

Ausgabe 2 / März 2005

Bau-Information Wien – St. Pölten Wienerwald

Ausbau zur viergleisigen Westbahn

**Maschinelles Tunnelvortrieb
startet im Herbst**

Editorial

**Abschluss „Vorarbeiten
Freiland und Portalbereich“
(Baulos WT 1)**

**Wienerwaldtunnel
(Baulos WT 2/LT 26)**

**Neue „infobox“ wird vor Ort
informieren**

Ansprechpartner



EDITORIAL

Liebe Leserin, lieber Leser!

Bei unserer aktuellen Ausgabe der Bau-Information ist Ihnen sicher schon das neue Aussehen aufgefallen. Dies ist eine Maßnahme, die durch die Umstrukturierung der ÖBB erforderlich wurde. Mit Beginn des Jahres 2005 wird die HL-AG im Rahmen dieser Umstrukturierung mit Teilen der ÖBB zur ÖBB-Infrastruktur Bau AG zusammengeführt.

Für Sie werden aber Ihre gewohnten Ansprechpartner in der Projektleitung an der gleichen Adresse und unter den gleichen Telefonnummern zur Verfügung stehen (allfällige künftige Änderungen geben wir Ihnen selbstverständlich umgehend bekannt).

Mit der ersten Bau-Information für den Abschnitt Wienerwald im Juli 2003 haben wir Sie über die für die Errichtung des Wienerwaldtunnels notwendigen Vorarbeiten im Bereich Chorherrn – Kleinstaasdorf informiert.

Nach Abschluss dieser Arbeiten wollen wir Sie nunmehr über den derzeitigen Stand der Tunnelvorbereitungsarbeiten und den geplanten weiteren Bauablauf im Abschnitt Wienerwald auf dem Laufenden halten.

Ihr Projektteam: DI Franz Bauer
DI Dieter Haas
DI Gerald Zwitnig

ABSCHLUSS „VORARBEITEN FREILAND UND PORTALBEREICH“ (BAULOS WT 1)

Im Zuge des Bauloses WT 1 wurden in der Zeit ab Juli 2003 alle Vorleistungen zur Baufeldfreimachung für die Herstellung des eigentlichen Wienerwaldtunnels beim künftigen Westportal im Bereich zwischen Chorherrn und Kleinstaasdorf abgewickelt.

Markante Arbeiten waren dabei die bereits errichteten Lärmschutzdämme beiderseits der künftigen Neubaustrecke

und die neue Bahnbegleitstraße samt Wegunterführung zwischen der Landesstraße L 118 in Chorherrn und der Wiedereinbindung in die Bundesstraße LB 213 im Zuge des Kreisverkehrs.

Weiters wurden Wasserbaumaßnahmen (Rückhaltebecken, Neuverlegung des Kleinstaasdorfer Grabens) sowie Kanalum- und -neuverlegungen durchgeführt.

Foto: ÖBB-Infrastruktur Bau AG



Erdbauarbeiten im Bereich Chorherrn (Frühjahr 2003)

Nach Abschluss der Erd- und Betonarbeiten im August 2004 erfolgte im Herbst desselben Jahres die Rekultivierung dieses Bereiches.

Zur Veranschaulichung des bisherigen Arbeitsumfanges: Insgesamt wurden rd.

- 170.000 m³ Lärmschutzdämme geschüttet

- 400 m Schachtbrunnen gebohrt
- Rückhaltebecken mit rd. 40.000 m³ Nutzinhalt errichtet
- 5.850 m Kanäle verlegt
- 550 t Stahl und 5.800 m³ Beton verarbeitet
- 12.900 m² Bituminöse Trag- und Deckschichten hergestellt
- 5.800 Bäume und Sträucher gepflanzt

WIENERWALDTUNNEL (BAULOS WT 2/LT 26)

Der Wienerwaldtunnel verläuft auf einer Länge von rd. 13,35 km von Hadersdorf-Weidlingau im Osten bis nach Chorherrn im Westen. Der Wienerwaldtunnel wird aufgrund seiner Länge von zwei Seiten vorgetrieben.

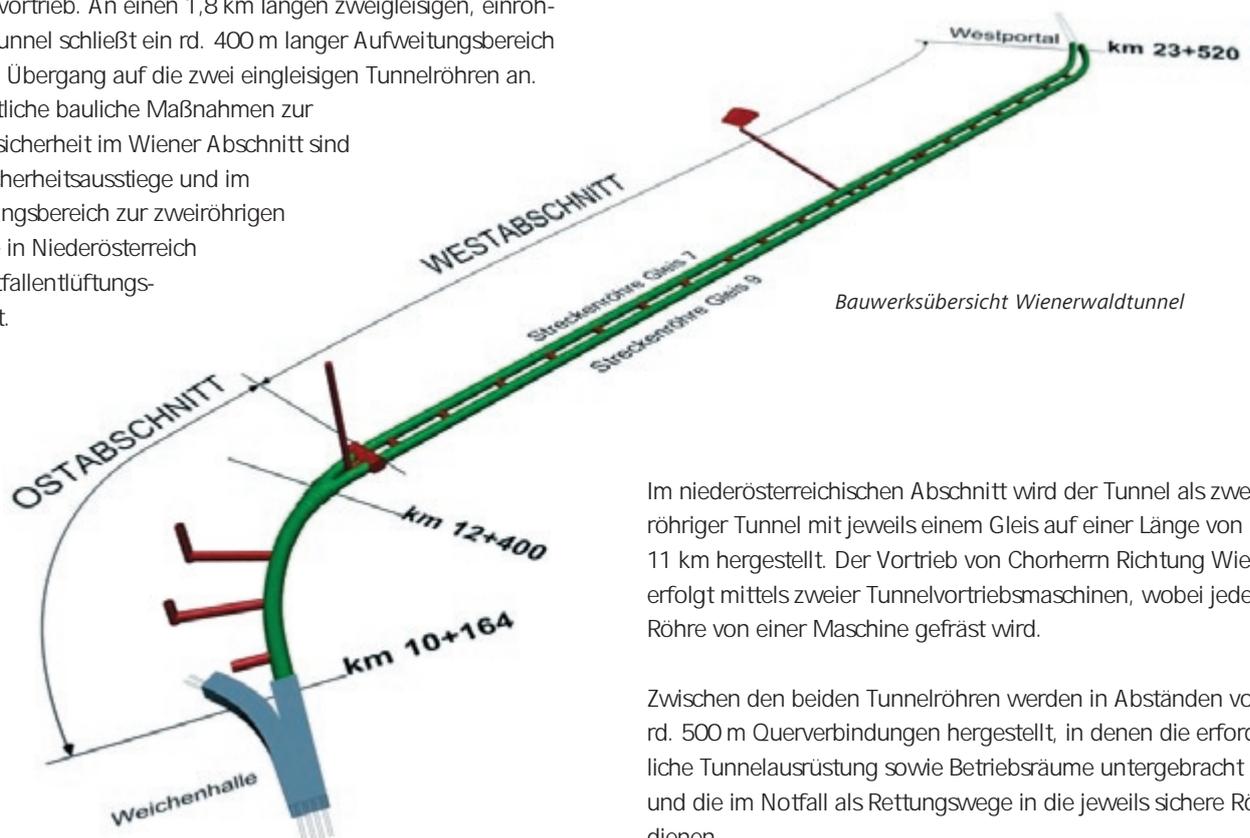
Im Frühjahr 2003 wurden die Rohbauarbeiten für den Wienerwaldtunnel ausgeschrieben und nach Abschluss des Vergabeverfahrens wurde im Juli 2004 die ARGE PORR – Bilfinger & Berger mit der Durchführung der Arbeiten beauftragt. Die Baustelleneinrichtung in Hadersdorf-Weidlingau begann ab September 2004, der Ostvortrieb startete im November desselben Jahres.

Der Ostvortrieb erfolgt mittels Neuer Österreichischer Tunnelbaumethode (NÖT), d.h. durch Bagger- und Sprengvortrieb. An einen 1,8 km langen zweigleisigen, einröhri- gen Tunnel schließt ein rd. 400 m langer Aufweitungsbereich für den Übergang auf die zwei eingleisigen Tunnelröhren an. Wesentliche bauliche Maßnahmen zur Tunnelsicherheit im Wiener Abschnitt sind drei Sicherheitsausstiege und im Übergangsbereich zur zweiröhri- gen Strecke in Niederösterreich ein Notfallentlüftungs- schacht.



Foto: ÖBA ILLF – PSP – Tecton

Ostvortrieb Wienerwaldtunnel im Bereich Hadersdorf-Weidlingau



Bauwerksübersicht Wienerwaldtunnel

Im niederösterreichischen Abschnitt wird der Tunnel als zwei- röhri- ger Tunnel mit jeweils einem Gleis auf einer Länge von rd. 11 km hergestellt. Der Vortrieb von Chorherrn Richtung Wien erfolgt mittels zweier Tunnelvortriebsmaschinen, wobei jede Röhre von einer Maschine ge- fräst wird.

Zwischen den beiden Tunnelröhren werden in Abständen von rd. 500 m Querverbindungen hergestellt, in denen die erforderliche Tunnelausrüstung sowie Betriebsräume untergebracht sind und die im Notfall als Rettungswege in die jeweils sichere Röhre dienen.

Baustelleneinrichtung Westportal

Seit Herbst 2004 wird im Bereich der Bahnbegleitstraße zwischen Chorherrn und Kleinstaasdorf an der Baustelleneinrichtung für den Tunnelvortrieb gearbeitet. Neben den Baubüros werden die Produktionshalle und die Lagerstätten für die Tübbinge (Stahlbetonfertigteile für die Tunnelaußenschale) errichtet. Aufgrund der benötigten Menge dieser Fertigteile (über 57.000 Stk.), muss bereits ein halbes Jahr vor Beginn der eigentlichen Vortriebsarbeiten mit deren Produktion begonnen werden.

Bis zum Antransport der ersten der beiden Vortriebsmaschinen im Juli 2005 wird die weitere erforderliche Infrastruktur im Bereich der Bahntrasse (Baustraßen, Gleise, Werkstätten etc.) errichtet. Nach dem Zusammenbau der einzelnen, im Werk vorgefertigten Maschinenteile erfolgt der eigentliche Vortrieb der ersten Tunnelröhre ab Oktober 2005. Die zweite Röhre wird ab Anfang 2006 mit einer zweiten Tunnelvortriebsmaschine hergestellt. Der Abschluss der Rohbauarbeiten für den Wienerwaldtunnel ist aus heutiger Sicht im Herbst 2009 vorgesehen.

Materialdisposition

Insgesamt fallen bei den Vortrieben des Wienerwaldtunnels rd. 2,3 Mio. m³ Ausbruchmaterial an. Dies würde einem Güterzug mit nahezu 80.000 Waggons entsprechen.



Voreinschnitt Chorherrn, zukünftiges Westportal Wienerwaldtunnel

Ostvortrieb:

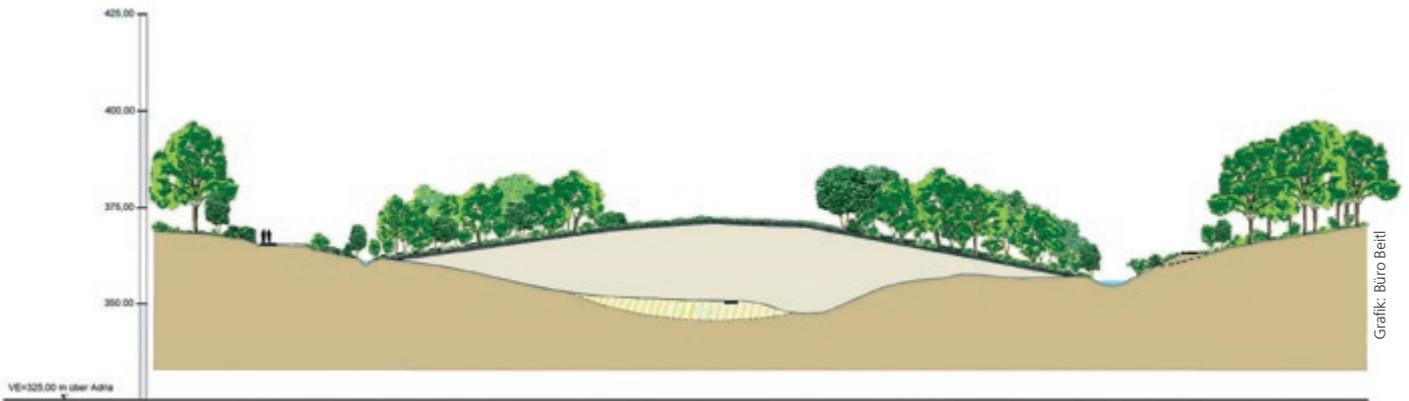
Das bei diesem Vortrieb zwischen November 2004 und Oktober 2007 ausgebrochene Material – rd. 300.000 m³ – wird nahezu zur Gänze per Bahnverfuhr abtransportiert.

Westvortrieb:

Das hier anfallende Ausbruchmaterial wird zu etwa 60 % (rd. 1,12 Mio. m³) über Förderbänder aus den beiden Röhren bis zur Baustelleneinrichtungsfläche zwischen Kleinstaasdorf und Staasdorf transportiert sowie anschließend beim Bau der Neubaustrecke im Tullnerfeld für die Schüttungen der Lärmschutzdämme und der Bahndämme benötigt. Die übrigen 40 % des Ausbruchmaterials werden zur Geländemodellierung am Taglesberg verwendet.



Baustelleneinrichtung Wienerwaldtunnel/Westvortrieb



Grafik: Büro Beitzl

Geländemodellierung Taglesberg

Taglesberg

Im Bereich Taglesberg, an der Grenze der Gemeindegebiete Gablitz und Mauerbach, wird mit einem Teil des Ausbruchmaterials des Wienerwaldtunnels auf einer Fläche von rd. 8,7 ha eine für das Landschaftsbild des Wienerwaldes typische Geländemodellierung durchgeführt. Dazu ist vor Beginn der eigentlichen Arbeiten die Sanierung einer rd. 3,9 ha großen,

bestehenden Altablagerung entlang des Reitermaisbaches erforderlich. Anschließend an die Sanierung der Altablagerung wird ein Stollen bis zur Tunnelsohle hergestellt. Durch diesen wird das bis zum Ostvortrieb gewonnene Material hoch transportiert und für die Geländemodellierung verwendet.

Nach Abschluss der Arbeiten wird der neue Höhenrücken mit einer standortgemäßen Vegetation bepflanzt sowie stehende und fließende Gewässer landschaftsplanerisch gestaltet.

NEUE „INFOBOX“ WIRD VOR ORT INFORMIEREN

Zusätzlich zu unseren Ihnen bisher gebotenen Informationsmaßnahmen über das Projekt Wien – St. Pölten/Abschnitt Wienerwald wird auf der Fläche der Baustelleneinrichtung für den Wienerwaldtunnel beim Westportal die „Infobox“ eröffnet. Ab Frühjahr 2005 stehen allen Interessierten Auskünfte über das Projekt und sein thematisches Umfeld zur Verfügung. Während der gesamten Bauzeit wird auf diesem Weg den Besuchern im Baustellenverband ermöglicht, sich auch „vor Ort“ ausführlich zu informieren.

Die Öffnungszeiten werden wir Ihnen zeitgerecht gesondert bekannt geben.



Foto: ÖBB-Infrastruktur Bau AG

DI Dr. Hechenblaickner, ÖBA (links) und DI Neeb, BM (rechts)

ANSPRECHPARTNER

An dieser Stelle dürfen wir Ihnen unsere Örtliche Bauaufsicht (ÖBA) und unser Baumanagement (BM) vorstellen, die mit März 2005 ihre Büroräumlichkeiten im Bereich der Baustelleneinrichtung beziehen.

Die Örtliche Bauaufsicht wird durch die Arbeitsgemeinschaft der Büros ILF Innsbruck – PSP Beratende Ingenieure München – Tecton Consult Wien unter der Leitung von Herrn

DI Dr. Hechenblaickner wahr genommen. Das Baumanagement wird vom Büro Gebauer, München unter der Leitung von Herrn DI Neeb ausgeübt.

Herr Neeb ist für Sie die erste Ansprechperson in baulosspezifischen Fragen (Erreichbarkeit vorerst unter 01/577 36 36-156). Darüber hinaus wird das Baumanagement auch die „infobox“ betreuen.



Infrastruktur Bau

Kontakt:

ÖBB-Infrastruktur Bau AG

Projektleitung Westbahn Ost 1

Sparkassaplatz 6
1150 Wien
Tel.: 01 - 895 77 69 - 1509
Fax: 01 - 895 77 69 - 477

Projekt-Informationsmanagement

Vivenotgasse 10
1120 Wien
Tel.: 01 - 817 21 86 - 1235
Fax: 01 - 817 21 86 - 237

Impressum:

Eigentümer, Herausgeber und Verleger: ÖBB-Infrastruktur Bau AG,
Vivenotgasse 10, A-1120 Wien, Postfach 58, Tel.: 01 - 817 21 86.
Text: ÖBB-Infrastruktur Bau AG.
Fotos: ÖBA ILF – PSP – Tecton, ÖBB-Infrastruktur Bau AG, Vogel AV.
Grafiken: Büro Beitzl, PGWT.
Grafik: Irene Weichselbaumer. Druck: radinger.print, 3270 Scheibbs.