

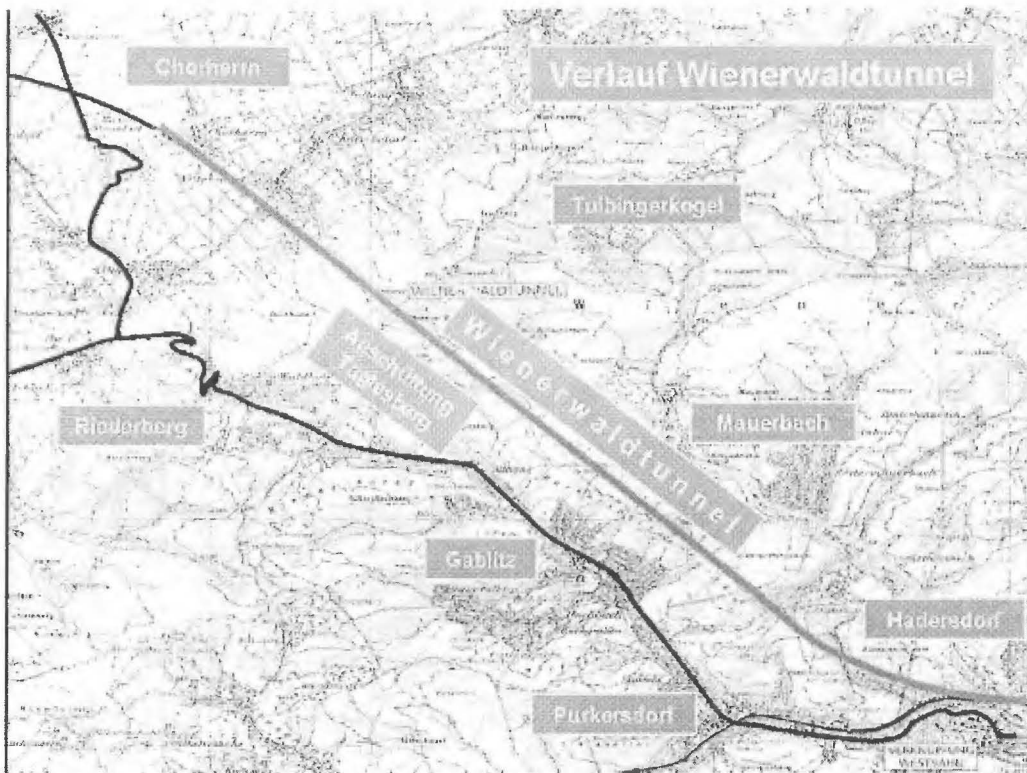
Bisherige baugelologische Erkenntnisse aus den Vortrieben Wienerwaldtunnel

Dipl.-Ing. Andreas Bilak

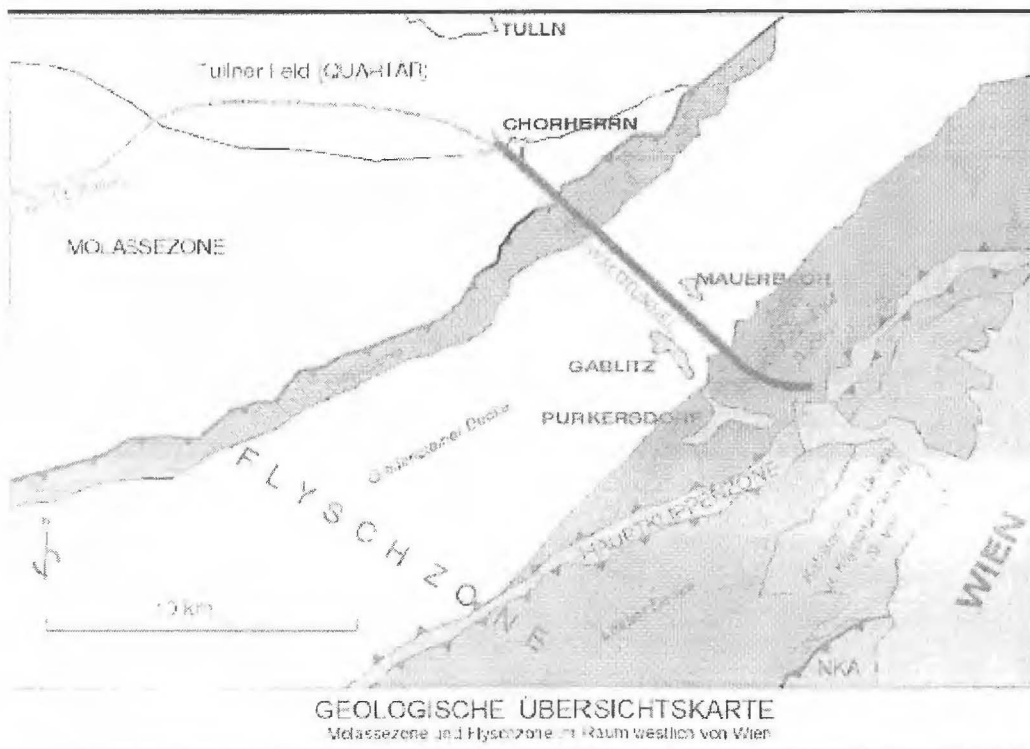
Der Wienerwaldtunnel, welcher einen Teil der Neubaustrecke Wien–St.Pölten darstellt, verläuft auf einer Länge von ca. 13,35 km von der Wiener Stadtgrenze im Bereich Hadersdorf – Weidlingau im Osten bis nach Chorherrn im Westen. Aufgrund seiner Länge wird er von 2 Seiten vorgetrieben. Der Vortrieb im Osten (einröhrig) erfolgt nach der NÖT (Neue Österreichische Tunnelbaumethode), die beiden Vortriebe (2 Röhren) im Westen mittels zwei Hartgesteinsschildmaschinen (TVM_S).

Die Tunnelröhren durchörtern Gesteine der zwei großen geologischen Einheiten der Flyschzone und der Molassezone. Bis im August 2006 waren im Ostvortrieb ca. 1 km Tunnel, in den zwei Westvortrieben ca. 3,3 km bzw. 2,2 km aufgefahren.

Das unterschiedliche Löse- und Ausbruchverhalten, die Verformungswilligkeit des Gebirges und die Schwierigkeiten der stark wechselnden Verhältnisse in den verschiedenen Lithologien der Flysch- und der Molassezone, verbunden mit den zwei unterschiedlichen Vortriebsmethoden, lieferten bisher wertvolle baugelologische Erkenntnisse für zukünftige Vortriebe unter ähnlichen Bedingungen.

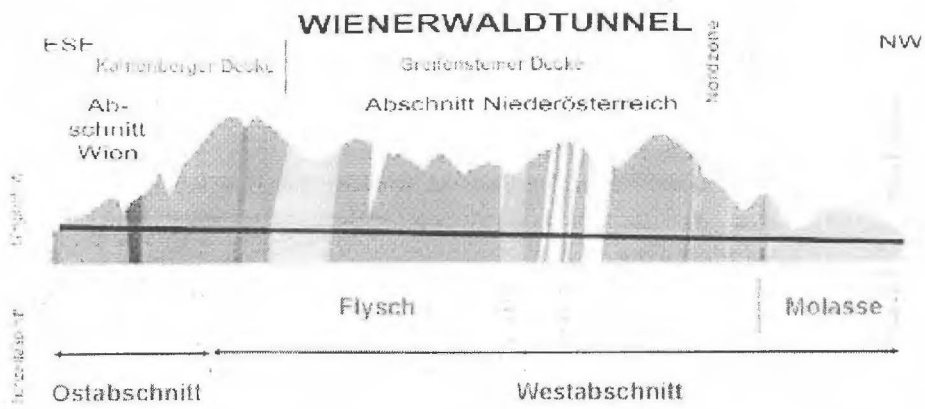


Lage Wienerwaldtunnel

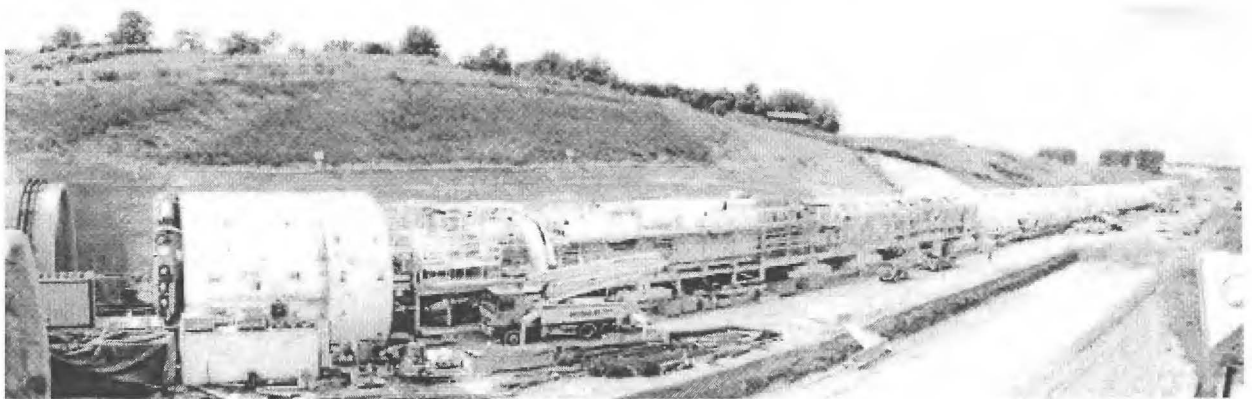


Geologischer Überblick des Projektgebietes

Ge



Geologischer Aufbau



TVM-S – Hartgesteinschildmaschine West-Vortrieb



Vortrieb Ulmenstollenstrecke Ost-Vortrieb