südbahn im Bereich „Meidlinger Einschnitt“ verbinden.

Der Verbindungstunnel wird als zweigleisiges Bauwerk mit 12 Sicherheitsausstiegen errichtet werden. Er wird ausgehend von drei Startschächten in der Klimtgasse (Bereich Verbindungsbahn), Lainzer Straße und Hofjagdstraße (Bereich B1/Westeinfahrt) vorgetrieben.

Der Tunnel wird auf ganzer Länge in geschlossener Bauweise, das heißt unterirdisch, gebaut.

Wie bereits in der Bau-Information Nr. 15 von November 2004 berichtet, wurde die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung von der zuständigen Behörde im September des vergangenen Jahres erteilt.

Über die umfangreichen Vorarbeiten für die Startschächte Klimtgasse und Lainzer Straße wurde ebenfalls schon berichtet (Umlegung Preyergasse etc.). Mit den Herstellungsarbeiten der Schächte wurde bereits begonnen. Der Vortrieb der Tunnelröhre erfolgt ab Mitte 2006.

Startschacht Hofjagdstraße

Das etwa 3,5 Kilometer lange Teilstück des Verbindungstunnels, das vom Wiental ausgehend den Lainzer Tiergarten, Ober St. Veit und den Roten Berg bis in den Bereich Veitinger Gasse/Ratmannsdorfgasse unterquert, wird vom Startschacht in der Hofjagdstraße ausgehend gebaut. Der Startschacht Hofjagdstraße befindet sich zwischen der B1/Westeinfahrt und der Lainzer Tiergartenmauer.

Die Arbeiten für den Schachtbau (Baulos LT 34) begannen im Mai dieses Jahres. Für die Einrichtung der für den Tunnelbau

notwendigen Baustelleneinrichtungsflächen und den Platz für den Schacht an sich wurden in den vergangenen zwei Monaten die fünf Fahrspuren der B1 im Bereich des Retentionsbeckens des Wienflusses verschwenkt. Weiters wird der Geh- und Radweg aus der Allee der Hofjagdstraße auf einer Länge von circa 200 Metern neben die Tiergartenmauer verlegt. In unmittelbarer Nähe zum Schachtbereich musste dazu die Mauer des Tiergartens auf einer Länge von etwa 90 Metern abgetragen werden.

Des Weiteren wird die Stromkabeltrasse vom Umspannwerk Auhof provisorisch umgelegt.

Der Schacht Hofjagdstraße wird eine Aushubtiefe von rund 24 Metern haben. Die Schachtwände werden mit Bohrpfählen ab September 2005 erstellt.

Mit den Tunnelvortriebsarbeiten in Richtung Lainzer Tiergarten wird im Oktober 2006 begonnen.

Nach Abschluss der Tunnelvortriebsarbeiten, der für Ende 2009 geplant ist, wird der Schacht zu einem Sicherheitsausstieg umgebaut. Der Schacht liegt zur Gänze außerhalb des Lainzer Tiergartens, so dass das Austrittsbauwerk des Sicherheitsausstiegs im Endzustand außerhalb der Mauer stehen wird.

ABSCHNITT „ANBINDUNG DONAULÄNDEBAHN“: BAUBEGINN NUN AUCH FÜR „GÜTERSCHLEIFE“

Seit Ende vergangenen Jahres liegt auch der letzte eisenbahnrechtliche Genehmigungsbescheid für den Teilabschnitt zwei des „Lainzer Tunnels“, der so genannten „Güterschleife“, vor. Der alte Bescheid aus dem Jahr 1999 war im September 2001 vom Verwaltungsgerichtshof auf Grund eines Formfehlers aufgehoben worden. Mit dem neuen Bescheid können die Arbeiten an dem rund 2,5 Kilometer langen Teilstück zwischen der Altmannsdorfer Straße und der Gutheil-Schoder-Gasse unverzüglich aufgenommen werden. Sofort nach Eintreffen der Genehmigung erfolgte die Ausschreibung der Rohbauarbeiten. Baubeginn ist für Oktober 2005 vorgesehen.

Der Rohbau in diesem Bauabschnitt wird etwas mehr als drei Jahre in Anspruch nehmen.

Errichtung der Güterschleife

Bereits in diesem Sommer wird im Bereich der Altmannsdorfer Straße mit Vorarbeiten für die Errichtung der Güterschleife begonnen. Einbauten werden verlegt und die Baustelle für die künftigen Baumaßnahmen frei gemacht. Gas- und Wasserrohre, Strom- und Telefonkabel sind aus beiden Richtungsfahrbahnen bei den Grundstücken Altmannsdorfer Straße 53 bis 57 zu

entfernen und auf ein bereits fertig gestelltes Teilstück der Tunneldecke östlich der Straße provisorisch zu verlegen.

Im Herbst dieses Jahres werden die beiden Richtungsfahrbahnen geringfügig nach Westen verlegt, um für die Unterquerung der östlichen Hälfte der Altmannsdorfer Straße in offener Bauweise (Deckelbauweise) den erforderlichen Raum zu schaffen. Etwa ein halbes Jahr später wird dort die Tunneldecke hergestellt sein. Dann werden die beiden Richtungsfahrbahnen auf die fertige Tunneldecke verlegt, um die westliche Hälfte der Altmannsdorfer Straße für den Tunnelbau frei zu machen.

Zur gleichen Zeit werden die Tunnelbauarbeiten in Deckelbauweise im Bereich der so genannten Strohberggründe stattfinden. Die Außen- und Zwischenwände des Tunnels werden in diesem Bereich als Schlitzwände ausgeführt.

In Richtung Osten beginnen auf dem Gelände des ehemaligen Bahnhofs Unterhetzendorf die Vortriebe der Tunnelröhren, die in geschlossener Bauweise ausgeführt werden. Teilweise sind die hierfür erforderlichen Arbeitsschächte bereits hergestellt. Die beiden eingleisigen Tunnelröhren verlaufen unter der Südbahn,



Aushub im Bereich des Südportals des Lainzer Tunnels

der Breitenfurter Straße und dem Gelände der Firma Henkel, wo derzeit die Baulichkeiten des Europalagers der ehemaligen Firma Grundig um- und ausgebaut werden.

Im Bereich der Oswaldgasse münden die beiden eingleisigen Tunnel in einen 2-gleisigen Tunnel, der vom Schacht bei der Stüber-Gunther-Gasse unter der Grießergasse und der Donauländebahn nach Westen vorgetrieben wird.

Ab dem Schacht in der Stüber-Gunther-Gasse wird der Tunnel in offener Bauweise weiter nach Osten fortgeführt. Für die Tunnelaußenwände in diesem Bereich werden Stahlbetonbohrpfähle verwendet. Östlich des Schachtes werden die U-Bahnlinie U6 und die Wiener Lokalbahn (Badner Bahn) unterquert. Hier ist an „langen Wochenenden“ des nächsten Jahres (Ostern, Pfingsten, Maria Himmelfahrt) der Ein- und Ausbau von Hilfsbrücken geplant.

Während dieser Bauphasen wird der U-Bahn-Betrieb jeweils von Freitag Betriebsschluss bis Dienstag Betriebsbeginn eingestellt und ein Schienenersatzverkehr eingerichtet.

In ähnlicher Weise erfolgt die Unterquerung der Wiener Lokalbahn im Winter 2006 / Frühjahr 2007.

Östlich der Wiener Lokalbahn erfolgt die Tunnelherstellung abschnittsweise bis zum Tunnelportal in der Eibesbrunnergasse. Dabei müssen die Donauländebahn und die Pottendorfer Linie während der Bauarbeiten verschwenkt werden. Unmittelbar vor dem Tunnelportal wird die niveaugleiche Fußgängerquerung der Donauländebahn und der Wiener Lokalbahn durch einen Fußgängersteg ersetzt. An das Portal schließt eine Rampe bis zur

Brücke über die Gutheil-Schoder-Gasse an, die für die Gleise der Güterschleife mit zwei zusätzlichen Tragwerken verbreitert wird.

Fertigstellung des „Meidlinger Einschnitts“

Im „Meidlinger Einschnitt“ (LT 42) wird im September dieses Jahres auch das zweite Gleis der Südbahn zwischen dem Bahnhof Meidling und der Haltestelle Hetzendorf neu verlegt und in Betrieb genommen. Dieses zusätzliche Gleis führt über die bereits im Vorjahr fertig gestellte S-Bahn-Unterwerfung. Somit ist im „Meidlinger Einschnitt“ mit den beiden Südbahn-Gleisen, den zwei S-Bahn-Gleisen und einem Gleis der Verbindungsbahn der Ausbau weitgehend fertig gestellt.

Das zweite Gleis der Verbindungsbahn zwischen dem Flohbergertunnel und dem Bahnhof Meidling wird voraussichtlich 2007 in Betrieb genommen. Es führt ebenfalls über die S-Bahn-Unterwerfung und kann erst nach Abschluss der Bauarbeiten an der unterirdischen Bahnhofshalle und der damit in Zusammenhang stehenden Gleisbauphasen westlich der Bahnsteige des Bahnhofs Meidling errichtet werden.

Gegenwärtig sind noch die letzten umfangreichen Rohbauarbeiten an der Rampe und dem ersten Teilstück des „Lainzer Tunnels“, das in Deckelbauweise ausgeführt wird, im Gange. Dazu gehören Aushubarbeiten sowie der Bau der Bodenplatten und Innenschalen im Tunnelbereich.

Ende 2005 werden die Rohbauarbeiten in diesem Abschnitt des „Lainzer Tunnels“ weitgehend abgeschlossen. Danach folgen noch Gleisbauarbeiten.

Bürgerinformation und Kontakt:

Sollten Sie Fragen zum Projekt haben, stehen wir Ihnen gerne zur Verfügung.

ÖBB-Infrastruktur Bau AG Projekt-Informationsmanagement

1120 Wien, Vivenotgasse 10
Tel.: +43 1 93000 45857
Fax: +43 1 93000 45994

Ombudsmann

DI Wolfgang Schönlaub
1130 Wien, Pacassistraße 17
Tel.: +43 699 135 62 244
Fax: +43 1 804 10 81
E-Mail: ombudsmann@schoenlaub.at

ÖBB-Infrastruktur Bau AG Projektleitung Lainzer Tunnel

1150 Wien, Sparkassaplatz 6
Tel.: +43 1 895 77 69 1209 bzw. +43 1 895 77 69 1229

Lainzer Tunnel Info-Center

1140 Wien, Josef-Prokop-Straße 2
(neben Bahnhof Hadersdorf - Weidlingau)
Öffnungszeiten:
Donnerstag und Freitag von 9 bis 18 Uhr
Tel.: +43 1 57 43 44 (während der Öffnungszeiten)
Tel.: +43 1 895 77 69 1229 (außerhalb der Öffnungszeiten)

Impressum:

CI&M im Auftrag der ÖBB-Infrastruktur Bau AG
Prod. Nr.: 3303655
Medieninhaber: ÖBB-Infrastruktur Bau AG
Text: communication matters, ÖBB-Infrastruktur Bau AG
Fotos: Robert Deopito
Gestaltung: Irene Weichselbaumer
Druck: Paul Gerin, PG-DVS, 1150 Wien