



HOCHLEISTUNGSSTRECKE WIEN - SALZBURG, UMBAU STEINDORF - NEUMARKT-KÖSTENDORF

Auftraggeber: ÖBB-Infrastruktur AG
 Bearbeitungszeitraum: seit 2015

DAS PROJEKT

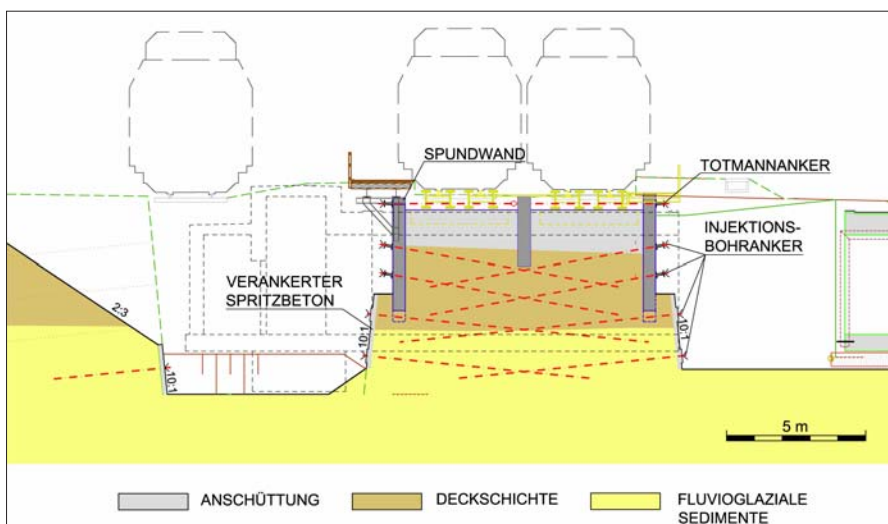
Um den Nahverkehr im Großraum Salzburg in Richtung Straßwalchen und Braunau zu attraktivieren und den Anforderungen von personenverkehrsgerechten Verkehrsstationen zu genügen, sollen auf der Westbahnstrecke im Umfeld der Abzweigung Richtung Braunau folgende Maßnahmen getroffen werden:

- Umbau des Bahnhofs Steindorf bei Straßwalchen mit neuem Inselbahnsteig und Personentunnel
- Umbau der Haltestelle Neumarkt-Köstendorf mit neuem Insel- und Randbahnsteig sowie Personentunnel
- Zulegung eines Nahverkehrsgleises auf der Westbahnstrecke zwischen den beiden Bahnhöfen (Länge 2 km) mit entsprechenden Brückenverbreiterungen
- Neuerrichtung der Eisenbahnbrücke über die Bahnhofsstraße in Steindorf bei Straßwalchen
- Lärmschutzmaßnahmen
- Entwässerungsanlagen

UNSERE TÄTIGKEIT

Seitens BGG Consult wurde für dieses Projekt zunächst der Fachbericht Geologie, Geotechnik, Hydrogeologie und Altlasten für das Eisenbahnrechtliche Einreichverfahren mit Umweltverträglichkeitsprüfung erarbeitet. Hierfür sind Untergrunderkundungen in Form von Kernbohrungen, Rammsondierungen, Sondierschlitzungen und Versickerungsversuchen festgelegt, betreut und ausgewertet worden. Im weiteren Projektverlauf ist auf der Basis von ergänzenden Untergrundaufschlüssen ein Geotechnisches Gutachten für die Bauausschreibung erstellt worden. Während des Baus erfolgt die fachtechnische Begutachtung vor Ort.

Baugrubensicherungen Personentunnel:
 Bei den neuen Personentunneln in den Bahnhöfen Steindorf bei Straßwalchen und Neumarkt-Köstendorf stehen im Fundamentbereich bzw. knapp darunter fluvioglaziale Sedimente an, die aufgrund der überwiegend dichten Lagerung, Blockeinlagerungen und Konglomerierungen als nicht rammbar eingestuft wurden. Als wirtschaftlichste und baublauftechnisch günstigste Baugrubensicherungsmaßnahme wurden mehrfach verankerte Sicherungen aus Spundwänden mit einer Bohlenlänge von lediglich 4,5 m gewählt. Die tiefer reichenden, nicht rammbaren Baugrubenabschnitte werden mit verankertem Spritzbeton einer Neigung von 5:1 gesichert. Diese Lösung bietet den Vorteil einer möglichst geringen Beeinträchtigung des Bahnbetriebes während der Herstellung. Zudem kann die erforderliche Konstruktion zur Gewährleistung des temporären Bahnsteigzuganges an der Spundwand befestigt werden.



Systemschnitt Baugrubensicherung,
 Personentunnel Neumarkt-Köstendorf
 (Bauphase 1B)