



Der Hauptbahnhof Salzburg Ein moderner Verkehrsknotenpunkt für Österreich

Duktile Rammpfähle der TRM sichern Brückenfundamente

Salzburg bekommt einen neuen Hauptbahnhof. Der künftige Durchgangsbahnhof wird als regionale und internationale Verkehrsdrehscheibe den Anforderungen eines modernen Bahnzeitalters voll gerecht werden. Hoher Kundenkomfort, kurze Wege, barrierefreies Umsteigen, optimale Fahrgastinformation, eine zentrale Passage mit Einkaufsmöglichkeiten und ein einzigartiges architektonisches Konzept mit der Integration von denkmalgeschützten historischen Bauteilen in modernste Bahninfrastruktur werden der Festspielstadt ein neues Entree geben.

Mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von weit über 200 Millionen Euro ist der Umbau gleichzeitig die Voraussetzung für die Anbindung der S-Bahn-Linien – das seit Jahren wichtigste Nahverkehrsprojekt Salzburgs. Mit bis zu 25.000 Fahrgästen täglich zählt der Salzburger Hauptbahnhof zu den größten Bahnhöfen Österreichs und ist wichtigster Verkehrsknotenpunkt des Landes Salzburg.

Der Spatenstich für das Großprojekt erfolgte am 7. November 2008. Im Jahr 2014 soll alles fertig sein.



Nicht ohne TRM-Pfähle

Um den Hauptbahnhof optimal an die dreigleisige Strecke nach Freilassing anzubinden, werden im Westen des Bahngeländes die Eisenbahnbrücken über die Plainstraße und die Rainerstraße erneuert. Die 100 Jahre alten Stahlbrücken werden abgetragen und durch helle Neubauten ersetzt. Die Durchfahrts Höhe von derzeit 3,60 Meter wird auf 4,20 bzw. 4,60 Meter angehoben.

Aus dem geotechnisch-geohydrologischen Gutachten geht hervor, dass unter den Streifenfundamenten eine vier Meter starke

ke Kiesschicht ansteht. Darunter liegt mit großer Mächtigkeit der berüchtigte „Salzburger Seeton“. „Das ist ein nicht vollständig mineralisierter schluffartiger Ton, der nicht tragfähig ist“, erklärt Thomas Aumüller, TRM-Vertriebsleiter Gusspfähle, „die Ausschreibung der Tragsysteme der beiden Brücken sah deshalb eine Tiefenfundierung vor. Aufgrund unserer guten Erfahrungen mit duktilen Pfählen bei Lärmschutzwand- und Brückenfundamenten im Nachbarbaulos Taxham haben wir uns auch hier gegen Kleinbohrpfähle durchsetzen

können.“ Im März 2009 nahm man den Meilenstein Brücken-Neubau in Angriff. „Die Fundierungsarbeiten schritten zügig voran“, so Aumüller, „insgesamt haben wir 15.000 Meter duktile Kleinrammpfähle an die Baustelle geliefert. Bei den geforderten Pfahllängen von 25 Metern mit einer Pfahllast von 500 kN und 30 Metern mit einer Pfahllast von 600 kN bewiesen unsere mantelverpressten TRM-Pfähle ihre hohe Wirtschaftlichkeit, die sich hauptsächlich durch die schnelle und unkomplizierte Rammung darstellt. Die Arbeiten waren in 40 Arbeitstagen abgeschlossen.“

