



Plannummer

30-SB00-95-001-00

Objektnr. Bauteil Planart lf. Nr. Index

Status

Infrastruktur

EINLAGE 201

STRECKE**ROSENHEIM - SALZBURG****PROJEKT S-BAHN SALZBURG****Abschnitt****SAALACHBRÜCKE****km 82,757 - km 82,900****Einreichprojekt 2011****3-gleisiger Ausbau Freilassing - Salzburg
(Saalachbrücke)**

04					
03					
02					
01					
Änderung	Datum	Name	Art der Änderung		Zustimmung
OBJEKTNR.:			STRECKENNR.:		4171
ABSCHNITT: Km / Stat.		SAALACHBRÜCKE km 82,757 - km 82,900			
Bearbeitet	DB	BERICHT gemäß EBEV §6			
Geprüft	DB				
Freigegeben	DB				
Plangröße in [mm]					
Maßstab	Plannummer	Datum			
-	30-SB00-95-001-00	20.09.2011			

PLANUNG:**SPIRK & PARTNER ZT - GMBH**
A-5020 Salzburg | Bayerhamerstrasse 14
T +43 (0)662 64 20 12 | F +43 (0)662 64 60 12
email: office@splrk.at | www.splrk.at**FACHREFERENT:****BAUWERBER:****ÖBB Infrastruktur AG**
Praterstern 3
A - 1020 Wien

BERICHT
gem. §6 EBEV



Infrastruktur

ÖBB-Infrastruktur AG
GB Neu- und Ausbau
Praterstern 3
1020 Wien

**3-gleisiger Ausbau
Freilassing – Salzburg
Neubau Saalachbrücke**

**ÖBB Strecke Rosenheim - Salzburg
km 82,757 (Staatsgrenze) bis km 82,900**

Projekt Nr.	Rev. Nr.:	0	1	2	3	
11-121	Datum:	2011-07-12	2011-08-17	2011-09-20		

Inhaltsverzeichnis:

0.	Allgemeines	3
0.1	Bezeichnungen DB - ÖBB	3
1.	Kurzbeschreibung	4
1.1	Zuständigkeiten	4
1.2	Einleitung	4
1.3	Geplante Baumaßnahmen	4
1.4	Zielsetzung	5
1.5	Auswirkungen auf die Umgebung	5
2.	Entwurfsparameter, Projektgrundlagen, verwendete Unterlagen	6
2.1	Sicherheitsanforderungen	6
2.2	Eisenbahnsicherungsanlagen	7
2.3	Begründung für Abweichungen vom Stand der Technik	7
2.4	Interoperabilität	7
3.	Flächenbedarf, Grundeinlöse, Rechte Dritter	7
4.	Beschreibung der Auswirkungen auf die Umgebung	7
4.1	Verzeichnis der Wasserläufe und Verkehrsanlagen	8
4.2	Maßnahmen zum Schutz der Umgebung während der Bau- und Betriebsphase	8
4.3	Maßnahmen zur Wiederherstellung der durch den Bau gestörten Umgebung	9
4.4	Beweissicherungsprogramm während der Bau- und Betriebsphase	9
5.	Beschreibung des Bauvorhabens	9
5.1	Bestandssituation	9
5.2	Änderungen gegenüber der Bestandssituation	9
5.3	Anforderungen an die einzusetzenden Bauprodukte, Bauteile, Bauteilgruppen und Anlagen	10

5.4	Beginn und Dauer der Baudurchführung, voraussichtliche Anzahl der Beschäftigten	10
5.5	Angaben über die Beleuchtung, Beheizung und Belüftung	10
5.6	Bauprovisorien, Bauphasen zur Aufrechterhaltung des Betriebes	10
5.7	Angaben zur barrierefreien Ausgestaltung	11
5.8	Festlegung der für den Betrieb maßgeblichen Rahmenbedingungen	11
5.9	Auswirkungen des Bauvorhabens auf den Betrieb (Betriebsprogramm)	11
5.10	Angaben über die zum Einsatz kommenden technischen Einrichtungen	11
5.11	Maßnahmen zur Hintanhaltung und Beherrschung von außergewöhnlichen Ereignissen	12
5.12	Verbindung mit den öffentlichen Verkehrsflächen, Wasserversorgung, Abwasser und Abfallbeseitigung	12
5.13	Phasen bei der Inbetriebnahme	13
6.	Vom Bund, von den Ländern oder Gemeinden wahrzunehmende Interessen oder subjektiv öffentliche Rechte Dritter	13
6.1	Vorteile für die Öffentlichkeit durch die Realisierung des Bauvorhabens	13
6.2	Rahmenbedingungen zur Trassenfindung	13

0. Allgemeines

Das gegenständliche Einreichoperat wurde im Auftrag der Deutschen Bahn (DB Netze) erstellt. Für die Einreichung beim BMVIT wurde das gegenständliche Operat ergänzt und an die österreichischen gesetzlichen Regelungen angepasst.

Der vorliegende Bericht verweist auf die entsprechenden Berichte des Einreichoperates „Unterlage für eine Entscheidung nach §18 AEG“ der Deutschen Bahn AG. Fehlende, gemäß österreichischer Gesetzgebung erforderliche Unterlagen, wurden gesondert erstellt und werden im Bericht ausführlich beschrieben und dargestellt und sind dem Einreichoperat beigelegt.

0.1 Bezeichnungen DB - ÖBB

Im deutschen Einreichoperat werden teilweise unterschiedliche Begriffe zum österreichischen Sprachgebrauch verwendet. In der Folge werden diese gegenübergestellt:

Deutschland		Österreich	
Abkürzung	Bezeichnung	Abkürzung	Bezeichnung
--	Bahnseitengraben	--	Bahngraben
EKrG	Eisenbahnkreuzung	EK	Eisenbahnkreuzung
EÜ	Eisenbahnüberführung Saalach	--	Brücke über die Saalach
--	Grundrohr	--	Drainage
--	Kappe	--	Randbalken
--	Oberbauanordnung	--	Oberbauform
SO	Schienenoberkante	SOK	Schienenoberkante

Kursive Texte:

Kursive Texte im Bericht verweisen auf die dem Bericht beigelegten Einreichunterlagen der DB

1. Kurzbeschreibung

1.1 Zuständigkeiten

Republik:	Österreich
Bundesland:	Salzburg
Bezirkshauptmannschaft:	Salzburg, Salzburg Land
Politische Gemeinden:	Landeshauptstadt Salzburg Wals-Siezenheim
Katastralgemeinden:	Liefering I Liefering II
ÖBB Strecke:	Rosenheim – Salzburg km 82,757 (Staatsgrenze) bis km 82,900

1.2 Einleitung

Im Zuge des Nahverkehrsprojektes in Salzburg (NAVIS) erfolgt der dreigleisige Ausbau zwischen den Bahnhöfen Freilassing und Salzburg Hauptbahnhof. Sämtliche Abschnitte in Österreich sind eisenbahnrechtlich genehmigt und bereits in Bau bzw. fertiggestellt und in Betrieb.

Einzige Ausnahme ist der Abschnitt von km 82,900 bis zur Staatsgrenze einschließlich Saalachbrücke und weiter nach Freilassing. Da gemäß Vertrag zwischen Österreich und der Bundesrepublik Deutschland die Saalachbrücke durch Deutschland zu erhalten ist und von Österreich nur ein Kostenbeitrag geleistet wird, erfolgt der Neubau der Saalachbrücke und der in diesem Zusammenhang zusätzlich erforderlichen Baumaßnahmen im Auftrag der Deutschen Bahn AG. Für diese Baumaßnahmen wurde durch die Deutsche Bahn AG ein Einreichoperat erstellt und bei den deutschen Behörden eingereicht.

Weitere Details sind dem Erläuterungsbericht der DB aus Kapitel 1 – Anlass des Bauvorhabens auf Seite 6/91 bis Seite 13/91 zu entnehmen.

Hervorhebungen für den österreichischen Streckenteil siehe Einlage 4 des Einreichoperates.

1.3 Geplante Baumaßnahmen

Das gegenständliche Einreichprojekt umfasst den Neubau der Saalachbrücke bis zur Staatsgrenze einschließlich der zugehörigen Erdbaumaßnahmen. Weiters wird auf der bestehenden zweigleisigen Saalachbrücke einseitig eine Lärmschutzwand errichtet.

Außerdem erfolgt der Gleislückenschluss mit der Anbindung an Gleis 4. Seitens LS erfolgt vor Betriebsaufnahme noch ein Softwaretausch.

Das Oberleitungsprojekt für den Abschnitt Staatsgrenze - Taxham wird in Abstimmung mit dem BMVIT gesondert nach Abschluss der Arbeiten bei der Behörde eingereicht.

Die Kilometrierung für das Einreichoperat beginnt in km 82,757 (Staatsgrenze) und endet in km 82,900 (neues Einfahrsignal). Folgende Kilometrierungen im Detail:

- km 82,757 bis km 82,849 (Errichtung Gleis 4)
- km 82,854 (Ende Lärmschutzwand DB, Höhe 1,00 m Beginn Lärmschutzwand ÖBB)
- Ende schalltechnisches Gutachten DB km 82,849
- Die 5m Differenz dienen dem Lückenschluss zur bestehenden Lärmschutzwand der ÖBB.

1.4 Zielsetzung

Mit der Fertigstellung der Saalachbrücke ist der 3-gleisige Ausbau auf österreichischem Staatsgebiet abgeschlossen. Mit Fertigstellung des 3-gleisigen Ausbaues bis Freilassing, ist das Nahverkehrskonzept in vollem Umfang betrieblich nutzbar.

1.5 Auswirkungen auf die Umgebung

Auswirkungen auf die Umgebung ergeben sich nur im Bereich der Saalach. Die Baumaßnahmen erfolgen in enger Abstimmung mit der Salzburg AG, welche als Besitzer und Betreiber des Saalackkraftwerkes Rott, welches flussabwärts in unmittelbarer Nähe liegt, betroffen ist. Entsprechende Untersuchungen und hydraulische Berechnungen wurden erstellt. Arbeiten an den Flusspfeilern erfolgen nur in der Niederwasserperiode in den Wintermonaten.

Mögliche Auswirkungen auf Menschen und deren Lebensräume durch Lärm- und Staubeentwicklung in der Bauphase werden durch staub- und geräuschkindernde Maßnahmen auf ein Mindestmaß begrenzt. In der Betriebsphase ist nicht von einer nachhaltigen Beeinflussung des Menschen bzw. der von ihm genutzten Flächen auszugehen.

Die möglichen Auswirkungen auf den Menschen zählen auch zu den Belastungen, die sich auf Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume auswirken können. Im österreichischen Abschnitt befinden sich keine unter Naturschutz stehenden Gebiete, welche beeinträchtigt werden könnten. Im Hinblick auf das Schutzgut Boden ergibt sich eine dauerhafte Beanspruchung von Fremdgut nur in geringfügigem Ausmaß, das Vorhaben berührt keine Altlasten oder Verdachtsflächen.

Die Beeinflussung von Luft und Klima durch Arbeiten und Vorgänge während der Bauphase, von denen NO₂- oder PM₁₀ Emissionen ausgehen können wird im Rahmen der UVE untersucht. In der Betriebsphase ist von keiner nachteiligen Beeinflussung der Luftsituation auszugehen.

Die Schallschutzmaßnahmen entlang der Strecke werden über das bestehende Brückenobjekt fortgesetzt.

Um naturschutzrechtliche Bewilligung wird gesondert eingereicht.

2. Entwurfparameter, Projektgrundlagen, verwendete Unterlagen

Die Beschreibung der Entwurfselemente ist dem Erläuterungsbericht der DB aus Kapitel 3 – Entwurf und Bautechnische Einzelheiten von Seite 29/91 bis Seite 31/91 zu entnehmen. Details über die Gleisanlagen sind im Erläuterungsbericht der DB in Abschnitt 3.2.2 – Gleisanlagen von km 81,76 bis km 82,90 auf Seite 32/91 bis 33/91 erläutert.

Hervorhebungen für den österreichischen Streckenteil siehe Einlage 4 des Einreichoperates.

2.1 Sicherheitsanforderungen

Im Wesentlichen werden die Sicherheitsanforderungen durch die nachstehenden normativen Regelungen vorgegeben:

- Eisenbahngesetz EisbG einschließlich der relevanten Verordnungen sowie der einschlägigen Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) i.d.g.F.
 - Eisenbahnverordnung (EisbVO)
 - Eisenbahn-Bauentwurfsverordnung (EBEV)
 - Eisenbahnbau- und Betriebsverordnung (EisbBBV)
 - Verordnung genehmigungsfreier Eisenbahnvorhaben (VgEV)
 - Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV)
 - Durchführungsbestimmungen zur Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (DB-SchIV)
 - Verordnung über brennbare Flüssigkeiten (VbF)
- ArbeitnehmerInnenschutzgesetz (AschG) einschließlich der relevanten Vorordnungen i.d.g.F.
 - Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung (EisbAV)
 - Allgemeine Arbeitnehmerschutzverordnung (AAV)
 - Arbeitsstättenverordnung (AStV)
 - Verordnung Lärm und Vibrationen (VOLV)
 - Verordnung explosionsfähige Atmosphären (VEXAT)
 - Kennzeichnungsverordnung (KennV)
 - Elektroschutzverordnung (ESV)
 - Arbeitsmittel-Verordnung (AM-VO)
 - Verordnung des „Bundesministers für Arbeit und Soziales über die Sicherheits- und Gesundheitsschutzdokumente (DOK-VO)
- Richtlinie für den Arbeitnehmerschutz bei den ÖBB herausgegeben von der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau (R8)
- Schwerpunktkonzept aus Sicht des ArbeitnehmerInnenschutzes, Eisenbahnanlagen herausgegeben von der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau (R10)
- Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr (AVO Verkehr)
- Bauarbeitenkoordinationsgesetz (BauKG)

- Elektrotechnikverordnung
- Dienstvorschriften der ÖBB
- Betriebliche und technische Richtlinien bzw. Vorschriften der ÖBB
- Sonstige einschlägige Normen und Richtlinien
- Instandhaltungsplan IS 2

2.2 Eisenbahnsicherungsanlagen

Siehe Erläuterungsbericht der DB Kapitel 2.12 - Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik auf Seite 25/91.

Hervorhebungen für den österreichischen Streckenteil siehe Einlage 4 des Einreichoperates.

2.3 Begründung für Abweichungen vom Stand der Technik

Beim gegenständlichen Bauvorhaben ergeben sich keine Abweichungen vom Stand der Technik. Es sind demnach keine Ansuchen um Ausnahmegenehmigung erforderlich.

2.4 Interoperabilität

Der gegenständliche Streckenabschnitt wurde gemäß TSI einer Überprüfung auf Grundlage des Teilsystems INS unterzogen. Ein entsprechender Bericht/Stellungnahme ist Bestandteil dieses Einreichoperates.

3. Flächenbedarf, Grundeinlöse, Rechte Dritter

Die vorübergehend und ständig in Anspruch genommenen Grundstücksflächen sind dem Grunderwerbsplan bzw. dem Grundstücksverzeichnis zu entnehmen.

Die Grundeinlösen sind abgeschlossen, für die Durchführung der Baumaßnahmen sind keine weiteren Grundstücke erforderlich.

Die Verträge über die vorübergehenden Grundinanspruchnahmen der für die Bau- durchführung erforderlichen Grundstücksflächen, werden bis Baubeginn abgeschlossen.

4. Beschreibung der Auswirkungen auf die Umgebung

Aussagen zur Ableitung der anfallenden Wässer auf der Brücke sind dem Kapitel EÜ km 82,772 (Saalach) aus dem Erläuterungsbericht der DB auf Seite 52/91 zu entnehmen.

Im Kapitel 3.7.6 – Übersicht wasserrechtliche Belange auf Seite 55/91 und 56/91 ist eine Übersicht der Entwässerungen, die Darstellung der Eingriffe in die Oberflächenwässer sowie das Grundwasser dokumentiert.

Der Bauablauf für die Errichtung der Saalachbrücke ist im Kapitel 3.8.4 – EÜ km 82,772 (Saalach) auf Seite 58/91 enthalten.

Auswirkungen auf die ,Wasserstände der Saalach wurden untersucht und sind die Ergebnisse im Erläuterungsbericht der DB unter Punkt 3.10.1 Wasserstände auf Seite 66/91 dokumentiert.

Hervorhebungen für den österreichischen Streckenteil siehe Einlage 4 des Einreichoperates.

4.1 Verzeichnis der Wasserläufe und Verkehrsanlagen

Gegenständliches Projekt quert die Saalach und den Treppelweg entlang der Saalach. Parallel zur Trasse werden an beiden Seiten Begleitwege errichtet.

Weitere Angaben sind dem Erläuterungsbericht der DB unter Punkt 3.14.1 - Gewässer auf Seite 80/91 zu entnehmen.

Hervorhebungen für den österreichischen Streckenteil siehe Einlage 4 des Einreichoperates.

4.2 Maßnahmen zum Schutz der Umgebung während der Bau- und Betriebsphase

Entsprechend den örtlichen Gegebenheiten werden in der Bauphase des Vorhabens die in der Folge angeführten Maßnahmen zum Schutz der Umgebung ergriffen:

- Emissionsmindernde Maßnahmen, wie befeuchten der Fahrwege und unbefestigter Flächen und reinigen der Fahrwege mittels Kehrmaschine
- Einsatz von Arbeitsmaschinen, welche der Verordnung über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte nachweislich entsprechen
- Entsorgung allfällig angetroffenen kontaminierten Materials entsprechend den gesetzlichen Vorgaben und Richtlinien
- Vermeidung von Verunreinigung des Bodens und des Grundwassers im Fall von Leckagen durch entsprechende Lagerung von Geräten und wassergefährdenden Stoffen
- Besondere Schutzmaßnahmen für Baugeräte während der Arbeiten im Flussbett der Saalach, sowie Vorhalten von Ölbindemittel

In der Betriebsphase werden folgende Maßnahmen zum Schutz der Umgebung ergriffen:

- Zur Minderung von Schallimmissionen erfolgt die Errichtung von Lärmschutzwänden sowie objektsseitige Maßnahmen.

Siehe auch Erläuterungsbericht Seite 85/91 und Seite 86/91 zu entnehmen.

Hervorhebungen für den österreichischen Streckenteil siehe Einlage 4 des Einreichoperates.

4.3 Maßnahmen zur Wiederherstellung der durch den Bau gestörten Umgebung

Vorübergehend in Anspruch genommene Grundflächen werden rekultiviert.

Aussagen zu den Umweltauswirkungen sind dem Erläuterungsbericht ab Seite 70/91 bis Seite 77/91 zu entnehmen.

Hervorhebungen für den österreichischen Streckenteil siehe Einlage 4 des Einreichoperates.

4.4 Beweissicherungsprogramm während der Bau- und Betriebsphase

Die Gebäudebeweissicherung ist im Rahmen der Errichtung der Haltestelle Lieferung bereits erfolgt. Weitere Maßnahmen sind daher nicht mehr erforderlich.

Vor und während der Bauarbeiten werden Brunnenbeweissicherungen durchgeführt.

In Bezug auf Erschütterungen wird auf das erschütterungstechnische Gutachten verwiesen, worin unter Punkt 5 ab Seite 63 Schutzmaßnahmen für die Bau- und Betriebsphase definiert werden.

5. Beschreibung des Bauvorhabens

5.1 Bestandssituation

Derzeit besteht die Saalachbrücke aus einer 2-gleisigen Tragwerkskonstruktion, welche in deutschem Besitz ist und nach deutschem Recht unter Denkmalschutz steht. Daher wurden an die Konstruktion der neuen Brücke aus denkmalpflegerischer Sicht Auflagen erteilt. Diese wurden bei der gegenständlichen Planung durch die DB berücksichtigt.

5.2 Änderungen gegenüber der Bestandssituation

Gegenüber der Bestandssituation erfolgt durch den Neubau der eingleisigen Saalachbrücke flussaufwärts neben der bestehenden Brücke, die Zulegung eines Dritten Gleises. Somit wird der Streckenabschnitt nach Abschluss der Baumaßnahmen statt 2-gleisig hinkünftig 3-gleisig benutzbar sein.

Eine detaillierte Beschreibung des Brückenobjektes ist dem Erläuterungsbericht der DB unter Punkt 2.7 – Eisenbahnüberführung in km 82,772 (Saalach) von Seite 22/91 bis Seite 24/91 zu entnehmen.

Weitere Details betreffend das Brückenobjekt sind unter Kapitel 3.4.4 - Eisenbahnüberführung in km 82,772 (Saalach) dokumentiert.

Aussagen zur Lärmschutzwand werden in Kapitel 3.4.6 – Lärmschutzwände bei km 81,767 bis km 82,757 (l.d.B. und r.d.B.) auf Seite 45/91 (Lärmschutzwand von km 81,854 bis km 81,757 (l.d.B.) getroffen. Wesentlich dabei ist, dass auf der bestehenden Saalachbrücke die Lärmschutzwand mit einer Höhe von 1,0m über SO

auf den Randbalken über sie Saalach geführt wird. Diese Lärmschutzwand endet in km 82,849. Zu der in km 82,854 beginnenden LSW in Österreich erfolgt der Lückenschluss (5m).

Aussagen zu den geologischen Verhältnissen sind dem Erläuterungsbericht unter Punkt 3.10.6 – Eisenbahnüberführung in km 82,772 (Saalach) auf Seite 69/91 zu entnehmen.

Hervorhebungen für den österreichischen Streckenteil siehe Einlage 4 des Einreichoperates.

5.3 Anforderungen an die einzusetzenden Bauprodukte, Bauteile, Bauteilgruppen und Anlagen

Sämtliche zur Verwendung kommenden Bauprodukte, Bauteile, Bauteilgruppen und Anlagen müssen dem Stand der Technik, den gültigen Gesetzen, Normen und Richtlinien entsprechen.

Schienen:	60 E14
Schwellen:	Betonschwellen (besohlt)
Weichen:	Keine
Spurweite:	1435 mm
Schotterbett:	55 cm

5.4 Beginn und Dauer der Baudurchführung, voraussichtliche Anzahl der Beschäftigten

Derzeit ist vorgesehen mit den Bauarbeiten durch die DB im Juni 2013 zu beginnen. Mit den Brückenbauarbeiten soll im Herbst 2013 begonnen werden. Für die Errichtung der Flusspfeiler sind 2 Niederwasserperioden in den Wintern 2013/21014 und 2014/2015 erforderlich. Ende 2015 sollen die Bauarbeiten abgeschlossen werden.

Aus heutiger Sicht ist für die Bauarbeiten auf österreichischem Staatsgebiet mit ca. 25 Beschäftigten zu rechnen.

5.5 Angaben über die Beleuchtung, Beheizung und Belüftung

Das Brückenobjekt wird nach Fertigstellung nicht beleuchtet. Während der Bauarbeiten ist u.U. eine Beleuchtung des Baufeldes erforderlich. Die daraus resultierenden Beeinträchtigungen werden im Zuge der UVE berücksichtigt.

5.6 Bauprovisorien, Bauphasen zur Aufrechterhaltung des Betriebes

Da wie bereits erwähnt die Saalachbrücke neben des Bestandsgleisen errichtet wird, sind keine besonderen Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Betriebes erforderlich. Baumaßnahmen im Nahbereich der Bestandsgleise erfolgen in Zugs-pausen bzw. bei Gleissperren.

Zur Herstellung der Pfeiler werden über die Wintermonate in den jeweiligen Niederwasserperioden der Saalach künstliche Anschüttungen hergestellt. Entsprechende Nachweise wurden geführt und sind dem Technischen Bericht über die hydraulische Berechnung vom Mai 2011 zu entnehmen.

5.7 Angaben zur barrierefreien Ausgestaltung

Da bei diesem Vorhaben keine Anlagen für den öffentlichen Personenverkehr errichtet werden, sind keine Maßnahmen für die barrierefreie Ausgestaltung im Interesse von Fahrgästen erforderlich.

Die Vorschriften für die Sicherheit der Mitarbeiter der ÖBB sind in den diesbezüglichen Regelwerken der ÖBB zusammen gestellt und werden eingehalten.

5.8 Festlegung der für den Betrieb maßgeblichen Rahmenbedingungen

Die Zugzahlen (Betriebsprogramm) mit den Bestandsfahrplandaten 2007/2008 und der Prognose für 2025 sind dem Einreichoperat beigeschlossen.

Derzeit verkehren die Züge zwischen Taxham und Freilassing auf dem 2-gleisigen bestehenden Streckenabschnitt. Nach Errichtung der Saalachbrücke und Abschluss des dreigleisigen Ausbaues auf deutschem Staatsgebiet bis Freilassing wird der Betrieb zwischen Salzburg Hauptbahnhof und Freilassing 3-gleisig geführt.

5.9 Auswirkungen des Bauvorhabens auf den Betrieb (Betriebsprogramm)

Im Zuge der Realisierung sind keine betrieblichen Auswirkungen zu erwarten, da die Brücke neben der bestehenden Trasse errichtet wird. Der Einbau von Baugrubensicherungen erfolgt in Stundensperren. Diese werden gesondert abgestimmt und festgelegt.

5.10 Angaben über die zum Einsatz kommenden technischen Einrichtungen

Aussagen zu der technischen Streckenausrüstung sind im Erläuterungsbericht der DB unter Punkt 3.9.1 - Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik auf Seite 59/91 und 60/91 nachzulesen.

Weiters gibt es Aussagen zur Errichtung der Schutzstrecke welche nicht Gegenstand dieses Einreichoperates ist, auf Seite 65/91. Diese Maßnahmen werden vorgezogen errichtet und im Zuge des Genehmigungsverfahrens für die Oberleitung gesondert eingereicht.

Hervorhebungen für den österreichischen Streckenteil siehe Einlage 4 des Einreichoperates.

Die Sicherheitsdatenblätter (SDB) der verwendeten Arbeitsstoffe auf der Baustelle sind zu beachten und müssen dem Baustellenkoordinator übermittelt werden. Bei Arbeitsstoffen, welche eine Belastung der Atemorgane (siehe SDB) hervorrufen können, ist stets für eine ausreichende Be- und Entlüftung zu sorgen. Bei brennbaren Arbeitsstoffen:

- E explosionsgefährlich
- brandfördernd
- F leicht entzündlich
- F+ hoch entzündlich

Sind die Hinweise im SDB zu beachten und die Leergebinde umgehend nach Gebrauch zu entsorgen.

Die Betankung von Arbeitsmitteln darf nur auf tragfähigem Untergrund stattfinden. Bei Lagerung von Treibstoffen auf der Baustelle werden die einschlägigen Richtlinien beachtet.

5.11 Maßnahmen zur Hintanhaltung und Beherrschung von außergewöhnlichen Ereignissen

Unmittelbar nach Baubeginn ist vom Verantwortlichen jeden Gewerkes ein Organisations- und Ablaufschema (Alarmplan) für die verschiedenen Fälle von Gefahrensituationen zu erstellen. Diese Schemata müssen jedem Mitarbeiter, der auf der Baustelle beschäftigt ist, nachweislich zur Kenntnis gebracht werden. Sie sollen möglichst kurz und einprägsam gehalten sein, um im Ernstfall auch von jedem Mitarbeiter angewandt werden zu können. In den Organisationschemas sind die verantwortlichen Personen für den Fall des Eintrittes einer Notsituation klar zu benennen. Als Notsituation sollten folgende Fälle in Betracht gezogen werden:

- Unfall mit Verletzten
- Brand
- Beschädigung von Bahnanlagen
- Beschädigung von Kabeln bei Bahnanlagen
- Hochwasser
- Verunreinigungen der Saalach mit Öl, Zementmilch bzw. sonstigen gefährlichen Stoffen

In den „Alarmplänen“ soll die Informationskette für den Notfall festgelegt werden. Sollte auch außerhalb der Normalarbeitszeit gearbeitet werden, so ist auch für diesen Fall eine Informationskette festzulegen. Diese Notfallpläne sollen auf der Baustelle für alle einsichtig (Schwarzes Brett) aufliegen, um im Notfall neben der Alarmierung von externen Hilfskräften (Rettung, Feuerwehr etc.) auch die baustelleninternen Kräfte informieren zu können. Es ist darauf zu achten, dass die in den Notfallplänen vorgesehenen Hilfs- und Rettungsmaterialien z.B. Feuerlöscher, Krankentragen, usw.) auf der Baustelle vorhanden und in einsatzfähigem Zustand gehalten werden.

Der Blitzschutz für die sicherungstechnischen Einrichtungen ist aufgrund des bei den ÖBB abgewandten Rückstromführungs- und Bahnerdungskonzept erfüllt.

5.12 Verbindung mit den öffentlichen Verkehrsflächen, Wasserversorgung, Abwasser und Abfallbeseitigung

Am bestehenden Straßen- und Wegenetz erfolgen durch die Baumaßnahmen keine Änderungen.

Die Punkte Wasserversorgung und Abwasser sind nicht relevant, da keine diesbezüglichen Anlagenteile geplant werden. Die Abfallbeseitigung im Zuge der Bauherstellung erfolgt gemäß den gesetzlichen Bestimmungen, nach Abschluss der Bauarbeiten ist eine Abfallbeseitigung nicht mehr relevant, da keine anfallen.

5.13 Phasen bei der Inbetriebnahme

Nach Fertigstellung des dritten Gleises in Deutschland, erfolgt die Anbindung an das bereits auf österreichischer Seite errichtete Gleis 4 durch Rückbau des provisorischen Gleisabschlusses. Zeitgleich erfolgt die sicherungstechnische Einbindung in die Sicherungsanlage.

Weitere Phasen zur Inbetriebnahme sind in Österreich nicht erforderlich.

6. Vom Bund, von den Ländern oder Gemeinden wahrzunehmende Interessen oder subjektiv öffentliche Rechte Dritter

Die Bahnstrecke kreuzt die Saalach in Fluss-km 2,96. Die Saalach ist nicht schiffbar. Aufgrund seiner Eigenschaft als Grenzfluss zwischen den Ländern Deutschland und Österreich stellen sich die Eigentumsverhältnisse wie folgt dar:

Eigentümer des deutschen Grundstückes ist der Freistaat Bayern. Die Unterhaltung obliegt dem zuständigen Wasserwirtschaftsamt in Traunstein. Eigentümer des österreichischen Grundstückes ist die Republik Österreich. Die Unterhaltung obliegt der Bundeswasserbauverwaltung. Im Rahmen der Errichtung der Saalachbrücke wird der vorhandene Flussquerschnitt gegenüber dem Bestand nicht verändert.

6.1 Vorteile für die Öffentlichkeit durch die Realisierung des Bauvorhabens

Das Vorhaben ist Bestandteil des nahverkehrsgerechten Ausbaues zwischen Salzburg und Freilassing. Dieses ist Teil des S-Bahnsystems für den Salzburger Zentralraum auf dem Südast (Salzburg - Golling, Tauernbahn) und Nordast (Salzburg – Straßwalchen), mit Durchbindung der S-Bahnzüge über den Hauptbahnhof hinaus durch die Stadt Salzburg bis Freilassing (Westast). Mit der Errichtung der Saalachbrücke werden die Bauarbeiten auf österreichischem Staatsgebiet abgeschlossen. Nach Fertigstellung der Baumaßnahmen auf deutschem Staatsgebiet sowie des Umbaues des Hauptbahnhofes Salzburg, ist der 3-gleisige Ausbau zwischen Salzburg und Freilassing zur Gänze abgeschlossen und voll nutzbar.

6.2 Rahmenbedingungen zur Trassenfindung

Die Rahmenbedingungen wurden bereits für den Ausbau zwischen Lieferung und Salzburger Hauptbahnhof definiert. Für gegenständliches Einreichprojekt sind die Rahmenbedingungen nicht mehr relevant, da bis auf die Saalachbrücke bereits alle relevanten Baumaßnahmen eisenbahnrechtlich bewilligt wurden.

Weitere Angaben sind dem Erläuterungsbericht der DB unter Punkt 1.4.1 - Varianten auf Seite 14/91 und Seite 15/91 sowie unter Punkt 1.4.2 – Begründung der gewählten Lösung auf Seite 16/91 bis Seite 18/91 zu entnehmen.

Hervorhebungen für den österreichischen Streckenteil siehe Einlage 4 des Einreichoperates.

Salzburg, am 2011-09-20