

Presseinformation

ÖBB: Service für die Semmering-Bergstrecke

- **Viadukt-sanierung und Gleiserneuerung auf der Semmering-Bergstrecke**
- **Schienenersatzverkehr für Regionalzüge Mitte Juni zwischen Payerbach-Reichenau und Semmering bzw. Mürzzuschlag**
- **Investitionen von rund 17 Millionen Euro**

(Wiener Neustadt, 8. Mai 2018) – Wie Autos brauchen auch Bahnstrecken regelmäßig ein umfassendes „Service“, damit die Fahrgäste sicher und pünktlich unterwegs sind. Bis der Semmering-Basistunnel in Betrieb geht, rollen täglich rund 180 Züge über die 164 Jahre alte, denkmalgeschützte Semmeringstrecke. Durch die topografisch exponierte Lage und die entsprechend widrigen Witterungsbedingungen sind die Bahnanlagen großer Beanspruchung ausgesetzt. Große Temperaturschwankungen, Schnee und Frost verlangen den Kunstbauten und Gleisanlagen der Strecke einiges ab. Dazu kommt die Abnutzung durch den täglichen Personen- und schweren Güterverkehr. Die Summe dieser Faktoren macht es notwendig, die Semmering-Bergstrecke Schritt für Schritt zu sanieren. Die aktuelle Revitalisierungswelle läuft seit 2016. Die Hauptarbeiten werden 2020 beendet sein. 2018 und 2019 liegt das Hauptaugenmerk auf der Sanierung dreier Viadukte. Die Viadukte über Wagnergraben, Gamperlgraben und Rumplergraben werden generalüberholt. Außerdem werden in Breitenstein neue Gleise verlegt. Investiert werden in die Maßnahmen auf der Semmering-Bergstrecke im heurigen Jahr rund 17 Millionen Euro.

Wie funktioniert die Sanierung eines Viadukts?

Zunächst müssen die Viadukte eingerüstet werden. Die Brüstungsmauern werden, wo vorhanden, abgetragen und in ein Steinmetzwerk transportiert, um sie dort zu bearbeiten und zu sanieren. Da die Viadukte unter Denkmalschutz stehen, müssen alle Steine erhalten bleiben, daher muss das gesamte Material der Brüstungsmauern schonend abgetragen werden – dies auch deshalb, weil die Steinbrüche in der Region, aus denen die Steine stammen, seit Jahrzehnten geschlossen und somit keine Ersatzsteine vorhanden sind.

Um zu den Viadukten überhaupt vordringen zu können, wurden im heurigen Winter eigens Baustellenzufahrtsstraßen errichtet. Seit März werden die zu sanierenden Viadukte eingerüstet. Ab Mitte Mai beginnen die Hauptarbeiten – das heißt, es wird mit dem Abtrag der Brüstungsmauern der Viadukte begonnen. Der Abtrag der Steine erfolgt unter laufendem Bahnbetrieb. Das bedeutet, dass auf einem der beiden Gleise gearbeitet wird und auf dem anderen die Züge vorbei fahren (eingleisiger Betrieb).

Präzises Puzzle-Spiel

Im Vorfeld müssen zunächst alle Steine aufgenommen, nummeriert und vermessen werden. Die Steine werden zunächst mit einem großen Bagger vom Viadukt abgehoben. Ein kleiner Bagger fährt auf einem „Arbeitszug“, der aus ca. sechs bis sieben Waggons besteht, hin und her und lagert die Steine in der richtigen Reihenfolge ab. Das gewährleistet, dass auch beim Einbauen wieder ein Stein nach dem anderen in der richtigen Reihenfolge aufgenommen werden kann und nichts durcheinander gerät.

Alle Tätigkeiten erfordern daher eine enorme Präzision und eine genaue Einhaltung der geplanten Abläufe. Die Außenansicht des Viadukts muss unverändert bleiben. Das ist Vorgabe des Bundesdenkmalamts, weshalb die Arbeiten auch vom Bundesdenkmalamt genau überwacht werden. Im Vorfeld musste deshalb auch ein Probestein von den Viadukten bearbeitet werden, um sicherstellen zu können, dass die Steine schadfrei bearbeitbar sind.

Hülle konservieren, Innenleben erneuern

Nach Abtrag der Brüstungsmauer auf einer Gleisseite bauen wir eine lastverteilende Stahlbeton-Tragwerksplatte im Viadukt ein. Darunter liegt eine elastische Lagerdämmplatte – die beiden Komponenten bilden gemeinsam ein Masse-Feder-System, das den Druck, den ein drüberfahrender Zug ausübt, besser auf den gesamten Untergrund verteilt. Zudem stellen wir eine neue Tragwerksentwässerung her, damit es zu keinen Frostschäden kommt. Die Wässer müssen gesammelt und abgeleitet werden, damit diese nicht mehr in die Viadukte eindringen können und somit keine weiteren Schäden anrichten. Über die gesamte Tragwerksbreite wird die Ankerung erneuert. Dazu bohrt ein rund neun Meter langer Bohrer ein Loch, in dem der Anker gesetzt und dann mit Zement verpresst wird. Der Anker hat die Funktion, das Viadukt zusammenzuhalten. Schließlich muss so ein Steinmauerwerk auch das enorme Gewicht der Güterzüge tragen.

2018 führen wir die Arbeiten auf einer Gleisseite durch, bis Mitte 2019 auf der zweiten. Danach wird die Mittelfuge zwischen den beiden Tragwerksplatten geschlossen. Dafür ist dann im Mai 2019 eine elftägige Totalsperre der Semmering-Bergstrecke erforderlich.

Zahlen zum Staunen

- Wagnergraben-Viadukt: Brüstungsmauern zerlegt in 740 Steine (370 pro Gleisseite)
- Gamperlgraben-Viadukt: Brüstungsmauern zerlegt in 724 Steine (362 pro Gleisseite)
- Am Rumplergraben-Viadukt gibt es keine Brüstungsmauern, das ist das kleinste von allen
- Gewicht der Brüstungsmauersteine: zw. 1,5 und 8 Tonnen

Betriebliche Einschränkungen → Schienenersatzverkehr

Mitte Juni beginnen Arbeiten, die einen **Schienenersatzverkehr für die Regionalzüge zwischen Payerbach-Reichenau und Semmering bzw. Mürzzuschlag von 11. bis 15. Juni sowie 18. bis 22. Juni**, erfordern.

Wir bitten, die früheren Abfahrtszeiten der Schienenersatzverkehrsbusse in Semmering bzw. Mürzzuschlag zu beachten, die Fahrzeit verlängert sich um bis zu 40 Minuten. Diese Busse sind mit der Aufschrift „Schienenersatzverkehr“ gekennzeichnet. Reisende mit Fahrrädern können die Busse des Schienenersatzverkehrs aus beförderungstechnischen Gründen nicht benützen. Ein Fahrkartenverkauf findet in diesen Bussen nur dann statt, wenn keine derartige Kaufmöglichkeit in der angefahrenen Bahnstation möglich ist.

Haltestellen des Schienenersatzverkehrs:

Bahnhof	Bushaltestelle
*Gloggnitz	Bahnhofvorplatz
*Semmering	Bushaltestelle "Hotel Panhans"
Payerbach-Reichenau	Bahnhofvorplatz
Küb	Bushaltestelle „Küb Abzw. Ort“
Eichberg	Ersatzhaltestelle Eichberg am Semmering Abzw Bahnst.
Klamm-Schottwien	Bushaltestelle "Klamm-Schottwien Abzw Bahnhof"
Breitenstein	Bushaltestelle " Breitenstein am Semmering Gemeindeamt"
Wolfsbergkogel	Bahnhofvorplatz
Semmering	Bahnhofvorplatz
Steinhaus	Bushaltestelle "Steinhaus am Semmering Ort"
Spital am Semmering	Bushaltestelle " Spital am Semmering Hirschenhof"
Mürzzuschlag	Bahnhofvorplatz



Kundeninformation

Die Kundeninformation zum Schienenersatzverkehr erfolgt an den Bahnhöfen (Plakate, Informationen auf Monitoren, Lautsprecherdurchsagen), Durchsagen im Zug bzw. im Internet unter www.oebb.at. Auskünfte über ihre Reisemöglichkeiten erhalten unsere KundInnen anhand der ausgehängten Fahrpläne und unter Tel. 05-1717. Die Sonderfahrpläne mit den Fahrzeiten und der Information zu den Haltestellen der Schienenersatzverkehrsbusse sind in den Bahnhaltstellen und an den Haltestellen des Schienenersatzverkehrs ausgehängt. In den Bussen des Schienenersatzverkehrs ist keine Fahrradbeförderung möglich. Wir bitten unsere Fahrgäste für diesen Zeitraum die geänderten Reisebedingungen zu berücksichtigen sowie Aushänge vor Ort zu beachten.

Die Südstrecke: Vom Reisen und Befördern der Zukunft

An mehr als 100 großen und kleinen Projekten arbeitet die ÖBB-Infrastruktur AG derzeit entlang der Südstrecke, einem Teil des Baltisch-Adriatischen Korridors. 200 Kilometer Bahnlinie werden modernisiert, 170 Kilometer neu gebaut. 80 km neue Tunnel und 150 neue Brücken errichtet. Über 5.000 Menschen arbeiten daran. Ab Ende 2026 eilen die Züge in 2 Stunden 40 Minuten von Wien nach Klagenfurt, von Graz nach Klagenfurt in 45 Minuten. Sie passieren, auf insgesamt 470 km, viele neue Bahnhöfe und durchqueren mit hohen Geschwindigkeiten zwei Berge – den Semmering und die Koralpe. Das Projekt Südstrecke umfasst: den Nordbahn-Ausbau, den Ausbau Wien-Bratislava, den neuen Wiener Hauptbahnhof, das Güterzentrum Wien Süd, den Ausbau der Pottendorfer Linie, den Bau des Semmering-Basistunnels, acht modernisierte Bahnhöfe auf dem Weg von Bruck nach Graz, den modernisierten Grazer Hauptbahnhof und 130 Kilometer neue Koralmbahn. Gemeinsam schaffen sie die Voraussetzungen für einen zukunftsorientierten Personen- und Güterverkehr. infra.oebb.at/suedstrecke

ÖBB: Österreichs größter Mobilitätsdienstleister

Als umfassender Mobilitätsdienstleister bringt der ÖBB-Konzern jährlich 459 Millionen Fahrgäste und 115 Millionen Tonnen Güter umweltfreundlich ans Ziel. 92 Prozent des Bahnstroms stammen aus erneuerbaren Energieträgern, zu 90 Prozent aus Wasserkraft. Die ÖBB gehörten 2017 mit rund 96 Prozent Pünktlichkeit zu den pünktlichsten Bahnen Europas. Konzernweit sorgen 41.107 MitarbeiterInnen bei Bahn und Bus (zusätzlich rund 1.900 Lehrlinge) dafür, dass täglich rund 1,3 Millionen Reisende sicher an ihr Ziel kommen. Strategische Leitgesellschaft des Konzerns ist die ÖBB-Holding AG.

Rückfragehinweis:

DI Christopher Seif
ÖBB-Holding AG, Konzernkommunikation
Pressesprecher Niederösterreich/Burgenland
Tel: 0664 / 6170022
e-mail: christopher.seif@oebb.at