

SÜD | MEHR
STRECKE | ERFAHREN

1 h 15 min

FAHRZEITVERKÜRZUNG
WIEN – KLAGENFURT

80 km

NEUE TUNNEL UND
UNTERFÜHRUNGEN

45 min

FAHRZEITVERKÜRZUNG
GRAZ – WIEN

33 km

KORALMTUNNEL, WELTWEIT EINER
DER LÄNGSTEN EISENBAHTUNNEL

200 km

AUSGEBaute, MODERNISIERTE
BAHNSTRECKE

210.000

TÜBBINGE WERDEN IN DEN
TUNNELN VERBAUT

170 km

NEUBAUSTRECKE

> 5.000

ARBEITER IM EINSATZ

150

NEUE BRÜCKEN UND
UNTERFÜHRUNGEN

~90

MODERNISIERTE BAHNHÖFE
UND STATIONEN

18

NEU ERRICHTETE BAHNHÖFE,
STATIONEN UND GÜTERVERKEHRSANLAGEN

250 km/h

MÖGLICHE STRECKENHÖCHST-
GESCHWINDIGKEIT

14.000.000

TONNEN AUSBRUCH- UND
AUSHUBMATERIAL



Mehr erfahren.

Das Wort „erfahren“ entspringt mehreren Dimensionen des menschlichen Unterwegsseins: dem Erreichen, dem Erleben und dem Erwerben von Kenntnissen.

In Zukunft 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. Was weitere „Erfahrungen“ betrifft: Lassen Sie erst einmal Österreichs neue Südstrecke eröffnet sein!

FAHRZEITVERKÜRZUNGEN

WIEN – GRAZ	2023: ab 2 h 40 min	2030: 1 h 50 min
WIEN – KLAGENFURT	2023: ab 4 h	2030: 2 h 40 min
GRAZ – KLAGENFURT	2023: ab 2h (Bus)	2025: 45 min

SÜD | MEHR
STRECKE | ERFAHREN

Vom Reisen und Befördern der Zukunft

Die Südstrecke ist eines der größten und spektakulärsten Infrastrukturprojekte der nächsten Jahrzehnte. 200 Kilometer Bahnlinie werden modernisiert, 170 neu gebaut. Über 5.000 Menschen arbeiten daran, weitere 15.000 sind hier in Zukunft beschäftigt. Auf der neuen Strecke rollen Millionen Tonnen Güter schneller und günstiger ans Ziel.

Mehr Mobilität Weniger Umwege

3,5 Millionen Menschen leben im Einzugsgebiet der Südstrecke. Sie wollen mobil sein und in den Genuss von Gütern kommen, aus aller Welt. Österreichs größter Erschaffer von Bahn-Infrastruktur, die ÖBB-Infrastruktur AG, hat sich diesem Wunsch verschrieben. Eine ihrer wichtigsten Aufgaben ist, die Nord-Süd-Bahnverbindung auszubauen. Das bedeutet: mehr als ein Vierteljahrhundert Arbeit und Einsatz – für 170 Kilometer neue und 200 Kilometer modernisierte Bahnstrecke.

Mehr Europa Weniger Grenzen

Die ÖBB-Infrastruktur AG arbeitet an mehr als 100 großen und kleinen Projekten entlang des sogenannten Baltisch-Adriatischen Korridors von Norden nach Süden. Zwischen Ostsee und Adria gelegen, umfasst er 1.700 Kilometer. Der Korridor wird von der Europäischen Union favorisiert und mitfinanziert. Die Aufnahme der Südstrecke in diese wichtige transeuropäische Verbindung bedeutet für Österreich eine optimale Anbindung an aufstrebende Wirtschaftsräume und an die wichtigsten Seehäfen.

Mehr Schiene Weniger Straße

Die Südstrecke umfasst: den Nordbahnausbau, die Modernisierung der Strecke Wien – Bratislava, den neuen Wiener Hauptbahnhof, das Güterzentrum Wien Süd, die Pottendorfer Linie, die zur Hochleistungsstrecke wird, den Semmering-Basistunnel, acht modernisierte Bahnhöfe auf dem Weg von Bruck nach Graz, den umgestalteten Grazer Hauptbahnhof, 130 Kilometer Koralmbahn. Gemeinsam schaffen sie die Voraussetzungen für einen zukunftsorientierten Personen- und Güterverkehr.

Mehr Freiheit Weniger Fahrzeit

Pro Jahr sitzen 37 Millionen Fahrgäste in österreichischen Fernzügen – doppelt so viele wie noch vor der Jahrtausendwende. Man lässt das Auto in der Garage, wenn die Bahnverbindung gut ist. Das konnte man nach dem Ausbau der Weststrecke sehen, der 300 Kilometer langen Strecke zwischen Wien und Salzburg. Für die etwa 470 Kilometer lange Südstrecke (inkl. Nordbahn), an der mehr Menschen leben als an der Weststrecke, wird dieselbe Entwicklung erwartet.

Mehr Möglichkeiten Weniger Einschränkungen

Neben derzeit etwa 37 Millionen Fahrgästen auf der Südstrecke, werden dort von den ÖBB über die Landesgrenzen hinaus, Richtung Südeuropa – wie den Adria Häfen – 22 Millionen Tonnen Güter pro Jahr befördert. Diese Güter gelangen auf einer ausgebauten Hochleistungsstrecke schneller ans Ziel. Der Semmering ist kein langatmiges und teures Hindernis mehr mit seinem neuen, großen Tunnel und die neue Strecke der Koralmbahn umfährt das enge Murtal und den steilen Neumarkter Sattel.

Mehr Effizienz Weniger Verbrauch

Auf der begradigten Strecke können Güterzüge länger und schwerer beladen sein, noch dazu mit nur einem Triebfahrzeug fahren. Das entlastet die Straße, schont die Umwelt und reduziert die Transportkosten wesentlich. Mit jeder Tonne Fracht, die ein Zug voranbringt und nicht ein LKW, wird um 30 Mal weniger Kohlendioxid in die Luft geblasen.

NEUE WEGE

Die Südstrecke im Überblick

Auf einer Gesamtlänge von 470 Kilometern, von der nördlichen bis zur südlichen Staatsgrenze, sind die Projekte wie auf einer Perlenkette aufgereiht. Damit in Zukunft bessere Verbindungen möglich sind – zwischen Österreich und den Nachbarländern, zwischen vier Bundesländern und zwischen drei Landeshauptstädten.

OBERÖSTERREICH

SÜDSTRECKE

01 NORDBAHN

VORAUSSICHTLICHE INBETRIEBNAHME 2026

02 AUSBAU MARCHEGGER OSTBAHN

BAU 2015 BIS 2025

03 WIEN HAUPTBAHNHOF

VOLLBETRIEB DEZEMBER 2015

04 GÜTERZENTRUM WIEN SÜD

INBETRIEBNAHME 2016

05 POTTENDORFER LINIE

INBETRIEBNAHME 2023

06 SEMMERING-BASISTUNNEL

FERTIGSTELLUNG 2030

07 MODERNISIERTE BAHNHÖFE UND QUALITÄTSSTEIGERUNG

2013–2027

08 GRAZ HAUPTBAHNHOF

NEU SEIT OKTOBER 2015

09 KORALMBAHN

INBETRIEBNAHME 2025

SÜDSTRECKE

TUNNEL

BESTANDSSTRECKE



BAHNHOF



ZUKÜNFTIGER
BAHNHOF



INFOBOX /
INFOBLICK



RAD-INFOPFAD

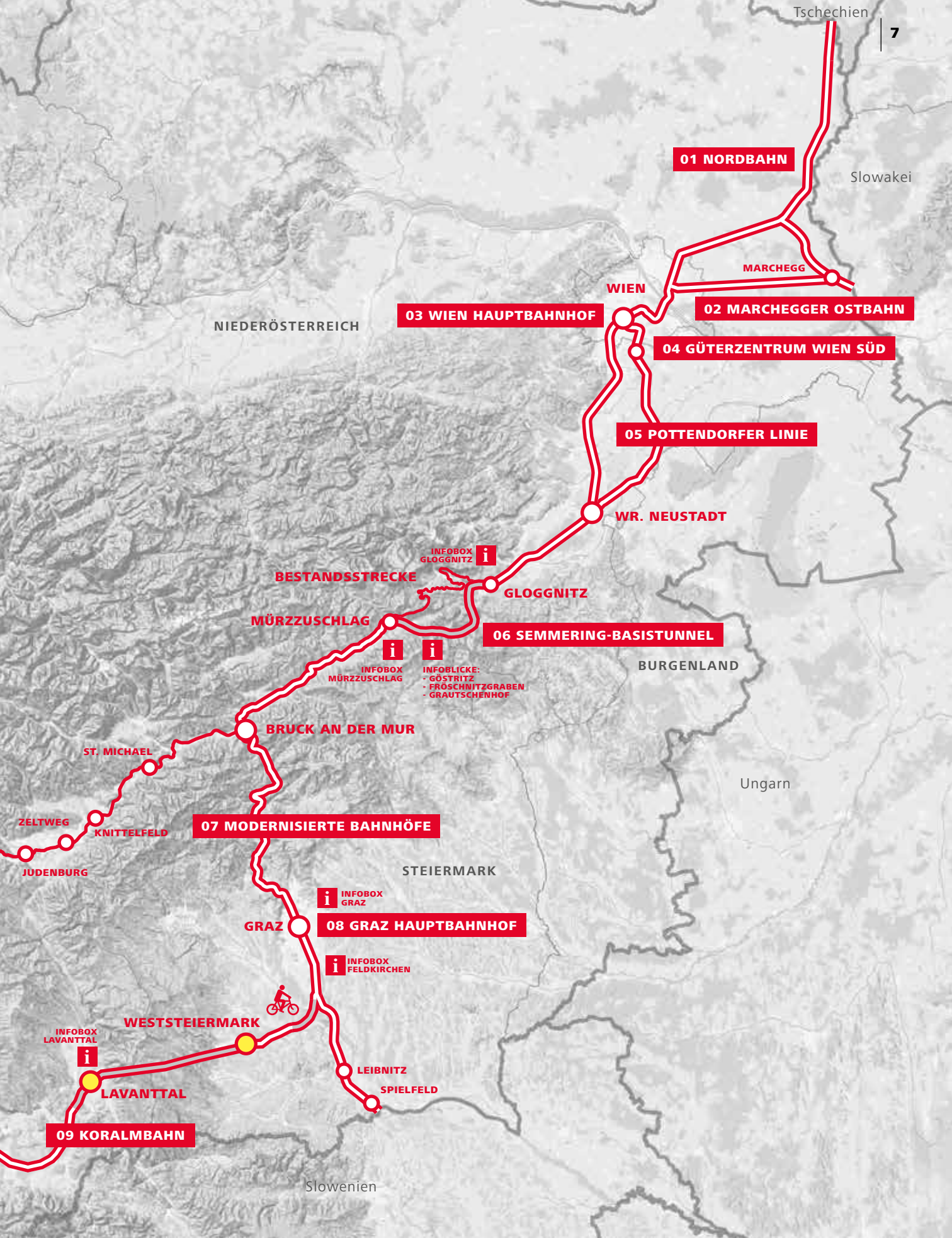
KÄRNTEN

ST. VEIT A. D. GLAN

KLAGENFURT

INFOBOX
KLAGENFURTINFOBOX
KÜHNSDORF

Italien



01 NORDBAHN

02 MARCHEGGER OSTBAHN

03 WIEN HAUPTBAHNHOF

04 GÜTERZENTRUM WIEN SÜD

05 POTTENDORFER LINIE

BESTANDSSTRECKE

06 SEMMERING-BASISTUNNEL

07 MODERNISIERTE BAHNHÖFE

08 GRAZ HAUPTBAHNHOF

09 KORALMBAHN

Tschechien

Slowakei

NIEDERÖSTERREICH

WIEN

MARCHEGG

WR. NEUSTADT

GLOGGNITZ

MÜRZZUSCHLAG

BURGENLAND

Ungarn

BRUCK AN DER MUR

ST. MICHAEL

STEIERMARCK

GRAZ

ZELTWEG

KNITTELFELD

JUDENBURG

INFOBOX GRAZ

INFOBOX FELDKIRCHEN

INFOBOX GLOGGNITZ

INFOBOX MÜRZZUSCHLAG

INFOBLICKE:
- GÖSTRITZ
- FRÖSCHNITZGRABEN
- GRAUTSCHENHOF

INFOBOX LAVANTTAL

WESTSTEIERMARCK

LAVANTTAL

LEIBNITZ

SPIELFELD

Slowenien



01 NORDBAHN	9
02 MARCHEGGER OSTBAHN	10
03 WIEN HAUPTBAHNHOF	11
04 GÜTERZENTRUM WIEN SÜD	12
05 POTTENDORFER LINIE	13
06 SEMMERING-BASISTUNNEL	14
07 MODERNISIERTE BAHNHÖFE UND QUALITÄTSSTEIGERUNG	16
08 GRAZ HAUPTBAHNHOF	17
09 KORALMBAHN	18
BAUSTELLEN-EINBLICKE: SEMMERING-BASISTUNNEL	20
BAUSTELLEN-EINBLICKE: KORALMBAHN	22
BAU & TECHNIK	24
NATUR & UMWELT	28
TIMELINE	32
FREUNDE DER SÜDSTRECKE	34
SÜDSTRECKEN-WORTSCHATZ	36
INFOWELT SÜDSTRECKE	38

01 NORDBAHN

Mehr Verbindungen – Weniger Grenzen

Wie Europa „zügiger“ zusammenrückt

17 neue Stationen auf dem Weg durchs Weinviertel

Zwischen dem Bahnhof Wien Süßenbrunn und der niederösterreichischen Station Bernhardsthal baut die ÖBB-Infrastruktur, auf 66 Kilometern, die Nordbahn aus. Das macht die Strecke, die an die tschechische Grenze führt, schneller und sicherer. Bahnkreuzungen werden aufgelassen und durch Unter- bzw. Überführungen ersetzt, 17 Stationen barrierefrei umgestaltet und mit schienenfreien Zugängen zu den Bahnsteigen ausgestattet.

Mit 160 km/h nach Prag

Das Ziel ist, Österreich und Tschechien noch mehr zu verbinden. Ab 2026 fahren die Züge der Nordbahn mit 160 km/h hin und her. Von Wien in die südmährische Kleinstadt Breclav verkürzt sich die Fahrzeit auf eine Stunde; Prag wird um eine

halbe Stunde früher erreicht werden können als jetzt – in dreidreiviertel Stunden. Von der ausgebauten Strecke profitiert ebenso der Güterverkehr.

Danzig und Bologna sind nicht weit

Die Planungen für die neue Nordbahn haben begonnen. Ein erster Schritt wird die Umweltverträglichkeitsprüfung sein; die Auswirkungen auf Mensch, Tier und Umwelt werden untersucht. Gleichzeitig sollen Gespräche und Verhandlungen mit den tschechischen Nachbarn stattfinden, um die Arbeiten abzustimmen. Die Baltisch-Adriatische Verkehrsachse zwischen Danzig und Bologna ist ein erklärtes Ziel der EU; 14 europäische Regionen haben 2009 eine Deklaration zur schnellen Umsetzung unterzeichnet.



„Mit einer modernisierten Nordbahn rücken wir mit unseren nördlichen Nachbarn enger zusammen.“

Genot Scheuch
Projektleiter Nordbahn



02 MARCHEGGER OSTBAHN

Neun modernisierte Bahnhöfe, mehr Park&Ride und Bike&Ride

Die längste gerade Bahnstrecke Österreichs wird zukunftsfit

Auf dem schnellsten Weg bequem Bahnfahren

Rund 37 Kilometer Bahnstrecke werden in den nächsten Jahren auf österreichischer Seite ausgebaut, um Wien und Bratislava mit zeitgemäßer, leistungsfähiger Bahninfrastruktur zu verbinden. Der Großteil der Strecke, nämlich 32,5 Kilometer, geht schnurstracks durch die Landschaft und ist damit die längste Gerade im österreichischen Eisenbahnnetz. Das ist definitiv der kürzeste Weg und künftig kann hier mit 200 km/h auch schnell, sicher und bequem mit der Bahn gefahren werden. Denn aus der derzeitigen eingleisigen Dieselstrecke wird eine abschnittsweise zweigleisige, elektrifizierte Hochleistungsstrecke. 90 Kilometer Gleise werden dazu neu verlegt, 9 Stationen modernisiert, 14 Eisenbahnkreuzungen aufgelassen und durch Unter- oder Überführungen ersetzt. Auf slowakischer Seite wird das Ausbauprojekt fortgeführt.

Abschnittsweise Realisierung hat sich bewährt

Die notwendige Umweltverträglichkeitsprüfung wurde 2014 positiv abgeschlossen. 2015 erfolgte der Umbau des Bahnhof Marchegg: mit einem sicheren Personendurchgang zum Bahnsteig, modernen Wartekojen, einem taktilen Leitsystem und einer neuen Park&Ride-Anlage sowie Fahrradabstellplätzen für eine kundenfreundliche Reise. Seit Oktober 2016 bis 2018 wurde am Teilabschnitt Stadlau bis Wien Aspern Nord gearbeitet. In der neuen Station Wien Aspern Nord ist die ÖBB-Strecke mit der U-Bahnlinie U2 verknüpft. Der nächste Abschnitt weiter bis zur slowakischen Staatsgrenze wird bis 2023 elektrifiziert und abschnittsweise zweigleisig errichtet. Parallel dazu starten 2021 die Planungen für den Vollausbau.





**„Ein innerstädtisches
Großprojekt, das durch
partnerschaftliche
Kooperation aller
Beteiligten großartig
gelingen ist!“**

Werner Schwab | Projektleiter Wien Hauptbahnhof

03 WIEN HAUPTBAHNHOF

Mehr als ein Bahnhof City, Campus, Wiener Grätzl und Europastation

Ein Knotenpunkt im europäischen Verkehrsnetz

Mit 109 Hektar Fläche ist das Gesamtprojekt Hauptbahnhof Wien eines der größten Bauvorhaben der letzten Jahrzehnte in Stadt und Land. Es verbindet einen Bahnhofsneubau mit der Entwicklung eines ganzen Stadtviertels. Auf dem ehemaligen Areal des alten Südbahnhofes baute die ÖBB-Infrastruktur in den Jahren von 2010 bis 2015 einen zeitgemäßen Durchgangsbahnhof. Aus allen Himmelsrichtungen können Züge ankommen und sofort wieder abfahren. Die österreichische Hauptstadt ist, mehr noch als zuvor, ein zentraler Knotenpunkt geworden – nicht nur im regionalen und nationalen Verkehrsgeflecht, sondern jetzt auch im transeuropäischen Schienennetz. Das große, lichtdurchflutete Gebäude mit Rautendach, die sogenannte „BahnhofCity Wien Hauptbahnhof“, in der es rund 90 Geschäfte und Lokale gibt, lädt Reisende und Einheimische, Anrainer und Nachbarn zum Verweilen ein.

Von Westösterreich schneller am Flughafen

Seit Dezember 2015 laufen alle Fäden im Wiener Hauptbahnhof zusammen. Sämtliche grenzüberschreitende und inner-

österreichische Schnellzüge fahren nun hier ein und aus, auch die aus dem Westen. Aus Innsbruck, Salzburg und Linz bringt alle 30 Minuten ein Zug die Fahrgäste direkt zum Flughafen Wien. Einfaches Umsteigen, kurze Aufenthaltszeiten, gute Anbindungen: Das Reisen per Bahn wird um vieles bequemer.

Ein neues Stadtviertel für 13.000 Menschen

Rund um den neuen Hauptbahnhof entsteht auf ca. 59 Hektar ein ganzes Stadtviertel. In einem Teil, dem südlichen „Sonnwendviertel“, werden 13.000 Menschen ein freundliches Zuhause haben – in durchdachten, energiesparenden Wohnbauten, die von einem sieben Hektar großen Park umgeben sind. Bäume wurden gepflanzt, Häuser und Apartments gebaut, auch Kindergärten und Schulen haben bereits geöffnet, ein richtiger Campus. Von dem man schnurstracks zum nördlichen Teil gelangt, dem „Quartier Belvedere“. Hier wachsen Hotels und Bürohäuser in die Höhe, hier hat auch die ÖBB-Unternehmenszentrale ihren Sitz. Das neue Stadtgebiet wird Wohnungs- und Arbeitsstätte für 30.000 Menschen sein.

„Der Terminal Wien Süd ist seit 2016 der Hauptbahnhof des Güterverkehrs in der Ostregion.“

Christian Trummer

Projektleiter Güterzentrum Wien Süd



04 GÜTERZENTRUM WIEN SÜD

So sind Straße und Schiene wirklich verknüpft Ein moderner Frachtenterminal entsteht

55 Hektar und hunderte Verladecontainer

Im Süden von Wien, in Favoriten, nahe dem Industriegebiet Inzersdorf, errichtete die ÖBB-Infrastruktur einen Umschlagplatz, den man im Verkehrswesen als „intermodalen Terminal“ bezeichnet. Es wurden dort 30 Kilometer neue Betriebsgleise verlegt und die erforderlichen Betriebsgebäude und Zufahrtsstraßen errichtet. Im Vollbetrieb wird die 55 Hektar große Anlage noch Containerabstellplätze und stark belastbare Portalkräne umfassen. Das „Intermodale“ dabei: Verschiedene Verkehrsmittel und Verkehrswege treffen an einem Punkt zusammen. Beispielsweise wird ein und derselbe Container erst vom Zug und dann vom LKW transportiert oder umgekehrt. Man muss die Waren nicht einzeln ausladen, umladen und wieder einladen. Das spart Zeit und Geld.

Schneller Transport zwischen Wien und ganz Europa

Das Güterzentrum Wien Süd ist eine moderne Schnittstelle für Verkehre aus der Region Wien zu den wichtigsten Wirtschaftszentren in ganz Europa. Ein weiterer Schwerpunkt ist dabei eine gute Anbindung der neuen Wirtschaftsregionen am

Balkan. Gemeinsam mit Güterverkehren in Richtung Westen soll damit ein leistungsfähiges Netzwerk entstehen, das die Region Wien optimal mit ihren Handelspartnern verbindet. Auch die Transporte zu den wichtigsten Seehäfen für den Überseeverkehr sind eine wesentliche Aufgabe des Güterzentrums. Schiffshäfen, Flussläufe, Autobahnen, Bahnhöfe sind so miteinander verwoben und bilden ein System.

Mehr Umschlagkapazität

Die erste Anlage, der Terminalbereich des Güterzentrums, wurde Ende 2016 in Betrieb genommen. 2020 startete die zweite Ausbaustufe – im Zuge dessen wurde 2021 eine Logistikhalle errichtet. Derzeit können am Terminal jährlich 210.000 Intermodale Transporteinheiten (ITE) als Container, Sattelaufleger oder Wechselbehälter umgeschlagen werden. Mit dem weiteren Ausbau wird die Umschlagkapazität auf 315.000 ITE gesteigert. Dazu kommt eine zusätzliche Lagerkapazität von 940 TEU (20-Fuß-Standardcontainer). Die zweite Ausbaustufe soll Ende 2025 abgeschlossen werden.

„Die Planungen und Bauarbeiten erfolgen in enger Abstimmung mit den umliegenden Gemeinden und ermöglichen zukünftig ein attraktives Zugangebot auf einer modernen Infrastruktur.“

Thomas Schöfmann
Projektleiter Pottendorfer Linie



05 POTTENDORFER LINIE

Viergleisig von Wien nach Wiener Neustadt Mit Tempo 200 in den Süden

Schneller und bequemer in Wien und daheim

Bis 2024 modernisiert die ÖBB-Infrastruktur die Pottendorfer Linie, eine 52 Kilometer lange Ergänzungsroute zur Strecke über Mödling und Baden. Diese zweite Route beginnt in Wien Meidling und führt nach Niederösterreich, über Wampersdorf, einen Ortsteil der namensgebenden Gemeinde Pottendorf, weiter nach Wiener Neustadt. Sie wird eine moderne, zweigleisige Hochleistungsstrecke und sie wird schneller; die Züge fahren mit bis zu 200 km/h auf den Schienen. Die ausgebauten Linien zwischen Wien Meidling und Wiener Neustadt werden tausende Pendler und Pendlerinnen auf ihrem täglichen Weg in die Büros und Geschäfte der Hauptstadt nützen. Ein Großteil der Bahnlinie verläuft bereits zweigleisig, ist fertig ausgebaut: die Strecke zwischen Wampersdorf und Wiener Neustadt und – abgesehen von einem Teilstück – auch die Strecke zwischen dem Bahnhof Wien Meidling und der

neuen Haltestelle Wien Blumental, die sich in der Nähe des entstehenden Güterzentrums Wien Süd befindet.

Fünf neue Bahnhöfe für mehr Komfort

2016 hat die ÖBB-Infrastruktur den Abschnitt Hennersdorf - Münchendorf in Angriff genommen. Bis Ende 2019 entstanden in Hennersdorf, Achau und Münchendorf moderne, barrierefreie Bahnhöfe. Die Strecke wurde zweigleisig ausgebaut. 2020 startete der Ausbau im Abschnitt Münchendorf - Wampersdorf mit seinem Herzstück, dem neuen Bahnhof Ebreichsdorf. Auch der Bahnhof Wampersdorf wird runderneuert. Auf der gesamten Strecke werden alle Eisenbahnkreuzungen aufgelassen und durch Über- und Unterführungen ersetzt. Insgesamt entstehen hier 23 neue Brücken, Hochwasserschutzanlagen und Lärmschutzwände mit einer Länge von 21 Kilometern.





06 SEMMERING-BASISTUNNEL

**Wien – Graz in
1 Stunde 50 Minuten**
Der Semmering ist in Zukunft
kein Nadelöhr mehr

Schnelle Fahrt auch für schwere Güterzüge

Vom niederösterreichischen Gloggnitz ins steirische Mürzzuschlag führt, durch das Gebirgsmassiv des Semmering, der Semmering-Basistunnel. Er ist exakt 27,3 Kilometer lang und schafft mit seinen beiden Tunnelröhren, die bis 2030 gebaut werden, die Voraussetzungen für einen zukunftsorientierten Personen- und Güterverkehr. Die Reisezeit zwischen Wien und Graz verkürzt sich um 50 Minuten. Im Gegensatz zur Bergstrecke der historischen Semmeringbahn können auf der kaum geneigten Strecke des Basistunnels auch schwere Güterzüge mit nur einem Triebfahrzeug fahren. Eines der Nadelöhere auf dem Baltisch-Adriatischen Korridor ist dadurch beseitigt.



ZC

Die beste von 13 Trassen-Varianten

Bei Planung und Bau des Semmering-Basistunnels, eines zweiröhri- gen Tunnelsystems, ist Sensibilität oberstes Gebot. Noch lange bevor die ÖBB-Infrastruktur mit dem Bau begann, untersuchten Geologen und Hydrologen das Gebiet. Sie begutachteten Gestein und Wasser. Auch die Auswirkungen auf den Siedlungsraum wurden von Experten untersucht. Aus 13 Varianten wurde die bestgeeignete Trasse ausgewählt. Hunderte Maßnahmen, wie Straßenumlegungen und Hochwasserschutz, wurden getroffen. Jetzt wird der Tunnel von mehreren Seiten errichtet. Beim Tunnelbau selbst ist jeden Tag große Achtsamkeit gefragt.

Die historische Semmeringbahn

Der neue Tunnel entlastet die altherwürdige Semmering- bzw. Ghegabahn, die weltweit erste Hochgebirgsbahn, die zum UNESCO-Weltkulturerbe erklärt wurde. Laufend werden die Strecke, die Viadukte, Tunnel und Bahnhöfe saniert und modernisiert, um den Fahrbetrieb aufrecht- erhalten zu können. Die geschichtsträchtige Bahn ist und bleibt ein beliebtes Ausflugsziel.

07 MODERNISIERTE BAHNHÖFE UND QUALITÄTSSTEIGERUNG AUF DER STRECKE BRUCK A. D. MUR – GRAZ

KOMMENDE BAHNHOFUMBBAUTEN

2023 - 2025	MIXNITZ-BÄRENSCHÜTZKLAMM
2016 - 2019	FROHNLEITEN
2021 - 2022	PEGGAU-DEUTSCHFEISTRITZ, MODUL 2
2025 - 2027	GRATWEIN-GRATKORN

STRECKENERNEUERUNG

2013 - 2016	PEGGAU - GRATWEIN
2015	BEREICH STÜBING
2016 - 2018	FROHNLEITEN - PEGGAU
2018 - 2020	MIXNITZ - FROHNLEITEN
2020 - 2022	PERNEGG - MIXNITZ

Acht modernisierte Bahnhöfe und Stationen

Zwischen Bruck an der Mur und Graz, auf einem Streckenabschnitt von 53 Kilometern, bringt die ÖBB-Infrastruktur bis 2027 acht Bahnhöfe und Stationen auf den neuesten Stand. Sie tauscht Gleise und Oberleitungen aus, berücksichtigt den künftigen Rechtsfahrbetrieb und baut oder gestaltet die Gebäude um. Samt Anzeigetafeln, Ticketautomaten und Wegeleitsystem werden die Bahnhöfe hell und übersichtlich. Sie müssen gerüstet sein für das, was der wesentlich „schnelleren“ Südstrecke vorausgesagt wird: deutlich mehr Fahrgäste.

Schienenfreie Bahnsteigzugänge

Die Modernisierung ist vor allem im Großraum Graz wichtig, wo mehr Züge und vor allem mehr Schnellbahnen unterwegs sein werden. Man installiert vollautomatische Stellwerksanlagen für das schnellere und sicherere Zusammenspiel von Weichen, Schranken und Signalen und errichtet – wiederum ein Faktor der Sicherheit – schienenfreie Bahnsteigzugänge. Auf- und Abgänge werden überdies rollstuhl- und kinderwagentauglich gemacht, benutzbar ohne Barrieren.



01

CZ



02

ÖBB



03

ÖBB

01 DER NEUE BAHNHOF FROHNLEITEN
02 BAHNHOF UND BUSTERMINEAL PUNTINGAM
03 MODERNISIERUNG BAHNHOF BRUCK A.
D. MUR VON 2010 BIS 2013

„Mit dem modernen Wellendach am Hauptbahnhof haben wir ein neues Landmark geschaffen.“

Klaus Schneider
Projektleiter Graz Hauptbahnhof
Gesamtkoordinator Koralmbahn



08 GRAZ HAUPTBAHNHOF

Ein Bahnhof für über 40.000 Menschen Nach Wien wird Graz ein zweiter internationaler Verkehrsknoten

Bahnhofsumbau von A bis Z

Tag für Tag betreten 41.000 Menschen den Grazer Hauptbahnhof. Sie kommen an oder fahren ab, warten auf Reisende oder begleiten sie. Mit der Fertigstellung der Koralmbahn 2025 wird der Grazer Bahnhof bedeutender, auch für den internationalen Verkehr, denn er liegt auf einer der wichtigsten Nord-Süd-Transversalen Europas.

Das verlangte eine Modernisierung von A bis Z. Alle Anlagen mussten saniert und ausgebaut werden. Das Gesamtprojekt „Graz Hauptbahnhof“ – 2009 ging's los, im Herbst 2015 war es abgeschlossen – beinhaltet aber mehr als den Bahnhofs-ausbau. Es umfasste mehrere Infrastrukturprojekte der ÖBB, der Stadt Graz, der Holding Graz und des Landes Steiermark ebenso wie zahlreiche neue Gebäude, die es zu errichten galt.

Neues Stellwerk und viele Servicehallen

Während sich der Grazer Bahnhof nach und nach wandelte, wurde ein neuer Personentunnel errichtet, die Gleisanlage mit

Bahnsteigen und Überdachung verlängert sowie eine neue Autoreisezuganlage mit Personenwagenabstellgruppe gebaut. Im Bahnhofsbereich versammeln sich jetzt alle Einrichtungen: die Servicehalle für technische Services, ein Dienstgebäude mit Lehrwerkstätte, ein neuer Standort für die Rail Cargo Austria AG, ein modernes elektronisches Stellwerk sowie Büros und Fahrzeugpflegehallen. Auf dem Verschiebebahnhof Graz erneuerte die ÖBB-Infrastruktur Gleis- und Bremstechnik. Der Betrieb all dessen musste modernisiert und beschleunigt werden, um auf die Zukunft vorbereitet zu sein.

Der Grazer Stadtbezirk Lend wächst zusammen

Mit dem durchgehenden Personentunnel im Norden der Bahnsteige fügt der Hauptbahnhof Graz den Bezirk Lend zusammen, der in einen Ost- und Westteil gespalten war. Der Hauptbahnhof Graz ist somit eine neue Nahverkehrsdrehscheibe mit städtebaulichen Aspekten geworden, ein Gemeinschaftsprojekt von Stadt, Land und ÖBB.



09 KORALMBAHN

Ab in den Süden ...
 ... auf 130 Kilometer
 neuer Bahnlinie, entlang
 von 23 Bahnhöfen und
 durch viele neue Tunnel

Südösterreich ist schneller erreichbar

Seit 1999 wird in der Steiermark und seit 2001 in Kärnten die Koralmbahn gebaut, eine neue Bahnstrecke von 130 Kilometern. Diese Linie macht das südliche Österreich besser erreichbar. Sowohl Südkärnten als auch die Weststeiermark – beide Regionen rücken näher an die Landeshauptstädte Graz und Klagenfurt heran.

Graz – Klagenfurt in 45 Minuten

Davon profitieren Pendler, dadurch gewinnen die Betriebe. Die Koralmbahn bringt Menschen und Güter schneller weiter, in kürzeren Zeiten und in kürzeren Intervallen. Mit der Fertigstellung 2025 braucht man für die Zugfahrt von Graz nach Klagenfurt statt zwei Stunden Busreise nur mehr 45 Minuten. Wer von Graz nach Venedig reist, darf sich auf eine Zeitersparnis von bis zu vier Stunden freuen. Auf der gesamten Koralmbahn gleitet man in Zukunft mit bis zu 230 km/h Geschwindigkeit durch die Landschaft.



ZC

Der sechslängste Eisenbahntunnel der Welt

Auf einem Viertel der Strecke werden die Züge durch Tunnel fahren, der längste mit 33 Kilometer ist der Koralmtunnel. Er ist der sechslängste Eisenbahntunnel der Welt und verknüpft die Steiermark mit Kärnten, das Gebiet um Deutschlandsberg mit dem mittleren Lavanttal. In einer maximalen Tiefe von 1,2 Kilometern durchstoßen zwei parallel laufende Tunnelröhren, die je zehn Meter Außendurchmesser haben, das Gebirgsmassiv der Koralpe.

23 neue und modernisierte Bahnhöfe und Stationen

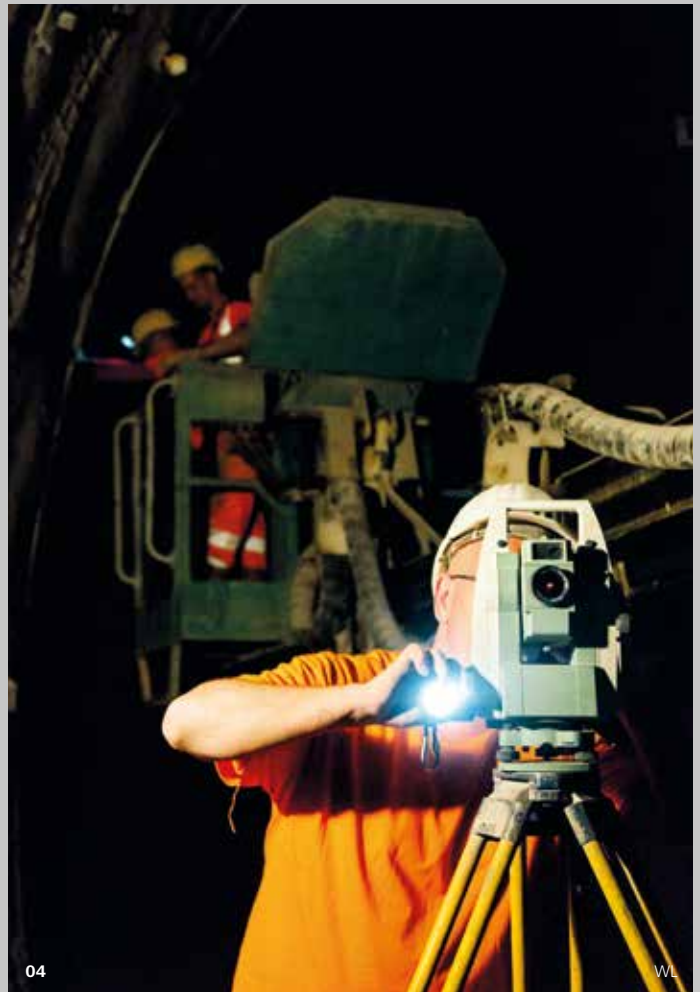
Entlang der Linie wurden und werden elf Bahnhöfe umfassend modernisiert und zwölf komplett neu errichtet: in der Steiermark die Bahnhöfe Kalsdorf, Werndorf und Wettmannstätten sowie die Haltestelle Hengsberg; in Graz die Nahverkehrsknoten Don Bosco und Puntigam; in Klagenfurt die Station

Klagenfurt Ebenthal. Diese Bahnhöfe haben große Bedeutung, sie sind Garant für den regionalen Nutzen der Koralmbahn: Tausende Menschen werden hier ein- und aussteigen und davon profitieren.

Die Koralmbahn verbindet Köflach mit Bleiburg

Die Koralmbahn fügt sich auch in ein lokales Bahnnetz ein. Sie verbindet sich im künftigen Bahnhof Weststeiermark, im Raum Groß St. Florian, mit der Graz-Köflacher-Eisenbahn. In den neuen Bahnhof St. Paul im Lavanttal mündet die Regionalstrecke Zeltweg – Wolfsberg ein. Weitere neue Bahnstationen: Aich/Wiederndorf, Mittlern, Kühnsdorf/Klopeiner See, Grafenstein. Um das Umland zu erschließen, wurden auf der Kärntner Seite zwei weitere Linien modernisiert: die Lavanttalbahn und die sogenannte Bleiburger Schleife; sie bindet die Stadtgemeinde Bleiburg und die Marktgemeinde Feistritz ob Bleiburg an die Südstrecke an.

BAUSTELLEN-EINBLICKE: SEMMERING-BASISTUNNEL





„Der Semmering-Basistunnel ermöglicht eine neue Dimension des Reisens.“

Gerhard Gobiet
Projektleiter Semmering-Basistunnel

Gemeinschaft geht vor

Die Männer unter Tage: Seit jeher zeichnet die Mineure ein besonderes Gemeinschaftsbewusstsein aus. Man muss sich auf seinen Kumpel verlassen können.



01 MIT SCHALWAGEN WIRD DIE BETON-INNENSCHALE ERRICHTET
02 INNENSCHALE IM ABSCHNITT FRÖSCHNITZGRABEN
03 ARBEITEN UNTER TAGE IN CA. 400 METER TIEFE
04 VERMESSUNG IM SEMMERING BASISTUNNEL

05 GLOGGNITZ ORTSBRUST
06 GRUPPENBILD DER MINEURE
07 NEUE EISENBAHNBRÜCKE ÜBER DIE SCHWARZA
08 DURCHSCHLAG IM SEMMERING-BASISTUNNEL, GÖSTRITZ, TRIFFT FRÖSCHNITZGRABEN
09 DEPONIE LONGSRABEN

BAUSTELLEN-EINBLICKE: KORALMBAHN



01

WL

Tausende Arbeiter im Einsatz

Obwohl die Technik immer fortschrittlicher wird, sind es letztendlich die Menschen, die die Maschinen zusammenbauen, bedienen, lenken, warten, kontrollieren und so den Baufortschritt bestimmen.



02

WL



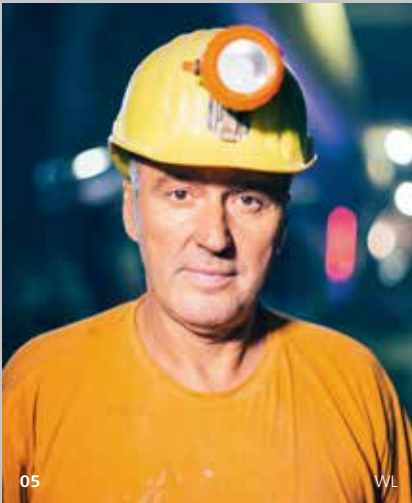
03

ÖBB



04

ÖBB

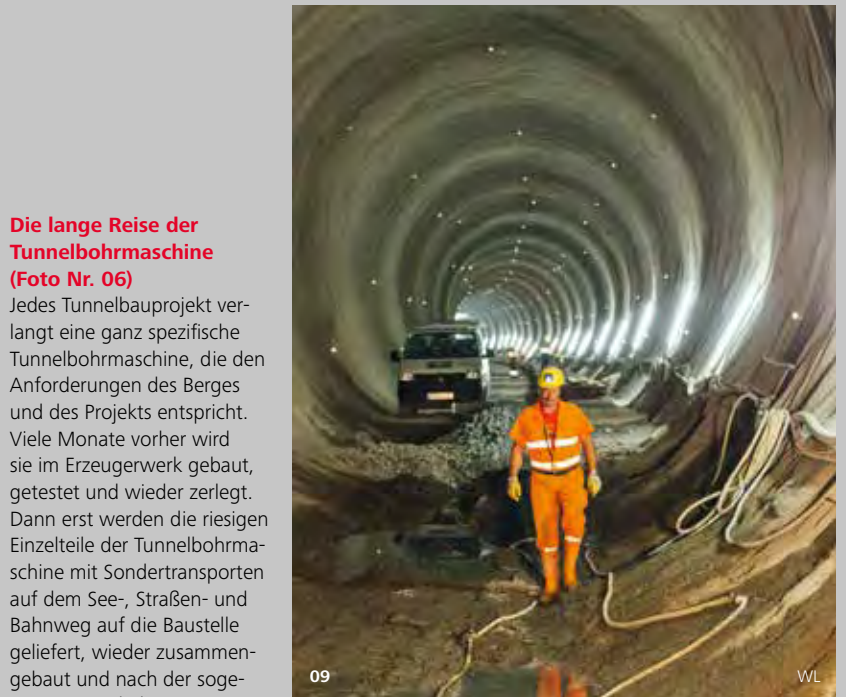


05

WL



06



Die lange Reise der Tunnelbohrmaschine (Foto Nr. 06)

Jedes Tunnelbauprojekt verlangt eine ganz spezifische Tunnelbohrmaschine, die den Anforderungen des Berges und des Projekts entspricht. Viele Monate vorher wird sie im Erzeugerwerk gebaut, getestet und wieder zerlegt. Dann erst werden die riesigen Einzelteile der Tunnelbohrmaschine mit Sondertransporten auf dem See-, Straßen- und Bahnweg auf die Baustelle geliefert, wieder zusammengebaut und nach der sogenannten Andreh-Feier in Betrieb genommen.



01 FINALER DURCHSCHLAG KORALMTUNNEL 2020
 02 BLICK AUS EINEM VERSORGUNGSSCHACHT
 03 INNENSCHALE IM TUNNEL
 04 TUNNELBOHRMASCHINE IM KORALMTUNNEL
 05 MINEUR IM EINSATZ

06 MONTAGE DER TUNNELBOHRMASCHINE
 07 ARBEITEN IM ZWISCHENANGRIFF
 08 WICHTIGER BAUSTEIN: UMBAU JAUNTALBRÜCKE
 09 KONTROLLGANG IN DER TUNNELRÖHRE
 10 TUNNELARBEITEN

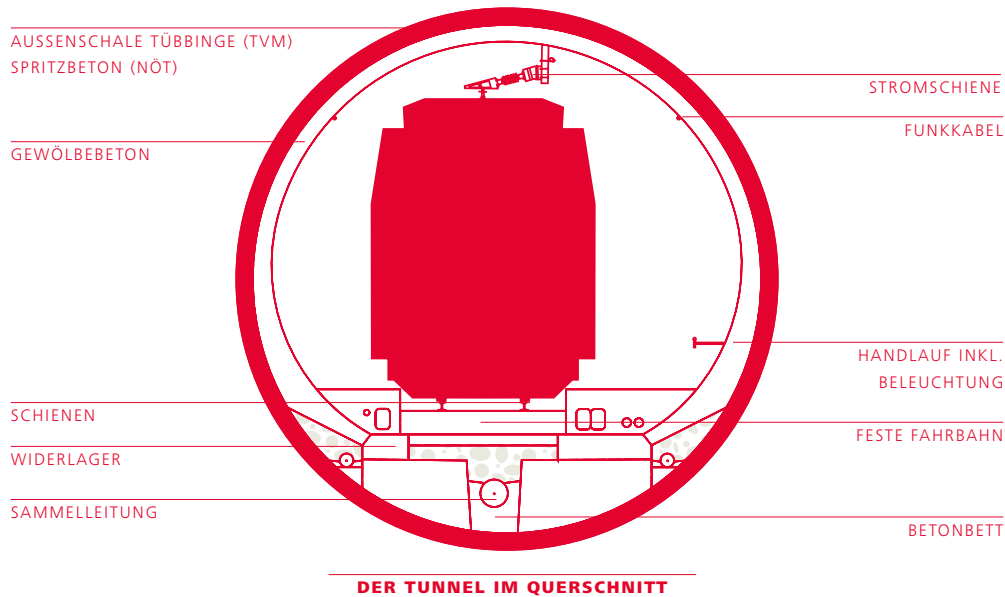
BAU & TECHNIK

Vorwärts, immer weiter in den Berg!

Hier arbeiten sich die Tunnelbohrmaschinen von mehreren Seiten durchs Gestein. Dort wird gebohrt, gesprengt, befestigt und Gestein ausgeräumt. Kilometerlange Förderbänder surren laut. Der Tunnelbau ist ein hochpräzises Uhrwerk im Berg.

VERBINDUNG ZWISCHEN DEN BEIDEN HAUPTRÖHREN, SEMMERING-BASISTUNNEL





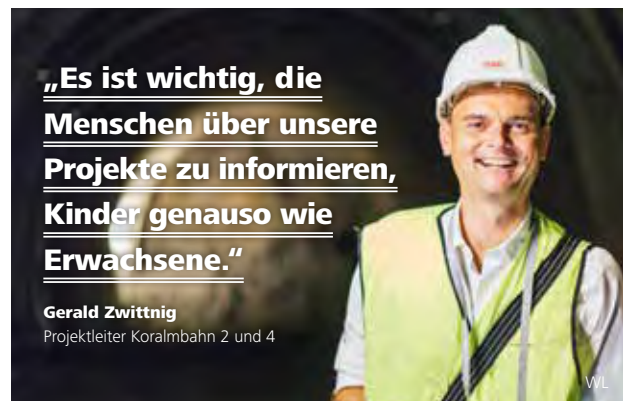
Staub, Wirbel, Gedröhn im Halbdunkel. Der Koralmtunnel wird gebaut. Zwei Röhren von etwa zehn Meter Durchmesser wurden in den Berg vorgetrieben. Zweimal 33 Kilometer – durch ein Stück Lavanttaler Alpen. Mit 10.000 PS oder gut 7.000 Kilowatt stemmten die Maschinen sich gegen Felsen und Geröll. Sie gruben und schraubten sich immer tiefer hinein. Fast rund um die Uhr tut, seit dem ersten Tunnelanschlag 2009. Inzwischen ist der finale Durchschlag im Koralmtunnel geschafft. 18 Jahre nach den ersten Probebohrungen sind beide Röhren vollständig gegraben.

Tunnelbohrmaschinen – laute Giganten im Berg

Tunnelvortriebsmaschinen nennen die Tunnelbauer diese wummernden Wunderwerke oder „Mauli 1“ und „Mauli 2“. Das sind die steirischen Spitznamen für sie. Die Kärntner taufen ihren Giganten liebevoll „Kora“. 2.000 Tonnen schwer und rund 200 Meter lang sind solche Tunnelbohrmaschinen, die wie Fabriken unter Tage arbeiten. Als Vorhut des Maschinenzuges rotiert an der Spitze des Bohrkopfes das wuchtige Schneidrad. Es hat einen Durchmesser von ca. zehn Metern und fräst sich viele Meter am Tag durch das anstehende Gestein. Ähnlich wie beim Glasschneiden lösen die 30 bis 40 Zentimeter großen, scharfen Meißel am Schneidrad dabei sogenannte Gesteins-Chips aus dem Berg. Hinter dem Bohrkopf rollt der Nachläufer auf den Schienen nach, mit Mannschaftswagen und Arbeitsbühnen, mit Bohreinheiten, Zementsäcken, Pumpen, Leitungen, Aggregaten.

Ausbruchmaterial wurde teilweise verwertet

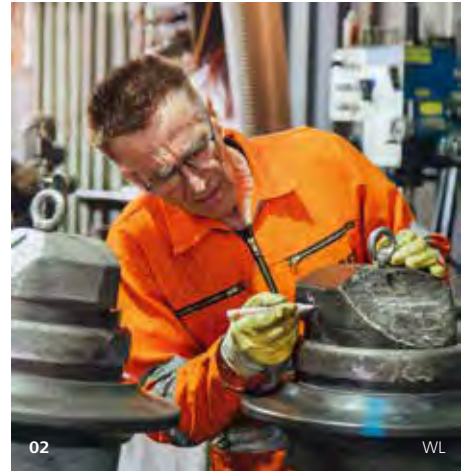
Die Tunnelbohrmaschine muss mit Strom, Druckluft und Kühlwasser versorgt werden und was sie aus dem Berg löst, Gneis und Glimmerschiefer, Marmor, Quarz und Feldspat, das transportieren sofort Förderbänder und Loren weiter. In den



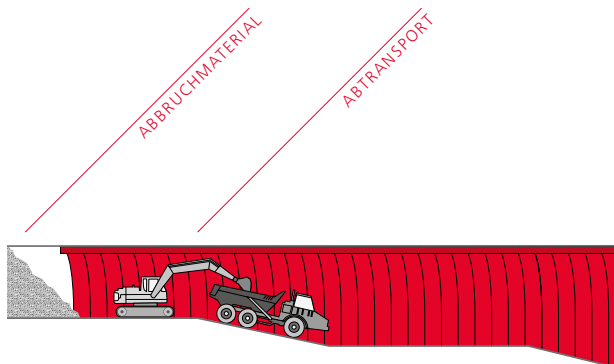
Röhren auf der steirischen Seite waren die Förderbänder 16 und 17 Kilometer lang. Ein Teil dieser Gesteinsmassen ließ sich für den Trassenbau verwerten. Ein Teil, der hochwertigere, für die Auskleidung des Tunnels selbst. Er wurde ober Tage, in einer Kiesaufbereitungsanlage, zerkleinert und gemeinsam mit Wasser und Zement zu Beton verarbeitet. Dieser Beton wurde später im Berginneren in Form von Tübbing und Betoninnenschalen wieder eingebaut.

160.000 Ringsegmente aus Stahlbeton – die Tübbinge

Eine weitere Leistung, die der Maschinenkoloss neben dem donnernden Vortrieb vollbrachte: Er stützte und kleidete das rohe Steingewölbe aus, sobald er es geschafft hatte. Er bohrte und baute zugleich – mithilfe sogenannter Tübbinge, vorgefertigter gebogener Stahlbetonteile, die, hochgehievt und zusammengefügt, einen schützenden Außenring ergeben. Tausende dieser Ringsegmente wurden mit der Stollenbahn ins Berginneren gebracht. Ein Tübbingsegment alleine wiegt über sieben Tonnen. Der verbleibende Hohlraum zwischen Berg und



- 01 STOLLENBAHN FÜR DEN MANSCHAFTSTRANSPORT
- 02 WARTUNG DER SCHNEIRAD-MEISSELN
- 03 KORALMTUNNEL
- 04 TÜBBINGPRODUKTION UND -LAGER KORALMBAHN
- 05 SCHOTTERAUFBEREITUNG DEUTSCHLANDSBERG
- 06 IM NACHLÄUFER DER TUNNELBOHRMASCHINE

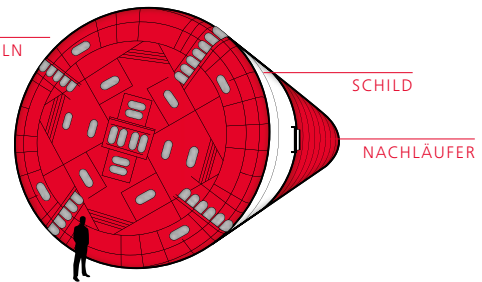


ZYKLISCHER VORTRIEB

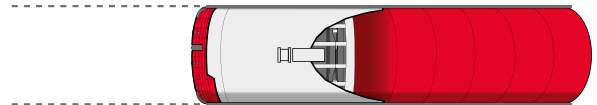
NEUE ÖSTERREICHISCHE TUNNELBOHRMETHODE:
BOHREN, SPRENGEN UND AUSBAGGERN
BEI HETEROGEMEM GESTEINSMATERIAL

BOHRKOPF (DURCHMESSER: 10 METER)

SCHNEIDRAD MIT MEISSELN



TUNNELBOHRMASCHINE (LÄNGE: CA. 200 METER)



KONTINUIERLICHER VORTRIEB

GESTEIN LÖSEN, LADEN UND EINBAU VON VORGEFERTIGTEN STÜTZ-
ELEMENTEN (TÜBBINGEN) MITHILFE DER TUNNELBOHRMASCHINE
BEI HOMOGENEM GESTEINSMATERIAL

Tübbingen wurde mit speziellem Perlkies verfüllt. Mit den Ringsegmenten, meist sieben Stück pro Ring, ist der Tunnel gesichert – gegen herunterbrechende Steine und Bergwasser. Für die beiden Koralmröhren wurden am Ende 160.000 Tübbinge verbaut.

Fließt Wasser aus dem Fels?

„Man kann nie von einem Tagesgeschäft sprechen“, meinen die Tunnelbauexperten. Trotz ausgeklügelter Logistik, trotz genauer Probebohrungen und Vorerkundungen ist jedes Vorankommen auch ein Schritt ins Ungewisse: Der Berg hat ein Eigenleben. Kommt Wasser aus dem Fels? Dringt es aus dem Boden? Stockt eine Maschine? Müssen die Meißel getauscht werden? Jede Aufgabe eine Herausforderung für sich. Die Geologen behalten das Gestein, das in dieser Gegend häufig wechselt, permanent im Auge. Einmal trifft man auf lockeres Bergmaterial, dann wieder auf das feste „Koralmkristallin“.

„Kontinuierlicher“ und „zyklischer“ Vortrieb

Die Tunnelbohrmaschinen, die den „kontinuierlichen“ Vortrieb im Tunnel leisten, tun nicht allein ihr Werk. Bei stark wechselnden Gebirgsformationen und bei vermuteten Störzonen im Berg wählt man eine andere Baumethode. Die Tunnelbauer sprechen dann von „zyklischem“ Vortrieb. Österreich hat sich damit einen Namen gemacht – mit der „Neuen Österreichischen Tunnelbaumethode“, bei der die Ingenieure und Arbeiter bohren und sprengen, den entstandenen Hohlraum sofort mit Baustahlgitter, Spritzbeton sowie Ankern sichern und letztendlich das gelöste Gestein mit Baggern beseitigen. Und das immer wieder, tausende Male, in Zyklen. Während der Koralmtunnel etwa zu einem Viertel zyklisch aufgeföhren wurde, ist das beim kürzeren, 27 Kilometer langen Semmering-Basistunnel etwa zu drei Vierteln der Fall.

Semmering: ein kompliziertes Röhrensystem

Mit seinen beiden Fahrtunneln kreuzt er die dunkle, kristalline Grauwackenzone, die überdies viel Wasser führt. Sie werden in drei großen Abschnitten gebaut und von mehreren Seiten gleichzeitig. Wer einen Eisenbahntunnel baut, muss rundherum viele kleine Tunnel bauen: senkrechte Versorgungs- und Luftschächte; Drainagen, damit das Wasser gesammelt abfließen kann; alle 500 Meter Querschläge, die die beiden Hauptröhren verbinden. Man braucht Fluchtwege und Nothaltestellen, größere Felshöhlen, sogenannte Kavernen, wo Maschinen repariert und gewartet werden. Der Bau mancher Arbeitsschächte oder sogenannter Zwischenangriffe ist eine eigene, große Unternehmung, die viel Zeit erfordert. Die Materiallogistik beim mittleren Abschnitt des Semmering-Basistunnels zum Beispiel erfolgt über einen sogar 400 Meter tiefen Versorgungsschacht im Fröschnitzgraben, mitten in der Semmeringlandschaft.

Koordinative Höchstleistungen

Alle Abläufe müssen präzise aufeinander abgestimmt sein. Die Tunnelbohrmaschine ist der Taktgeber für die Aufbereitung des Tunnelausbruchmaterials, der Tübbingproduktion sowie der Dammschüttungen auf der freien Strecke und beeinflusst somit den Fortschritt des Projekts. 2025 will man den Koralmtunnel, einer der weltweit längsten Eisenbahntunnel, fertig gestellt haben. 2030 wird der letzte Handgriff für den Tunnel durch den Semmering getan. Ende 2030 können Zugreisende dann in 1 Stunde und 50 Minuten von Wien nach Graz brausen und weiter, durch den Koralmtunnel, in 45 Minuten von Graz nach Klagenfurt. Der Güterverkehr kann dann auf der sogenannten Flachbahn mit einer maximalen Steigung von nur acht Promille – im Vergleich dazu hat die bestehende Bergstrecke am Semmering eine maximale Steigung von 25 Promille – leistungsstark geföhren werden.

NATUR & UMWELT

Vom Bergwasser und von Flusslandschaften

Ökologen und Ingenieure haben alle Hände voll zu tun, um in der Bauphase die Natur zu schützen und neue Wiesen, Wälder und Bachläufe entstehen zu lassen – mit Froschtümpeln und Graureiherkolonien, Ahornbäumen und Zitterpappeln.

LASSNITZ IN NEUEM FLUSSBETT, KORALMBAHN





UNKE



FLUSSUFERLÄUFER



ÄSCHE

Noch brüllen die Motoren, es wird geschweißt und gehämmert, die Lastwagen fahren. Kräne hieven Steine hoch, drehen sich, senken die Last wieder. Aber sie geben acht, um die Graureiher in den Baumwipfeln nicht zu vertreiben. Die Natriumdampflampen, die auf der Baustelle angebracht wurden, sind blendfrei und haben mattoranges Licht. Im Leibenfeld bei Deutschlandsberg, der „Schilcher-Stadt“, wo sich Weingärten, Wiesen und Wälder erstrecken und die Laßnitz fließt, nistet eine der größten Graureiherkolonien südlich der Alpen. Die Tiere hocken, Familie neben Familie, in ihren hohen Reisignestern und staksen, auf Futtersuche, im seichten Wasser herum. Nicht weit von ihnen befindet sich das nördliche Portal des Koralmtunnels. Vogelkundler hatten die Kolonie studiert, lange bevor die Tunnelbohrmaschinen losheulten – in der Planungsphase zur Umweltverträglichkeitsprüfung. Man arbeitete eine Reihe von Schutzmaßnahmen aus. Die Bäume dürfen nicht in der Brutzeit, sondern nur zwischen August und Jänner gerodet werden. Bei den jährlich durchgeführten Horstzählungen stellte man fest: Die Graureiherkolonie ist intakt.

Wie man ein Stück Lavant verschiebt

Eine Renaturierungsmaßnahme mit enormen Mühen nahmen sich die Umweltexperten, Landschaftsplaner und Wasserbauingenieure u. a. auf der anderen Seite des Koralmtunnels vor, im Kärntner Lavanttal: Sie verlegten ein Stück des Flusses, genau genommen 1,4 Kilometer. Man brauchte Platz sowohl für die Hochleistungsstrasse der Bahn und den Bahnhof St. Paul im Lavanttal als auch für das Gestein und Geröll, das man Tag für Tag aus dem wachsenden Tunnel karrt. Dadurch verlor man aber Rückhaltevolumen, das die flussabwärts liegende Gemeinde St. Paul mit ihren 21 Ortschaften vor allfälligen Wasserfluten bewahrt. Also musste man – ähnlich wie im Schwarzazgebiet,

beim niederösterreichischen Portal des Semmering-Basistunnels – Gelände abtragen und neue Retentionsräume anlegen sowie der Lavant, für einen Teilabschnitt, ein neues Bett ausbaggern. 20 Hektar Ausgleichsflächen wurden gewonnen und, nach und nach, eine gesunde Flusslandschaft. Die Lavant selber war lange Zeit, abgetrennt von ihren Nebengewässern, in einem schnurgeraden Graben eingezwängt gewesen. Jetzt darf sie sich, in jenem Abschnitt, wieder winden und schlängeln, ihrer natürlichen Dynamik gemäß, in einem breiteren Bett mit sogenannten aufgeweiteten, einmal steilen, einmal flachen Ufern, mit Schotter- und Sandbänken, Höhlen und Untiefen. Man kann das vom Radweg aus beobachten.

Gelbbauchunke und Alpenkamm-Molch

Die „alte“ Lavant blieb als schwach durchströmter Nebenarm erhalten. Zwischen ihr und dem neuen Flussteil bildeten sich eine Insel mit Auwald, Feuchtwiesen und allerlei Stillgewässern, in die man Totholz einbrachte, Wurzelstöcke und Steine. Man richtete eine Naturreuhezone mit Betretungsverbot ein – auf dass sie hier umherflattern und nach Futter picken können: der eilige Flussuferläufer und der flötende Pirol. 2011 war man fertig mit all der Umgestaltung und ein erstes Monitoring zeigte: Die Barben und Äschen tummeln sich im Fluss, Gelbbauchunken und Alpenkamm-Molche in den Tümpeln und in der Wiese leuchten, rot und violett, die kostbaren Lavanttaler Erdorchideen.

4.300 Wasser-Messstellen im Semmeringgebiet

Ein ständiges Auge haben Naturschützer und Wissenschaftler auch auf das Bergwasser der Koralpe und des Semmering. Jahre vorm Tunnelanschlag begannen sie, Daten zu erheben – im Semmeringgebiet an sage und schreibe 4.300 Messstellen; auf der Koralm sind es rund 350. Kleinste Veränderungen



AHORN

EICHE

ESCHE

NUSS

WEIDE

werden festgehalten. Man erstellt Karten, erfasst hunderte Quellen, Brunnen, Bäche, man zieht Proben und bringt sie ins Labor. Oberstes Prinzip: Qualität und Quantität des Trinkwassers müssen gewahrt bleiben. Die Koralmquellen – so fand man unterdessen heraus – sind nicht beeinträchtigt vom Tunnelbau: Sie speisen sich aus dem oberflächennahen Bergwasser, jenem im Lockergestein und in der Verwitterungszone. Der Tunnel verläuft viel tiefer. Am Semmering lassen Geologen und Hydrologen Bohrungen durchführen, bis in 850 Meter Tiefe, um das Gestein, das Wasser und dessen Strömen zu erforschen. Tatsächlich muss man mit der Trasse des Basistunnels die wasserführenden Schichten aus Kalk und Dolomit so gut wie möglich umgehen oder auf kürzestem Weg queren. Da, wo es nicht möglich ist, werden bestimmte Gebirgsabschnitte abgedichtet und man gräbt Dränagen, um die Rinnsale umzulenken. Im Grassberg und im Großen Otter, wo das Gestein viel Wasser birgt, errichteten die Ingenieure eigene Wasserleitungen.

70.000 Bäume und Sträucher

Die Renaturierung an der Südstrecke ist noch lange nicht abgeschlossen. Vieles wird man erst in Jahren in vollem Saft sehen, etwa die 7.000 Zwetschken-, Nuss- und Ahornbäume, Weiden, Eschen und Eichen, die an der umgelegten Lavant gepflanzt wurden. Bei Gussendorf an der steirischen Laßnitz, von der auch ein Stück verlegt wurde, setzte man 11.000 Bäume und Sträucher. Beim Semmering-Basistunnel ist inzwischen die große Deponie Longsgraben in der Steiermark komplett befüllt. Alles in allem gedeihen entlang der Südstrecke bereits jetzt über 70.000 neue Pflanzen und es werden noch mehr. Es wird und wächst.



AE



01 SCHULKINDER PFLANZEN EINEN WALD
02 MEHR ALS 20 HA WERDEN BEGRÜNT



01

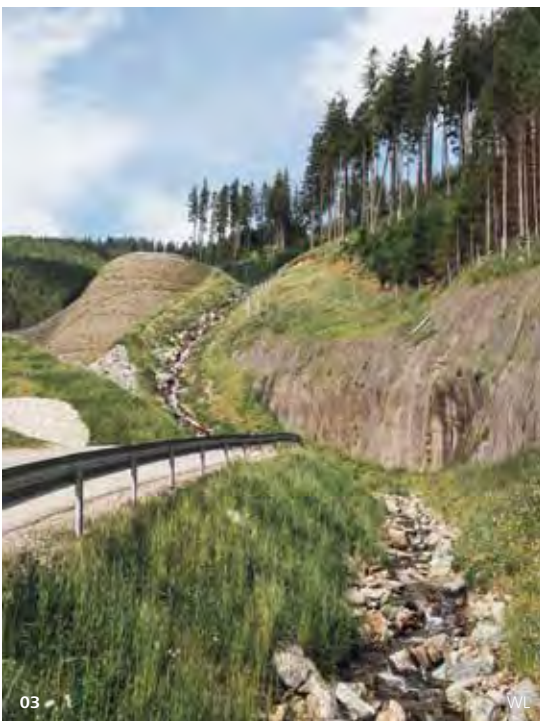


02

**Ein Paradies für Graugans und Eisvogel:
Brenndorfer Bucht,
18 ha große ökologische
Ausgleichsfläche für
eine vielfältige Tier- und
Pflanzenwelt.**



EVM



03



04

WVL

- 01 EISENBAHNBRÜCKE ÜBER DIE DRAU
- 02 ENTWÄSSERUNG DER BAUSTELLE
- 03 NEUER BACHLAUF, LONGSGRABEN
- 04 UMWELTFREUNDLICHE BAHN


TIMELINE

Mobilität der Zukunft

Ein Vierteljahrhundert Arbeit und voller Einsatz, damit Pendler schneller am Arbeitsplatz und wieder zu Hause sind. Und Güter schneller und kostengünstiger ihr Ziel erreichen.

03 WIEN HAUPTBAHNHOF

09 KORALMBAHN / BAU 1999 – 2025

08 GRAZ HAUPTBAHNHOF / BAU 2009 – 2014

1999

2000

2001

2002

2003

2004

2005

2006

2007

2008

2009

2010

2011

2012

2013

2014

BAU 2009 – 2015



01 NORDBAHN / BAU 2022 – 2026

02 MARCHEGGER OSTBAHN / BAU 2015 – 2025



04 GÜTERZENTRUM WIEN SÜD / BAU 2013 – 2016



05 POTTENDORFER LINIE / BAU 2016 – 2024



06 SEMMERING-BASISTUNNEL / BAU 2012 – 2030



07 MODERNISIERTE BAHNHÖFE UND QUALITÄTSSTEIGERUNG / BAU 2013 – 2027

BAU 2009 – 2015

FREUNDE DER SÜDSTRECKE

Und was ist mit dem Lärmschutz?

Wenn Tunnel gegraben, Trassen aufgeschüttet, Bahnhöfe und Güterterminals gebaut werden, wollen Bürger und Anrainer informiert sein.

INFORAIL SÜDSTRECKE MUSEUMSQUARITER IN WIEN



01 INFOBLICK FRÖSCHNITZGRABEN

02 INFOBOX SEMMERING BASISTUNNEL GLOGGNITZ



01

ÖBB



02

WL

Wird das Gelände abgesenkt oder erhöht? Wie viele Bäume werden gerodet? Was ist mit der Rosiwalgasse? Am runden Tisch für das Projekt Güterzentrum Wien Süd am Wiener Stadtrand, für das mittlerweile die ersten Gleise verlegt sind, trafen immer wieder 15, 20 Menschen aufeinander: Männer und Frauen aus der Nachbarschaft, Vertreter der Stadt, Bezirksvorsteher von Favoriten und Liesing, Sprecher von Kleingartenvereinen und der Bürgerinitiative „Stopp Mega City Rothneusiedl“, die ÖBB-Planer. Von Mai 2010 bis Februar 2011 setzte sich die Gruppe fast jeden Monat zusammen.

Alle Parteien werden gehört

Man legte Wünsche auf den Tisch, sprach über Befürchtungen, sammelte Ideen. Zweimal begab man sich auf Exkursion zu anderen Frachterminals, zum Donauhafen Freudenau und zum Wiener Zentralverschiebebahnhof etwa oder zum ÖBB-Logistik-Center Linz. Ein Güterzentrum mit Hallen, Werkstätten, Bürogebäuden, Zufahrten und Gleisen ist ein Großprojekt, ein Einschnitt in Landschaft und Lebensraum. Die ÖBB-Infrastruktur setzt bei Bauvorhaben dieser Dimension auf den Dialog mit der Bevölkerung. Alle Parteien müssen gehört werden – so verlangen es eisenbahnrechtliche Verfahren ebenso wie das Verfahren der Umweltverträglichkeitsprüfung. Viele Vorschläge fließen ins Projekt ein.

Forderungskatalog: Zäune, Wälle, Grün

Nach „harten, aber sachlichen“ Diskussionen wurden einige Maßnahmen beschlossen, um den neuen Güterumschlagplatz einzupassen zwischen Petersbach, Liesingbach und Schreibergrärten, zwischen dem grünen Favoritner Bezirksteil Rothneusiedl

und den sich ausdehnenden Feldern der Wiener Bauern. Es wurden Wälle hochgezogen – gegen Lärm vor allem, gegen Wind, aber auch als Sichtschutz. Hügel und Wiesen sind angelegt, Bäume und Hecken, an der gesamten Ostseite des Güterzentrums zum Beispiel, genauso wie innerhalb der Anlage oder an Zufahrtsstraßen. Ausgesprochen haben sich die Anrainer ebenfalls für niedrigere Beleuchtungsmasten als ursprünglich vorgesehen und sie konnten sich punkto Baustellenausfahrt durchsetzen; diese wird nicht über die Rosiwalgasse geführt. Wie man überhaupt den terminaleigenen Verteilerkreis in den Bauplänen verkleinert und etwas nach Süden gerückt hat. Der Dialog am runden Tisch machte es möglich.

Ein 170-köpfiges Arbeitsforum

Zu ähnlichen Kompromissen kamen Diskussionsrunden in der Planungsphase des Semmering-Basistunnels. Man richtete ein Arbeitsforum ein, das alle drei Monate tagte. Bis zu 170 Menschen nahmen daran teil – Vertreter von Land, Bund und Gemeinden, von Interessengruppen und Bürgerinitiativen, Experten, ÖBB-Delegierte. Was anfangs unüberschaubar schien, wurde allmählich auf einen Nenner gebracht. Man debattierte über Trassen-Varianten und ließ diese von Fachleuten benoten. Als 2008 die Auswahltrasse bekannt gegeben wurde, setzte man sich abermals zusammen: Nun ging es um den Bauprozess, was wie wo erleichtert werden könnte, welche Schutzmaßnahmen gut seien. Und man beschloss, die breite Öffentlichkeit Schritt für Schritt in Kenntnis zu setzen – mittels „Infoboxen“ an den Tunnelportalen, „Infoblicken“ am steirischen Fröschnitzgraben und im niederösterreichischen Göstritz und am „Tag der offenen Baustelle“.

DURCHSCHLAG

Herstellung einer offenen Verbindung zwischen zwei Tunnelbauten.



SCHOTTERN

Stabilisierung der Schienen mit Gleisschotter.



VORTRIEB

Das Tunnelgraben unter Tage. Es gibt einen zyklischen und kontinuierlichen Vortrieb.



ERSCHLIESSEN

Ausbau und Verbesserung des Verkehrsnetzes.

ABTEUFEN

Herstellen eines Schachtes von oben nach unten.



ORTSBRUST

Wand/Stoß am Ende eines Tunnelbaus, an der der Vortrieb stattfindet.

GLÜCK AUF

Bergmannsgruß als Ausdruck eines besonderen Gemeinschaftsbewußtseins.



ZWISCHENANGRIFF

Zusätzlicher Zugang, von dem aus der Tunnel gegraben wird.

INFOWELT SÜDSTRECKE

INFOBOX KORALMBAHN GRAZ HAUPTBAHNHOF

EUROPAPLATZ 4, 8020 GRAZ
TÄGLICH 6.30 - 21.00 UHR

INFOBOX KORALMBAHN FELDKIRCHEN

KREISVERKEHR FLUGHAFEN GRAZ, 8073 FELDKIRCHEN BEI GRAZ
TÄGLICH 8.00 BIS 19.00 UHR

INFOBOX KORALMBAHN LAVANTTAL

MITTERPICHLING 15, 9422 MARIA ROJACH
TÄGLICH 8.00 - 19.00 UHR

INFOBOX KORALMBAHN KÜHNSDORF

9125 KÜHNSDORF, DIREKT AN DER B82
TÄGLICH 9.00 - 18.00 UHR

INFOBOX KORALMBAHN KLAGENFURT HAUPTBAHNHOF

W.-V.-D.-VOGELWEIDEPLATZ 1, 9020 KLAGENFURT
TÄGLICH 8.00 - 18.00 UHR

INFOBOX GÜTERZENTRUM WIEN SÜD

ROSIWALGASSE 91, 1230 WIEN
NACH TELEFONISCHER VEREINBARUNG: 06649674932



RAD-INFOFAD KORALMBAHN STEIERMARK

VON WERNDORF ÜBER WETTMANNSTÄTTEN NACH DEUTSCHLANDSBERG
12 INFOTAFELN UND BAUSTELLEN-AUSBlicKE



**ANMELDUNG ZU BAUSTELLEN-
BESICHTIGUNGEN UND -FÜHRUNGEN:
WWW.BAUSTELLESCHAUEN.OEBB.AT**

INFOBOX SEMMERING-BASISTUNNEL GLOGGNITZ

WOLFSSCHLUCHT 5, 2640 GLOGGNITZ
TÄGLICH (AB HERBST 2023)

INFOBOX SEMMERING-BASISTUNNEL MÜRZZUSCHLAG

HEIZHAUSGASSE, 8680 MÜRZZUSCHLAG
TÄGLICH

INFOBLICK SEMMERING-BASISTUNNEL GÖSTRITZ

GÖSTRITZ 109, 2641 GÖSTRITZ
TÄGLICH

INFOBLICK SEMMERING-BASISTUNNEL FRÖSCHNITZGRABEN

FRÖSCHNITZGRABEN 25A, 8685 SEMMERING
TÄGLICH

INFOBLICK SEMMERING-BASISTUNNEL GRAUTSCHENHOF

GRAUTSCHENHOF 11, 8684 SPITAL AM SEMMERING
TÄGLICH

INFOBOX POTTENDORFER LINIE

BAHNSTRASSE 38, 2483 EBREICHSDORF
TÄGLICH 9.00 - 19.00 UHR



RAD-INFOFAD KORALMBAHN KÄRNTEN

VON ALTHOFEN ÜBER MITTLERN UND AICH NACH ST. ANDRÄ
16 INFOTAFELN UND BAUSTELLEN-AUSBlicKE

**INFOMATERIAL ZU DEN PROJEKTEN ANFORDERN
UNTER: INFRA.KUNDENSERVICE@OEBB.AT**

INFORAIL SÜDSTRECKE

INFORAIL SÜDSTRECKE, DAS SIND NEUN GROSSE, ROTE METALL-RÖHREN, 50 METER ECHTE SCHIENEN, 12 ORIGINALE CITYJET-SITZE, 5 MONITORE, EINE SÜDSTRECKEN-RELIEFKARTE UND SPANNENDE FOTO- UND INFOTAFELN.

GEBAUT WURDE DIE MOBILE AUSSTELLUNG VON DEN LEHRLINGEN DER ÖBB LEHRWERKSTÄTTE FLORIDSDORF.

AUF IHRER TOUR DURCH ÖSTERREICH WIRD SIE NUN EINBLICK GEBEN IN DIE VIELEN PROJEKTE ENTLANG DER SÜDSTRECKE UND GESCHICHTEN ERZÄHLEN VON DEN MENSCHEN, DIE DARAN ARBEITEN.

MEHR ERFAHREN:

SUEDSTRECKE.OEBB.AT

01 ERÖFFNUNG DER INFORAIL SÜDSTRECKE AM WIENER HAUPTBAHNHOF

02 SCHWEISSARBEITEN IN DER ÖBB-LEHRWERKSTÄTTE FLORIDSDORF

03 PROBE-AUFBAU IM TURNSAAL

04 ENGAGIERTE ÖBB-LEHRLINGE BEIM BAU DER AUSSTELLUNG



02

WL



03

WL



01

WL



04

WL

Mehr erfahren.

Diese Info-Fahrt führt Sie von Norden nach Süden, zu den größten Projekten der Südstrecke. Und sie gibt Einblick in den Tunnelbau, in die Naturschutzmaßnahmen und in die Arbeit der zahlreichen Diskussionsforen.

SUEDSTRECKE.OEBB.AT

Impressum

Herausgeber

ÖBB-Werbung GmbH im Auftrag der ÖBB-Infrastruktur AG
Kommunikation
1020 Wien, Praterstern 3
Prod.-Nr. 117023-0620

Konzeption, Kreation

WHY. / www.why.studio

Bilder

RB: Roman Bönsch
RD: Robert Deopito
AE: Andreas Ebner
SH: Sigi Herzog
PH: Philipp Horak
WL: Wolfgang Lehrner
LW: Larry Williams
LT: Lars Ternes
U: Foto Ullrich
EV: Erich Vahr
CZ: Chris Zenz
ZC: zepp-cam/graz
EVM: evmedia
MF: Michael Fritscher
ÖBB: ÖBB-Archiv

Bildretusche

Blaupapier

Produktion

Gerin Druck GmbH, Wolkersdorf

8. Auflage © 2023

Alle Angaben Mai 2023

Änderungen, Satz- und Druckfehler vorbehalten

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wurde bei Personen nicht durchgängig die männliche und weibliche Form angeführt. Gemeint sind selbstverständlich immer beide Geschlechter.