



Nach Fertigstellung des Lainzer Tunnels werden Züge schneller an die innerstädtischen Güterterminals gelangen und Wien umweltschonender durchqueren. Frei werdende Kapazitäten auf der West-, Süd- und Donauländebahn stehen dann für die Verbesserung des Personennahverkehrs zur Verfügung.

Weiters wird durch die Verkehrsverlagerung die Lärm- und Erschütterungsbelastung tausender Anrainer entlang der bestehenden Bahnlinien und Hauptverkehrsstraßen sowie die Schadstoffbelastung aller Wiener durch Lkw-Emissionen deutlich reduziert.

Projektdaten

Technische Daten:

Haupttunnel

- zweigleisige Streckenröhre, Lockergesteinsvortrieb (L = 3050 m, A = ca. 130 m²), Außendurchmesser zirka d = 13 m; WDI Innenschale d = 50 cm, zwei Startschächte, werden zu Notausstiegsschächten ausgebaut, vier weitere Notausstiegsschächte (Abteufung und Ausbau), inklusive der zugehörigen Querschläge (F = ca. 21–23 m) und Ausstiegsgebäude
- obertägige temporäre Grundwasserhaltung, Haus- und Objektsicherungsarbeiten, Erd- und Straßenbau, messungstechnische Überwachung (Erschütterungs- und Schallmessungen sowie geotechnische Messungen)

Rohbau:

Ausbruch fest	455 000 m ³
Wasserförderung über Obertagebrunnen während der Bauzeit	2 600 000 m ³

Stützmittel:

Nassspritzbeton	100 000 m ³
Bewehrung	5 200 t
Anker (4–16 m)	16 000 Stk.
Spieße	265 000 Stk.
Stahlausbaubögen	140 000 m

Innenausbau:

Beton	78 000 m ³
Bewehrung	12 000 t

Bauzeit:

Beginn	Juli 2006
Ende	vorauss. Ende 2010

LT 31 – Mxing, Lainzer Tunnel, Wien

Die neue, mehr als 25 Kilometer lange Verbindungsstrecke zwischen West-, Süd- und Donauländebahn wird Teil der europäischen Hochgeschwindigkeitsstrecke Paris–Budapest. Diese sorgt zukünftig für eine wesentliche Entlastung der Wiener Hauptverkehrswege. Herzstück dieser Verbindung ist der 12,8 Kilometer lange Lainzer Tunnel. Er besteht aus vier Teilabschnitten: Verknüpfung Westbahn, Einbindung Südbahn, Anbindung Donauländebahn und einem Verbindungstunnel.

Eine Arbeitsgemeinschaft unter der technischen Federführung der HOCHTIEF Construction Austria ist für die bautechnische Realisierung des Bauloses LT 31 im Teilabschnitt Verbindungstunnel verantwortlich. Der Auftrag umfasst einen zirka drei Kilometer langen, zweigleisigen Tunnel mit zugehörigen Sicherheitsausstiegen, der in bergmännischer Bauweise mit Ulmenstollenvortrieb hergestellt wird. Er verläuft teils unter einer bestehenden Bahntrasse und teils unter städtischer Bebauung. Der Tunnel wird von zwei vertikalen Startschächten ausgehend jeweils beidseitig aufgeföhren.

