

Semmering-Basistunnel neu

Südstrecke | Gloggnitz - Mürzzuschlag

„Sicherheitskonzept Untertage“

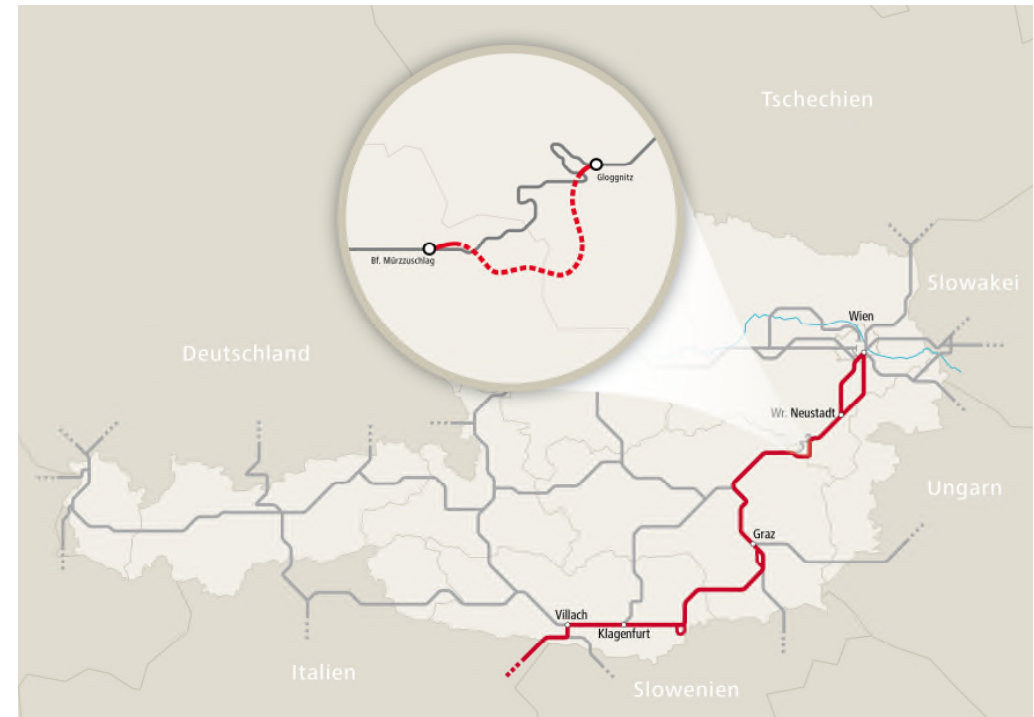
Österreichischer Bergbautag 2014

22. Mai 2014

Schlüsselprojekt entlang der Südstrecke

Der Semmering-Basistunnel neu beseitigt einen entscheidenden Engpass auf der **Verbindung zwischen Wien und Graz** und ist neben dem Hauptbahnhof Wien und der Koralmbahn ein Schlüsselprojekt entlang der neuen **Südstrecke** (Wien – Graz – Klagenfurt – Villach).

Insgesamt investiert die ÖBB-Infrastruktur AG im Auftrag der Republik Österreich rund **11 Mrd. Euro** in den Ausbau der gesamten österreichischen Südstrecke als wesentlicher Teil des **Baltisch-Adriatischen Korridors**



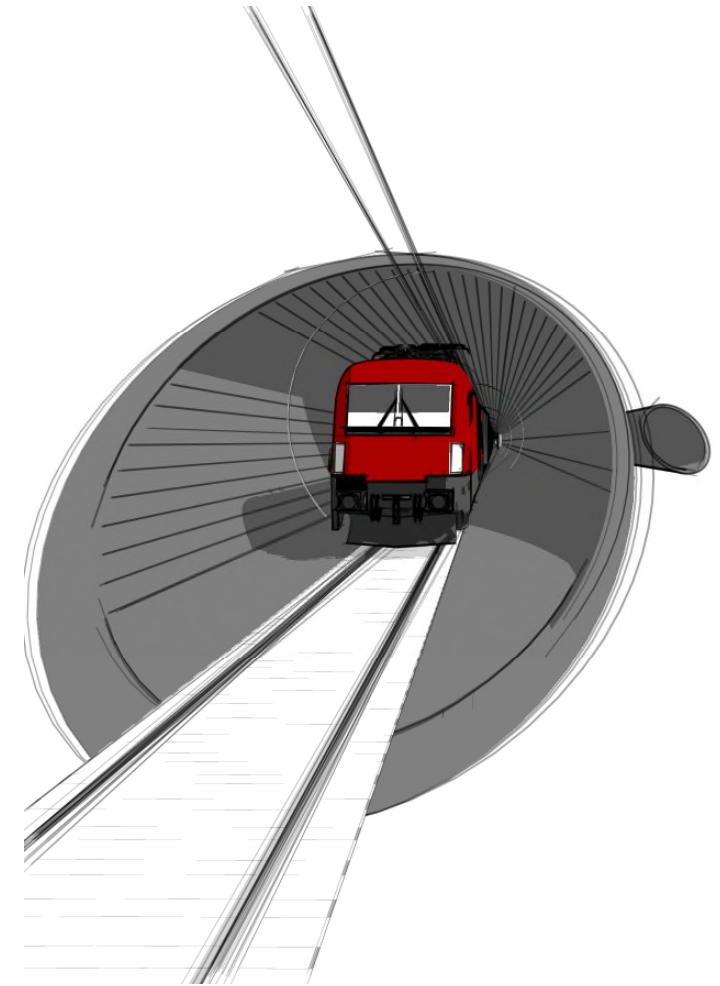
Ziele und Nutzen

- Überwindung des „**Nadelöhrs**“ Semmering
- **Entlastung** der alten Semmering-Bergstrecke Strecke (enge Radien)
- **Hochleistungsstrecke mit Flachbahncharakter** (max. Neigung 8,4‰): Führung schwerer Güterzüge in mit nur einer Lokomotive möglich
- **Fahrzeitgewinn** von 30 Min. auf der Strecke Wien - Graz

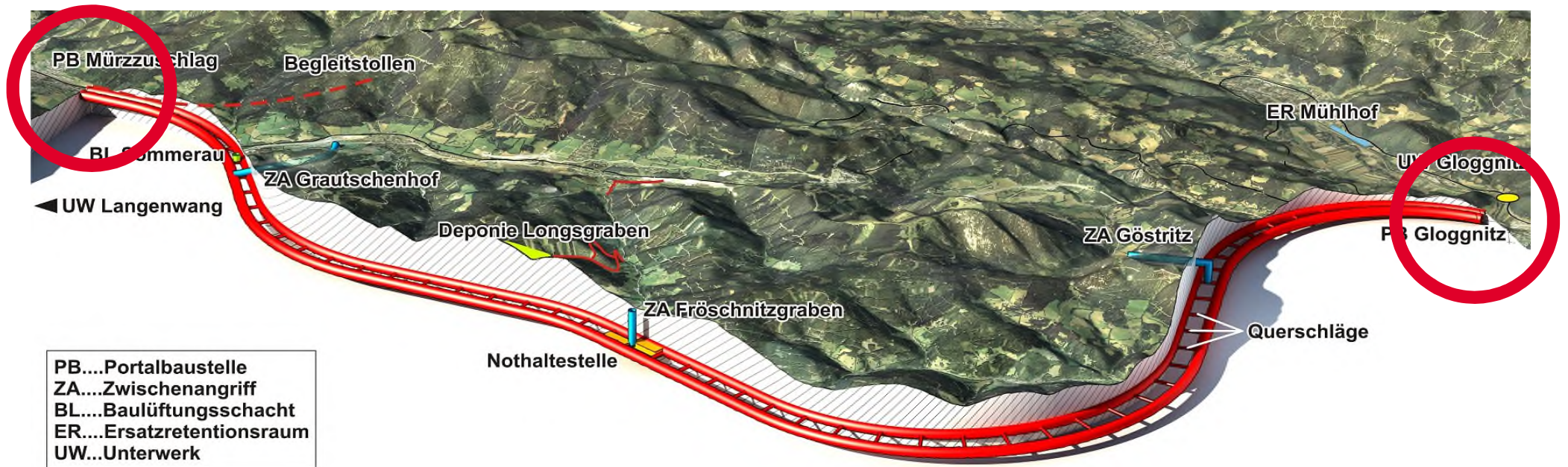


Semmering-Basistunnel neu: Eckdaten

- Tunnel von Gloggnitz nach Mürzzuschlag
- Länge: 27,3 km
- zweiröhriges Tunnelsystem mit 56 Querschlägen (max. Abstand 500m) und einer Nothaltestelle
- Investitionsvolumen: rd. 3,1 Mrd. EUR (ÖBB Rahmenplan 2013-2018)
- Spatenstich: April 2012



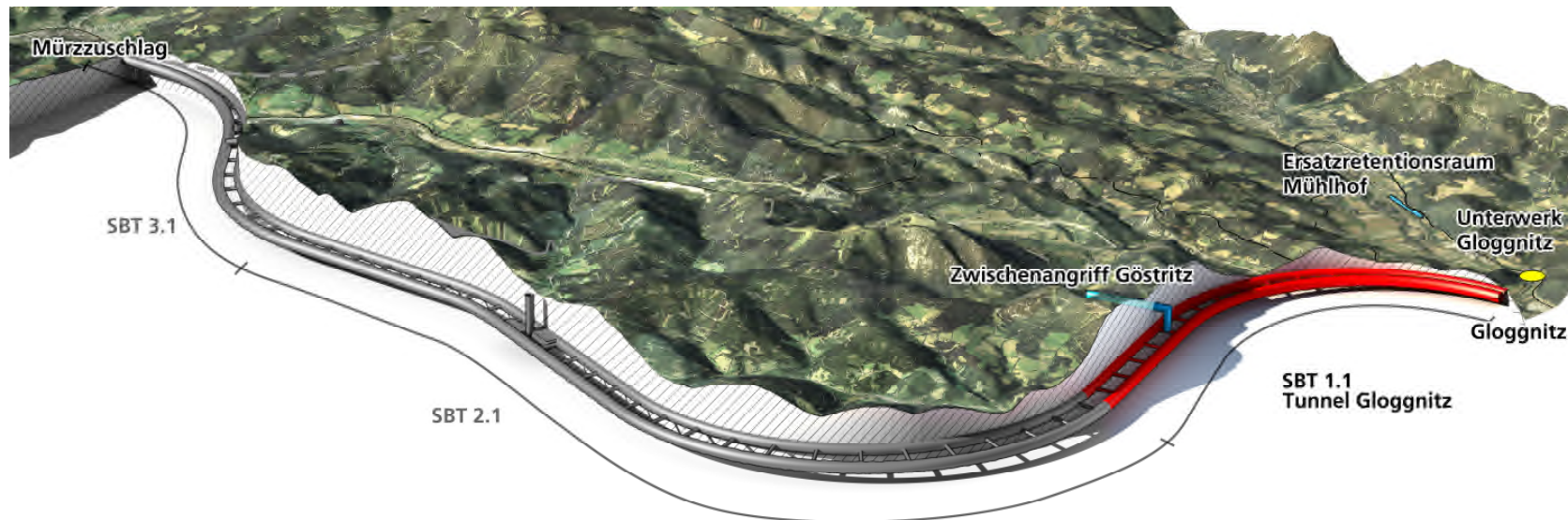
Das Projekt: Bauabschnitte



Das Projekt wird in **5 Abschnitten** errichtet:

- **2 Portalbereiche** in Gloggnitz und in Mürzzuschlag
- **3 Tunnelabschnitte** mit 3 Zwischenangriffen

SBT 1.1 - Tunnel Gloggnitz (Niederösterreich)



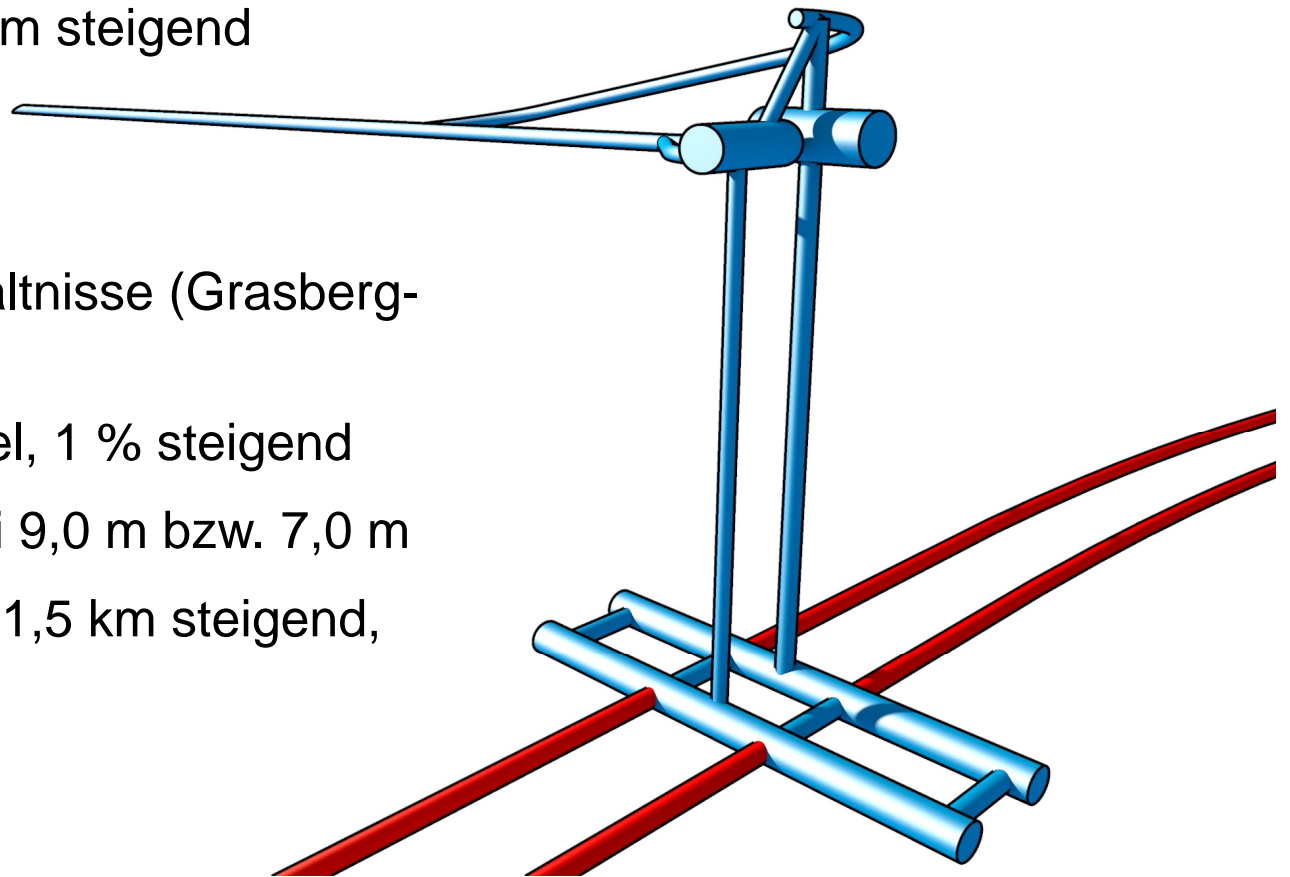
Baulos SBT1.1 „Tunnel Gloggnitz“ (2015 – 2021)

Portalvortrieb Gloggnitz:

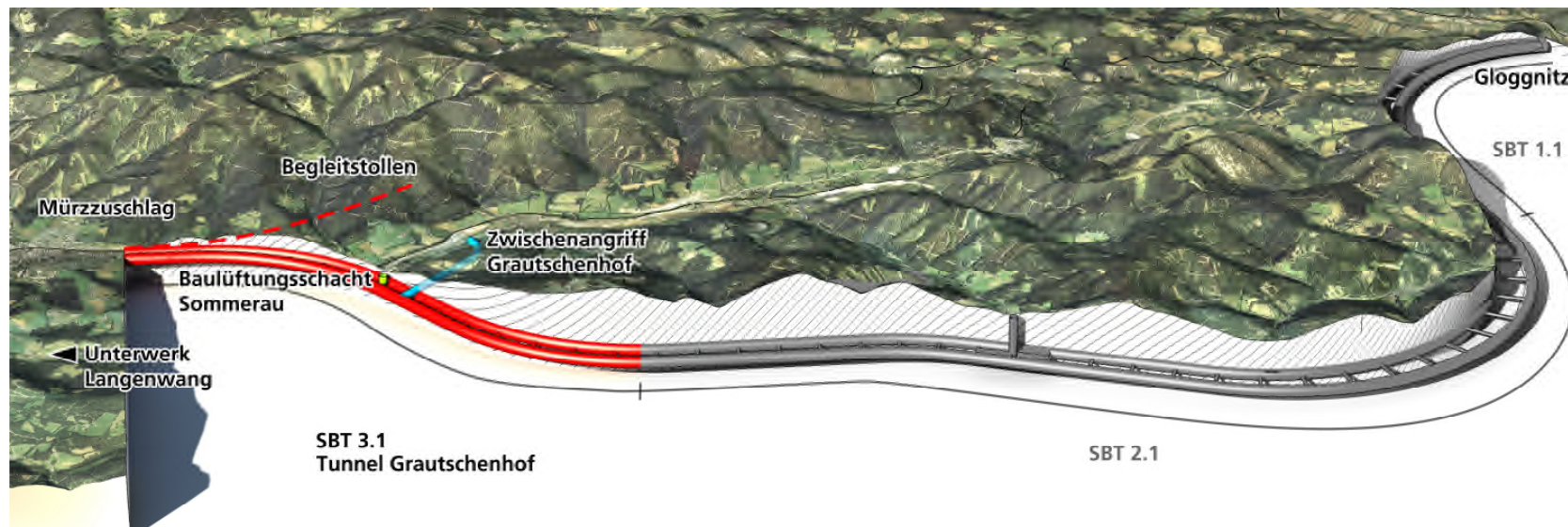
- 2 zyklische Vortriebe ca. 4,6 km steigend

Zwischenangriff Göstritz:

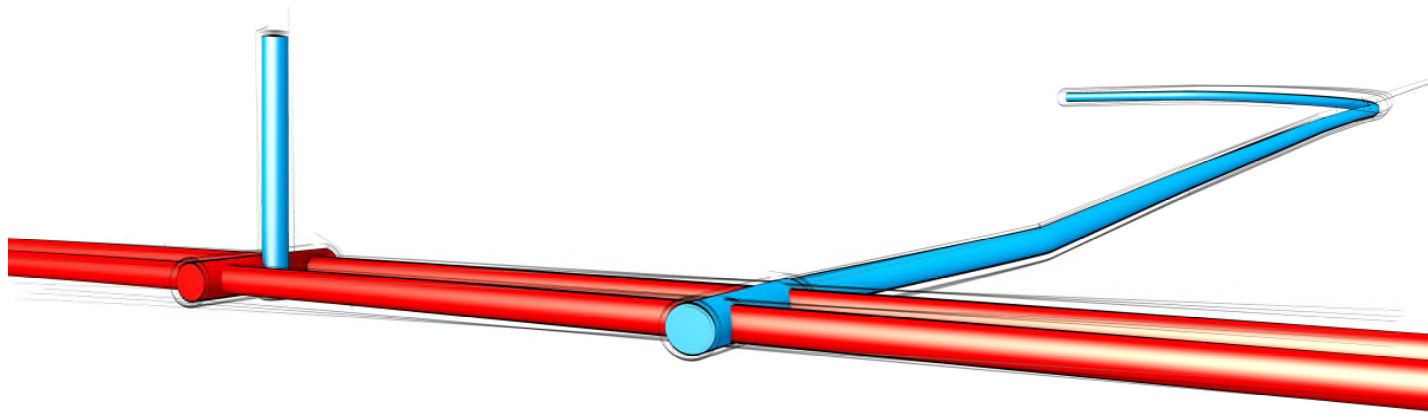
- Schwierige geologische Verhältnisse (Grasberg-Schlagl-Störungssystem)
- ca. 1 km langer Zugangstunnel, 1 % steigend
- 2 ca. 250 m tiefe Schächte, Di 9,0 m bzw. 7,0 m
- 4 zyklische Vortriebe (2 je ca. 1,5 km steigend, 2 je ca. 1,2 km fallend)



SBT 3.1 - Tunnel Grautschenhof (Steiermark)

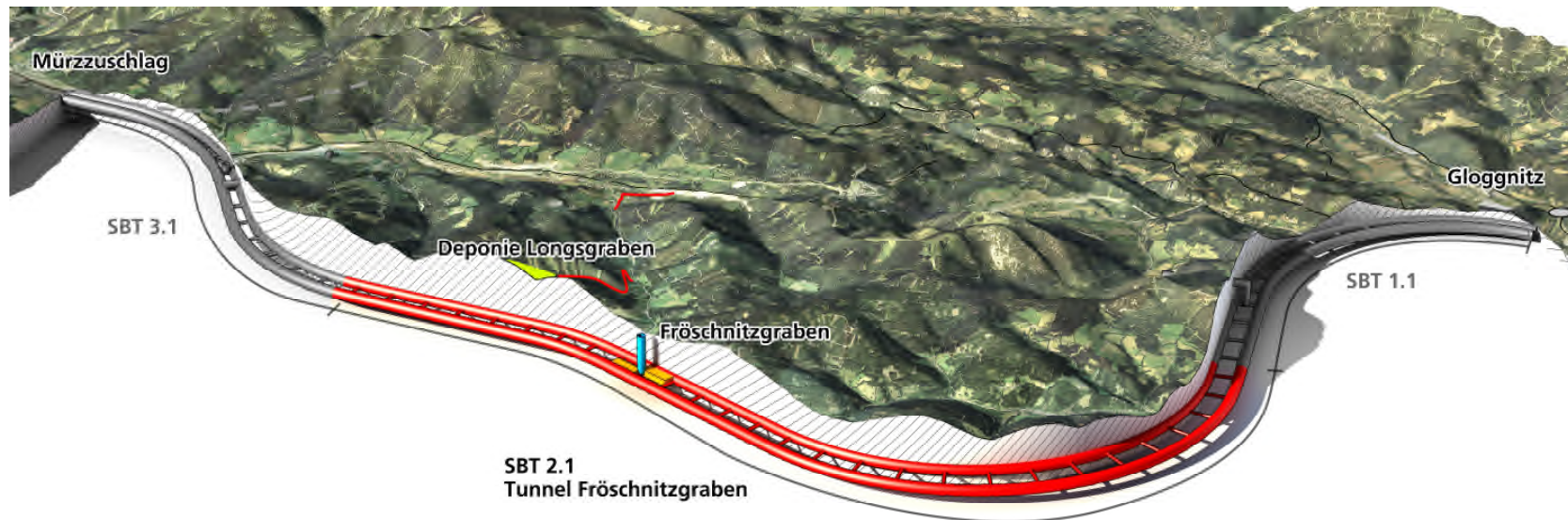


Baulos SBT3.1 „Tunnel Grautschenhof“ (2016 – 2021)

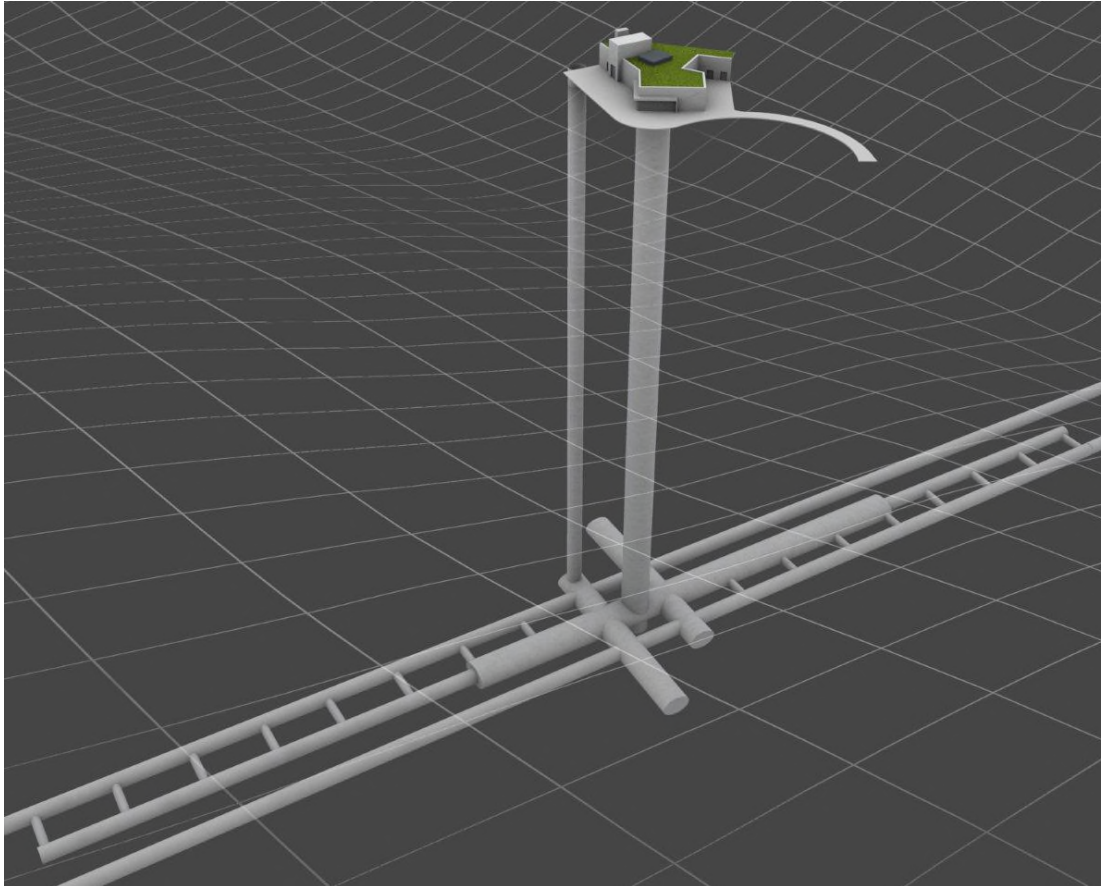


- ca. 1,4 km langer Zugangstunnel, 8 % fallend
- 4 zyklische Vortriebe (2 je ca. 3,6 km steigend, 2 je ca. 3,3 km fallend)
- ca. 120 m tiefer Baulüftungsschacht in Sommerau, Di 8,0 m

SBT 2.1 - Tunnel Fröschnitzgraben (Steiermark/Niederösterreich)



Baulos SBT 2.1 – Tunnel Fröschnitzgraben



- Schächte Fröschnitz 1 und 2 mit über 400 m Tiefe, D_i 11m bzw. 8,5m
- Betriebs- und Lüftungsgebäude Fröschnitzgraben
- zwei kontinuierliche Vortriebe (inkl. Startröhre), ca. 8,6 km fallend in Richtung Gloggnitz
- zwei zyklische Vortriebe, ca. 4,3 km steigend in Richtung Mürzzuschlag
- 26 Querschläge
- ca. 1 km lange Nothaltestelle

Sicherheitskonzept Untertage

Ziele und Herangehensweise

- Erhöhung der Sicherheit während des Tunnelvortriebs
- Gewährleistung einer optimalen Rettungskette (eingeschränkte Zutrittsmöglichkeit zum Einsatzort)
- Erstellung **vorgängig** zur Ausschreibung
- Durch den **Tunnelplaner/Planungskoordinator** unter Begleitung der **Grubenwehr**
- In Abstimmung mit den **Einsatzorganisationen** NÖ/Stmk
- Wesentlicher und besonderer Teil der Ausschreibung und somit im **Bauvertrag** verankert

Sicherheitskonzept Untertage

Bestandteile des Sicherheitskonzeptes

- **Brandschutzkonzept**
 - Baulicher Brandschutz (Einteilung in Brandabschnitte etc.)
 - Technischer Brandschutz (Bewetterung etc)
 - Organisatorischer Brandschutz

- **Rettungskonzept**
 - Selbstrettung
 - Inneres Rettungskonzept
 - Äußeres Rettungskonzept

