

PROJEKT S-BAHN SALZBURG

Auftraggeber: ÖBB-Infrastruktur Bau AG

Bearbeitungszeitraum: 1998 bis 2016

DAS PROJEKT

Um das ansteigende Verkehrsaufkommen in Zukunft bewältigen zu können, wurde im Zentralraum Salzburg das Schnellbahn-Netz erweitert. Dafür wurde die bestehende Schienen-Infrastruktur zwischen Salzburg - Golling, Salzburg - Saalachbrücke/Freilassing und Salzburg - Strasswalchen genutzt bzw. ausgebaut.

In diesem Zusammenhang sind 12 neue Haltestellen, zahlreiche Brücken-, Unterführungs- und Wannenobjekte sowie Stützkonstruktionen neu errichtet bzw. adaptiert worden. Außerdem wurde der Abschnitt Salzburg Hbf - Saalachbrücke/Freilassing dreigleisig ausgebaut. Im gesamten Abschnitt verlaufen die neuen Gleise parallel und in Nahelage zum Bestand, sodass sämtliche Arbeiten unter Berücksichtigung der stark befahrenen Bestandsstrecken durchzuführen waren.

UNSERE TÄTIGKEIT

Durch BGG wurde die geotechnische und hydrogeologische Beratung für sämtliche Projektabschnitte durchgeführt. Dabei sind auf der Basis der Ergebnisse von Untergrunderkundungen Geotechnisch-Hydrogeologische Gutachten für die Eisenbahnrechtlichen Einreichungen und für die Ausschreibungsprojekte verfasst worden.

In der Phase der Bauausschreibung war seitens BGG eine intensive Mitarbeit aufgrund des anspruchsvollen Untergrundes sowie der zahlreichen Grundwasserhaltungs- und Baugrubensicherungsmaßnahmen von maßgebender Bedeutung.

Während des Baues erfolgten die geotechnische Betreuung, die Mitarbeit bei der Planung der Baugrubensicherungen und Grundwasserhaltungsmaßnahmen, die geotechnische Planprüfung sowie eine hydrogeologische Beweissicherung.

Salzachbrücke:

Eine besondere Herausforderung stellte der Neubau der Salzachbrücke unter aufrechtem Verkehr auf zwei Gleisen dar. Hierfür wurden in einem komplexen Bauablauf eine eingleisige und eine zweigleisige Brücke errichtet. Die Flusspfeiler waren zum Teil unter der bestehenden Brücke in der Salzach herzustellen.

Die Bauwerkslasten werden über Bohrpfähle (\varnothing 120 cm) in die tragfähige Moräne abgeleitet, die entlang der Brücke von 10 m auf 30 m unter Höhe Pfahlrost abfällt. Dementsprechend waren Pfahlängen zwischen 15 m und 35 m erforderlich. Die Baugrubenumschließung im Flussbett erfolgte mittels Spundwänden, die in den nahezu undurchlässigen Seeton einbanden, der zwischen dem oberflächlich anstehenden quartären Kies und der Moräne auftritt.

Es konnte nur im Winter während Niedrigwasserperioden gebaut werden. Um die Hochwassersicherheit auch im verminderten Flussquerschnitt zu gewährleisten, war vorab eine großflächige Sohlsicherung erforderlich.



*Salzachbrücke,
Herstellung Sohlsicherung*