

Lückenschluss Ybbs–Amstetten

Ausbau zur viergleisigen Weststrecke

Niederösterreich, 2014

TEXT | ÖBB-Infrastruktur AG, Geschäftsbereich Marktmanagement und Kommunikation, Team Projektinformation

BILDER | © ÖBB, Robert Deopito, Manuel Ortner, IGT-Weimar, ÖBB/BM, ÖBB/Schlachter

GRAFIK | © ÖBB

Transeuropäische Netze (TEN) sind moderne Infrastrukturen, die Europa zusammenführen und die Wirtschaft stärken. Ziel ist es, mit dem Auf- und Ausbau dieser Netze einen langfristig gesicherten Personen- und Güterverkehr innerhalb der Europäischen Union sowie ihrer Nachbarn zu garantieren und die Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen. Die ÖBB-Infrastruktur AG leistet mit dem Ausbau der Donauachse, dem österreichischen Abschnitt des „Rhein-Donau-Korridors“, einen wesentlichen Beitrag zur europäischen Mobilität. Das Projekt „Lückenschluss Ybbs–Amstetten“ ist Teil dieser Achse.



Lage des Projekts „Lückenschluss Ybbs–Amstetten“

Die Weststrecke – eine Hauptverkehrsachse Österreichs

Der Ausbau der viergleisigen Weststrecke bildet die Basis für ein attraktives Infrastrukturnetz, das die Konkurrenzfähigkeit Österreichs innerhalb Europas sichert und die Voraussetzungen für die dringend benötigte Erhöhung der Kapazität und der Leistungsfähigkeit der Bahnstrecke schafft. Von den Investitionen in die Weststrecke werden noch viele Generationen nach uns profitieren. Denn ein modernes Hochleistungsstreckennetz in Österreich stärkt den Wirtschaftsstandort und bindet Regionen an die österreichischen und europäischen Ballungsräume an. Das weitere Puzzlestück auf dem Weg zur durchgängigen, viergleisigen Weststrecke zwischen Wien und Linz ermöglicht Kapazitätssteigerungen im Personen- und Güterverkehr und schafft wichtige Grundlagen für eine Qualitätssteigerung und Reisezeitverkürzung.





Inbetriebnahme Ybbs–Amstetten Ost

Das Projekt „Lückenschluss Ybbs–Amstetten“ grenzt im Osten an das bereits fertiggestellte Projekt „Sarling–Ybbs“ und im Westen an das bereits fertiggestellte Projekt „Amstetten West“ und bildet so den Lückenschluss. Damit der laufende Betrieb mit rund 300 Zügen pro Werktag möglichst wenig gestört wird, erfolgte der Ausbau in vier Bauabschnitten und in zwei Hauptbauphasen. Zuerst wurde die Trasse zwischen Ybbs an der Donau und Amstetten durch zwei Neubaugleise inklusive des 2,2 km langen Burgstaller Tunnels ergänzt. Mit der ersten erfolgreichen Inbetriebnahme im März 2013 wurde der Verkehr auf die neuen Gleise, die sogenannte HL1- Strecke, umgelegt. Dies war gleichzeitig der Startschuss für die Sanierung der bestehenden Gleise (HL2-Strecke). Sie wurden auf Hochleistungsniveau gebracht und nahmen im Dezember 2014 wieder ihren Betrieb auf. Die Hochleistungsstrecke ist nun viergleisig bis zur Einfahrt des Bahnhofs Amstetten befahrbar, die Haltestellen Blindenmarkt und Neumarkt/Ybbs-Karlsbach erstrahlen in neuem Glanz.

ZAHLEN UND FAKTEN

Gesamtlänge Streckenausbau Ybbs–Amstetten 16,7 km

PROJEKTTABLAUF

- 1996** Startschuss zu den Planungen
- 1999** Einreichung zum eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren
- 2004** Vorgezogene Maßnahmen im Bereich der Autobahnquerung zur Errichtung des Burgstaller Tunnels
- 2008** Vorarbeiten Ersatzwasserversorgung Blindenmarkt
- 2009** Spatenstich und Baubeginn
- 2013** Teilinbetriebnahme und Verkehrsumlegung auf die HL1-Strecke, gleichzeitig Beginn Bestandssanierung der HL2-Strecke
- 2014** Inbetriebnahme der viergleisigen Hochleistungsstrecke und der Haltestellen Blindenmarkt und Neumarkt/Ybbs-Karlsbach

Panorama der Ybbsbrücke





Offene Bauweise mit Schalwagen



Handlauf mit integrierter Beleuchtung im Burgstaller Tunnel



Die Ybbsquerung

Die Weststrecke quert seit jeher den Ybbsfluss. Die bestehende Brücke wurde komplett abgetragen und neu aufgebaut. Heute führen zwei je 108 m lange, dreifeldrige Stahlbetonbrücken mit externer Vorspannung über die Ybbs. Das heißt, dass die Spannglieder des Brückenobjekts nicht in den Beton integriert sind. Das wiederum gestaltet die Wartung wesentlich einfacher.

Über die Errichtung des Burgstaller Tunnels

Ein markantes Bauwerk entlang der Strecke ist der 2,2 km lange Burgstaller Tunnel. Das besondere, als Bahnkunde kaum wahrnehmbare Detail ist, dass zur Errichtung des Tunnels drei verschiedene Bauweisen angewandt wurden. Von Ost nach West wurde der erste Teil mit der sogenannten Deckelbauweise errichtet. Dabei kamen 47 km Bohrpfähle zum Einsatz, die aneinandergereiht 156-mal die Höhe des Eiffelturms ergeben. Diese dienen einerseits als Baugrubensicherung für den späteren Aushub und andererseits der Tunneldecke als Auflager. Danach wurde die Tunneldecke betoniert, um dann, im Schutz der fertiggestellten Decke, den Aushub für den Tunnel zu ermöglichen. Auf einer Länge von 380 m wurde der Tunnel in bergmännischer Bauweise durch den Kottlingburgstaller Kogel vorgetrieben. Hier kam die NÖT, die Neue Österreichische Tunnelbaumethode, zur Anwendung. Mittels Bagger- und Sprengvortrieb wurde das Material ausgebrochen und die Tunnelschale hergestellt. Die letzten 120 m bis zum Westportal wurden in offener Bauweise mit Schalwagen errichtet. Zu erkennen sind die bergmännische und die offene Bauweise beim Burgstaller Tunnel an dem Merkmal eines runden Tunnelquerschnitts.

Sicherheit im Tunnel

Der Burgstaller Tunnel wurde mit umfassenden Sicherheitsmaßnahmen für Fahrgäste sowie Mitarbeiter ausgerüstet. 6 km Feste Fahrbahn wurden im Tunnel- und Wannensbauwerk eingebaut. Für diese Strecke benötigt eine Schnecke zirka zwei Monate.

Über die Länge des Tunnels sind drei Sicherheitsausstiege angeordnet, welche über das öffentliche Straßennetz zu erreichen sind. Jeder der Sicherheitsausstiege besteht aus einem Stiegenhaus, welches direkt aus dem Tunnel zur Oberfläche führt. Hier wurden Schleusentüren eingebaut, die verhindern, dass Rauch aus dem Tunnel in die Sicherheitsausstiege dringt. Die Rauchfreihaltung des sogenannten „sicheren Bereichs“ erfolgt über eine Lüftungsanlage im Stiegen-schacht. Beim Ostportal wurde zusätzlich ein offenes Stiegenhaus errichtet, das an die Oberfläche führt. Im Randweg des Tunnels ist eine Löschwasserleitung von 2,8 km Länge angebracht, die sich im Ereignisfall innerhalb kürzester Zeit mit Wasser füllt. Im Bereich der Autobahn A 1 sind über dem Tunnel ein Löschwasserbehälter und eine Drucksteigerungsanlage situiert.

Haltestellen Neumarkt/Ybbs-Karlsbach und Blindenmarkt

Die bestehende Haltestelle in Neumarkt wurde 300 m Richtung Westen verlegt. So konnte sie perfekt in die neue Trasse eingefügt werden, und es entstand ein Personendurchgang mit stufenlosen Zugängen. Der barrierefreie Zutritt wird außerdem durch Liftanlagen und eine 55 cm hohe Bahnsteigkante gewährleistet. 20 Park- und Ride-Stellplätze sowie zehn Motorrad- und 18 Fahrradabstellplätze machen das Umsteigen zur Bahn komfortabel. Die Haltestelle Blindenmarkt wurde modernisiert. Heute führt ein verlängerter Personendurchgang zum neuen Inselbahnsteig, der mit seiner 55 cm hohen Kante über der Schiene ein bequemes Ein- und Aussteigen ermöglicht. Die neuen Liftanlagen ermöglichen ein stufenloses Umsteigen zu den Zügen. 66 PKW-Abstellplätze, 20 Motorrad- und 44 Fahrradabstellplätze stehen zur Verfügung.

Umbau Bahnhof Amstetten Ostkopf

Im Zuge des Ausbaus wird die Ostseite des Bahnhofs Amstetten für eine durchgehend viergleisige Weststrecke adaptiert. Die Westseite des Bahnhofs wurde bereits früher im Rahmen des Projekts „Amstetten West“ ausgebaut. Neben der Anbindung der vier Weststreckengleise an die Bahnsteige werden ausreichend Gleis-



Haltestelle Blindenmarkt

längen für die Zusammenstellung von Güterzügen geschaffen. Der Startschuss zu den Bauarbeiten fiel im Jahr 2011. Seit Dezember 2015 ist auch dieser Abschnitt durchgängig viergleisig befahrbar. Die Fertigstellung ist für 2016 geplant.

Ein Schieneninfrastrukturvorhaben dieser Größenordnung umzusetzen, erfordert den persönlichen Einsatz vieler Menschen. Wir bedanken uns bei allen Beteiligten recht herzlich, die zum Gelingen des Projekts beigetragen haben! Vor allem sagen wir unseren Fahrgästen und Anrainern: Danke für die Geduld.

AUTOREN

ÖBB-Infrastruktur AG
 Projektleitung Wien/Niederösterreich 1, Praterstern 3, 1020 Wien
 Projektleitung Oberösterreich 1, Dinghoferstraße 5, 4020 Linz
 Geschäftsbereich Marktmanagement und Kommunikation
 Team Projektinformation, Elisabethstraße 9, 1010 Wien
 ■ www.infra.oebb.at/ybbs-amstetten

Tunnelportal

