

Maßnahme: 3-gleisiger Ausbau Freilassing – Salzburg; Einreichverfahren		Aktenzeichen EBA: BMVIT-454.280/ 0001-IV/V1/2012
Äußerung: DB ProjektBau GmbH, Regionalbereich Süd, Regionales Projektmanagement, Richelstraße 3, 80634 München		
Einwender: Siehe Teilnehmerliste zum Besprechungsprotokoll über die Besprechung vom 18.04.2012 in den Räumen der ÖBB in Salzburg	vertreten durch: KORDINA ZT	lfd. Nummer 01 Blatt 1 von 3 Bem.
Einwendung / Stellungnahme vom Protokoll über die Bespr. vom 18.04.2012	Aktenzeichen 15-3535-44577/2009	
Projektleiter: Christian Tradler		

1. Einwendungen / Stellungnahmen:**Anmerkungen****1. Humanmedizin**

- 1.1 Höhe der Lärmschutzwand – statischer Nachweis
- 1.2 Stellungnahme Denkmalbehörde
- 1.3 Geprüfte Alternativen

2. Lärmschutz**3. Wasserbautechnik**

- 3.1 Berechnung HQ 100 Winter
- 3.2 Kolkenschutz
- 3.3 Baugrubenerschließung
- 3.4 Wiederherstellung der Rückstaudämme

4. Gewässerökologie und Ökologie

- 4.1 Aktualisierung der Unterlagen zu Schutzgut Wasser (Gewässerökologie) gem. Stellungnahme DI Wimmer vom 29.03.2012
- 4.2 Präzisierung der Maßnahme Nr. A2.11 „Wiederherstellung von Auwald“

Maßnahme: 3-gleisiger Ausbau Freilassing – Salzburg; Einreichverfahren		Aktenzeichen EBA: BMVIT-454.280/ 0001-IV/V1/2012
Äußerung: DB ProjektBau GmbH, Regionalbereich Süd, Regionales Projektmanagement, Richelstraße 3, 80634 München		
Einwender: Siehe Teilnehmerliste zum Besprechungsprotokoll über die Besprechung vom 18.04.2012 in den Räumen der ÖBB in Salzburg	vertreten durch: KORDINA ZT	lfd. Nummer 01 Blatt 2 von 3 Bem.
Einwendung / Stellungnahme vom Protokoll über die Bespr. vom 18.04.2012	Aktenzeichen 15-3535-44577/2009	
Projektleiter: Christian Tradler		

<p>Äußerung der DB ProjektBau GmbH zu den Einwendungen / Stellungnahmen:</p> <p>Zu 1.1) Zur Besprechung vom 18.04.2012 wurde eine statische Untersuchung hinsichtlich der maximal möglichen Höhe der Lärmschutzwand auf dem Bestandsbauwerk angeregt. Die Berechnung ergibt eine maximale Pfostenhöhe von ca. 1,50m. Dies entspricht einer Lärmschutzwand mit einer Höhe von ca. 1,20m über Schienenoberkante. (siehe statische Berechnung in Anlage)</p> <p>Zu 1.2) Die Höhe der Lärmschutzwand auf der bestehenden Saalachbrücke wurde im Vorfeld mit dem Landesamt für Denkmalschutz diskutiert. Die Stellungnahme des Amtes beinhaltet starke Vorbehalte gegen eine 5m hohe Wand, welche eine separate Gründung vor dem Bauwerk bedingt (siehe beiliegendes Schreiben Bay. Landesamt für Denkmalpflege vom 13.10.2010). Als Alternative dazu steht die vorgestellte Lösung gegenüber, welche von einem Minimaleingriff in den Bestand ausgeht. Diese Lösung wurde statisch untersucht und ist in sich tragfähig.</p> <p>Zu 1.3) Als Alternative wurde ein separater Ausrüstungsbalken mit eigener Gründung untersucht. Diese Variante wurde aus Gründen des Denkmalschutzes, der Störung des Landschaftsbildes und der Unwirtschaftlichkeit verworfen.</p> <p>Zu 2.:</p> <p>Siehe beiliegende „Ergänzung zur Schalltechnischen Untersuchung vom 30.09.2011“ des Büro Kappler, Mensch und Schneider vom 08.05.2012.</p> <p>Zu 3.1) Siehe beiliegenden überarbeiteten Technischen Bericht Büro FHCE</p> <p>Zu 3.2) Die bestehende Sohlsicherung wird auf der Oberwasserseite 2m über die geplante Dammschüttung hinaus erweitert. Zur Erweiterung wird die Flusssohle ausgebaggert und eine Schüttung aus 3-5t Steinen auf einem Geotextil (Vlies) verlegt. Diese Steinschüttung bildet die Sohlsicherung der Bauphasen sowie der neu geplanten Eisenbahnüberführung (s. auch beiliegende Bauphasenpläne)</p> <p>Zu 3.3) Von Landseite aus wird eine Dammschüttung bis ca. 50cm über Stauziel Kraftwerk in das Flussbett eingebracht. Die Dammschüttung wird auf der Strömungsseite mittel 3-5t Steinschüttung gegen Erosion gesichert. Um die geplanten Pfeilerstandorte werden bis auf die Sohlsicherung Spundwandkästen abgesetzt und ausgehoben. Bei zu hohem Wassereinbruch in die Spundwandkästen wird die Fuge zwischen Spundwand und Sohlsicherung von außen mit Injektionen abgedichtet. Die anfallenden geringen Sickerwasser werden mittels offener Wasserhaltung gefasst und abgeleitet.</p> <p>Im Bereich der Pfahlkopfplatten wird die Sohlsicherung aufgebrochen. Für eine örtlich begrenzte Grundwasserabsenkung werden Spundwandkästen um die Baugrube für die Gründung gerammt. So wird eine dauerhafte Feuchtigkeit um die Pfahlköpfe der Bestandsgründung gewährleistet. (s. auch beiliegende Bauphasenpläne).</p> <p>Zu 3.4) Die Bestandsdämme der Ufersicherung werden, gemäß der Besprechung vom 18.04.2012, für die Bauzeit mittels Sandsackbarrieren auf einer Länge von 200m um ca. 50cm erhöht (s. auch beiliegende Bauphasenpläne).</p>
--

Maßnahme: 3-gleisiger Ausbau Freilassing – Salzburg; Einreichverfahren		Aktenzeichen EBA: BMVIT-454.280/ 0001-IV/V1/2012
Äußerung: DB ProjektBau GmbH, Regionalbereich Süd, Regionales Projektmanagement, Richelstraße 3, 80634 München		
Einwender: Siehe Teilnehmerliste zum Besprechungsprotokoll über die Besprechung vom 18.04.2012 in den Räumen der ÖBB in Salzburg	vertreten durch: KORDINA ZT	Ifd. Nummer 01 <hr/> Blatt 3 von 3 <hr/> Bem.
Einwendung / Stellungnahme vom Protokoll über die Bespr. vom 18.04.2012	Aktenzeichen 15-3535-44577/2009	
Projektleiter: Christian Tradler		

Nach derzeitigem Erkenntnisstand sind die Ufersicherungen Erddämme ohne planmäßige Dichtfunktion. Die Aussage stützt sich auf Gespräch mit DI Flicker. Dabei wurde festgestellt, dass die Dämme ungefähr mit Errichtung des Kraftwerkes geschüttet wurden. Der Dauerstau (Stauziel) liegt auf Geländeneiveau, womit die Dichtung der Uferbereiche nicht gefährdet ist. Nähere Informationen sind aufgrund fehlender Bestandsangaben nicht möglich. Durch die Baumaßnahme unterbrochene Ufersicherungen werden gemäß dem angetroffenen Bestand wieder hergestellt.

Zu 4.1:
Die zusätzlich geforderte „Gewässerökologische Auswirkungsanalyse“ ist noch in Bearbeitung und wird nachgereicht.

Zu 4.1:
Siehe beiliegende Stellungnahme Büro Laukhuf, Seiten 8, 9

München, den 16.05.2012
Ort, Datum

gez. Christian Tradler