EISENBAHNTUNNEL

Probleme ohne Ende beim Semmering-Bahntunnel

Beim Semmering-Tunnel türmen sich die Probleme. Der "Meilenstein im Schienenausbau" ist auf dem Weg zum Milliardengrab, das frühestens 2030 fertig wird

Luise Ungerboeck
15. April 2022, 18:09, 857 Postings

Von 27,3 Kilometern Tunnel sind an die 23 bereits gegraben und teils ausbetoniert. Die letzten sind offenbar die schwierigsten – wegen einer "geologischen Störzone" im Grassberg bei Gloggnitz, wie die ÖBB betont.
APA/ÖBB/Ebner

Wien – Geologen hatten es bei der Festlegung der 27 Kilometer langen Bahntunnelvariante zwischen Gloggnitz und Mürzzuschlag vorausgesehen: Es werde massig Störfälle geben bei dem vor bald zehn Jahren gestarteten Bau des Semmering-Basistunnels (SBT), warnten mit der Materie vertraute Fachleute im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung.

Nach starken Flutungen im Winter 2021 im Bereich Göstritz im südlichen Niederösterreich räumte Bauherr ÖBB-Infrastruktur am Freitag erneut massive Schwierigkeiten ein. Beim Vortrieb in Gloggnitz habe sich im Grassberg "eine geologische Störzone" aufgetan, die zu einer weiteren Verschiebung der Inbetriebnahme führen werde. Statt im Jahr 2028, wie im Vorjahr angekündigt, sei nicht vor 2030 mit der Fertigstellung zu rechnen.

Sechs Jahre Verspätung

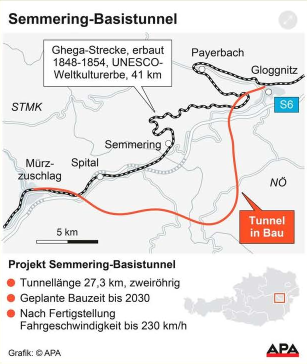
Damit hat nach dem Brenner-Basistunnel auch das Jahrhundertbauwerk unter dem Semmering, das seit gut zwei Jahrzehnten nicht nur für politische Verwerfungen sorgte, bereits sechs Jahre Verspätung aufgerissen. Die jüngste Verzögerung kommt insofern überraschend, als im Vorjahr nach den Wassereinbrüchen eine "eingehende Evaluierung der baulichen, technischen und geologischen Aspekte des Großprojekts" angekündigt und vorgenommen wurde.

Abseits der Bilder, auf denen es aufgeräumt aussieht, verbergen sich Abgründe des Tunnelbaues.
Foto: APA/ÖBB/Ebner

Nun sei klar geworden, teilte die ÖBB am Freitag lapidar mit, dass weitere Schritte gesetzt werden müssten, denn "hier liegt ein extrem komplizierter Gebirgsaufbau vor, den völlig verschiedene Gesteinsschichten kennzeichnen". Die im Vorjahr initiierten Sondermaßnahmen im Bereich Grassberg lösten die technischen und geologischen Herausforderungen nicht.

Nicht ausgestanden

Das sollte niemanden überraschen, schon gar nicht die Bauherren. Lang vor Baubeginn und zuletzt im Februar 2021 warnten Sachverständige wie der Geologe Josef Lueger vor Bohrungen in diesem "ziemlich zerklüfteten, grundwasserführenden und entsprechend komplizierten Semmering-Massiv", dem östlichen Ausläufer der Kalkalpen. Der im Sommer 2021 verstorbene Fachmann prophezeite, dass die Schwierigkeiten noch lange nicht ausgestanden seien, weil die großen Karbonatbereiche im sogenannten Otter-Massiv erst bevorstünden.


Semmering-Basistunnel
Ghega-Strecke, erbaut 1848-1854, UNESCO-Weltkulturerbe, 41 km
Payerbach
Gloggnitz
S6
STMK
Semmering
Mürz-zuschlag
Spital
NÖ
5 km
Tunnel in Bau
Projekt Semmering-Basistunnel
Tunnellänge 27,3 km, zweiröhrig
Geplante Bauzeit bis 2030
Nach Fertigstellung Fahrgeschwindigkeit bis 230 km/h
Grafik: © APA
APA

Im Vergleich zur Ghega-Strecke über den Scheitel ist der Bahntunnel durch den Semmering ein Umweg.

Ebendort seien weit größere Wassereinbrüche zu befürchten – es sei denn, der Grundwasserspiegel werde um ein paar Hundert Meter auf Tunnelniveau ausgeleitet. Aufgrund derartiger Riesendrainagen würden Flora und Fauna allerdings austrocknen und die Waldgebiete gefährdet, sagte Lueger, der von Tunnelgegnern rund um Alliance for Nature engagiert, dessen Warnungen von den zuständigen Behörden aber nicht erhört wurden.

Die Folge: Die ÖBB muss die Injektionsmaßnahmen so lange fortsetzen, "bis eine stabile Durchquerung der Störzone mittels Bagger- und Sprengvortrieb sicher erfolgen kann". Das kann dauern und wird vor allem kosten. Die technischen Herausforderungen führten in Kombination mit Kostensteigerungen für Baumaterial und Energie – der Baukostenindex stieg im März um 15 Prozent – zu einer Erhöhung des Projektvolumens.

Größeres Loch

Das Prestigeprojekt, das die Fahrzeit von Wien nach Graz gerade einmal um eine halbe Stunde verkürzen soll, wird also massiv teurer. Statt 3,1 Milliarden Euro, wie 2012 kalkuliert, werden die Investitionskosten nun auf 3,5 bis 3,9 Milliarden Euro taxiert. Es dürften mindestens 3,9 Milliarden Euro werden, denn auf 3,5 Milliarden war die Kostenschätzung im Verkehrsministerium von Leonore Gewessler (Grüne) bereits 2021 erhöht worden – exklusive Finanzierungskosten. Die Differenz: schlanke 400 Millionen Euro.

(Luise Ungerboeck, 16.4.2022)

THEMA DES TAGES

Was hat Elon Musk mit Twitter vor?

Der Tesla-Gründer möchte den Kurznachrichtendienst Twitter kaufen. Warum? Sind die Pläne ernst gemeint? Welche Folgen könnte der Kauf haben?

00:00 1x 22:27

Abonnieren Alle Episoden

Damit Qualitätsjournalismus bleibt!

Hinter Qualitätsjournalismus steckt hohe Verantwortung und finanzieller Aufwand. Davon lässt sich DER STANDARD nicht beirren und informiert Sie verlässlich mit intensiv recherchierten Informationen zum Tagesgeschehen, verifizierten Fakten und unabhängigen Meinungen. Online auch kostenfrei. Weil auf eine treue Leserschaft Verlass ist, die Qualitätsjournalismus zu schätzen weiß. Die sich auch in Zukunft ein liberales, unabhängiges Nachrichtenmedium wünscht und den STANDARD deshalb unterstützt. Jeder Beitrag fließt in den Ausbau der Redaktion und ermöglicht Qualitätsjournalismus. Weitere Informationen zur STANDARD Unterstützung finden Sie hier.

Unterstützen Sie den STANDARD und helfen Sie mit, Qualitätsjournalismus auch in Zukunft sicherzustellen. Jeder Beitrag zählt!

Unterstützen

Wir empfehlen folgende Artikel zum Weiterlesen:

VERZUG 102

Semmering-Basistunnel wird erst 2028 in Betrieb gehen

MEGAPROJEKTE 522

Monströser Bahntunnelbau außer Takt

TREIBHAUSGASEMISSIONEN 337

Bahnausbau: Ökovorteil nur bei Güterverlagerung

TRANSEUROPÄISCHE NETZE 182

Verkehr: EU-Prestigeprojekte auf dem Weg zum Debakel

857 Postings Ihre Meinung zählt.

Ausgewählte Stimmen aus dem Forum:

easy07 15. April 2022, 18:45:26 8 288

"das die Fahrzeit von Wien nach Graz gerade einmal um eine halbe Stunde verkürzen soll"

Die ÖBB sagt es sind 50 Minuten aber gut: wenn die Gesamtfahrzeit von 2:30 auf 2:00 reduziert wird, ist ein halbe Stunde nicht so wenig, dass man von "gerade einmal" reden kann. Das sind immerhin 20%. Oder noch eindrucksvoller: zwischen Mürzzuschlag und Gloggnitz verringert sich die Fahrzeit von 45 Minuten auf 15 Minuten.

zur Diskussion

Der Leser für die Zeitung 3 15. April 2022, 18:25:14 27 213

Ich bin da ja jetzt nicht so der Experte auf dem Gebiet, aber wäre es nicht gescheiter gewesen, wenn man statt dem Tunnel gleich eine neue Hochleistungsstrecke im Flachen geplant hätte?

So mit Schwenk nach Wiener Neustadt Richtung Osten, mit Stationen in Mattersburg und Oberwart und dann zurück westwärts nach Graz. Man hätte sich wegen Tunneln keine Gedanken machen müssen, hätte eine zusätzliche Bahn-Verbindung Richtung Süden (Hallo Resilienz!) und die Infrastruktur des Burgenlands deutlich aufgewertet.

zur Diskussion

tuwaa 1 15. April 2022, 18:17:10 21 316

A schon wurscht!

Wenn wir eine saubere Umweltwelt und mehr Autos wollen, brauchen wir noch mehr solche Tunnelprojekte die die Züge beschleunigen. Und eine halbe Stunde Gewinn auf der Strecke Graz-Wien ist schon ein Grund warum man nicht mit dem Auto fährt! Solche Projekte muss man auch mit anderen Augen sehen. Das sind Jahrhunderprojekte wie Früher die alte Semmering Strecke , der Tauern Zugtunnel oder der Arlbergtunnel! Mal fertig sind sie die Verkehrsgrundlage für die nächsten Jahrhunderte.

zur Diskussion

Ihr Kommentar...

1 1 bis 25 Alle Postings (857) neueste

different class 15 vor einem Tag 0 2

luise ungerböck!!!
mehr muss man nicht wissen....

antworten

JimBeam 6 vor 2 Tagen 1 5

Frage an die Redaktion:

Kann man nicht einen Filter einbauen, wo man Artikel von gewissen Autoren einfach gar nicht mehr angezeigt bekommt?

Weil die ewige Stimmungsmache von Ungerboeck, Arora & Co hat ja eh wenig mit Journalismus zu tun. Und Qualität schon gar nicht...

antworten

der benzer 6 vor 2 Tagen

Sehr auffällig, wie bei diesem Artikel kritische Postings in großer Zahl negativ bewertet werden.

Arbeiten da die Marketingabteilungen von ÖBB und ÖVP zusammen?

antworten

(°)(°) Snjezana Pron 9 vor 2 Tagen 1 1

legts die gleise

einfach durch die autobahntunnel.

:)

antworten

Eksnitsap 1 vor 2 Tagen 0 4

Wenn man einen objektiven Bericht zur gleichen Thematik lesen will....

https://kurier.at/chronik/niederoes...1650016668

antworten

Background 2 vor 2 Tagen 24 0

Das ganze Projekt sollte sofort eingestellt werden:

Gleisgebundener Verkehr kann mit autonomen Fahrzeugen nicht konkurrieren - weder bei Personenverkehr, noch bei Cargo.

Cargo wird international schon seit Jahrzehnten doppelstöckig durchgeführt (2 Container übereinander), dafür ist der Tunnel nicht hoch genug, also ist das auch keine Option.

BTW, Bahnfahren ist weit weniger öko als behauptet wird - jeder Passagier bewegt 4 Tonnen Zuggewicht, entspricht ca. 5l Sprit. Jeder PKW mit 2 Personen ist ökologischer.

antworten

JimBeam 6 vor 2 Tagen 0 4

Sie sollten zu Ihren Angaben lieber erstmal einen Background-Check machen.

ZB: https://www.umweltbundesamt.de/bild...issionen-0

Und doppelstöckige Cargozüge habe ich in Europa noch überhaupt nie gesehen (Autotransporter natürlich ausgenommen - aber die gehen sich ja im SBT ja eh aus).

Aber Sie haben da ganz sicher eine Quelle dazu, wo in Europa solche doublestack-Güterzüge unterwegs sind?!?

antworten

Alaska Saedelaere 3 vor 2 Tagen 0 11

Hat jemand in Europa jemals 2 Container übereinander gesehen, Lkw oder Bahn?

antworten

das muss jetzt sein... 58 vor einem Tag 0 1

Nach Unfällen. Aber ich behaupte jetzt mal, dass das nicht zählt.

antworten

Eksnitsap 1 vor 2 Tagen 0 10

Zwei Container werden meines Wissens nur in der USA aufeinander gestapelt. Geht auf elektrifizierten Strecken nicht so leicht weil der Container sonst auf der Oberleitung streifen würde. Und auch schon Themen wie achsdruck, maximale Anhängelast, Kupplung....spielen da mit. Ganz tunnelunabhängig. Der Tunnel wird halt so gebaut, dass er unseren Normen entspricht.

Und bezüglich Öko und bewegen von Massen würde ich ihnen Themen Wie Reibung etc. Empfehlen

antworten

getro:-) vor 2 Tagen 0 6

Der Tunnel ist vor allem für den Güterverkehr wichtig. In Zukunft können die meisten schweren Züge mit einer statt zwei Lokomotiven diesen Streckenabschnitt befahren. Die Energieeinsparung wird gewaltig sein.

antworten

Nabu 3 vor 2 Tagen 1 19

"Das Prestigeprojekt, das die Fahrzeit von Wien nach Graz gerade einmal um eine halbe Stunde verkürzen soll, wird also massiv teurer."

Wahnsinn. So wenig Ahnung haben, aber sich trotzdem bemüsigt fühlen einen Artikel zu schreiben.

Hier mal ein kleiner Tipp: Multiplizieren sie diese Zahl mit den Passagieren und den Treibstoffkosten. Dann können sie die Zahl schon besser einschätzen. Und falls es noch annähernd seriöser Journalismus werden soll, dann können sie auch noch den volkswirtschaftlichen Gewinn benennen.

Solange dieser nämlich höher ist als die Kosten für den Tunnel ist es kein Milliardengrab, sondern einfach nur teurer als geplant. Das kann man zu Recht kritisieren, die basics sollte man trotzdem nicht vergessen.

antworten

JimBeam 6 vor 2 Tagen 0 4

Ach. Frau Ungerboeck schert sich doch nicht um solche Pipifax-Sachen wie Fakten oder dergleichen.
Wichtig ist: Immer schön gegen die ÖBB austeilen! Egal, mit welchen Mitteln...

Ich frage mich ja manchmal, ob sie (so wie auch die "Alliance For Nature") ebenfalls von der Autolobby bezahlt wird, um Stimmung gegen den Tunnel zu machen...

antworten

lenco vor 3 Tagen 1 3

Frage mich wieso so ein Tunnel nicht Schnur gerade durch den Berg geführt wird? Den Störzonen könnte man ja scheinbar doch nicht ausweichen. Dicht und gerade durch und fertig.

antworten

Dilbert 20 vor 2 Tagen 1 8

Hat Erwin Pröll verhindert.

antworten

Peringel 4 vor 2 Tagen 0 15

Man hätte durchaus weitgehend geradlinig durchbohren können.

Dieser halbkreisförmige Umweg mit 27,3 km Länge ergibt sich aus der maximal möglichen Steigung von Gloggnitz (442 m) nach Mürzzuschlag (670 m).

In der ursprünglichen Planungsstudie aus 1983 war ein nur 24 km langer Tunnel von Gloggnitz nach Langenwang (637 m) projektiert, Mürzzuschlag wäre in 70 m Tiefe unterfahren worden (eventuelle Station mit Aufzügen erschlossen).

Die jetzige Trassenvariante wurde in einer Politposse sondergleichen zwischen Bund und NÖ ausgehandelt, Bescheide wurden mehrmals aufgehoben:

https://de.wikipedia.org/wiki/Semme…asistunnel

antworten

PutinNichtVersteher 2 vor 3 Tagen 0 1

Ein Tip:
Adhäsionsbahnen baut man üblicherweise in Hauptstrecken bis zu 30 ‰ Steigung/Gefälle. Bis zu 60 ‰ mit speziellen Vorrichtungen zum Abbremsen bei Talfahrt. So, und jetzt schauen wir uns mal das Tunnelprofil an und wie man damit umgeht, um keine zu großen Steigungen zu bauen. OK?

antworten

Eksnitsap 1 vor 2 Tagen 0 3

Die Zahlen sind aber aus der Luft gegriffen....

Die alte Semmeringstrecke hat eine Maximalsteigung von 28 ‰. Mit all den bekannten Problemen wie zweite Lok, zugteilungen weil zu schwer für die Kupplung, Energiebedarf.......etc.

Und jetzt soll man Ihrer Meinung nach den Tunnel wieder mit 30, wenn nicht sogar 60 ‰ bauen...

Die ÖBB hat ein paar strecken, die mehr als 30‰ Steigung haben, die werden alle ohne spezielle bremsvorrichtungen betrieben.

antworten

Muffel 2 vor 3 Tagen 0 14

Ist die Ungerboeck Erwin Pröll-Fan?

Der hat den Tunnel ja auch jahrzehntelang blockiert.

antworten

Grantler 1 vor 2 Tagen 1 10

Die hat zumindest immer was an den ÖBB auszusetzen.

antworten

Murderbot 5 vor 3 Tagen 0 16

Aus Interesse hab ich den Artikel angeklickt, aber, natürlich, geschrieben von Ung... da ist mir die Zeit dafür zu schade.
Ich stells mir einfach vor, was drin steht. Da verpasst man nix. Die ÖBB ist jedenfalls vermutlich Schuld und unfähig.

antworten

exümühfeichtla 4 vor 3 Tagen 0 19

öbb-milliardengrab-ungerboeck, ohne den beitrag gelesen zu haben.

stimmts?

antworten

PutinNichtVersteher 2 vor 3 Tagen 1 7

Was sonst?

antworten

linksrechts vor 3 Tagen 10 2

Und alles nur aufgrund eines Prestigeobjekts vom Ex-LH Pröll!

antworten

galiontariaho 63 vor 2 Tagen 0 8

Prölls Prestige-Projekt war es, das Projekt möglichst lange zu verhindern.

antworten

Weitere 25 von 857 Postings ...

Die Kommentare im Forum geben nicht notwendigerweise die Meinung der Redaktion wieder. Die Redaktion behält sich vor, Kommentare, welche straf- oder zivilrechtliche Normen verletzen, den guten Sitten widersprechen oder sonst dem Ansehen des Mediums zuwiderlaufen (**siehe ausführliche Forenregeln**), zu entfernen. Benutzer können diesfalls keine Ansprüche stellen. Weiters behält sich die STANDARD Verlagsgesellschaft m.b.H. vor, Schadenersatzansprüche geltend zu machen und strafrechtlich relevante Tatbestände zur Anzeige zu bringen.

© STANDARD Verlagsgesellschaft m.b.H. 2022

Alle Rechte vorbehalten. Nutzung ausschließlich für den privaten Eigenbedarf.
Eine Weiterverwendung und Reproduktion über den persönlichen Gebrauch hinaus ist nicht gestattet.