Vorhaben:

Barrierefreier Ausbau

Bahnhof Freilassing

Unterlage 1

Erläuterungsbericht

Vorhabenträger: *DB Station&Service AG* *Bahnhofsmanagement Rosenheim* *Südtiroler Platz 1* *83022 Rosenheim*		
Vertreter des Vorhabenträgers: *DB Station&Service AG* *Bau- und Anlagenmanagement* *Goethestraße 4* *80336 München* Datum: 17.09.2018 Unterschrift S. Kreibich		Verfasser: *Werner Consult ZT GmbH* *Leithastraße 10* *1200 Wien* Datum: 16.09.2018 Unterschrift V. Preußer
Genehmigungsvermerk Eisenbahn-Bundesamt		

Planungsstand: 01.08.2018

Vorhaben:

Barrierefreier Ausbau

Bahnhof Freilassing

Unterlage 1

Erläuterungsbericht

Vorhabenträger: *DB Station&Service AG* *Bahnhofsmanagement Rosenheim* *Südtiroler Platz 1* *83022 Rosenheim*		
Vertreter des Vorhabenträgers: *DB Station&Service AG* *Bau- und Anlagenmanagement* *Goethestraße 4* *80336 München* Datum: 02.11.2017 Unterschrift S. Kreibich		Verfasser: *Werner Consult ZT GmbH* *Leithastraße 10* *1200 Wien* Datum: 31.10.2017 Unterschrift V. Preußer
Genehmigungsvermerk Eisenbahn-Bundesamt		

Planungsstand: 19.10.2017

Inhaltsverzeichnis

1 Antragsgegenstand (Umfang des Bauvorhabens) 4

1.1 Antragsgegenstand 4
1.2 Lage im Netz 5
1.3 Lage im TEN 6

2 Planrechtfertigung (Anlass des Bauvorhabens) 7

3 Varianten und Variantenvergleich 8

4 Beschreibung des vorhandenen Zustandes 11

4.1 Allgemein 11
4.2 Streckenführung 11
4.3 Bauliche Anlagen 13
4.3.1 Bahnsteige 13
4.3.2 Bahnsteigzugänge 14
4.4 Hochbau 15
4.4.1 Empfangsgebäude mit Anbauten 15
4.4.2 Sparda-Bank-Gebäude 15
4.4.3 Ehemaliges Postgebäude 15
4.4.4 Bahnsteigdächer 15
4.4.5 Rangierunterkünfte 16
4.4.6 Druckluftanlage 16
4.5 Maschinentechnik 16
4.6 Ingenieurbau 16
4.6.1 Personenunterführung (PU) km 81,695 16
4.6.2 EÜ Fuß- und Radweg km 81,804 17
4.7 Kabeltrassen 17
4.8 Anlagen der Telekommunikation 18
4.9 Anlagen der Elektrotechnik 18
4.10 Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik 18
4.11 Oberleitungsanlagen 18
4.12 Anlagen der Vodafone GmbH 19
4.13 Fahrradabstellanlage 19
4.14 WC-Anlage 19
4.15 P&R-Anlagen 19
4.16 Sonstige Anlagen 19

5 Beschreibung des geplanten Zustandes 20

5.1 Allgemein 20
5.2 Streckenführung 21
5.3 Baufeldfreimachung 22
5.4 Bauliche Anlagen 22

5.4.1 Bahnsteige 22
5.4.2 Bahnsteigzugänge 24
5.5 Maschinentechnik 26
5.6 Hochbau 26
5.6.1 Rangiererhäuschen auf dem Bahnsteig Gleise 4/5 26
5.6.2 Wetterschutzanlagen 26
5.6.3 Bahnsteigdächer 27
5.6.4 Treppen- und Aufzugseinhausungen 27
5.6.5 Betonschalthäuser 27
5.6.6 Wertstoffhof 27
5.6.7 Empfangsgebäude 28
5.6.8 Fahrradabstellanlagen 28
5.7 Ingenieurbau 28
5.7.1 Personenunterführung 28
5.7.2 Bestehende EÜ Fuß-und Radweg 29
5.7.3 Rampe Bahnhofsvorplatz 30
5.7.4 Lärmschutzwand 30
5.8 Kabeltrassen 30
5.9 Anlagen der Telekommunikation 30
5.10 Starkstromanlagen, 50 Hz, Erdung 31
5.11 Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik 32
5.12 Oberleitungsanlagen 33
5.13 Trinkwasseranschluss 33
6 Tangierende Planungen 34
7 Temporär zu errichtende Anlagen 35
7.1 Baufeld 35
7.2 Baustelleneinrichtungsflächen 35
7.3 Provisorische Fahrradabstellanlage und Parkplätze 35
7.4 Bereitstellungsflächen 36
7.5 Baubehelfe 36
7.5.1 Verbau 36
7.5.2 Hilfsbrücken 36
7.5.3 Bauwasserhaltung 37
7.6 Einschränkungen für Fahrgäste und Beschäftigte vor Ort 37
7.7 Baustellenverkehr 37
7.8 Taxispur 37
7.9 Bauzeitliche Schallschutzwand 37
8 Baudurchführung 38
8.1 Bauzeiten 38
8.2 Baudurchführung und Baubetriebszustände 38
9 Zusammenfassung der Umweltauswirkungen 39

9.1 Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen 39
9.1.1 Umwelt- und Landschaftsschutz 39
9.1.2 Baubedingte Emissionen – Lärm und Erschütterung 40
9.2 Beschreibung der Auswirkungen auf die Schutzgüter 43
9.2.1 Schutzgut „Mensch“ 43
9.2.2 Schutzgut „Tiere und Pflanzen“ 43
9.2.3 Schutzgut „Wasser“ 43
9.2.4 Schutzgut „Klima, Luft“ 44
9.2.5 Schutzgut „Landschaft“ 45
9.2.6 Schutzgut „Boden“ 45
9.2.7 Schutzgut „Kultur- und Sachgüter“ 45
9.2.8 Sonstige Schutzgüter 45
9.3 Bewertung der Umweltauswirkungen 46
9.3.1 Umwelt- und Landschaftsschutz 46
9.3.2 Schall- und Erschütterungsschutzschutz 46

10 Weitere Rechte und Belange 48

10.1 Grunderwerb 48
10.1.1 Vorübergehende Inanspruchnahme 48
10.1.2 Dauerhafte Inanspruchnahme 48
10.2 Kabel und Leitungen 49
10.3 Kampfmittel 50
10.4 Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial 50
10.5 Brand- und Katastrophenschutz 52

11 Abkürzungen 55

1 Antragsgegenstand (Umfang des Bauvorhabens)

1.1 Antragsgegenstand

Inhalt dieser Planfeststellungsunterlage sind die Maßnahmen der DB Station&Service AG zum barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Freilassing.

In diesem Zusammenhang sind folgende wesentliche Maßnahmen Antragsgegenstand:

- Neubau von 4 Bahnsteigen mit Bahnsteigdächern:
  - o Gleis 1 — 180 m Bahnsteig Nennhöhe 55 cm; Dachlänge 65 m
  - o Gleis 2/3 — 325 m Bahnsteig Nennhöhen 76 cm (Gleis 2) bzw. 55 cm (Gleis 3); Dachlänge 85 m
  - o Gleis 4/5 — 325 m Bahnsteig Nennhöhe 76 cm; Dachlänge 85 m
  - o Gleis 7/8 — 155 m Bahnsteig Nennhöhe 55 cm; Dachlänge 65 m
- Neubau der Bahnsteigausstattung: Die neuwertigen Teile der Beleuchtungsanlage der Freibahnsteige werden wieder verwendet.
- Neubau der Personenunterführung km 81,696 mit Herstellung einer lichten Breite/Höhe von 6,0 m / 2,5 m sowie je Bahnsteig eines Treppenzugangs und einer Aufzugsanlage.
- Neubau Treppenaufgang Bahnsteig Gleis 7/8 zur Fuß- und Radwegunterführung km 81,804
- Anpassen der Treppenaufgänge Gleis 2/3 und 4/5 zur Fuß- und Radwegunterführung km 81,804
- Neubau von Versickerungs- und Entwässerungsanlagen für die Bahnsteige und die neu errichtete Personenunterführung
- Anhebung von Gleis 3
- Rückbau folgender wesentlicher Altanlagen:
  - o Bahnsteige 1, 2/3, 4/5 und 7/8 mit deren Ausstattung und Bahnsteigdächern
  - o Personenunterführung km 81,696 mit den dazugehörigen Treppen
  - o Rangiererhäuschen auf dem Bahnsteig Gleise 4/5
  - o höhengleiche innerbetriebliche Übergang km 81,544 zwischen dem Bahnsteigen 4/5 und 7/8
- Neubau von 2 Betonschalthäusern km 81,447
- Neubau eines eingehausten Wertstoffhofs km 81,574
- Neubau einer Hauptkabelquerung km 81,470

Die komplette Auflistung der Maßnahmen ist im Bauwerksverzeichnis enthalten.

Inhalt dieser Baurechtsunterlage sind die Maßnahmen der DB Station&Service AG zum barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Freilassing.

Folgeänderungen die inhaltlich das genehmigte Projekt 3. Gleis Freilassing betreffen (z.B. Versetzen einer SSW), sind nicht Gegenstand der beantragten Maßnahme und werden in den Planunterlagen nur nachrichtlich dargestellt.

1.2 Lage im Netz

Der Bahnhof Freilassing ist der Bahnhof in der oberbayerischen Stadt Freilassing im Landkreis Berchtesgadener Land, Bundesland Bayern.

Der Bahnhof Freilassing liegt an der zweigleisigen elektrifizierten Bahnstrecke 5703 Rosenheim – Salzburg bei km 81,6. Kilometerangaben in diesem Bericht beziehen sich (soweit nicht anders vermerkt) auf diese Strecke.

Die Strecken 5723 Mühldorf – Freilassing und 5740 Bad Reichenhall – Freilassing enden im Bahnhof Freilassing.

Die Strecke 5744 Freilassing – Salzburg beginnt in Freilassing.

Der Bahnhof verfügt über 24 beidseitig angeschlossene Gleise. Sieben Durchgangsgleise liegen an drei Mittel- und einem Hausbahnsteig. Das Gleis 6 verfügt über keinen Bahnsteig.

Von den Baumaßnahmen an den Bahnsteigen betroffen sind die Gleise 1 bis 8.

Die Gleise 2 bis 9 zählen zur Strecke 5703. Das Gleis 1 zählt zu den Strecken 5740 und 5744. Die Strecke 5723 endet auf Gleis 7.

Die Gleise 2 und 4 sind durchgehende Hauptgleise der Strecke 5703. Die Gleise 1, 3, 5, 7 und 8 sind Hauptgleise. Gleis 6 ist ein Nebengleis.

Die geplanten Baumaßnahmen erstrecken sich von km 81,404 bis km 81,876.

Südlich der Bahnanlagen befinden sich das Empfangsgebäude und der Bahnhofsvorplatz mit einem Busbahnhof, Taxistandplätzen, Parkplätzen und einer Fahrradabstellanlage.

1.3 Lage im TEN

Die Strecken 5703 und 5723 zählen zu den transeuropäischen Strecken (TEN konventionell).

Im Bereich der Verkehrsstation befindet sich ein 2-gleisiger Streckenabschnitt mit Schotteroberbau und einer Streckengeschwindigkeit von 120 km/h (durchgehende Hauptgleise 2 und 4), welcher Bestandteil des TEN-T Gesamtnetzes ist. Gleis 7 ist Bestandteil des TEN-T Kernnetzes Güterverkehr und Personenverkehr.

Durch die Lage im TEN-Netz sind folgende Mindestvoraussetzungen einzuhalten:

- Eine lichte Mindestbreite von 1,60 m auf hindernisfreien Wegen und Fußgängerunterführungen ist zu gewährleisten.
- Treppen erhalten eine Mindestbreite zwischen den Handläufen von 1,60 m.
- Alternativ zu Treppen wird zur Überwindung der Niveauunterschiede ein Aufzug für Menschen mit eingeschränkter Mobilität vorgesehen.
- Mindestens die erste und letzte Stufe von Treppen ist mit farblich kontrastierenden Streifen zu kennzeichnen.
- Treppen und Rampen erhalten beidseitig Handläufe in zwei Höhen.

Die TSI PRM und die TSI INF wurden in der Planung berücksichtigt.

2 Planrechtfertigung (Anlass des Bauvorhabens)

Die Verkehrsstation Freilassing mit 7.235 Einsteiger/Aussteiger/Tag soll als „Eingangsbahnhof“ von Österreich nach Deutschland barrierefrei erneuert werden.

Die beabsichtigten Infrastrukturmaßnahmen umfassen im Wesentlichen die barrierefreie Erschließung einschließlich des damit zusammenhängenden Anpassens der Netzinfrastruktur soweit es für die Realisierung des Bahnbetriebes erforderlich ist.

Durch die Maßnahme wird barrierefreie Erschließung zu den Bahnsteigen und in die Züge gewährleistet, die im Bestand nicht gegeben ist.

Der Nah- und Fernverkehr wird zudem durch den Umbau hinsichtlich der Attraktivität in folgenden Aspekten gestärkt:

- Durch die höheren Bahnsteigkanten wird das Ein- und Aussteigen sicherer, bequemer und schneller.
- Die neue Pflasterung ersetzt einen unattraktiven, durch vielfache Grabungsarbeiten aufgerissenen und geflickten Asphalt.
- Die neue Bahnsteigausstattung macht einen auf die Reisenden positiven Eindruck.
- Die neue Personenunterführung ist breiter und höher und lässt damit den Fahrgästen räumlich und optisch mehr Platz.

Durch die neue Treppenanbindung des Bahnsteiges 7/8 zur Personenunterführung EÜ Fuß- und Radweg in km 81,804 wird zudem der Zugang zur Bahnsteiganlage deutlich verbessert. Die neue Treppenanbindung erleichtert die Umsteigebeziehungen zum Fernverkehr, da beim Halt eines Fernzuges die am östlichen Ende des Bahnsteigs aussteigenden Fahrgäste zum Umsteigen den kürzeren Weg durch die EÜ Fuß- und Radweg nehmen können und dafür nicht mehr zur Personenunterführung km 81,696 gehen müssen. Zudem ist durch die neue Treppenanbindung die ortsverbindende Personenunterführung angebunden, wodurch ein direkter Zugang von der EÜ Fuß- und Radweg zum Bahnsteig 7/8 möglich ist: Bisher war dies mit erheblichen Umwegen über die anderen Bahnsteige verbunden. Zudem wird durch die Radschieberinne auch der Einstieg mit Fahrrädern zum Regionalverkehr ermöglicht.

3 Varianten und Variantenvergleich

Im Rahmen der Vorplanung zum barrierefreien Ausbau des Bahnhofes Freilassing wurden folgende Varianten für die Gestaltung der Bahnsteige, der Personenunterführung/-überführung und der Bahnsteigzugänge untersucht:

Variante 1A

Die bestehende Personenunterführung km 81,695 einschließlich der Treppen wird abgebrochen.

Eine neue Personenunterführung wird in gleicher Lage bei km 81,695 errichtet.

Sie hat jeweils zu den Bahnsteigen 1, 2/3, 4/5 und 7/8 Treppen auf der Seite Richtung Rosenheim und Aufzüge auf der Seite Richtung Salzburg (auf der Ebene Bahnsteig als Durchlader).

Am Ende der Bahnsteige 2/3 und 4/5 werden die vorhandenen Treppen zur vorhandenen EÜ Fuß- und Radweg umgebaut.

Am Ende des Bahnsteigs 7/8 wird eine neue Treppe zur vorhandenen EÜ Fuß- und Radweg gebaut.

Variante 1B

Diese ist wie Variante 1A, aber das Ende des Bahnsteigs 7/8 ist schon an der Personenunterführung km 81,695. Der Bahnsteiganfang liegt damit im Vergleich zur Variante 1A weiter Richtung Rosenheim. Damit wäre keine neue Treppe zur vorhandenen EÜ Fuß- und Radweg nötig.

Variante 2:

Die bestehende Personenunterführung km 81,695 einschließlich der Treppen wird abgebrochen.

Eine neue Personenunterführung wird in neuer Lage bei km 81,793 parallel zur vorhandenen EÜ Fuß- und Radweg errichtet.

Sie hat Treppen auf der Seite Richtung Rosenheim und Aufzüge auf der Seite Richtung Salzburg jeweils zu den Bahnsteigen 2/3, 4/5 und 7/8. Die Aufzüge zu den Bahnsteigen 2/3 und 4/5 erhalten auch eine Durchbindung an die vorhandene EÜ Fuß- und Radweg.

Im Bereich des Busbahnhofs sind eine weitere Treppe und ein Aufzug geplant.

Zwischen den Treppen zu den Bahnsteigen 4/5 und 7/8 ist eine Verbindung zur vorhandenen EÜ Fuß- und Radweg vorgesehen. Diese nutzt die Stelle der ursprünglich geplanten Treppenanbindung der EÜ Fuß- und Radweg an einen Bahnsteig 7/8 bei neuer Gleislage der Gleise 7 und 8.

Variante 3

Die bestehende Personenunterführung km 81,695 einschließlich der Treppen wird abgebrochen.

Eine neue Personenunterführung wird in neuer Lage bei km 81,729 errichtet.

Sie hat jeweils zu den Bahnsteigen 1, 2/3, 4/5 und 7/8 Treppen auf der Seite Richtung Rosenheim und Aufzüge auf der Seite Richtung Salzburg (auf der Ebene Bahnsteig als Durchlader).

Am Ende der Bahnsteige 2/3 und 4/5 werden die vorhandenen Treppen zur vorhandenen EÜ Fuß- und Radweg umgebaut.

Am Ende des Bahnsteigs 7/8 wird eine neue Treppe zur vorhandenen EÜ Fuß- und Radweg gebaut.

Außerdem wurden der Neubau einer Personen**überführung** und die Möglichkeit von Rampen statt Aufzügen untersucht. Aufgrund des Platzbedarfs von Rampen können diese nicht baulich umgesetzt werden. Die Bahnsteige ermöglichen dann nicht die erforderliche Durchgangsbreite.

Die **Variante 1B** wurde nicht weiter verfolgt, da ein Zugang vom Bahnsteig 7/8 zur EÜ Fuß- und Radweg für die städtische Anbindung wesentlich ist und diese Anbindung auch dem Wunsch der Stadt Freilassing entspricht.

Die **Variante 2** mit einer neuen Personenunterführung parallel zur vorhandenen EÜ Fuß- und Radweg wurde nicht gewählt, da der größte Fahrgastanteil von der Westseite des Empfangsgebäude u.a. vom Schulzentrum kommt. Für diese Kundengruppe würden sich die Wege zu den Bahnsteigen verlängern. Generell verbessern zwei räumlich getrennte Personenunterführungen die Wegebeziehungen für die Bahnkunden.

Bei der Errichtung von Aufzügen aus der bestehenden Fuß- und Radwegunterführung wäre eine Querung des Radweges in der Unterführung notwendig um den Aufzug zu erreichen. Dies stellt eine potentielle Gefährdung der Fahrgäste dar.

Weiterhin besteht bei dieser Variante keine direkte Verbindung zum Hausbahnsteig 1.

Die **Variante 3** mit einer neuen Personenunterführung in neuer Lage Richtung Osten wurde nicht gewählt, weil sich im Vergleich zur Variante 1A keine Vorteile ergeben, sie aber einen höheren Sperrpausenbedarf hat. Sperrpausen bedeuten immer zusätzliche Einschränkungen im Personen- und Güterverkehr, die möglichst gering gehalten werden sollen.

Unter Beachtung der funktionalen, wirtschaftlichen und technischen Randbedingungen wurde entschieden, der weiteren Planung die **Variante 1A** zu Grunde zu legen. Zudem wurde die Zustimmung der Stadt Freilassing eingeholt (Stadtratsbeschluss vom 23.01.2017).

Die **Variante 1A** wurde aus folgenden Gründen gewählt:

- Sie hat nicht die verschiedenen Nachteile der o.g. anderen Varianten.
- Die Errichtung eines zweiten zusätzlichen Treppenzugangs zum Bahnsteig 7/8 ist aufgrund des prognostizierten Reisendenaufkommens und aus Gründen der Bahnsteigentfluchtung erforderlich.
- Die Errichtung der neuen Personenunterführung mit einer späteren Option als ortsteilverbindende barrierefreie Erschließung der Bahnsteige (Zugangsmöglichkeit von beiden Seiten des Bahnhofes) erhöht den Komfort für Reisende.

Zusätzlich wird Gleis 3 um 21 cm angehoben, damit am Gleis 2 an der Bahnsteigkante mit 76 cm Höhe Fernzüge und an Gleis 3 mit 55 cm Bahnsteighöhe Nahverkehrszüge am selben Bahnsteig halten können und damit bessere Umsteigebeziehungen möglich sind.

4 Beschreibung des vorhandenen Zustandes

4.1 Allgemein

Der Bahnhof Freilassing ist ein Eisenbahnknoten an den Bahnstrecken Rosenheim–Salzburg, Freilassing–Mühldorf und Freilassing–Berchtesgaden. Er ist als letzter deutscher Bahnhof an der Bahnstrecke Rosenheim–Salzburg Grenzbahnhof nach Österreich und verfügt über sieben Bahnsteiggleise an einem Haus- und drei Mittelbahnsteigen, insgesamt 23 beidseitig angeschlossene Bahnhofsgleise. Er wird derzeit täglich von circa 160 Fern- und Regionalzügen der Deutschen Bahn AG (Südostbayernbahn und DB Fernverkehr), der Österreichischen Bundesbahnen, der Bayerischen Oberlandbahn (Meridian) und der Berchtesgadener Land Bahn bedient.

Der Bahnhof wurde 1860 eröffnet und hat aktuell Reisendenzahlen von ca. 7406 Personen pro Tag.

Der Bahnhof Freilassing ist elektrifiziert. Im Bahnhof befinden sich Oberleitungsanlagen sowie Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik.

Die vorhandene P&R-/B&R-Anlage wird von der Stadt bewirtschaftet.

Der Bahnhof grenzt in südlicher Richtung an das öffentliche Straßenland der Bahnhofsstraße. Im weiteren Verlauf befinden sich Gewerbeobjekte, Einkaufsmärkte und Freiflächen.

Nördlich der 23 beidseitig angeschlossenen Bahnhofsgleise befinden sich ein unbefestigter Parkplatz und Wohnbebauung an der Rupertusstraße.

4.2 Streckenführung

Die Strecken im Bahnhof werden durch Nahverkehrszüge, Fernverkehrszüge und Güterzüge genutzt. Die Höchstgeschwindigkeit auf der Strecke Rosenheim–Salzburg (Strecke 5703) beträgt 120 km/h.

Im Bereich der Bahnsteige verläuft die Strecke in geländegleicher Lage. Danach Richtung Osten (Richtung Fluss Saalach) geht der Bahnhof in eine Dammlage über. Alle vom barrierefreien Ausbau betroffenen Gleise haben Schotteroberbau auf Betonschwellen.

Im Westkopf des Bahnhofs verläuft die Hauptstrecke Richtung Rosenheim und München (Strecke 5703) und zweigen die eingleisigen Strecken Richtung Berchtesgaden (Strecke 5740) und Mühldorf (Strecke 5723) ab. Im Westkopf befindet sich auch der ehemalige Ringlokschuppen, der jetzt die „Lokwelt Freilassing“ beherbergt.

Im Ostkopf des Bahnhofs verläuft die Hauptstrecke Richtung Salzburg (Strecke 5703) einschließlich des 2017 neu errichteten 3. Gleises (Strecke 5744).

Im Bereich der Bahnsteige liegen die beidseitig angeschlossenen Bahnhofsgleise 1 bis 24 nebeneinander (Gleis 18 gibt es nicht mehr). Sie haben folgende Funktionen:

- Gleise 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8: Hauptgleise mit Bahnsteigkanten
- Gleis 6: Nebengleis für Güterverkehr
- Gleise 9 bis 24: Haupt- bzw. Nebengleise für Güterverkehr

Außerhalb des Bereichs der Bahnsteige im Ost-und Westkopf des Bahnhofs liegen weitere Gleise. Für den barrierefreien Ausbau sind dabei folgende Gleise bedeutend:

- Gleis 31: Tankgleis
- Gleis 32: die Südostbayerbahn (SOB) stellt hier ganzjährig Wagenmaterial ab
- Gleis 33: kurzfristige Abstellungen / Fahrwegmessung
- Gleis 34: Baulogistik
- Gleis 35: kurzfristige Abstellungen, Baulogistik, Fahrwegmessung
- Gleis 36: kurzfristige Baulogistik
- Gleis 76: die Länderbahn / Berchtesgadener Land Bahn (BLB) steht hier Wagenmaterial bis zum 11.12.2021 ab
- Gleis 77: wird für kurzfristige Abstellungen genutzt
- Gleis 79: Abstellgleis mit Laderampe

Die Gleise 2, 4 sowie 7 (Gütergleis) sind Bestandteil des TEN-Netzes. Alle anderen Gleise sind nicht Bestandteil des TEN-Netzes.

Der Gleisabstand zwischen den Gleisen 1 und 2 bzw. 3 und 4 ist geringer als 4,50 m.

Der Gleisabstand von Gleis 5 zu Gleis 6 beträgt 5,00 m, der von Gleis 6 zu Gleis 7 5,50 m. Der Gleisabstand von Gleis 8 zu Gleis 9 beträgt 4,50 m. Der Abstand der Gütergleise 9 bis 24 beträgt je ca. 5,00 m.

Die Gleise in der Bahnsteiggerade sind zueinander nicht exakt parallel.

Zwischen dem umzubauenden Gleis 3 und Gleis 4 und auch zwischen den anderen Gleisen gibt es keine Gleisentwässerung.

Westlich bei km 81,407 liegt ein höhengleicher innerbetrieblicher Schienenüberweg der DB Netz AG vom Gleis 1 bis zum Bahnsteig Gleise 4/5 als betriebliche Einrichtung. Dieser Schienenüberweg wird bei km 81,544 vom Bahnsteig Gleis 5 über die Gleise 5 bis 7 bis zum Bahnsteig Gleis 7 weitergeführt. Er wird nicht planmäßig für die Reisendenabwicklung genutzt.

4.3 Bauliche Anlagen

4.3.1 Bahnsteige

Es sind folgende Bahnsteige vorhanden:

	Bahnsteiglänge	Bahnsteigbreite im Mittelbereich	Bahnsteighöhe über SO ca.
Bahnsteig 1	421 m	4,40 m - 9,20 m	38 cm
Bahnsteig 2/3	421 m	7,70 m	22 cm
Bahnsteig 4/5	416 m	ca. 7,75 m*	22 cm
Bahnsteig 7/8	300 m	ca. 7,11 m*	22 cm

*) die Gleise 4 und 5 bzw. 7 und 8 sind nicht parallel; damit differieren die Breiten der Bahnsteige

Diese Bahnsteige sind mit Betonkanten (L-Form) und einem Asphaltbelag ausgebildet. Blindenleiteinrichtungen sind nicht vorhanden. Der Gefahrenbereich (85 cm von der Bahnsteigkante ausgehend) ist mit einer weißen Linie gekennzeichnet.

Die Entwässerung dieser Bahnsteige erfolgt über Quergefälle nach außen ins Gleisbett.

Ein zusätzlicher Mittelbahnsteig 96/97 (Kopfbahnsteig) an den Gleisen 96 und 97 für die S-Bahn nach Salzburg wurde mit Inbetriebnahme im Dezember 2017 errichtet. Für die weitere Betrachtung wird dieser Bahnsteig als gegeben unterstellt:

	Bahnsteiglänge	Bahnsteigbreite im Mittelbereich	Bahnsteighöhe über SO
Bahnsteig 96/97	155 m	5,34 m	55 cm

Dieser Bahnsteig wird mit Bahnsteigkantenfertigteilen BSK 51 und Betonsteinplatten 30x30 cm ausgebildet.

Die Entwässerung des Bahnsteigs erfolgt über ein Quergefälle nach innen in eine Kastenrinne. Diese entwässert über Sammelleitungen in eine städtische Abwasserleitung.

Alle o.g. Bahnsteige sind mit Vitrinen, freistehenden Sitzgruppen und Abfallbehältern ausgestattet.

Auf Bahnsteig 1 befinden sich zusätzlich noch eine Schließfachanlage, 1 Snack-Automat und 2 Fahrkartenautomaten (1x Meridian/BOB, 1x DB Station&Service).

Auf Bahnsteig 96/97 befindet sich zusätzlich noch eine Wetterschutzanlage.

In allen Bahnsteigen befinden sich Kabeltrassen sowie zugehörige Schächte.

4.3.2 Bahnsteigzugänge

Zum Bahnsteig 1 gibt es folgende Zugänge für die Reisenden (Richtung von Rosenheim nach Salzburg):

- Ein barrierefreier Zugang mit einer Neigung von maximal 3% zwischen dem Sparda-Bank-Gebäude und dem Empfangsgebäude.
- Ein **nicht** barrierefreier Zugang vom Bahnhofsvorplatz durch das Empfangsgebäude auf den Bahnsteig. Dieser ist nicht barrierefrei wegen Stufen vom Bahnhofsvorplatz zum Empfangsgebäude, die sich nicht umgehen lassen.
- Ein barrierefreier Zugang mit einer Neigung von maximal 3% zwischen Buchhandlung und Busbahnhof
- Ein barrierefreier Zugang mit einer Rampe von 6% Neigung am Ende des Hausbahnsteigs zum Bahnsteig Gleise 96/97 km 81,830.

Die Personenunterführung km 81,695 ist vom Hausbahnsteig über 2 Treppenaufgänge (einläufig mit je 22 Stufen) erreichbar. Diese Treppen sind wettergeschützt unter einem Bahnsteigdach.

Zu den Bahnsteigen 2/3 und 4/5 gibt es je einen Treppenaufgang von der vorhandenen Personenunterführung km 81,695 und von der vorhandenen Eisenbahnüberführung Fuß- und Radweg km 81,804. Die Treppen zur Personenunterführung km 81,695 sind einläufig mit je 22 Stufen und wettergeschützt jeweils unter einem Bahnsteigdach. Die Treppen zur Eisenbahnüberführung Fuß- und Radweg km 81,804 sind zweiläufig mit je einem Zwischenpodest und mit je 2x14 Stufen. Sie sind wettergeschützt durch jeweils eine Einhausung. Sie haben beide Fahrradschieberinnen in Form eines Blechprofils.

Zum Bahnsteig 7/8 gibt es nur einen Treppenaufgang von der vorhandenen Personenunterführung km 81,695. Diese Treppe ist einläufig mit 22 Stufen und wettergeschützt unter einem Bahnsteigdach. Die vorhandene Eisenbahnüberführung Fuß- und Radweg km 81,804 hat keinen Zugang zu diesem Bahnsteig.

Der Zugang zum Bahnsteig 96/97 erfolgt mit einer Rampe von 5% Neigung vom Vorplatz des Busbahnhofs und er kann zudem über den Bahnsteig Gleis 1 erreicht werden.

Alle vorhandenen Treppen haben beidseitig Handläufe.

Die Mittelbahnsteige 2/3, 4/5 und 7/8 können im Bestand nicht barrierefrei erreicht werden.

4.4 Hochbau

4.4.1 Empfangsgebäude mit Anbauten

Das Empfangsgebäude mit Anbauten steht südlich der Gleisanlagen. Alle Gebäude wurden ca. 1954 errichtet.

Das Empfangsgebäude hat ein Kellergeschoss, ein Erdgeschoss und einen 1. Stock. Im Keller befindet sich ein Trafo der DB Energie GmbH, die technischen Anlagen sowie Lagerräume. Im Erdgeschoss befinden sich eine Wartehalle, eine Fahrkarten-Verkaufsstelle der DB Station&Service AG und an Dritte vermietete Räumlichkeiten. Im 1. OG befindet sich ein Technikraum für die Telekommunikationsanlagen sowie weitere vermietete Räume.

Das Empfangsgebäude hat beidseitig Anbauten. Westlich befindet sich ein einstöckiges Dienstgebäude mit einem Kellergeschoss sowie Räumen im Erdgeschoss. Ein Teil wird aktuell von der Bundespolizei genutzt, der andere, an das Hauptgebäude angrenzende Teil, durch Servicepersonal vor Ort. Im östlichen Anbau mit einem Kellergeschoss und einem Erdgeschoss befindet sich eine Buchhandlung.

Das Empfangsgebäude befindet sich in Eigentum der DB Station&Service AG.

4.4.2 Sparda-Bank-Gebäude

Westlich des Anbaus am Empfangsgebäude steht das Sparda-Bank-Gebäude. Die vorderen Geschäftsbereiche werden als Bank genutzt. Im hinteren Teil wird der umgebaute Güterschuppen als Lagerfläche genutzt. Im Bereich südlich der Laderampe sind ausgewiesene Parkplätze.

Das Gebäude steht nicht auf Bahngrund.

4.4.3 Ehemaliges Postgebäude

Östlich der EÜ Fuß- und Radweg steht ein ehemaliges Postgebäude. Es ist einstöckig, teilweise unterkellert und momentan nicht in Nutzung. Nach aktuellem Abstimmungsstand mit der Stadt Freilassing wird das Gebäude vor Beginn des barrierefreien Ausbaus abgerissen.

Der Grund und das Gebäude sind im Eigentum der Stadt Freilassing.

4.4.4 Bahnsteigdächer

Die bestehenden Bahnsteigdächer wurden 1963 gebaut.

Das Bahnsteigdach am Bahnsteig Gleis 1 hat im Bestand 80 m Länge und eine Breite von 4,40 m bis 9,20 m. Es schließt teilweise bündig an das Empfangsgebäude an.

Die Bahnsteige 2/3, 4/5 und 7/8 haben im Bestand je ein Dach mit 56 m Länge und diese haben Breiten zwischen 7,10 m und 7,70 m.

Die Bahnsteigdächer sind einstielige Stahlkonstruktionen und haben eine bituminöse Dachabdichtung.

Die Entwässerung der Bahnsteigdächer erfolgt in je 2 getrennte Sammelleitungen. Diese verlaufen östlich bzw. westlich der Personenunterführung und werden nachfolgend zu einer städtischen Abwasserleitung geführt.

Die Dachstützen bei km 81,710 übernehmen zudem die Funktion von Oberleitungsmasten.

4.4.5 Rangierunterkünfte

Auf dem Bahnsteig 4/5 gibt es ein einstöckiges Rangierhäuschen Länge x Breite 8 m x 2,5 m, das aktuell als Lagerraum genutzt wird.

Am westlichen Ende von Bahnsteig 7/8 gibt es eine Rangiererunterkunft Länge x Breite 35 m x 3,2 m. Das Gebäude ist von der Maßnahme nicht betroffen.

4.4.6 Druckluftanlage

Vor dem Bahnsteig 7/8 westlich der Rangiererunterkunft gibt es ein Gebäude einer Druckluftanlage. Von hier aus werden Druckluft-Anschlüsse versorgt.

4.5 Maschinentechnik

Es gibt keine maschinentechnischen Anlagen wie z.B. Aufzüge im Bestand.

Die Eisenbahnüberführung Fuß- und Radweg km 81,804 hat eine Hebeanlage (Pumpe) zur Entwässerung.

4.6 Ingenieurbau

4.6.1 Personenunterführung (PU) km 81,695

Bei km 81,695 befindet sich die derzeitige PU. Die bestehende Konstruktion besteht aus Betonwänden und einem Tragwerk mit Stahllängsträgern in Beton. Eine durchgängige Bodenplatte ist nicht vorhanden.

Sie hat eine Länge von ca. 55 m, eine Breite von 4,5 m und eine lichte Höhe von ca. 2,10 m. Die PU ist nicht zur Nordseite des Bahnhofs durchgebunden.

Die PU wurde 1904 vom Bahnsteig Gleis 1 bis zum Bahnsteig Gleis 4/5 errichtet und vor ca. 1945 bis zum Bahnsteig Gleis 7/8 verlängert.

Die PU wurde 1982 umgebaut. Auf der PU wurde anstelle eines klassischen Schotterbettes eine Schienendirektbefestigung auf einer Stahlbetonplatte (Verteilerplatte) ausgeführt. Als Trennschicht wurden zwischen dem Tragwerk und der Verteilerplatte eine Spritzbetonausgleichsschicht und eine Rhepanolabdichtung ausgeführt.

Der Hausbahnsteig Gleis 1 ist aus der Personenunterführung über 2 gegenüber liegende Treppenaufgänge erreichbar.

Die Mittelbahnsteige Gleise 2/3, 4/5 und 7/8 sind aus der Personenunterführung über je einen Treppenaufgang (in westliche Richtung) erschlossen. Eine barrierefreie Erschließung ist nicht vorhanden.

Für die Beschreibung der Zugänge siehe Punkt 4.3.2.

Die Entwässerung der PU erfolgt durch Gullys und eine Sammelleitung als Freispiegelleitung in eine städtische Abwasserleitung.

4.6.2 EÜ Fuß- und Radweg km 81,804

Bei km 81,804 befindet sich die als geschlossener Stahlbetonrahmen ausgeführte Personenunterführung. Sie hat eine Länge von ca. 126 m und eine Breite von 5,00 m sowie eine lichte Höhe von ca. 2,60 m. Die Wegbreite teilt sich auf der Westseite in einen 2,50 m breiten Fußweg und östlich in einen 2,50 m breiten Radweg. Der Zugang zur EÜ erfolgt beidseits durch nicht barrierefreie Rampen. Die Rampen werden je zur Hälfte für den Fahrrad- und Fußgängerverkehr genutzt. Zudem ist je Zugang eine Treppe vorhanden. Die Treppe im Süden endet im Bereich des Busbahnhofs. Die Treppe im Norden führt zum Stadtzentrum Freilassing.

Die EÜ wurde 1994 errichtet. Dies erfolgte größtenteils durch Längsverschub von Segmenten, zu einem kleinen Teil auch in Ortbeton. Dabei sind Spundwände längs der EÜ im Boden verblieben.

Die Mittelbahnsteige 2/3 und 4/5 sind aus der EÜ über je einen Treppenaufgang (in westliche Richtung) erschlossen.

Für die Beschreibung der Zugänge siehe Punkt 4.3.2.

Für einen Anschluss eines potentiellen Bahnsteigs zwischen den bestehenden Gleisen 6 und 7 wurden 1994 bauliche Vorleistungen (eine Lichtkuppel, eine abgemauerte Wandöffnung) getroffen. Diese bauliche Vorleistung ist für dieses Vorhaben nicht nutzbar.

Die Entwässerung der EÜ erfolgt durch Bodeneinläufe, eine Sammelleitung und eine Pumpstation.

Im Gleisbereich ist die Unterführung bis zur Grundstücksgrenze der DB AG im Eigentum der DB Station&Service AG. Die Zugangsbauwerke auf der Nord- und Südseite befinden sich auf dem Grund der Stadt Freilassing und sind im Eigentum dieser.

4.7 Kabeltrassen

Die Hauptkabeltrasse verläuft in einem Kabeltrog Größe IV zwischen den Gleisen 10 und 11.

Auf den Bahnsteigen Gleis 1, 2/3, 4/5 und 7/8 wurden im Zuge der Erneuerung der Beleuchtungsanlage im Jahr 2011 die Kabeltrassen ergänzt und neue Schächte gebaut.

Im Hausbahnsteig 1 verläuft eine unterirdische Rohrtrasse von Westen kommend mit 8 PVC-Rohren, die sich an der östlichen Treppe zur PU in 2 und später 3 unterirdische Rohrtrassen aufteilt und vor der Buchhandlung wieder zu einer gemeinsamen Rohrtrasse von 4 bis 6 Leerrohren zusammenläuft.

In den Mittelbahnsteigen 2/3, 4/5 und 7/8 verlaufen unterirdische Rohrtrassen mit je 3 Leerrohren und Kabelschächten Größe III.

Vor den Stützen der Bahnsteigdächer befinden sich zum Teil Übergabeschächte.

Im Mittelbahnsteig 96/97 verläuft eine unterirdische Rohrtrasse mit bis zu 6 Leerrohren.

Kabelquerungen unter den Gleisen befinden sich bei km 81,38 vor den Bahnsteigen, bei km 81,42 durch die Bahnsteige 2/3 und 4/5 sowie bei km 81,85 durch den Bahnsteig 2/3.

4.8 Anlagen der Telekommunikation

Die Bahnsteige für die Gleise 1, 2/3, 4/5, 7/8 und 96/97 sind mit Beschallungs-, Fahrgastinformations- und Zeitdienstanlagen ausgestattet.

Durch örtliches Bedienpersonal besteht die Möglichkeit einer örtlichen Einsprechmöglichkeit für das Service-Team-Büro im Empfangsgebäude am Gleis 1. Weitere Sprechstellen befinden sich in den Buden für die Zugabfertiger auf den Bahnsteigen 2/3, 4/5 und 7/8.

Die Bahnsteige Gleis 1, 2/3, 4/5 und 7/8 sind an den Lichtmasten, im Freibereich und an den Stützen der Bahnsteigdächer mit Diffus-Lautsprechern ausgerüstet.

Im Empfangsgebäude befinden sich im Erdgeschoß zudem ein BKU-Server-Raum und im 1. OG ein gesonderter TK-Raum.

In der Fuß- und Radwegunterführung befindet sich ein Fahrkartenautomat der Bayrischen Oberlandbahn. Am Bahnsteig Gleis 1 befindet sich ein Fahrkartenautomat der DB Vertrieb und ein Fahrkartenautomat der ÖBB-Personenverkehr AG.

4.9 Anlagen der Elektrotechnik

Die Energieversorgung der Personenverkehrsanlage des Bahnhofs Freilassing erfolgt aus einem Transformator (20/0,4kV – 315 kVA), welcher sich im Keller des Empfangsgebäudes befindet. Dieser Transformator versorgt eine HV DB Energie neuerer Bauart im selben Raum. Aus der HV DB Energie und der nachgeschalteten HV DB Netz werden vier Freiluftschränke auf Bahnsteig 1 versorgt, welche zusammen die UV DB S&S bilden. Diese UV DB S&S versorgen die Verbraucher aller Bahnsteige.

Im Bereich des Freibahnsteige besteht die Bahnsteigbeleuchtung aus 6 m Lichtmasten mit Aufsatzleuchten. Im überdachten Teil sind die Leuchten in das Bahnsteigdach integriert. Die Beleuchtung der Personenunterführung und der Treppen erfolgt ebenfalls mit Leuchtstofflampenanbauleuchten. Die Beleuchtungsanlage wurde für die Bahnsteige Gleis 1, 2/3, 4/5 und 7/8 sowie der PU 2011 erneuert und in Betrieb genommen.

4.10 Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik

Der Bahnhof Freilassing verfügt über das Spurplanstellwerk Ff der Bauart SpDrS 60. Die Ausfahrsignale sind mit PZB der Funktionalität „Anfahren gegen Halt zeigende Signale überwachen“ ausgerüstet. Hierzu sind 500 Hz Gleismagnete verbaut.

Weiterhin sind auf den Bahnsteigen die Fahrtanzeiger P1, P2/P3, P4/P5, P7/P8, N2, N7/N8 an den bestehenden Bahnsteigdächern und dem Freibahnsteig angeordnet.

Auf Gleis 5 ist der Vorsignalwiederholer am Bahnsteigdach befestigt.

Die Verkabelung der 500 Hz Gleismagnete, Fahrtanzeiger und Bremsprobesignale erfolgt über die Kabeltrassen der Bahnsteige.

4.11 Oberleitungsanlagen

Der Planungsbereich für die Oberleitungsanpassung liegt zwischen km 80,935 (Mast 80-24) und km 82,477 (Mast 82-18a) der Strecke 5703 Rosenheim – Freilassing im Bereich des Bahnhofs Freilassing. Die Kettenwerke des Bahnhofs der Strecke 5703 werden über Einzelmasten und im Bereich des Bahnhofes auch über Winkelmasten mit Mehrgleisausleger als auch Querfeldern geführt. Im Umbaubereich sind Flach- und Winkelmaste mit Ortbetongründung vorhanden.

In der Bestandsanlage sind im Bereich zwischen der Mastreihe 81-24/81-26 die Längsspannweiten gemäß aktueller Ril 997 nicht eingehalten.

4.12 Anlagen der Vodafone GmbH

In den Bestandstrassen des Bahnhof Freilassing befindet sich das LWL-Kabel F7117 24' von Salzburg-Basa nach Bf Freilassing mit Sticheinführung in den TK-Raum, 1.OG des Empfangsgebäudes. Im TK-Raum befindet sich die FIST-Generic-Box für die Ablage des LWL- Stichkabel. Die Abzweigmuffe (Mehrlänge ca. 5m) befindet sich im Kabelkeller des Empfangsgebäudes.

Das LWL-Kabel F7117 24' befindet sich im wirtschaftlichen und juristischem Eigentum der Vodafone GmbH.

Das LWL-Kabel F7117 24' ist derzeit nicht beschaltet.

4.13 Fahrradabstellanlage

Eine Fahrradabstellanlage befindet sich vor dem Empfangsgebäude. Sie besitzt ein Glasdach auf einer Stahlkonstruktion und umfasst ca. 100 Fahrrad-Stellplätze.

4.14 WC-Anlage

Eine WC-Anlage in Form eines Containers befindet sich vor dem Empfangsgebäude. Die Türen öffnen zum Empfangsgebäude hin. Die Zugänge zur WC-Anlage müssen auch während der Bauzeit erhalten bleiben.

4.15 P&R-Anlagen

Parkplätze als P&R-Anlagen im Bereich des Empfangsgebäudes befinden sich westlich des Sparda-Bank-Gebäudes, südlich des Sparda-Bank-Gebäudes und am westlichen Ende des Bahnsteigs Gleise 96/97.

Ein PKW-Behindertenstellplatz befindet sich vor dem Sparda-Bank-Gebäude.

4.16 Sonstige Anlagen

Eine Taxispur befindet sich vor dem Empfangsgebäude.

Südöstlich des Empfangsgebäudes ist ein Busbahnhof mit 4 Spuren. Die westliche Spur wird nur bei Schienenersatzverkehr (SEV) eingesetzt.

Im Gleisbereich befinden sich diverse Anschlüsse für Wasser zur betrieblichen Nutzung der Eisenbahnverkehrsunternehmen.

5 Beschreibung des geplanten Zustandes

5.1 Allgemein

Die beiden derzeit nur über Treppen erreichbaren Mittelbahnsteige 2/3, 4/5 und 7/8 werden durch Aufzüge mit der neuen Personenunterführung in Lage des Bestands barrierefrei erschlossen. Der Zugang zum Außenbahnsteig Gleis 1 wird im Zuge des Neubaus des Bahnsteigs so ausgebildet, dass ein barrierefreier Zugang weiterhin möglich ist. Zudem wird ein barrierefreier Zugang durch die Wartehalle des Empfangsgebäudes vorgesehen. Hierzu wird eine Rampe am östlichen Zugang im Bereich der bestehenden Treppe errichtet.

Im Zuge des Neubaus der Personenunterführung werden die Treppenanlagen neu errichtet und zur bestehenden Eisenbahnüberführung Fuß- und Radweg km 81,804 ein neuer Treppenaufgang am Gleis 7/8 errichtet.

Zum barrierefreien Einstieg in den Zug werden die Bahnsteige entsprechend dem betrieblichen Erfordernis neu errichtet. Hierzu erhalten die Bahnsteigkanten der Gleise 1, 3, 7 und 8 eine Höhe von 55 cm über Schienenoberkante und die Gleise 2, 4 und 5 eine Bahnsteigkantenhöhe von 76 cm über Schienenoberkante. Aufgrund der unterschiedlichen Nennhöhen am Mittelbahnsteig Gleis 2/3 wird Gleis 3 um 21 cm angehoben.

Folgende wesentliche Zwangspunkte wurden bei der Planung zum barrierefreien Ausbau berücksichtigt:

- Sollgleislage der vorhandenen Bahnhofsgleise
- Lage der Signal- und Oberleitungsanlagen
- Lage der bestehenden Eisenbahnüberführung Fuß- und Radweg km 81,804 und deren Bahnsteigzugänge
- Lage der vorhanden Bebauung (Empfangsgebäude auf Südseite)
- Lage der ÖPNV-Einrichtungen (Busbahnhof am Bahnhofsvorplatz)
- Das Projekt 3-gleisiger Ausbau Salzburg-Freilassing (Neubau der S-Bahnsteige Gleise 96/97 und Abstellanlage Gleise 76/77) ist nahezu vollständig realisiert und wurde für diese Planung als Bestand dargestellt und vorausgesetzt. Nur der Umbau der Oberleitungsanlagen ist noch nicht abgeschlossen. Damit ergeben sich nur für Oberleitungsanlage Schnittpunkte zu diesem Projekt.

Im Zuge des barrierefreien Ausbaus sind keine grundlegenden Änderungen an den vorhandenen Bahnhofszugängen geplant. Der Zugang durch das Empfangsgebäude wird durch eine barrierefreie Rampe ergänzt.

Die im Baufeld befindliche Fahrradabstellanlage der Stadt Freilassing vor dem Empfangsgebäude wird vor Beginn der Baumaßnahme zurückgebaut und bauzeitlich umgesetzt. Nach Beendigung der Baumaßnahmen wird der Ausgangszustand wieder hergestellt.

5.2 Streckenführung

Von den Arbeiten an den Bahnsteigen sind die Gleise in der Tabelle unten betroffen. Für eine zukunftssichere Gleislage erfolgen teilweise geringfügige Trassierungsänderungen. An den Gleisen 2, 4, 6, 8 und 9 erfolgt keine Anpassung.

Für Gleis 3 ist wegen der unterschiedlichen Bahnsteigkantenhöhen am Bahnsteig Gleise 2/3 eine Hebung erforderlich, um die unterschiedlichen Bahnsteighöhen von 55 cm über Schienenoberkante am Gleis 3 und 76 cm am Gleis 2 umzusetzen.

Änderungen der Gleisgeometrie sind wie folgt geplant:

Gleis	Lage	Gradiente (Höhe)
1	Verschiebung um 8 cm nach r.d.B. auf einen Regelabstand von 4,50 m zu Gleis 2	neu auf Höhe 421,42 m in der Bahnsteiggeraden
3	Verdrehen und Verschieben nach r.d.B. auf einen Regelabstand von 4,50 m zu Gleis 4	Hebung um bis zu 21 cm auf Höhe 421,63 m in der Bahnsteiggeraden
5	keine	neu auf 421,42 m in der Bahnsteiggeraden
7	keine	neu auf 421,42 m in der Bahnsteiggeraden

Im Kontext der Anpassung von Gleis 3 wird die Weichenverbindung Weiche 160 zur Weiche 162 im Übergang zu Gleis 4 angepasst und erhalten.

Die Gleise in der Bahnsteiggerade sind mit Ausnahme der zukünftigen Gleislage für die Gleise 1, 2 und 4 bzw. 8 und 9 nicht parallel. An den Bahnsteigen 4/5 und 7/8 bleiben die anliegenden Gleise wie im Bestand. Eine Herstellung der Parallellage würde eine aufwändige bauliche Anpassung erfordern, die nicht im Kosten-Nutzen-Verhältnis liegt.

Die Hebung am Gleis 3 wird mit der späteren Option eine Bahnsteighöhe von 76 cm herstellen zu können realisiert. Die Anhebung kann bei Bedarf rückgängig gemacht werden. Die jetzige Hebung wird durch die Anpassung der Planumsschutzschicht realisiert. Hierzu werden 20 cm Material aufgetragen und darauf der neue Oberbau errichtet.

Im Bestand gibt es keine gezielte Entwässerung von Gleis 3. Durch den Einbau der Planumsschutzschicht unter Gleis 3 ist eine Entwässerung herzustellen. Die dafür nötige Tiefenentwässerung wird durch die neue Personenunterführung unterbrochen, weil die Oberkante der Personenunterführung höher als die Leitung der Tiefenentwässerung ist. Dafür ist für jeden der 2 Entwässerungsabschnitte ein Sickerschacht nötig.

Weitere Informationen zur Entwässerung siehe Anlage 15.1.

5.3 Baufeldfreimachung

Alle im Baufeld befindlichen Kabel und Leitungen werden (sofern während der Bauzeit oder im Endzustand noch nötig) im Zuge der Baufeldfreimachung umverlegt und während der gesamten Bauzeit gesichert. Nicht mehr benötigte Kabel und Leitungen werden rückgebaut.

Zur Errichtung der Baustelleneinrichtung wird die bestehende Fahrradabstellanlage vor dem Empfangsgebäude einschließlich Überdachung versetzt. Die Taxispur vor dem Empfangsgebäude wird auf den Busbahnhof verlegt. Zudem werden Ersatzparkplätze für PKWs und Fahrräder auf der Nordseite der Gleise ausgewiesen.

Temporäre Maßnahmen sind unter Punkt 7 beschrieben.

5.4 Bauliche Anlagen

5.4.1 Bahnsteige

Die bestehenden Bahnsteige inklusive Bahnsteigkanten werden komplett einschließlich der bestehenden Fundamente abgebrochen. Eine gesonderte Regelung wurde für den Bereich von km 81,804 – km 81,834 am Bahnsteig Gleis 7/8 aufgrund vorgefundener Altlasten getroffen.

Die neuen Bahnsteige orientieren sich hinsichtlich der Abmessungen und Bahnsteighöhen an den aktuellen betrieblichen Anforderungen. Dies hat zum Ziel, den barrierefreien Einstieg in die Züge zu gewährleisten. Hierzu sind folgende Bahnsteiglängen und -höhen geplant (Kilometrierung s. a. Anlage 3 Lageplan):

	Bahnsteig-länge	**Bahnsteigbreite minimal / maximal**	**Bahnsteighöhe**
Bahnsteig 1	180 m	2,71 m bis 11,67 m	55 cm über SO
Bahnsteig 2/3	325 m	6,24 m bis 7,19 m	76 cm über SO (Gleis 2) 55 cm über SO (Gleis 3)
Bahnsteig 4/5	325 m	6,15 m bis 7,27 m	76 cm über SO
Bahnsteig 7/8	155 m	6,18 m bis 6,77 m	55 cm über SO

Die neuen Bahnsteige werden in konventioneller Bauweise komplett neu errichtet (Bodenaustausch, Fundamente, Bahnsteigkanten). Die bestehenden Bahnsteigfundamente und -kanten werden rückgebaut.

Die Bahnsteige erhalten einen Plattenbelag mit einem durchgängigen taktilen Leitsystem entsprechend der Anforderungen der TSI PRM und Ril 813.0205. Es kommt ein Grundsystem aus Bodenindikatoren nach DIN 32984 mit Leitstreifen, Abzweigfeldern und Abschlussstreifen am Bahnsteigende zur Anwendung. Die Abzweig-, Aufmerksamkeits- und Richtungsfelder sowie die Auffinde-, Abschluss- und Begleitstreifen werden nach Ril 813.0205 und TSI-konform ausgeführt.

Die Abdecksteine entlang der Bahnsteigkanten sind rautenförmig genoppt (Positivnoppen) um die erforderliche Trittsicherheit zu gewährleisten. Da die Längsneigung aller Bahnsteige unter 2,5 ‰ liegt müssen keine zusätzlichen Schutzmaßnahmen vorgesehen werden (Ril 813.0201A02). Alle Bahnsteigenden werden mit Auffangstreifen und Absperrgeländern ausgestattet.

Für die Bahnsteigkanten Gleis 1, 3, 7 und 8 wird die Nachbaubarkeit von einer Nennhöhe von 76 cm über Schienenoberkante gegenüber den planmäßigen 55 cm vorgesehen. Dies wird bei den Bahnsteigdächern sowie Treppenzugängen berücksichtigt. Am Gleis 3 werden die Bahnsteigkanten für eine 76er Höhe eingebaut, wodurch eine spätere Absenkung des Gleises möglich ist.

Die Nachbaubarkeit von einer 55er auf eine 76er Höhe erfolgt durch Aufsetzen einer 21 cm hohen Platte auf die 55er Bahnsteigkante und durch eine Anhebung und Neugestaltung der Bahnsteigoberfläche.

Zwangspunkte für die Treppengestaltung sind die nötigen Durchgangsbreiten zwischen den Treppenaufgängen und dem Gefahrenbereich der Gleise. Bei einer Breiteneinschränkung bis zu 10 m in der Länge muss die Durchgangsbreite mindestens 1,20 m sein. Dies beschränkt die Breite des Treppenzugangs von der Personenunterführung zum Bahnsteig Gleise 7/8.

Entwässerung

Das anfallende Niederschlagswasser von allen Bahnsteigen wird ortsnah zur Versickerung gebracht. Die Bemessung der Entwässerung und deren Lage ist der Anlage 15.1 zu entnehmen.

Die Bahnsteigoberflächen im überdachten Bereich längs der Bahnsteigkante erhalten entsprechend Ril 813.0201 auf einer Breite von ca. 1,50 m eine Querneigung zum Gleis hin. Die im witterungsgeschützten Bereich unter dem Bahnsteigdach verbleibenden Bahnsteigoberflächen werden ohne Querneigung ausgeführt. Das anfallende Oberflächenwasser der Bahnsteigdächer wird in die Bahnsteigsammelleitung geführt.

Das Quergefälle der Bahnsteigoberflächen im nicht überdachten Bereich wird entsprechend Ril 813.0201 vom Gleis weg zur Entwässerungsrinne in der Bahnsteigmitte geführt. Die Entwässerungsrinne sammelt das anfallende Oberflächenwasser. Für das Oberflächenwasser werden in den Bahnsteigbereichen Sammelleitungen angeordnet und zu Versickerungsschächten geführt.

Der anstehende Boden ist nur bereichsweise versickerungsfähig. Bereichsweise sind auch Kontaminationen vorhanden. Die Sickerschächte können nur in versickerungsfähigen Bereichen ohne Kontaminationen gebaut werden. Hierzu wird je Bahnsteig ein Sickerschacht errichtet und das anfallende Oberflächenwasser dort eingeleitet.

Für die entsiegelten Bereiche der ehemaligen Bahnsteigflächen, die nicht neu überbaut werden, ist keine Entwässerung geplant. Im Bereich Bahnsteig Gleis 7/8 am östlichen Bahnsteigende werden die Bahnsteigkanten rückgebaut. Die bestehende Oberflächenversiegelung mittels Asphalt wird erhalten und entsprechend angepasst. Die Entwässerung der Oberfläche erfolgt analog des Bestandes in das Gleisbett, damit vorhandene Schadstoffe im Untergrund nicht gelöst werden.

Höhengleicher innerbetrieblicher Übergang

Zu den Bahnsteigen 2/3 und 4/5 werden im Bereich der rückgebauten Bahnsteige die Zuwegungen von den Bahnsteigen zum höhengleichen innerbetrieblichen Übergang km 81,407 neu hergestellt. Eine Anbindung zum Bahnsteig Gleis 1 erfolgt nicht mehr im Bereich des rückgebauten Bahnsteiges. Der Zugang ist stattdessen südlich der Abstellanlage Gleise 76 und 77 an der Georg-Wrede-Straße bzw. der Bahnhofstraße möglich. Der Zugang zum höhengleichen innerbetrieblichen Übergang ist im Bestand durch ein Tor gesichert.

Der bestehende höhengleiche innerbetriebliche Übergang bei km 81,544 zwischen dem Bahnsteigen 4/5 und 7/8 wird mit dem Neubau der Bahnsteige nicht mehr vorgesehen und rückgebaut.

Der höhengleiche innerbetriebliche Übergang ist nicht für die Evakuierung (Rettungsweg) und die planmäßige Reisendenabwicklung vorgesehen, sondern lediglich für Wartungsarbeiten und Schneeräumung bzw. andere betriebliche Vorgänge.

5.4.2 Bahnsteigzugänge

Treppen Allgemein

Die Auslegung der Treppen befindet sich innerhalb der Regeln der TSI-PRM.

Die Treppensteigungen wurden gemäß der Ril 813 0202 TM2014-03 festgelegt und ergeben sich zu:

Bahnsteig 1 und 7/8: 17,48 cm x 30,00 cm

Bahnsteig 2/3 und 4/5: 15,79 cm x 31,42 cm

Auf Bahnsteigniveau wird ein 60 cm tiefes Aufmerksamkeitsfeld gemäß Ril 813.0202 TM2014-03 angeordnet.

Zur Erhöhung der Sicherheit werden alle Stufenvorderkanten der Treppenanlagen mit kontrastierenden Streifenmarkierungen gemäß DIN 18040-1 ausgerüstet. Taktile Handlaufschilder mit Informationen in Braille- und Prismenschrift an den Geländern nach Ril 813.0304 ergänzen das neue Leitsystem. An Treppen werden Geländer entsprechend Ril 813.0202 und TSI PRM in zwei Höhen vorgesehen.

Für eine spätere Nachrüstung des Bahnsteiges Gleise 7/8 und von Bahnsteig Gleis 1 auf eine Höhe von 76 cm wurden die umlaufende Aufkantungen und die Absturzsicherungen auf das Endniveau ausgelegt. Im Bereich der Treppe sind eine zusätzliche Steigung mit ca. 18 cm und eine geringe Anrampung von 1 cm im Vorbereich zur Treppe geplant.

Treppen und Gehwege zum Bahnsteig Gleis 1

Treppen

Die vorhandenen 2 Treppenabgänge vor dem Empfangsgebäude zur vorhandenen Personenunterführung werden rückgebaut.

Es wird eine neue Treppe am Empfangsgebäude zur neuen Personenunterführung mit einer lichten Weite von 2,40 m gebaut. Sie wird als Stahlbetonbauwerk mit drei Treppenläufen ausgebildet und ist durch das Bahnsteigdach überdacht. Es ist keine Einhausung der Treppe geplant.

Gehwege

Zum Bahnsteig gibt es folgende Gehwege, die an den neuen Bahnsteig angepasst werden müssen (Richtung von Rosenheim nach Salzburg):

- Zugang zwischen Sparda-Bank-Gebäude und dem EG: Dieser kann durch die Anpassung der Bahnsteig-Querneigung mit maximal 2,5% hergestellt werden. Der Zugang ist barrierefrei. Eine Rampe ist nicht nötig.
- eine Lichtschranken-Automatik-Schiebetür und eine Doppel-Schwingtür zur Wartehalle im EG: Zusammen mit der neuen Rampe auf dem Bahnhofsvorplatz wird im Kontext ein barrierefreier Zugang geschaffen.

- Zugang zwischen Buchhandlung und Busbahnhof: Dieser kann durch die Anpassung der Bahnsteig-Querneigung mit maximal 2,5% hergestellt werden. Der Zugang ist barrierefrei. Eine Rampe ist nicht nötig.
- Zugang am Ende des Hausbahnsteigs Gleis 1 zum Bahnsteig Gleise 96/97: Die dort vorhandene Rampe mit 6% Längsneigung vom Bahnsteig 96/97 zum Bahnsteig Gleis 1 hinab wird wegen der Erhöhung des Bahnsteigs 1 auf eine flachere Neigung unter 6% Neigung umgebaut. Das erfordert eine Anpassung der Pflasterung und des Blindenleitsystems.

Die Bestandstreppe von der EÜ Fuß- und Radweg zum Busbahnhof (Eigentum der Stadt Freilassing) wird nicht angepasst.

Treppen zum Bahnsteig Gleise 2/3 und zum Bahnsteig Gleise 4/5

Für beide Bahnsteige gilt:

Der vorhandene Treppenabgang vom Bahnsteig zur vorhandenen Personenunterführung wird rückgebaut.

Es wird eine neue Treppe in der Mitte des Bahnsteigs (bezogen auf die Bahnsteigbreite) zur neuen Personenunterführung mit einer lichten Weite von 2,00 m entsprechend des Bestandes gebaut. Sie wird als Stahlbetonbauwerk mit drei Treppenläufen ausgebildet und ist durch das Bahnsteigdach überdacht. Es ist keine Einhausung der Treppe geplant.

Am Ende des Bahnsteigs werden an der vorhandenen Treppe zur EÜ Fuß- und Radweg (lichte Weite von 1,80 m zwischen den Handläufen) folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Die Zugänge werden erneuert, wobei neue Stufen sowie eine neue Einhausung auf den Bestand aufgesetzt werden. Für das Aufsetzen der Einhausung wird die Seitenwand oberhalb der Querschnittsverjüngung abgetragen und durch eine 30 cm Stahlbetonwand ersetzt. Die bestehende Gewölbeverglasung wird durch ein neues Stahl-Glasdach ersetzt, da ein Anschluss der Einhausung auf den gewölbten Bestand nicht zweckmäßig ist.
- Montage neue doppelte Handläufe
- Erneuerung der Wandfliesen
- Rückbau der Fahrradschieberinnen

Treppen zum Bahnsteig Gleise 7/8

Der vorhandene Treppenabgang vom Bahnsteig zur vorhandenen Personenunterführung wird rückgebaut.

Es wird eine neue Treppe in der Mitte des Bahnsteigs zur neuen Personenunterführung mit einer lichten Weite von 1,80 m gebaut. Sie wird als Stahlbetonbauwerk mit drei Treppenläufen ausgebildet und ist durch das Bahnsteigdach überdacht. Es ist keine Einhausung der Treppe geplant.

Am Ende des Bahnsteigs wird eine neue Treppe zur vorhandenen EÜ Fuß- und Radweg mit einer lichten Weite von 2,40 m gebaut. Zusätzlich hat sie eine Fahrradschieberinne als Standard-Rinne von 25 cm Breite.

Die Treppe wird als Stahlbetonbauwerk mit drei Treppenläufen ausgebildet und mit einer Einhausung versehen.

Die Seitenwand des Rahmenbauwerks der EÜ Fuß- und Radweg muss für diese Treppe geöffnet werden.

5.5 Maschinentechnik

Für die barrierefreie Erschließung der Bahnsteige werden 4 Aufzugsanlagen vorgesehen, welche jeweils die neue Personenunterführung mit den Bahnsteigen verbinden. Die Aufzüge werden mit einer lichten Fahrkorbgröße von 2,10 x 1,10 m errichtet und entsprechen somit der Regelkabinengröße gemäß Ril 813.0202 Pkt. 7 (2). Die Zugangstüren werden mit einer lichten Türbreite von 1,00 m vorgesehen und entsprechen somit der Ril 813.0202 Pkt. 7 (6). Die lichten Durchgangshöhen sind mit 2,1 m geplant. Die Tragfähigkeit der Aufzugsanlagen beträgt jeweils 1050 kg. Die Aufzüge werden als Durchlader errichtet, wodurch eine Einfahrt und Ausfahrt immer vorwärtsgerichtet möglich ist.

Die Aufzugsanlagen werden als maschinenraumlose Seilaufzugsanlagen errichtet und sind gemäß den Vorgaben der Ril 813.0202 Pkt. 7 (4) für die Benutzung von Personen mit Behinderungen ausgestattet. Die gesamte Ausführung der Aufzugsanlagen entspricht den Vorgaben der TSI PRM.

Gemäß Ril 813.0202 Pkt. 7 (5) ist vor allen Zugängen eine Bewegungsfläche von mind. 1,50 m x 1,50 m vorgesehen.

Die Aufzugseinhausungen ab Oberkante Betonschachtwand werden als Stahl-/ Glaskonstruktion ausgeführt. Diese Stahl-/Glaskonstruktion besteht dabei aus einer Pfosten/-Riegelkonstruktion mit aufgesetzter VSG-Verglasung sowie entsprechender Sockel- und Eckverkleidungen aus nichtrostendem Stahl (wahlweise auch beschichtet).

Entsprechend Ril 813.0202 Pkt. 7 (3) werden die Aufzugsschächte, die Fahrkörbe sowie die Fahrschacht- und Fahrkorbtüren größtenteils transparent ausgeführt.

Die Aufzugsanlagen werden jeweils mit einem Notrufsystem ausgestattet, welches jeweils redundant auf zwei verschiedene 3-S-Zentralen aufgeschaltet wird.

Für die Personenunterführung wird zudem eine Hebeanlage an den Schmutzwasserkanal errichtet.

5.6 Hochbau

5.6.1 Rangiererhäuschen auf dem Bahnsteig Gleise 4/5

Das Rangiererhäuschen Größe 8 m x 2,5 m auf dem Bahnsteig Gleise 4/5 wird rückgebaut.

5.6.2 Wetterschutzanlagen

Auf dem Bahnsteig Gleise 4/5 ist ein Wetterschutzhaus in km 81,581 mit den Abmessungen Länge 6,00 m, Breite 2,20 m, Höhe 2,70m geplant. Die Durchgangsbreiten am Wetterschutzhaus vorbei sind TSI-konform.

Im Bereich der Bahnsteigdächer werden Windschutzanlagen bei den Sitzgruppen angeordnet.

5.6.3 Bahnsteigdächer

Die vorhandenen Bahnsteigdächer werden komplett zurückgebaut. Die darin integrierten Oberleitungsmasten werden ebenfalls zurückgebaut und durch neue Oberleitungsmasten ersetzt.

Es kommt ein von der DB Station&Service AG zugelassenes modulares Bahnsteigdachsystem zum Einsatz. Die Dachkante folgt parallel der Gleisachse.

Die Bahnsteigdächer erhalten jeweils eine integrierte Beleuchtung und Beschallung.

Als neue Wetterschutzanlage an den Bahnsteigen dienen Bahnsteigdächer mit folgenden Längen:

- Bahnsteig Gleis 1: Länge 65 m; Breite im Mittel 5,05 m
- Bahnsteig Gleise 2/3: Länge 85 m; Breite im Mittel 7,19 m; integrierter Oberleitungsmast in km 81,706
- Bahnsteig Gleise 4/5: Länge 85 m; Breite im Mittel 7,30 m
- Bahnsteig Gleise 7/8: Länge 65 m; Breite im Mittel 6,70 m

Überlappend zum Zugang zum Empfangsgebäude (Wartehalle) ist eine Verbindung zwischen dem Bahnsteigdach und dem Empfangsgebäude durch ein zusätzliches Dach geplant.

Vor dem einen betroffenen Ausgang km 81,721 aus dem Empfangsgebäude zum Bahnsteig Gleis 1 wird im Kontext des Rückbaus des Bestandsdaches dort ein kleines Pultdach 1,20 m x 0,80 m angeordnet.

Das auf den Dächern anfallende Oberflächenwasser wird gefasst und in Sammelleitungen den Versickerungsschächten in den Bahnsteigen zugeführt (s.a. Anlage 15)

5.6.4 Treppen- und Aufzugseinhausungen

Die alten Einhausungen der Bestandstreppen zur EÜ Fuß- und Radweg werden abgebrochen. Neue Einhausungen einschl. Beleuchtung werden errichtet. Die Lichtkuppeln über der EÜ werden durch neue flache Stahl-Glas-Konstruktionen ersetzt. Die Einhausung am neuen Treppenzugang Gleis 7/8 erfolgt ebenfalls als Stahl-Glas-Konstruktion. Eine Lichtkuppel im Bereich der EÜ analog der Bestandszugänge ist nicht vorgesehen.

Für die neu errichteten Aufzüge werden neue Aufzugseinhausungen als Stahl-Glas-Konstruktion vorgesehen. Diese werden am Bahnsteig Gleis 1 und Gleise 7/8 so ausgeführt, dass eine nachträgliche Realisierung einer 76cm- Bahnsteighöhe möglich ist.

Das auf den Dächern der Einhausungen anfallende Oberflächenwasser wird gefasst und in Sammelleitungen den Versickerungsschächten zugeführt (s.a. Anlage 15)

5.6.5 Betonschalthäuser

Zwei neue Betonschalthäuser in Fertigteilbauweise mit Kabelkellern für Komponenten der Telekommunikation bzw. der Elektroenergieanlagen (50 Hz-Technik) werden bei km 81,44 nebeneinander am östlichen Ende des Bahnsteigs Gleise 2/3 errichtet.

5.6.6 Wertstoffhof

Bei km 81,38 r.d.B. ist ein eingehauster beleuchteter Wertstoffhof mit einer Fläche von ca. 45 m² geplant. Das Dach entwässert mit Regenrinnen und einem Fallrohr in den neben dem Wertstoffhof befindlichen Straßeneinlauf.

5.6.7 Empfangsgebäude

Das bestehende Empfangsgebäude wird baulich nicht verändert. Am südlichen Vorplatz wird am Zugang zum Busbahnhof eine barrierefreie Rampe (s.a. Punkt 5.4.2 Zugänge) vorgesehen. Das Blindenleitsystem wird von der Rampe ausgehend durch das Empfangsgebäude geführt.

Durch den Rückbau des teilweise mit dem Empfangsgebäude verbundenen Bahnsteigdaches am Gleis 1 sind Ausbesserungsarbeiten an der Fassade des Empfangsgebäudes (neu Verputzen im Anschlussbereich des rückzubauenden Bahnsteigdachs) erforderlich.

Technische Anlagen, die für die Verkehrsanlage benötigt werden, wie z.B. Telekommunikationsanlagen (siehe Punkt 5.9), die Fahrgastinformationsanlage und die 50 Hz – Anlage werden aus dem Empfangsgebäude heraus in 2 neue Betonschalthäuser (siehe Punkt 5.6.5) verlegt.

5.6.8 Fahrradabstellanlagen

Die vorhandene überdachte Fahrradabstellanlage vor dem Empfangsgebäude im Eigentum der Stadt Freilassing wird während der Bauzeit demontiert, da die Fläche als Baustelleneinrichtungsfläche benötigt wird. Nach Ende der Baumaßnahmen wird die Fahrradabstellanlage wieder hergestellt. Eine bauliche Änderung ist nicht vorgesehen.

5.7 Ingenieurbau

5.7.1 Personenunterführung

Ein Erhalt der bestehenden Personenunterführung km 81,695 ist aufgrund nicht nachweisbarer statische Zwischen- und Endzustände nicht möglich. Ein Erhalt der bestehenden Personenunterführung wurde deshalb nicht weiter verfolgt. Die bestehende Personenunterführung km 81,695 wird einschließlich der Treppen abgebrochen. Die neue Personenunterführung wird in gleicher Lage errichtet.

Jeweils zu den Bahnsteigen Gleis 1, Gleise 2/3, Gleise 4/5 und Gleise 7/8 werden Treppen (s.a. 5.4.2 Bahnsteigzugänge) auf der Seite Richtung Rosenheim und Aufzüge (s.a. 5.5 Maschinentechnik) auf der Seite Richtung Salzburg vorgesehen. Die neue Personenunterführung hat eine Länge (Innenlichte) von 55,25 m. Im Zuge der Planungen der Stadt Freilassing (s. a. Punkt 6 Tangierende Planungen), wurden auf der Süd- und Nordseite Bauwerksfugen vorgesehen, die eine spätere Verlängerung der Unterführung ermöglichen.

Gemäß Ril 813.0202 wurde die Unterführung in einem Verhältnis Länge zu Breite von 10:1 mit einer Breite von mindestens 5,53 m auf ein Gehspurmaß zu 5,60 m gerundet. Zudem wurden Räume für Einbauten (je Seite 0,2 m, bspw. Leuchten, Vitrinen) vorgesehen, womit die Unterführung eine lichte Weite von 6,0 m hat.

Es wird somit eine **lichte Breite von 6,00 m** in Anlehnung an Richtzeichnung M-RB-V46-1 Ril 804 Modul 9040 geplant.

Es wird eine lichte Höhe von mind. 2,50 m gem. Ril 813.0202 9 (3) geplant.

Konstruktion:

Die Personenunterführung wird als geschlossener Stahlbetonrahmen ausgebildet. Der Rahmen im Bereich der Gleistragwerke ist als eingeschobenes Tragwerk konzipiert. Die Treppenaufgänge und Aufzugsschächte werden als Stahlbetonkonstruktion direkt in Endlage errichtet. Die einzelnen Blöcke der Unterführung werden mittels Dehnfugenbänder verbunden. Es ist geplant die Blöcke der Gleistragwerke in einer Baugrube am Gleis 1 herzustellen und dann in der Lage zu verschieben.

Die Bodenplatten der Personenunterführung und der Aufzugsschächte, sowie die Wände werden als wasserundurchlässiges Bauwerk errichtet. Dafür werden die entsprechenden Arbeitsfugenbänder eingebaut. Der Grundwasserstand befindet sich knapp unter der Bodenplatte der PU, schneidet aber in die Unterfahrten der Aufzugsschächte ein.

Die Oberkante der Bodenplatte für den Aufzugsschacht befindet sich 20 cm unter dem Bemessungswasserstand von +416,12 m üNN.

Die Wandstärke, Bodenplatte und Tragwerksstärke beträgt 70 cm, gemäß den Vorgaben zu den standardisierten Rahmenbauwerken.

Die Höhe des Fahrbahnaufbaus von Schienenoberkante bis zur Oberkante der Personenunterführung beträgt mindestens 70 cm gemäß Ril 804.1101 Abschn. 4.2 Tabelle 1 bei Hauptgleisen bis 160 km/h.

Die Personenunterführung erhält einen Plattenbelag und ein Quergefälle in Richtung des Rahmens von 1% mit einer Verdunstungsrinne entlang der Außenwand, welche an die Linienentwässerung vor den Treppen angeschlossen wird. Zusätzlich dazu werden Einläufe (Linienentwässerungen) vor den Treppen und Aufzügen angeordnet.

Die Unterführung wird an den Treppen und Aufzügen an das taktile Leitsystem gem. den Vorgaben der Ril 813 angeschlossen.

Am Bahnsteig Gleis 1 sowie 7/8 wird die Betonaufkantung der Treppe und des Aufzugschachtes so ausgebildet, dass eine nachträgliche Aufhöhung der Bahnsteige auf eine Nennhöhe von 76 cm über SO möglich ist.

Entwässerung:

Das anfallende Wasser in der Unterführung wird durch Rinnen gefasst und mittels Sammelleitung in einen Pumpschacht geführt. Von dort wird das anfallende Schmutzwasser über die vorhandene Sammelleitung in die städtische Abwasserleitung zugeführt.

Die Bauwerksdecke wird als Dachgefälle mit 2,5 % Neigung ausgeführt. An den Außenwänden der PU zum Erdreich ist zur Ableitung der Oberflächenwässer (Gleisbereich) eine begleitende Drainage vorgesehen. Diese entwässert in denselben o.g. Pumpschacht.

5.7.2 Bestehende EÜ Fuß-und Radweg

Zum Bahnsteig Gleise 7/8 wird eine neue Treppe zur vorhandenen EÜ mit einer lichten Weite von 2,40 m gebaut. Sie wird als Stahlbetonbauwerk (Wanne) mit drei Treppenläufen ausgebildet und mit einer Einhausung versehen. Die Entwässerung erfolgt analog der restlichen Aufgänge über eine Linienentwässerung am Treppenfuß, welcher an das bestehende Entwässerungsrohr in der Mitte der EÜ angeschlossen wird.

Die Seitenwand des bestehenden Rahmenbauwerks der EÜ muss für die Treppe auf einer Breite von ca. 4,5 m und über die gesamte Höhe inklusive der Decke geöffnet werden. Die Decke wird in

diesem Bereich schonend abgetragen und die vorhandene Bewehrung wird freigelegt. Zur Lastübernahme wird ein deckengleicher Unterzug mit neu zu errichtenden Wandenden eingebaut.

Die bestehenden Aufgänge werden mit neuen Treppen ausgestattet. Die Seitenwände werden im Kopfbereich ertüchtigt, damit eine regelkonforme Einhausung (Stahl – Glaskonstruktion) aufgesetzt werden kann.

Am Bahnsteig Gleis 1 sowie 7/8 wird die Betonaufkantung der Treppe und des Aufzugschachtes so ausgebildet, dass eine nachträgliche Aufhöhung der Bahnsteige auf eine Nennhöhe von 76 cm über SO möglich ist.

5.7.3 Rampe Bahnhofsvorplatz

Als behindertengerechter Zugang wird am Vorplatz eine Rampe mit einer Gesamtlänge von ca. 17,20 m und einer Mindestlichte von 1,60 m errichtet. Die Rampe wird im direkten Anschluss an die bestehende Stützmauer vor der Buchhandlung situiert.

Die Höhendifferenz zwischen der Rampe und dem Urgelände wird durch eine kleine Winkelstützmauer aus Stahlbeton überwunden. Die Abmessungen der Mauer ergeben sich aus der frostfreien Gründung und den konstruktiven Randbedingungen für eine Stützmauer. Die bestehende Stützmauer muss im unteren Rampenbereich verlängert werden.

Es wird beidseits ein doppelter Handlauf angeordnet.

Die Entwässerung der Rampe erfolgt über eine Entwässerungsrinne am Fuß der Rampe. Das anfallende Wasser wird in die Oberflächenentwässerung des Vorplatzes (Kanal der Stadt Freilassing) eingeleitet.

5.7.4 Lärmschutzwand

Eine von km 81,767 bis km 81,817 rechts vom Gleis 1 durch das Projekt 3-gleisiger Ausbau Salzburg-Freilassing errichtete LSW muss im Rahmen des gegenständlichen Verfahrens an ihrem Ende Richtung Salzburg um bis zu ca. 10 cm in Richtung Busbahnhof versetzt werden, damit eine Mindestbahnsteigbreite des Bahnsteigs 1 von 2,50 m für einen Außenbahnsteig erreicht wird. Die auf der Rückseite der LSW verlaufende Buswendeschleife wird gemäß einer erfolgten Schleppkurvenuntersuchung davon nicht beeinträchtigt.

5.8 Kabeltrassen

Bei km 81,470 westlich der Bahnsteige wird eine neue Hauptkabelquerung geplant. An dieser Querung liegen in Verlängerung von Bahnsteig Gleise 2/3 die beiden neuen Betonschalthäuser.

Die neue Hauptkabelquerung wird mit einer Durchpressung hergestellt.

Von der neuen Hauptkabelquerung aus verlaufen Kabeltröge und danach Kabelleerrohre in die einzelnen Bahnsteige.

Die Bestandskabeltrassen im Bereich des Rück- und Neubaus der Bahnsteige werden rückgebaut. Außerhalb dieser Bereiche bleiben die Bestandskabeltrassen erhalten.

5.9 Anlagen der Telekommunikation

Für die barrierefreie Erneuerung der Bahnsteige Gleis 1, 2/3, 4/5 und 7/8 wird eine neue Beschallungsaußenanlage errichtet. In diesem Zusammenhang erfolgt die Umsetzung der bestehenden TK-Technik aus dem Empfangsgebäude in ein neu zu errichtendes Betonschalthaus.

In den Freibereichen der Bahnsteige werden neue Lautsprecher an den Lichtmasten installiert. Dazu kommen Lautsprecher in den Bahnsteigdächern.

Die Anschaltungen der Lautsprecheraußenanlagen der Bahnsteige werden im Endzustand wieder an die in das BSH TK umgesetzte Innenanlage angeschlossen.

Die Einsprechmöglichkeiten des lokalen Servicepersonal S-Team Freilassing und der automatischen Ansagen bleiben erhalten.

Auf Grund der SIAG-Bewertung ist die Beschallungsanlage im Ausstattungsniveau 2 als nicht sicherheitsrelevant zu bewerten.

Die Innensprechstellen in den Buden auf den Mittelbahnsteigen Gleis 2/3, 4/5 und 7/8 werden zurückgebaut. Ansagen vom Bahnsteig sind damit nicht mehr möglich.

Die vorhandenen Zuganzeiger der Bahnsteige Gleis 1, 2/3, 4/5 und 7/8 werden zurückgebaut und fachgerecht entsorgt. Die rückgebauten Anlagen werden durch neue Zuganzeiger wie folgt ersetzt.

- Bahnsteig Gleis 1: 1x Zuganzeiger
- Bahnsteig Gleis 2/3 und 4/5: 4x Zuganzeiger (zwei pro Gleis)
- Bahnsteig Gleis 7/8: 2x Zuganzeiger (einer pro Gleis)
- Treppenaufgang PU: Zugfolgeanzeiger

Die in der Empfangshalle des Empfangsgebäudes bestehende einseitige Infotafel zur Anzeige der Abfahrten bleibt erhalten.

Zudem werden neue Uhren vorgesehen und die alten Anlagen fachgerecht entsorgt.

Die Herstellung der Trassen- und Rohranbindungen für die neuen Kabel sind in den Bahnsteigen bzw. in den Querungen vorgesehen.

Die vier vorhandenen Webcam werden zurückgebaut. Nach Fertigstellung der Bahnsteigdächer werden pro Gleiskante neue Webcam (1 Stück Bahnsteig Gleis 1 und 2 Stück pro Bahnsteige Gleise 2/3, 4/5 und 7/8) wettergeschützt unter den Bahnsteigdächern montiert.

Die Aufzüge werden für den Störfall mit einem Aufzugsnotruf ausgerüstet.

5.10 Starkstromanlagen, 50 Hz, Erdung

Um eine sichere Medientrennung der Anlagen der DB Netz AG und der DB Station&Service AG (DB S&S) zu gewährleisten, sind die Anlagen der Personenverkehrsstation des Bahnhofs Freilassing zukünftig aus der HV DB Energie direkt zu versorgen und separat zu zählen.

Dafür wird im neu zu errichtenden Betonschalthaus (BSH) westlich des Bahnsteigs Gleise 2/3 eine ZHV DB S&S errichtet, die die neuen Anlagen der DB S&S (UV DB S&S) versorgt. Dazu sind von der HV DB Energie zwei neue parallele Zuleitungen zum neuen BSH erforderlich. Die übrigen Anlagen der DB Energie und DB Netz AG verbleiben im Bestand.

Im Zusammenhang mit dem Neubau der Bahnsteige Gleis 1, 2/3, 4/5 und 7/8, der Treppeneinhausungen, der Personenunterführung und der Personenaufzüge werden folgende Maßnahmen zur Versorgung der Personenverkehrsanlage für den Fachbereich Elektrotechnische Anlagen 50 Hz erforderlich:

- Errichtung einer ZHV DB S&S (indoor)
- Errichtung zweier UV DB S&S (je AVT 7 - indoor)

- Errichtung der Beleuchtung für den nicht überdachten Bahnsteigbereich
- Errichtung der Bahnsteigdachbeleuchtung
- Errichtung einer neuen Beleuchtungsanlage in der Personenunterführung
- Errichtung einer neuen Beleuchtungsanlage in den Treppenaufgängen
- Errichtung einer Beleuchtung der Zugangsrampe zum Empfangsgebäude
- Errichtung der Beleuchtung des höhengleichen innerbetrieblichen Übergangs
- Energieversorgung für vier neue Aufzüge
- Energieversorgung einer Hebeanlage
- Energieversorgung der Bahnsteigausstattungen
- Energieversorgung TK Anlagen im BSH
- Energieversorgung der Einhausung Wertstoffhof

Die 2017 errichteten elektrotechnischen Anlagen des Bahnsteigs Gleise 96/97 werden nicht erneuert. Die dazugehörige Zählerverteilung wird in das BSH umgesetzt.

Die Kabel zur Versorgung der rückzubauenden Anlagen DB S&S werden aus den Verteilungen abgeklemmt und zurückgebaut. Die bestehenden Bahnsteigmaste und -leuchten im Bereich des nicht überdachten Bahnsteiges werden für die neue Beleuchtungsanlage verwendet.

Die überdachten Bahnsteigbereiche sowie die Personenunterführung und die Treppenzugänge zu den Bahnsteigen werden entsprechend der Ril 813.0502A01 und TSI PRM mit einer neuen Beleuchtungsanlage ausgerüstet. Die Wiederverwendung der rückgebauten Leuchtstofflampen ist nicht möglich. Es werden ebenso wie im Wetterschutzhaus LED-Leuchten verwendet.

Für die nicht überdachten Bahnsteigbereiche und die Karrenwege werden die wiederverwendbar zurückgebauten Leuchten vom Typ Philips Koffer 70² verwendet.

Die 50Hz-Anlagen werden geerdet.

5.11 Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik

Wegen des Umbaus des Außenbahnsteiges an Gleis 1 und den Mittelbahnsteigen an Gleis 2 und 3, Gleis 4 und 5 und Gleis 7 und 8, erfolgt eine Anpassung und Neuberechnung der INA-relevanten Daten.

Der bestehende Vorsignalwiederholer WVn005 wird am neuen Bahnsteigdach befestigt. Am Bahnsteig Gleis 1 ist im km 81,618 der Vorsignalwiederholer WVn001 angeordnet, der bauzeitlich während der Gleissperrung demontiert und in gleicher Lage wieder errichtet wird. Aufgrund der Kurvenlage wird zudem ein Abfertigungsspiegel vorgesehen. Der Vorsignalwiederholer WVn003, der auf dem zurückbauenden Bereich des Bahnsteiges 2/3 verbleibt, wird mittels Einfassungsrahmen aus Beton (2,00 m x 2,5 m) geschützt und erhalten.

Die bestehenden Fahrtanzeiger auf den Bahnsteigen werden zurückgebaut. Neue Fahrtanzeiger werden entsprechend dem betrieblichen Erfordernis vorgesehen und am Bahnsteigdach befestigt. Die Kabel für die Fahrtanzeiger P2/P3, P4/P5, N2 und N7/N8 werden neu verlegt und umgeschaltet.

Die Bremsprobesignalanlage im Bahnhof Freilassing ist bereits außer Betrieb und wird nicht mehr benötigt. Im Rahmen des Umbaus wird diese zurückgebaut.

5.12 Oberleitungsanlagen

Um den Betrieb nicht über das Mindestmaß zu beinträchtigen, sind der Einsatz von Bautrennungen der Oberleitung und partielle Oberleitungsabschaltungen erforderlich.

Es ist vorgesehen, die in den Bahnsteigdächern integrierten Oberleitungsmaste zu erneuern. Hierbei werden die Maste 81-25c, und 81-26 ersatzlos zurückgebaut. Die Maste 81-25b und 81-25d werden durch die Maste N81-25b und N81-25d-1 und N81-25d-2 ersetzt. Der Mast N81-25b wird zwischen den Gleisen 7und 6 gegründet. Zwischen dem Bestandsmast 81-25a und dem neu zu errichtenden Mast N81-25b wird ein Querfeld für die Gleise 7 bis 16 errichtet. Der Bestandsmast 81-25a kann für das Querfeld 81-25a und N81-25b weiter genutzt werden kann. Über einen Ausleger und Mehrgleisausleger werden die Gleise 5 und 6 bedient. Die Gleise 1 bis 4 werden durch die Maste N81-25d-1 und N81-25d-2 mittels Ausleger und Mehrgleisausleger bedient. Die Maste werden auf die Stützen des Bahnsteigdaches 2/3 montiert.

Die stromführenden Fahrdrähte werden nicht signifikant verändert und lediglich entsprechend der Anpassung der Gleislage reguliert.

5.13 Trinkwasseranschluss

Es ist ein Trinkwasseranschluss in der neuen Personenunterführung an der Treppe zum Bahnsteig 1 geplant.

Die Versorgung erfolgt vom bestehenden Hausanschluss des Empfangsgebäudes aus als Ringleitung gegen Stagnation.

6 Tangierende Planungen

Das Projekt 3-gleisiger Ausbau Salzburg-Freilassing (Neubau der S-Bahnsteige Gleis 96/97 und Abstellanlage Gleis 76/77) ist nahezu vollständig realisiert und wurde für diese Planung als Bestand dargestellt und vorausgesetzt.

Es wurde über den Abriss und Neubau des Empfangsgebäudes inklusive Vorplatz an neuer Stelle diskutiert. Dafür gibt es aber momentan keine konkrete Realisierungsabsicht.

Folgende Projekte sind im Projektumgriff vorgesehen bzw. haben Einfluss auf den barrierefreien Ausbau:

- Das Projekt Wasserbefüllanlage (DB Netz AG) befindet sich in der Entwurfs- und Genehmigungsplanung. Das Projekt errichtet am Gleis 18 im Bahnhof Freilassing neue Anlagen. Die Planung ist aktuell zurückgestellt aufgrund Änderung der Vorschriftenlage. Daher sind aktuell keine Auswirkungen auf die Planung des barrierefreien Ausbaus vorhanden.
- Das Projekt Gleisfeldbeleuchtung (DB Netz AG) am Bf Freilassing befindet sich in der Vorentwurfsplanung und betrifft vornehmlich die Gütergleise im Bahnhof Freilassing. Die Planung ist aktuell zurückgestellt aufgrund Änderung der Vorschriftenlage. Daher sind aktuell keine Auswirkungen auf die Planung des barrierefreien Ausbaus vorhanden.
- Das Projekt ESTW Berchtesgadener Land (DB Netz AG) wird im Stellwerk Freilassing einen weiteren Fahrdienstleiter-Arbeitsplatz vorsehen und an die ESTWs anbinden. Aktuell sind keine Einflüsse auf den barrierefreien Ausbau vorhanden.
- Im Rahmen einer Instandhaltung der DB Netz AG erfolgt Anfang 2019 ein Weichentausch im Westkopf für die Weichen 144, 145, 146, 147, 153, 159 und 161. Die Auswirkungen auf die Gleislage und die Schnittstellen wurden in der Planung des barrierefreien Ausbaus berücksichtigt.
- Das Projekt KonsoAAP (DB Station&Service AG) sieht eine Anbindung an das Ansagezentrum Rosenheim vor, wodurch u.a. vollautomatische Durchsagen möglich sind. Die Realisierung ist Anfang 2018 geplant und die Schnittstellen sind berücksichtigt.
- Im Rahmen einer Stadtentwicklung plant die Stadt Freilassing den Neubau des Empfangsgebäudes und die Umgestaltung des Bahnhofsareals. Das Projekt befindet sich in der Startphase. Ein Architektenwettbewerb zur Gestaltung soll hierzu stattfinden. Ein konkreter Realisierungstermin ist nicht bekannt. Im Rahmen der Nachbaubarkeit wurden entsprechend der von der Stadt entwickelten Studien Baufugen für die Personenunterführung vorgesehen um eine nachträgliche Verlängerung der Unterführung in südlicher als auch nördlicher Richtung zu ermöglichen.
- Die Sparda-Bank wird voraussichtlich noch 2017 an Stelle des Kellerabgangs an der Ostseite des Sparda-Bank-Gebäudes eine behindertengerechte Rampe in gleicher Breite und Länge wie der Kellerabgang erstellen. Der Zugang zu dieser Rampe erfolgt an der Nordost-Ecke des Sparda-Bank-Gebäudes und die Zugänglichkeit muss für die Sparda-Bank-Kunden immer gewährleistet sein. Dies wurde in der Planung des barrierefreien Ausbaus berücksichtigt.

7 Temporär zu errichtende Anlagen

7.1 Baufeld

Das Baufeld erstreckt sich im Wesentlichen auf die Bahnsteigbereiche und die vorhandenen Zugänge.

Teil des Baufelds sind auch die Baustelleneinrichtungsflächen (siehe Anlage 10).

7.2 Baustelleneinrichtungsflächen

Die Baustelleneinrichtungsflächen sind der Anlage 10 zu entnehmen. Es sind neben DB-eigenen Flächen auch Fremdgrund der Stadt Freilassing und von Dritten erforderlich. Seitens der Stadt und der Dritten liegt die Zustimmung für die bauzeitliche Nutzung dem Grunde nach vor.

7.3 Provisorische Fahrradabstellanlage und Parkplätze

Aufgrund der Einschränkungen der bisherigen P&R und B&R-Parkplätze durch die Baustelleneinrichtungsflächen sind wie folgt Ersatzmaßnahmen vorgesehen:

Parkplätze Rupertusstraße an der EÜ Fuß- und Radweg

Auf dieser Fläche (Flurstücke 975/44 und 976/60) sind während der Bauzeit ca. 26 Parkplätze vorgesehen. Da die Baustelleneinrichtungsfläche Flurstück 972/9 die Zufahrt zu den Bestandsparkplätzen im Rampenbereich der Güterhalle Sparda-Bank verhindert, werden von den Gesamtparkplätzen 10 Ersatz-Parkplätze für die Sparda-Bank ausgewiesen. Hierzu wird ein Hinweisschild vorgesehen.

Parkplätze an der Sparda-Bank (Flurstücke 972/7 und 972/9):

Vor der Sparda-Bank können ca. 11 Stellplätze (s.a. Anlage 10 Baustelleneinrichtungsplan) ausgewiesen werden. 10 als Kurzzeitstellplätze inklusive Kennzeichnung „für Sparda-Bank Kunden (30 Min.)“ und ein Behindertenstellplatz. Die bestehenden PKW-Stellplätze auf dem Flurstück 972/7 angrenzend an die Güterhalle können nicht mehr angefahren werden. Als Ersatz werden während der Bauzeit Stellplätze (10 Stück) an der Nordseite der Gleise (Rupertusstraße) zur Verfügung gestellt.

P&R-Anlage östlich der Güterhalle (Flurstück 976/45)

Auf dieser Fläche können Ersatz-Behindertenstellplätze ausgewiesen werden.

Fahrrad-Stellplätze Bahnhofsvorplatz

Auf dieser Fläche auf dem Bahnhofsvorplatz südlich der Buchhandlung (im Grundeigentum der DB AG) sind während der Bauzeit ca. 50 Fahrrad-Stellplätze vorgesehen. Hierzu wird ein Teil der Bestandsfahrradständer ohne das Dach umgesetzt.

Fahrrad-Stellplätze Rupertusstraße an der EÜ Fuß- und Radweg

Auf dieser Fläche nördlich des Bahnhofs (im Grundeigentum der DB AG) sind während der Bauzeit ca. 50 Fahrrad-Stellplätze vorgesehen. Hierzu wird der Rest der nicht auf dem Bahnhofsvorplatz unterzubringenden Bestandsfahrradständer ohne das Dach umgesetzt.

7.4 Bereitstellungsflächen

Für die Bereitstellung von Aushub- und Abbruchmaterial zur Beprobung in Haufwerken sind im Umgriff des Bahnhofs Freilassing, aufgrund des geringen Platzbedarfs, die Möglichkeiten sehr eingeschränkt. Die wenigen im Umgriff zur Verfügung stehenden Flächen sind hier als BE-Flächen geplant.

Erforderliche Bereitstellungsflächen sind im nahen Umfeld südwestlich des Empfangsgebäudes in der Georg-Wrede-Straße auf den derzeit unbefestigten/unversiegelten Flächen der Stadt Freilassing bzw. im Bereich der auf den Flurstücken 976/29, 976/30 und 976/31 ausgewiesenen Baustelleneinrichtungsfläche geplant. Für die Bereitstellung von Aushub- und Abbruchmaterial mit der Einstufung > Z2 / > RW 2 wird die betroffene Fläche bauzeitlich mit einem bituminösen Belag ausgerüstet, um eine Schadstoffverlagerung in den Untergrund durch Niederschlagswasser zu vermeiden.

Da im Zuge der Baumaßnahme höher belastete und z.T. als gefährlicher Abfall einzustufende mineralische Abbruch- und Aushubmaterialien erwartet werden, sind die betroffenen Haufwerke entsprechend den geltenden Vorschriften zu behandeln, mit Folien abzudecken und zu sichern um Auswaschungen zu verhindern. Nach Abschluss der Baumaßnahme wird die bituminöse Befestigung der Bereitstellungsfläche zurückgebaut, beprobt und entsprechend der festgestellten Belastung einer ordnungsgemäßen Entsorgung zugeführt.

Siehe auch Punkt 10.4.

7.5 Baubehelfe

7.5.1 Verbau

Zur Herstellung der Bauwerke werden die Baugruben mit einem dichten und verformungsarmen Spundwandverbau gesichert. Aufgrund der Tiefe der Baugrube sowie der Nähe von in Betrieb befindlichen Gleisanlagen ist es notwendig den Verbau auszusteifen bzw. durch Rückverankerungen zu sichern. Für das Einbringen der gleisnahen Verbauten sind mehrtägige Sperrpausen an Wochenenden vorgesehen. Entsprechend den Angaben des Baugrundgutachtens ist die Verbauachse vor dem Einbringen der Spundwand vorzubohren.

Die Spundwände werden, soweit bahnbetrieblich und technisch möglich, nach der Verfüllung der Arbeitsräume zurückgebaut.

7.5.2 Hilfsbrücken

Im Bereich der PU sind für alle in Betrieb befindlichen Gleise Hilfsbrücken gemäß dem Stand der Technik vorzusehen. Dies betrifft die Gleise 2 bis 7. Die Hilfsbrücken werden auf den umlaufenden Verbau aufgelegt und gemäß der Regelwerke der DB verankert.

Lediglich das Gleis 1, welches direkt an die Baustellenfläche am Hausbahnsteig angrenzt, wird während der Bauzeit der PU außer Betrieb genommen, da dort die Baugrube zur Herstellung der Einschubsegmente der PU hergestellt wird.

Zusätzlich zu den Gleishilfsbrücken müssen Bahnsteighilfsbrücken im Bereich der in Betrieb befindlichen Bahnsteigkanten eingebaut werden. Nur dadurch kann der Bahnbetrieb im Bahnhofsbereich gewährleistet werden. Hierbei handelt es sich um Stahl-Holzkonstruktionen, welche gemäß dem aktuellen Regelwerk dimensioniert und konstruiert werden.

7.5.3 Bauwasserhaltung

Die Bauwasserhaltung ist in der Unterlage 15Anlage 1 zeichnerisch dargestellt.

7.6 Einschränkungen für Fahrgäste und Beschäftigte vor Ort

Für den Reisendenverkehr gibt es während der Bauphase Erschwernisse, die durch zusätzliche Informationen und Reisendenlenker erleichtert werden sollen.

Vor dem Empfangsgebäude auf Bahnsteig 1 wird eine Baugrube hergestellt. Zu- und Notausgänge in bzw. aus dem Empfangsgebäude werden erhalten.

Für die im Empfangsgebäude und dessen seitlichen Anbauten arbeitenden Personen wie z.B. die der Bundespolizei oder DB Aufsichtspersonal werden Erschwernisse wie zusätzlicher Baulärm auftreten.

7.7 Baustellenverkehr

Die als Zu- bzw. Abfahrten zu Baustelleneinrichtungsflächen vorgesehenen Straßen sind südlich des Bahnhofs die Bahnhofsstraße und die Georg-Wrede-Straße und nordwestlich des Bahnhofs die Westendstraße. Alle diese Straßen sind öffentliche Straßen mit einem Asphaltbelag.

Unter Beachtung der Straßenverkehrsordnung ergeben sich durch den Baustellenverkehr nur geringe Beeinträchtigungen durch erhöhtes Verkehrsaufkommen. Weitergehende Beeinträchtigungen durch den Baustellenverkehr sind nicht zu erwarten.

Um etwaige Belästigungen der Anwohner durch den vom Baustellenverkehr zusätzlich verursachten Verkehrslärm auf öffentlichen Straßen soweit wie möglich zu vermindern, werden nachfolgende Maßnahmen organisatorischer Art bei der weiteren Planung der Transportwege vorgesehen (siehe Abschnitt 9.1.2).

7.8 Taxispur

Die Taxispur vor dem Empfangsgebäude wird während der Bauzeit in die westlichste Spur des Busbahnhofs verlegt.

7.9 Bauzeitliche Schallschutzwand

Während des Einbaus des Spundwandverbaus sowie der Abbrucharbeiten der Personenunterführung ist eine mobile Lärmschutzwand mit einer wirksamen Höhe von 4 m über Gelände im Bereich der Sparda-Bank vorgesehen.

8 Baudurchführung

8.1 Bauzeiten

Die Umsetzung der vorliegenden Baumaßnahme ist von August 2019 bis Ende 2022 vorgesehen.

8.2 Baudurchführung und Baubetriebszustände

Der Bahnsteig Gleis 96/97 ist nicht vom Umbau der Maßnahme betroffen und bleibt im Betrieb. Die Beschallungsanlage wird kurzzeitig außer Betrieb genommen, um diese an die neue TK-Verteilung im Betonschalthaus anzuschließen.

Vor der eigentlichen Baumaßnahme erfolgen bauvorbereitende Maßnahmen.

In einem ersten Bauabschnitt wird die Treppe von der EÜ Fuß- und Radweg zum Bahnsteig 7/8 gebaut und in Betrieb genommen. Dadurch sind alle Bahnsteige durch mindestens einen alternativen Zugang zur bestehenden Personenunterführung angebunden.

Die bestehende Personenunterführung wird nachfolgend abgerissen. Ab diesem Zeitpunkt erfolgt die Reisendenführung über die EÜ Fuß- und Radweg. Für den Neubau der Personenunterführung sind ca. 18 Monate veranschlagt. Die Segmente der Personenunterführung werden in der Baugrube Gleis 1 und Bahnsteig 1 hergestellt und verschoben. Die Treppenaufgänge und Aufzugsschächte werden in Lage hergestellt. Zeitgleich wird der Bahnsteig am Gleis 1 umgebaut. Während dieser Bauphase ist Gleis 1 gesperrt. Die Bahnsteige 2/3, 4/5 sowie 7/8 sind in Betrieb.

Mit Fertigstellung der Unterführung werden nacheinander die Bahnsteige Gleis 2/3 mit Anpassung Gleis 3, 4/5 und 7/8 umgebaut.

Das Gleis und der Bahnsteig 1 und maximal 2 weitere Gleise mit 2 weiteren Bahnsteigkanten werden gleichzeitig außer Betrieb genommen. Ausnahme hiervon ist der Ein- und Ausbau des Verbaus bei den Gleisen 5, 6 und 7. In diesem Zusammenhang müssen 3 Gleise mit 2 Bahnsteigkanten gleichzeitig außer Betrieb sein.

9 Zusammenfassung der Umweltauswirkungen

Die Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt unter Berücksichtigung der unter 9.1 aufgeführten Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen.

9.1 Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen

9.1.1 Umwelt- und Landschaftsschutz

Screening

Für das geplante Vorhaben wurde eine Einzelfallprüfung nach § 3c UVPG durchgeführt. Hierbei wurde festgestellt, dass keine Umweltverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben notwendig ist.

Landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen

Als Voraussetzung für die baurechtliche Genehmigung ist in Abstimmung mit der zuständigen Naturschutzbehörde kein Landschaftspflegerischer Begleitplan zu erarbeiten.

Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen

Folgende Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen wurden in Abstimmung mit den zuständigen Naturschutzbehörden festgelegt (s.a. Anlage 13):

- S1 Schutzmaßnahmen für Bäume (25 Stück), Grünflächen und für das geschützte Biotop Nr. 8143-0236-13
- W1 Wiederherstellung von Grünflächen
- V1 Untersuchung von Flächen/Gebäuden auf Vorkommen gefährdeter Arten nach Anhang IV der Richtlinie 92/43/EWG
- V2 Abstimmung der Baufeldräumung auf die Brutaktivitäten der Vögel
- V3 Reptilienschutzzaun an der nördlichen Grenze des provisorischen Fahrradparkplatzes (Bauwerksverzeichnis Nr. 23)

Die Maßnahmen S1 und V3 sind in der Anlage 10 Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan als Zusammenhangsmaßnahme zur Baustelleneinrichtung und den provisorischen Parkplätzen dargestellt.

Bodenschutz

Da im geplanten Vorhaben auf Grundlage der Voruntersuchungsergebnisse höher belastete und z.T. als gefährlicher Abfall einzustufende mineralische Abbruch- und Aushubmaterialien erwartet werden, sind diese, vor einer fachgerechten Entsorgung, in homogenen Haufwerken (ca. 500 m³) zur Beprobung und Deklaration bereitzustellen. Der detaillierte, fachgerechte Umgang ist unter Punkt 10.4 sowie in Anlage 18 BoVEK beschrieben.

Die in Anlage 18.2 Kurzbericht des Abfallgutachters gem. §18 BBodSchG genannten Maßnahmen werden wie folgt umgesetzt:

- Der angefallene Boden, der im Rahmen der Baumaßnahme bewegt bzw. ausgekoffert wird, wird entsprechend dem BoVEK in Hauwerken (ca. 500 m³) gelagert, beprobt und entsorgt.
- Im Bereich der rückzubauenden Bahnsteige wird der Bahnsteig bis auf Oberkante Schwelle rückgebaut.
- Für die Sickerschächte in den Bahnsteigen wird ab Oberkante des neuen Bahnsteiges bis zu einer Tiefe von 5,50 m der bestehende Boden abgegraben. Nachfolgend wird eine Filterschicht in Summe von 1,0 m eingebracht.
- Vor Einbringen der Filterschicht in die der Sickerschächte wird eine Sohlenbeprobung zur Dokumentation durchgeführt.
- Das anfallende Oberflächenwasser wird in den entsiegelten Bereiche der KRB 2.1 (s. Anlage 16) flächig versickert. Hierzu wird der belastete Boden bis zu einer Tiefe von 0,6 m von der Oberkante des Bestandsbahnsteigs ausgetauscht.
- Im Bereich der KRB 4.5 wird aufgrund der vorgefundenen hohen Belastungen bis zu einer Tiefe von 3,7 m die bestehende Versiegelung (Asphalt) belassen, um zu vermeiden, dass durch einen Sickerwasserzutritt die Schadstoffe verlagert werden. Die bestehenden Bahnsteigkanten werden in diesem Bereich rückgebaut und die Oberfläche versiegelt und an das Gelände angeglichen. Die Entwässerung erfolgt ins Gleisbett.

Für die Bauausführung wird eine generelle umweltfachliche Bauüberwachung vorgesehen.

9.1.2 Baubedingte Emissionen – Lärm und Erschütterung

Die baubedingten Emissionen zum Lärm und Erschütterungen wurden untersucht (s. Anlage 14). In diesem Zusammenhang wurden folgende Verminderungsmaßnahmen definiert:

- Die Bestimmungen der AVV Baulärm (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm) müssen eingehalten werden.
- Die Anforderungen der DIN 4150 Teil 2 vom Juni 1999 (Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und der DIN 4150 Teil 3 vom Dezember 2016 (Erschütterungen im Bauwesen – Einwirkungen auf bauliche Anlagen) sind zu beachten.
- Die Baustelle ist so zu planen, einzurichten und zu betreiben, dass Geräusche weitestgehend verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.
- Es dürfen nur Arbeitsgeräte eingesetzt werden, die nach dem derzeitigen Stand der Technik schallgedämpft sind. Neben den gesetzlichen Bestimmungen (BImSchG) sind insbesondere die Geräte- und Maschinenlärmschutz VO – 32. BImSchV mit der Outdoor-Richtlinie (2000/14/EG, Stufe II) - einzuhalten.
- Bauarbeiten, die während der Nachtzeit oder an Sonn- und Feiertagen durchgeführt werden müssen, sind auf ein betrieblich unabdingbares Mindestmaß zu beschränken.

- Zur Vermeidung unzulässiger und gesundheitsgefährdender Lärmeinwirkungen sind die Möglichkeiten zur Schallminderung (insbesondere der Einsatz schalloptimierter Baumaschinen und –verfahren, die Aufstellung mobiler Schallschutzwände, Optimierung der Bauabläufe, sodass die lärmintensiven Arbeiten nicht in die Nachtzeit fallen, usw.) vollständig auszuschöpfen. Hinsichtlich der Vermeidung von unzulässigen Erschütterungseinwirkungen sollten zu dem geplanten Bauverfahren alternative Verfahren geprüft werden. Dies betrifft insbesondere die besonderen lärm- und erschütterungsintensiven Ramm- und Abbrucharbeiten.
- Errichtung einer mobilen Lärmschutzwand am Gebäude der Sparda-Bank zur Gleisseite Bahnhofstraße 8 mit einer wirksamen Höhe von 4 m über Geländeoberkante und einer Länge von 10 m bei den besonders lärmintensiven Ramm- und Abbrucharbeiten.
- Die Gebäude im unmittelbaren Nahbereich der Baustelle sind vorab visuell beweiszusichern.
- Der Vorhabenträger hat die Betroffenen/Anwohner im Vorfeld der Baumaßnahmen umfassend und rechtzeitig vor den besonders erschütterungs- und lärmintensiven Bauarbeiten über Zeitpunkt, Zeitdauer und Unvermeidbarkeit der besonders lärmintensiven Bautätigkeiten und den Arbeitsfortschritt zu informieren.
- Einsatz eines Immissionsschutzbeauftragten während der maßgebenden Bauphasen als Ansprechpartner bei Beschwerdefällen
- Da Bautätigkeiten auch nachts durchgeführt werden, wird für diesen Zeitraum zusätzlich eine messtechnische Begleitung der Baumaßnahme stattfinden. Abhängig von tatsächlich messtechnisch erfassten Immissionspegeln wird für die betroffenen Anwohner, bei denen der Beurteilungspegel während der Sperrpause nachts 60 dB(A) bzw. 70 dB(A) tags überschreitet, die Vereinbarung besonderer Maßnahmen erforderlich. Den betreffenden Anwesen wird die Bereitstellung von Ersatzwohnraum, wie Hotels, schriftlich angeboten.

  Folgende Anwesen sind mit Beurteilunqspegel ≥ 60 dB(A) nachts betroffen:

Bahnhofstraße 2
Bahnhofstraße 4
Bahnhofstraße 6
Bahnhofstraße 7
Bahnhofstraße 8
Bahnhofstraße 9
Freimannstraße 1
Freimannstraße 3
Fürstenweg 13
Fürstenweg 15
Fürstenweg 19
Fürstenweg 21
Georg-Wrede-Straße 7
Georg-Wrede-Straße 8
Georg-Wrede-Straße 11
Georg-Wrede-Straße 11a
Goldschmidgasse 3
Goldschmidgasse 5
Hauptstraße 38
Heideweg 2
Heideweg 4
Hermann-Löns-Straße 4

Lindenstraße 25
Lindenstraße 27
Lindenstraße 28
Lindenstraße 29
Lindenstraße 34
Reichenhaller Straße 9
Reichenhaller Straße 11
Reichenhaller Straße 13
Reichenhaller Straße 15
Reichenhaller Straße 20
Reichenhaller Straße 26
Rupertusstraße 1
Rupertusstraße 10
Rupertusstraße 11
Rupertusstraße 19
Rupertusstraße 21
Rupertusstraße 23
Rupertusstraße 25
Rupertusstraße 27
Rupertusstraße 29
Rupertusstraße 31
Rupertusstraße 33
Rupertusstraße 35
Rupertusstraße 37
Rupertusstraße 39
Rupertusstraße 41
Rupertusstraße 43
Rupertusstraße 45
Rupertusstraße 47
Rupertusstraße 49
Rupertusstraße 49a

Folgende Anwesen sind mit Beurteilungspegel ≥ 70 dB(A) tagsüber betroffen:

Bahnhofstraße 2
Bahnhofstraße 4
Bahnhofstraße 6
Bahnhofstraße 8
Goldschmidgasse 5
Reichenhaller Straße 20
Rupertusstraße 11

Um etwaige Belästigungen der Anwohner durch den vom Baustellenverkehr zusätzlich verursachten Verkehrslärm auf öffentlichen Straßen soweit wie möglich zu vermindern, werden nachfolgende Maßnahmen organisatorischer Art bei der weiteren Planung der Transportwege vorgesehen:

- Die Versorgung der Baustellen durch Baufahrzeuge (außerhalb der Baustraßen) soll überwiegend über die Hauptverkehrsstraßen passieren. Im gesamten Bauzeitraum sind Material-

lieferungen und Transporte so zu organisieren, dass sie überwiegend in der Tagzeit (07:00 bis 20:00 Uhr) erfolgen und in der Nachtzeit (20:00 bis 07:00 Uhr) auf ein Mindestmaß beschränkt bleiben.

- Die Ausführungsfirma wird verpflichtet, dass Leerfahrten in innerörtlichen Bereichen möglichst vermieden werden.
- Die Zufahrtswege zu den Baustelleneinrichtungsflächen sind gemäß dem Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan (siehe Anlage 10) festgelegt und von den ausführenden Firmen einzuhalten.

9.2 Beschreibung der Auswirkungen auf die Schutzgüter

9.2.1 Schutzgut „Mensch“

Vom Vorhaben gehen baubedingt Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch aus. Im Zuge der baulichen Maßnahmen kommt es durch lärmintensive Abbruch- und Neubauarbeiten zu Beeinträchtigungen in Form von Lärmimmissionen und Erschütterungseinwirkungen. Insbesondere sind hier aus baubetrieblichen Gründen nicht zu vermeidende, zur Nachtzeit durchgeführte Arbeiten zu nennen.

Um die Auswirkungen so gering wie möglich zu halten, wurden Maßnahmen zur Reduzierung gemäß Punkt 9.3.2 vorgesehen.

9.2.2 Schutzgut „Tiere und Pflanzen“

Im Bereich der Erneuerung der Gleisanlagen sind keine erheblichen Beeinträchtigungen für Flora und Fauna zu erwarten (s. a. Anlage 13 Faunistische Planungsraumanalyse). Die neuen baulichen Anlagen des Bahnhofs Freilassing liegen vollständig im Bereich bestehender versiegelter Flächen.

Die potentiellen Beeinträchtigungen sind nur im Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen möglich. Für diese Flächen wurden umfangreiche Untersuchungen durchgeführt. Im Ergebnis wurde bei einer Fläche eine Mauereidechse nachgewiesen. Da einige Flächen außerhalb der Baustelleneinrichtungsfläche als potentieller Lebensraum geeignet sind, werden diese durch Schutzzäune gegen ein Einwandern von Reptilien in das Baufeld geschützt. Grünflächen und Gehölzbestände auf oder in der Nähe von Baustelleneinrichtungsflächen werden durch entsprechende Schutzeinrichtungen bauzeitlich geschützt.

9.2.3 Schutzgut „Wasser“

Grundwasser

Versickerung

Im Rahmen der im Jahr 2017 durchgeführten Vorerkundungen traten in den Bodenmischproben der Bahnsteigunterfüllungen der Bahnsteig–Gleise 1, 2/3, 4/5 und 7/8 teilweise deutlich erhöhte Belastungen an Schwermetallen auf, die eine vorläufige abfalltechnische Einstufung als gefährlicher Abfall bedingen.

Das weitere Vorgehen bzw. die Durchführung von erforderlichen weiterführenden Untersuchungen im Sinne des BBodSchG/BBodSchV bezüglich der festgestellten erhöhten Bodenbelastungen und im Hinblick einer möglichen Grundwassergefährdung wurde den zuständigen Behörden vorgestellt.

Aus wasserwirtschaftlicher Sicht ist eine punktuelle Versickerung nicht erwünscht. Flächenhafte Versickerungen sind aber nicht möglich, weil der anstehende Boden nur bereichsweise versicke-

rungsfähig ist und bereichsweise Kontaminationen des Bodens vorhanden sind, in denen nicht versickert werden kann.

Das grenzt die Möglichkeiten einer Versickerung auf eine punktuelle Versickerung in Form von Versickerungsschächten ein. Die Versickerungsschächte können nur in versickerungsfähigen Bereichen ohne Kontaminationen im Versickerungsbereich gebaut werden.

Die neuen Bahnsteige werden gegenüber dem Bestand in verkürzter Form errichtet. Teilbereiche werden durch die neuen Bahnsteige nicht wieder überdeckt und bleiben somit unversiegelt. Zu entsiegelnde Flächen sind somit ausschließlich bestehende Bahnsteigoberflächen, die durch die Verkürzung der Bahnsteige nicht mehr benötigt werden und deshalb rückgebaut werden.

Im Bereich der rückzubauenden Bahnsteige wird der Bahnsteig bis auf die Oberkante der Schwellen rückgebaut.

Für die entsiegelten Bereiche ist keine gesonderte Entwässerung geplant. Das anfallende Oberflächenwasser soll in den entsiegelten Flächen direkt flächig versickern.

Wegen Kontaminationen im Boden sind aber in 2 Bereichen Sonderlösungen vorgesehen:

- Im Bereich der KRB (Kleinrammbohrung) 2.1 Bodenaustausch bis in eine Tiefe von 0,6 m von OK Bahnsteig aus.
- Im Bereich der KRB (Kleinrammbohrung) 4.5 wird aufgrund der hohen Belastungen bis zu einer Tiefe von 3,7 m die bestehende Versiegelung belassen um zu vermeiden, dass die Schadstoffe durch Sickerwasserzutritt verlagert werden. Die bestehenden Bahnsteigkanten werden in diesem Bereich rückgebaut und die Oberfläche gebunden an das Gelände herangeführt.

Grundwasseraufstau

Für die Herstellung der Personenunterführung und der Treppe von der EÜ Fuß- und Radweg zum Bahnsteig 7/8 werden von Spundwänden umschlossene Baugruben benötigt.

Aufgrund der Barrierewirkung der Spundwand zur Errichtung der neuen Unterführung kommt es während der Bauzeit zu einem Grundwasseraufstau bis zu 23 cm (s. a. Anlage 15). Soweit ein Rückbau der Spundwand betrieblich nicht möglich ist, wird die durch die Spundwand entstandene Barriere für das Grundwasser durch Durchlässe geöffnet. Hierzu wird im Bereich der Treppenaufgänge der Verbau gezogen, so dass mindestens Abschnitte von 4 m Breite den Durchfluss ermöglichen. Dadurch kann eine dauerhafte Aufstauung verhindert werden.

Die geplanten Spundwände binden nicht in den Grundwasserstauer ein, da dieser tiefer als 15 m ist.

Bauwasserhaltung

Es ist ein Bodenaustausch auch unter dem Grundwasserspiegel nötig. Nach erfolgtem Bodenaustausch ist mit einem geringeren Wasserandrang in der Baugrube zu rechnen.

Alle Wässer werden in je ein Absetzbecken gepumpt und dann in einen auf Bahnsteig 1 vorab hergestellten Versickerungsschacht (für die Personenunterführung) bzw. in die bestehende Entwässerung der EÜ (für die Treppe von der EÜ Fuß- und Radweg zum Bahnsteig 7/8) eingeleitet.

Vor Beginn der Bauwasserhaltung ist die Überprüfung bzw. Analyse von Wasserproben vorgesehen.

9.2.4 Schutzgut „Klima, Luft“

In Bezug auf das Schutzgut Luft und Klima sind keine relevanten Auswirkungen zu erwarten. Eine Verminderung von Staub- und Schadstoffimmissionen erfolgt durch Einsatz emissionsarmer

Maschinen und Fahrzeuge sowie durch Befeuchtung der Bauflächen bei anhaltender Trockenheit.

Eine Verminderung von Auswirkungen von Staub- und Schadstoffimmissionen in klimatisch und lufthygienisch relevanten Flächen erfolgt durch eine Bauzeitenplanung mit möglichst kurzen Bauphasen in der Nähe sensibler Bereiche.

9.2.5 Schutzgut „Landschaft“

In Bezug auf das Schutzgut Landschaft sind keine relevanten Auswirkungen zu erwarten.

9.2.6 Schutzgut „Boden“

Die neuen baulichen Anlagen des Bf Freilassing liegen vollständig im Bereich bestehender versiegelter Flächen. Teilbereiche werden durch die neuen Bahnsteige nicht wieder überdeckt und bleiben somit unversiegelt.

Anlagebedingt ergeben sich auf das Schutzgut Boden lediglich geringfügige Auswirkungen durch dauerhafte Überbauung und Versiegelung von anthropogen überprägten Bodenformen im besiedelten Bereich. Die Auswirkungen werden auf ein Mindestmaß beschränkt, da die neu zu errichtenden Anlagen komplett auf bereits versiegelten Flächen zum Liegen kommen. Des Weiteren wirken sich Bodenverdichtungen durch mechanische Beeinträchtigung wie baubedingtes Befahren, Betreten und Materiallagerung negativ auf diese Bodenformen aus.

Alle beim Abbruch des Bahnsteiges, der Bahnsteigkanten und der Unterführung anfallenden Materialien werden über ein entsprechendes Verwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK, Unterlage 18) bewertet. Hierzu werden diese Materialien auf mögliche Schadstoffbelastungen untersucht und in Abhängigkeit der Ergebnisse in dafür genehmigten Anlagen fachgerecht entsorgt, d.h. verwertet oder beseitigt. Die Entsorgung, bei der die Verwertung angestrebt wird, erfolgt durch zertifizierte Entsorgungsfachbetriebe in dafür genehmigten Anlagen. Maßgeblich sind hierfür die Bestimmungen des Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes (KrW-/AbfG) und seiner untergesetzlichen Regelungen.

Zur Vermeidung und Minimierung von Beeinträchtigungen für das Schutzgut Boden wurde ein schonender und flächensparender Umgang in Planung und Ausführung angestrebt. Die Ausweisung von Baustelleneinrichtungsflächen wird auf das notwendige Maß reduziert. Die Anlage aller Material- und Lagerungsplätze erfolgte außerhalb von Bereichen hoher Empfindlichkeit. Betroffene Baustelleneinrichtungsflächen sind nach Beendigung der Arbeiten zu rekultivieren und tiefgründig zu lockern.

Aufgrund der am Bf Freilassing teilweise deutlich erhöhte Belastungen an Schwermetallen, die eine vorläufige abfalltechnische Einstufung als gefährlicher Abfall bedingen, wurden Maßnahmen vorgesehen, die die Beeinträchtigung auf das Schutzgut Boden minimieren. Diese Maßnahmen sind in Abschnitt 9.1.1 beschrieben.

9.2.7 Schutzgut „Kultur- und Sachgüter“

In Bezug auf das Schutzgut Kultur- und Sachgüter sind keine relevanten Auswirkungen zu erwarten.

9.2.8 Sonstige Schutzgüter

Energiebedarf und Energieverbrauch (Betriebsphase)

Der barrierefreie Ausbau wird durch den partiellen Einsatz von LED-Beleuchtung und der Einkürzung der beleuchteten Bahnsteige beim Umbau des Bahnhofs zu einer in Summe besseren Energiebilanz und geringeren Energieverbrauch hinsichtlich der Beleuchtungsanlage führen. Je-

doch führt der Betrieb der neuen Aufzugsanlagen zur barrierefreien Erschließung ganzheitlich zu einem höheren Energieverbrauch.

Auswirkungen auf das Kleinklima am Standort und Beiträge des Vorhabens zum Klimawandel z.B. durch Treibhausgasemissionen

Es sind keine Auswirkungen auf das Kleinklima am Standort bzw. kein zusätzlicher Ausstoß an Treibhausgas-Emissionen für den Betriebszustand zu erwarten.

Anfälligkeit des Vorhabens gegenüber den Folgen des Klimawandels

Eine verstärkte Anfälligkeit von Schutzgütern infolge des Klimawandels liegt nicht vor. Durch die Dammlage des Bahnhofs zum Fluss Saalach hin ist dieser von Hochwässern nicht betroffen.

9.3 Bewertung der Umweltauswirkungen

9.3.1 Umwelt- und Landschaftsschutz

Die UVP-Pflicht wurde im Rahmen einer Vorprüfung des Einzelfalls nach Anhang II des EBA-Leitfadens überprüft. Aufgrund von Art und Umfang des Bauvorhabens kann aus Sicht der Vorhabenträgerin auf eine UVP verzichtet werden. Die Vorabstimmung mit den zuständigen Behörden ist erfolgt. Die Auflagen aus diesen Abstimmungen sind berücksichtigt. Im Ergebnis der faunistischen Planungsraumanalyse wurde in Abstimmung mit der UNB festgestellt, dass für das Vorhaben keine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung (saP) oder landschaftspflegerische Begleitplanung erforderlich ist.

Die neuen baulichen Anlagen des Bf Freilassing liegen vollständig im Bereich bestehender versiegelter Flächen. Insgesamt werden durch den barrierefreien Ausbau Flächen entsiegelt. Auswirkungen auf die Schutzgüter sind nur im Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen zu erwarten. Artenschutzrechtliche Begehungen und Kartierungen von Reptilien sowie Flächenbegehungen münden in einem Vermeidungsmaßnahmenkatalog, um bauzeitliche Beeinträchtigungen auf Flora und Fauna zu mindern oder auszuschließen.

Aufgrund der geringen Wirkungsintensität und Empfindlichkeit der betroffen Lebensräume ist insgesamt betrachtet davon auszugehen, dass aus dem Vorhaben keine erheblichen Beeinträchtigungen resultieren. Erhebliche Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts und des Landschaftsbilds können durch Vermeidungs- bzw. Minderungsmaßnahmen umgangen werden.

9.3.2 Schall- und Erschütterungsschutzschutz

Baubedingte Schallimmissionen

Nach dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) ist beim Betrieb von Baustellen, Baulagerplätzen und Baumaschinen sicherzustellen, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik vermeidbar sind, und dass nach den allgemein anerkannten Regeln der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Im Rahmen der Planung zum Barrierefreien Ausbau des Bahnhofs Freilassing wurden die Auswirkungen des Baubetriebs zur Umsetzung der Baumaßnahmen gemäß der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen (AVV Baulärm) untersucht.

Auf Grundlage einer Bauablaufplanung, Aussagen über den Einsatz und die Art der verwendeten Baumaschinen sowie der Kenntnis der Einsatzzeiten wurde eine Prognose der zu erwartenden Baulärmimmissionen innerhalb der schutzbedürftigen Nutzungen in der Nachbarschaft erstellt.

Die Untersuchungen kommen zu dem Ergebnis, dass während der Bauzeit Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm auftreten können. Hauptsächlich im Nachtzeitraum werden Betroffenheiten in der Nachbarschaft im Umkreis von mehreren hundert Metern entstehen. Lediglich während der Bauphasen Umbau OLA und PU Ausstattung (Zeitraum 1,5 von 35 Monaten) ist nicht mit erheblichen Baulärmimmissionen in der Nachbarschaft zu rechnen.

Es wurden verschiedene Maßnahmen zum Schutz gegen Baulärm untersucht und hinsichtlich Wirksamkeit, zeitlichem und finanziellem Aufwand, Auswirkungen auf den Baubetrieb und Baufortschritt sowie Dauer möglicher Betroffenheiten durch Baulärm bewertet.

Für die Baumaßnahme wurde ein Maßnahmenkonzept hinsichtlich der baubedingten Schallimmissionen erarbeitet, das im Rahmen der Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen (s. a. 9.1) durch den Vorhabenträger zugesichert wird.

Baubedingte Erschütterungsimmissionen

Die Untersuchungen zu Bauerschütterungen kommen zu dem Ergebnis, dass bereichsweise Überschreitungen der zulässigen Anhaltswerte DIN 4150-2 im unmittelbaren Nahbereich der Baustelle (< 30 m) nach aktuellem Planungsstand nicht ausgeschlossen werden können.

Etwaige Gebäudeschäden im Sinne einer Verminderung des Gebrauchswertes entsprechend den Anforderungen der DIN 4150-3 sind aufgrund der örtlichen Gegebenheiten jedoch für keines der Gebäude bei den geplanten Bauverfahren zu erwarten. Zur Dokumentation vorhandener Vorschädigungen und zur späteren Abwehr von Schadensersatzansprüchen werden vorsorglich gebäudetechnische Beweissicherungen an ausgewählten Gebäuden in unmittelbarer Nähe zur Baumaßnahme vorgesehen.

Für die Baumaßnahme wurde ein Maßnahmenkonzept hinsichtlich der baubedingten Erschütterungsimmissionen erarbeitet, das im Rahmen der Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen (s. a. 9.1) durch den Vorhabenträger zugesichert wird.

10 Weitere Rechte und Belange

10.1 Grunderwerb

10.1.1 Vorübergehende Inanspruchnahme

Es sind Flächen der Stadt Freilassing, Dritter und der DB AG betroffen.

Betroffene Flächen der Stadt Freilassing und Dritter sind:

Flurstück(e)	**Grundeigentümer**	**Zufahrt**
976/29, 976/30, 976/31	Stadt Freilassing	Baustelleneinrichtungsfläche
972/7	Dritter	provisorische Parkplätze
926/28	Dritter	Baustellenzufahrt, provisorische Schallschutzwand
984/15	Stadt Freilassing	Baustellenzufahrt
984/15, 972/6, 972/4, 976/6, 976/46	Stadt Freilassing	Baustelleneinrichtungsfläche
976/60, 975/44	Stadt Freilassing	provisorische Parkplätze

Der Umfang der erforderlichen vorübergehenden Grundinanspruchnahme ist den Unterlagen 5 Grunderwerbsplan und 6 Grunderwerbsverzeichnis zu entnehmen.

Die Grundstückseigentümer haben Ihr grundsätzliches Einverständnis zur vorübergehenden Inanspruchnahme der Flächen gemäß Grunderwerbsverzeichnis bereits erteilt.

10.1.2 Dauerhafte Inanspruchnahme

Eine dauerhafte Inanspruchnahme von Fremdgrundstücken wird im Rahmen des Projektes nicht erforderlich.

10.2 Kabel und Leitungen

Für den Projektbereich wurden von der Stadt Freilassing eine Liste möglicher öffentliche Sparten übergeben. Diese wurden abgefragt mit folgendem Ergebnis:

Eigentümer	Sparte	Ergebnis
Stadtwerke Freilassing	Fernwärme	keine Trassen im Projektbereich vorhanden
Stadtwerke Freilassing	Trinkwasser	Pläne erhalten und berücksichtigt, keine Umverlegung nötig, Anschluss einer Trinkwasserleitung in diesem Projekt
Stadt Freilassing, Bauamt – Abt. Tiefbau	Abwasserentsorgung (Kanal)	Pläne erhalten und berücksichtigt, keine Umverlegung nötig
Energie Südbayern	Erdgas	Pläne erhalten und berücksichtigt, keine Umverlegung nötig
Deutsche Telekom AG	Telefon	Pläne erhalten und berücksichtigt. Umverlegung geplant.
Vodafone - Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH	Telefon, Kabelfernsehen	Pläne erhalten und berücksichtigt. Umverlegung geplant.
Ip fabric GmbH (Chiemgau DSL)	Telefon	keine Rückinformation trotz zweimaligem Anschreiben
RSM Freilassing	Telefon, Kabelfernsehen	keine Trassen im Projektbereich vorhanden
Bayernwerke AG	Strom	Pläne erhalten und berücksichtigt, keine Umverlegung nötig
Türk Telekom International AT AG	LWL Trasse Salzburg - München	keine Trassen im Projektbereich vorhanden

Die Sicherung und Verlagerung des LWL-Kabels der Vodafone GmbH erfolgt im Rahmen der Baudurchführung. Zur Erlangung der Baufreiheit wird in das Kabel F7117 24' im Bereich des Bahnsteigs Gleis 7/8 im Schacht der Quertrasse (km 81,848) eine Ersatzlänge eingefügt, mittels neuer Verbindungsmuffe, zur weiteren Verlegung in das DrStw einzuspleißen. Das unbeschaltete LWL Kabel F7117, 24 wird bauzeitlich außer Betrieb genommen werden, um eine neue Ersatzlänge im Bahnhof einzuspleißen und die Umverlegung aus dem Empfangsgebäude durchzuführen. Hierfür wurde die Zustimmung des Spartenträgers eingeholt. Diese Umlegung ist in der Anlage 11 Kabel- und Leitungsplan dargestellt.

Straßen und Wege

Die im Rahmen des Projektes erstellte neue Personenunterführung ist eine reine Bahnsteigunterführung der DB Station&Service AG. Diese übernimmt die Unterhaltslast und die Verkehrssicherungspflicht.

10.3 Kampfmittel

Aufgrund der Befundlage ist der gesamte Bahnhof als Kampfmittelverdachtsfläche einzustufen.

Eine Kampfmittelerkundung ist bei allen Bauteilen, die tiefer als 50 cm unter die Geländeoberkante in den Boden eingreifen notwendig bzw. es ist die Notwendigkeit einer Erkundung zu prüfen.

Aus diesem Grunde werden vor Beginn der Baumaßnahme flächendeckende Kampfmittelsondierungen, für tieferreichende Bauteile oder Baubehelfe zusätzliche Tiefensondierungen durchgeführt.

Dafür wurde ein detailliertes Konzept erstellt, das vor Baubeginn bzw. baubegleitend durchgeführt wird.

10.4 Entsorgung von Aushub- und Abbruchmaterial

Gemäß § 6 (1) KrWG steht an erster Stelle die Vermeidung bzw. Verwertung von Abfällen.

Im Zuge der geplanten Baumaßnahme fallen voraussichtlich insgesamt ca. 13.200 m³ (23.700 t) Bodenaushub, ca. 4.100 m³ (9.400 t) Beton/Bauschutt, ca. 1.400 m³ (2.500 t) Asphalt und ca. 150 m³ (250 t) Gleisschotter an. Zusätzlich fallen noch verhältnismäßig geringe Mengen für Altholz, asbesthaltige Baustoffe, Bitumengemische, Metalle/Stahl, Glas und Kunststoff an.

Der für die geplanten Maßnahmen erforderliche Bodenaushub wird überwiegend und das Abbruchmaterial u.a. aus dem Rückbau der Bahnsteige und der Personenunterführungen vollständig einer fachgerechten Entsorgung (Verwertung/Beseitigung) in externen Annahmestellen zugeführt.

Geotechnisch geeignetes Aushubmaterial mit der Belastung bis einschließlich Z 1.1 (gem. Eckpunktepapier) wird, soweit erforderlich, im Rahmen der Baumaßnahme zur Wiederverfüllung von Baugruben oder Geländemodellierung verwendet.

Grundsätzlich erfolgen der Rückbau und der Bodenaushub unter Berücksichtigung der entsprechenden Arbeitssicherheits- und Gesundheitsvorschriften (TRGS 519, TRGS 521, TRGS 524, DGUV-R 101-004 etc.), so dass mögliche direkte oder indirekte Folgen für die menschliche Gesundheit ausgeschlossen werden können.

Das Entsorgungskonzept mit Darstellung der anfallenden Abbruch- und Aushubmengen, differenziert nach Abfallart und deren abfallwirtschaftlicher Bewertung, wurde in tabellarischer Form erarbeitet und findet sich in der Unterlage 18.1.

Abfallmaterialien

Bei den Abbruchmassen handelt es sich untergeordnet um nicht mineralische Abfälle (z. B. Asphalt, asbesthaltige Baustoffe wie Welldach-/Faserzementplatten, Altholz, Baumischabfälle, Glas, Kunststoff, Stahl, etc.), die hauptsächlich im Zuge des Rückbaus der Bahnsteige bzw. der Demontage schadstoffhaltiger Bauteile anfallen (u.a. Bahnsteigdächer, Rangierhäuschen auf Bahnsteig 3).

Beim mineralischen Abbruch erfolgt der vollständige selektive Rückbau mineralischer Abfälle (z.B. Beton/Bauschutt, z.T. mit Fliesen und Putzanhaftungen). Diese Abfälle nehmen den Hauptanteil an den gesamten Abbruchmassen ein.

Des Weiteren fallen während der Baumaßnahmen u.a. beim Rück-/Neubau der Bahnsteige, der Personenunterführung, der Fahrstuhlschächte sowie der Treppenaufgänge Bodenaushubmassen an (Auffüllungsmaterial, natürlich anstehender Boden wie schluffige Sande/Kiese, Schluffe, Tone).

Sowohl die Beseitigung von gefährlichen Abfällen (u.a. asbesthaltige Baustoffe, Altholz der Kategorie AIV, Bodenaushub der als gefährlicher Abfall zu deklarieren ist, etc.) als auch die Verwertung von ungefährlichen Abfällen erfolgt über einen zertifizierten Entsorgungsfachbetrieb in bereits dafür genehmigten Annahmestellen.

Entsorgungskonzept

Die fachgerechte Entsorgung mit vorheriger Deklaration der im Zuge der Baumaßnahme anfallenden Abbruch- und Aushubmaterialien in bereits genehmigten Annahmestellen wird über ein entsprechendes Verwertungs- und Entsorgungskonzept (BoVEK; siehe Anlage 18.1), sichergestellt.

Im Rahmen von Vorerkundungen sowie Ortsbegehungen wurden zur abfalltechnischen Beurteilung der Bausubstanz und des Bodenaushubmaterials erste abfalltechnische Analysen sowie Inaugenscheinnahmen am Bf Freilassing durchgeführt.

Auf Basis der hieraus gewonnenen chemischen und organoleptisch festgestellten Ergebnisse erfolgten die vorläufige abfallrechtliche Bewertung dieser Materialien sowie die Erarbeitung eines Verwertungs- und Entsorgungskonzepts mit Massenschätzung (BoVEK-Feinkonzept).

Der aktuelle Planungsumgriff der Baumaßnahme wird von drei Altlastenverdachtsflächen (ALVF) geringfügig tangiert, die im Jahr 1999, im Rahmen des 4-Stufen-Programms Bodensanierung der DB AG, orientierend untersucht wurden. Die angedachten BE-Flächen im nahen Umfeld des Bahnhofs und des Lokschuppens befinden sich zudem überwiegend in Bereichen von ALVF. In diesen Bereichen ergibt sich jedoch kein weiterer Untersuchungs- oder Handlungsbedarf. Es ist teilweise lediglich mit erhöhten Entsorgungskosten (> Z 2 gem. EPP) im Zuge von Aushubmaßnahmen zu rechnen (u.a. Herrichtung der Geländeoberflächen der BE-Flächen).

Es wird davon ausgegangen, dass ein Großteil der nicht mineralischen Abfälle auf Grundlage der z.T. bereits vorliegenden Analysenergebnisse direkt im Baufeld sortenrein, in geeigneten Behältern (z. B. Container) gesammelt und von dort direkt einer fachgerechten Entsorgung zugeleitet werden kann.

Da im geplanten Vorhaben auf Grundlage der Voruntersuchungsergebnisse höher belastete und z.T. als gefährlicher Abfall einzustufende mineralische Abbruch- und Aushubmaterialien erwartet werden, sind diese, vor einer fachgerechten Entsorgung, in homogenen Haufwerken (ca. 500 m³) zur Beprobung und Deklaration bereitzustellen.

Bodenaushubmaterial, insbesondere aus dem Auffüllungshorizont, ist ebenfalls in separierten Haufwerken zur Beprobung und Deklaration in Mieten aufzuhalden. Derzeit wird angenommen, dass ein gewisser Anteil des Bodenaushubes aus den natürlich gewachsenen Bodenhorizonten unbelastet ist und ebenfalls direkt aus dem Baufeld entsorgt werden kann.

Sofern erforderlich, wird bei den mineralischen Abbruchmaterialien mit geringen bzw. ohne Belastungen ebenfalls eine direkte Entsorgung aus dem Baufeld angestrebt.

Die fachgutachterliche Begleitung der Baumaßnahme bzw. die Haufwerks-/in-situ-Beprobung und Deklaration ist durch einen Fachgutachter vorgesehen.

10.5 Brand- und Katastrophenschutz

Objektdaten:

Der Bf Freilassing ist ein Durchgangsbahnhof mit einem Empfangsgebäude, bestehend aus einem zweigeschossigen Mittelbau und zwei eingeschossigen Seitenflügeln. Die Verkehrsstation umfasst fünf neu zu errichtende Bahnsteige sowie eine neu zu errichtende Personenunterführung.

Die Strecke ist mit Oberleitungen elektrifiziert.

Bahnlinie:	Strecke 5703 (Rosenheim – Freilassing (DB-Grenze) – Salzburg)
Streckenkilometer:	81,695 (PU DB) der Strecke 5703
Bahnbetriebliche Nutzung:	Halt von Personennah- und Fernverkehr sowie Durchfahrten von Personen- und Güterverkehr
Gefährdungsstufe:	Stufe 1 nach EBA-Leitfaden Ziffer 4.1

Die Erschließung und Zugänglichkeit des Bahnhofs Freilassing sind der Beschreibung im Brandschutzkonzepts Anlage 17 Kapitel 4.1.2 zu entnehmen.

Das Kreuzungsbauwerk Rupertussteg am Streckenkilometer 81,220 und die Eisenbahnbrücke am Streckenkilometer 82,092 sind für die brandschutztechnische Bewertung des Bf Freilassing ohne Bedeutung.

Feuerwehrzu- und –umfahrt und Flächen für die Feuerwehr:

Der Bf Freilassing kann durch die Feuerwehr aus östlicher Richtung über die Bahnhofstraße angefahren werden. Unterkellerte Bereiche werden nicht überfahren. Eine Feuerwehrumfahrt ist nicht vorhanden.

Feuerwehrbewegungsflächen stehen auf den öffentlichen Verkehrsflächen in ausreichendem Maß zur Verfügung. Es sind keine Aufstellflächen für Hubrettungsgeräte erforderlich.

Grundsatzfragen zur Evakuierung:

Das Empfangsgebäude kann nach Norden auf den Hausbahnsteig und nach allen anderen Seiten auf die öffentlichen Verkehrsflächen (Bahnhofsvorplatz und Bahnhofstraße) verlassen werden.

Die Bahnsteige können über die zuvor beschriebenen Erschließungswege auf öffentliche Verkehrsflächen verlassen werden.

Bei den Bahnsteigen, deren Zu- und Abgängen und den beiden Personenunterführungen liegen keine Rettungswege im baurechtlichen Sinn vor, sondern Verkehrswege, an die keine besonderen Anforderungen hinsichtlich des Brandschutzes gestellt werden.

Für die Bahnsteige A, D und Gl. 96/97 wurde die Risikostufe „tolerabel“ ermittelt. Somit ist durch die IVE-Analyse nachgewiesen, dass für die Bahnsteige durch die vorhandenen Abgänge ausreichende Rettungswegmöglichkeiten bestehen. Zur Sicherstellung der Rettungswegmöglichkeiten ist eine hindernisfreie Breite von 1,20 m auf dem gesamten Weg vom Zugausstieg bis in den sicheren Bereich dauerhaft zu gewährleisten. Die Bahnsteige A, D und Gl. 96/97 können im Brandfall auf öffentliche Verkehrsflächen verlassen werden.

Für die Bahnsteige B und C wurde die Risikostufe „unerwünscht“ (bei einer pauschal gesetzten Räumzeit von 540 s) ermittelt. Die Rettungswegmöglichkeiten von den Bahnsteig B und C sind für die angegebene Spitzenbelastung somit nicht ausreichend. Auf beiden Bahnsteigen ist jeweils ein sicherer Bereich für mindestens 7 Personen notwendig. Dieser kann auf dem Bahnsteig liegen.

Entsprechend Abschnitt 4.2 des Leitfadens für den Brandschutz in Personenverkehrsanlagen der EdB ist bei der Personenermittlung an jeder nutzbaren Bahnsteigkante ein Sicherheitsstreifen von 0,5 m Breite abzuziehen. Darüber hinaus ist ein Abzug von 10 % von der anrechenbaren Bahnsteigfläche für Ausstattung, Möblierung etc. vorzunehmen. Auf der so ermittelten Fläche beträgt die Personendichte 3 P./m². Unter Berücksichtigung des prozentualen Abzugs ergibt sich die notwendige Fläche des sicheren Bereiches von

(7 P. / 3 P./m² = 3 m² zzgl. 10 %) = **4 m²**

Ein entsprechend großer sicherer Bereich kann in Abhängigkeit von einem Schadensereignis dynamisch auf beiden Bahnsteigen nachgewiesen werden. Die Lage der sicheren Bereiche ist im westlichen oder östlichen Bereich der beiden Mittelbahnsteige außerhalb der Bahnsteigüberdachung vorzusehen. Der sichere Bereich bedarf keiner besonderen Beschilderung.

Diese Ausweisung eines sicheren Bereiches wurde vom Anlagenverantwortlichen in der „Festlegung der zu treffenden Maßnahmen“ bestätigt.

Zur Sicherstellung der Rettungswegmöglichkeiten ist eine hindernisfreie Breite von 1,20 m auf dem gesamten Weg vom Zugausstieg bis in den sicheren Bereich dauerhaft zu gewährleisten.

Möglichkeiten wirksamer Rettungs- und Löscharbeiten:

Der Bf Freilassing liegt im Einsatzbereich der FFW Freilassing.

Das Gerätehaus liegt in ca. 1,5 km Entfernung in der Straße Am Feuerwehrhaus 10 in 83395 Freilassing.

Es handelt sich um eine Freiwillige Feuerwehr. Die technische Ausstattung und der taktische Einsatzwert der Feuerwehr sind als sehr gut zu bewerten.

Der Grundschutz wird für den Bf Freilassing als zentrale Löschwasserversorgung über die öffentliche Trinkwasserversorgung gewährleistet. In der Bahnhofstraße verläuft eine Trinkwasserleitung DN 150 mit zwei Unterflurhydranten und einem Überflurhydranten in unmittelbarer Nähe des Bahnhofes.

Ein zusätzlicher Objektschutz für das Gebäude ist aufgrund der Art der Nutzung oder der Ausdehnung nicht erforderlich.

Grundsatzfestlegungen zum baulichen Brandschutz:

Das bestehende Empfangsgebäude ist durch die geplante Maßnahme nicht betroffen.

Für die Bahnsteigüberdachungen werden keine Anforderungen an die Feuerwiderstandsdauer gestellt. Gemäß Ril 813.0105, Abschnitt 4, Pkt. (7) sind Bahnsteigdächer Wetterschutzanlagen, die brandschutztechnisch nicht als Gebäude in hochbaulichem Sinn betrachtet werden. Die materiellen Anforderungen der Landesbauordnungen für den Gebäudebrandschutz sind hierbei nicht übertragbar. Um bei einem Brand im EG des Empfangsgebäudes eine Brandweiterleitung auf das OG zu verhindern, sind die geplanten Bahnsteigüberdachungen in einem Abstand von 5 m zum Gebäude aus nichtbrennbaren Baustoffen herzustellen. Dies gilt gleichermaßen bei der Verwendung von Dämmstoffen innerhalb der Überdachungen. Die Dacheindeckung aller Bahnsteigüberdachungen ist als harte Bedachung nach DIN 4102-4, 8.7.2 auszuführen.

Beleuchtungsanlagen in Personenverkehrsanlage:

Gemäß Ril 813.0105 Abschnitt 4 Pkt. (3) sind für oberirdische Personenverkehrsanlagen außerhalb von Hallen generell keine Notbeleuchtungsanlagen erforderlich. Für Treppenabgänge, Treppenaufgänge oder Rampen sowie Personenunterführungen oder Personenüberführungen, die in die Betreiberverantwortung der DB Station&Service AG fallen, können für die Beleuchtungsplanung ergänzende Festlegungen getroffen werden. Allgemein sind besondere Maßnahmen nach Ril 813.0502 Abschnitt 3 Pkt. (26) nur für Zu- und Abgänge von oberirdischen Bahnsteigen mit hohem Personenaufkommen und in denen bei Ausfall der Allgemeinbeleuchtung keine Orientierung möglich ist erforderlich. Dazu gehören:

- Eingehauste Treppenabgänge oder Rampen
- Eingehauste Überführungen
- Unterführungen

Hohes Personenaufkommen ist entsprechend Ril 813.0502, Abschnitt 3 (2) dann vorhanden, wenn in der Spitzenzeit mehr als 5.000 Personen pro Stunde diesen Bereich benutzen. Dabei erfolgt die Ermittlung des Verkehrsaufkommens gemäß Ril 813.0502A01, Seite 5, bei einer vom Auftraggeber vorgegebenen Personenzahl von 7.406 Reisenden am Bf Freilassing gemäß nachfolgender Berechnung nach Ril 813.0102A02:

Bahnsteig	**Berechnung nach $Q_h = Q_{24} \times 0{,}6 \times n_B / (5 \times n)$**	**Stundenbelastung Bahnsteig**
Bahnsteig A - Hausbahnsteig	Q_h = 7.406 x 0,6 x 1 / (5 x 9)	99
Bahnsteig B - Mittelbahnsteig	Q_h = 7.406 x 0,6 x 2 / (5 x 9)	198
Bahnsteig C - Mittelbahnsteig	Q_h = 7.406 x 0,6 x 2 / (5 x 9)	198
Bahnsteig D - Mittelbahnsteig	Q_h = 7.406 x 0,6 x 2 / (5 x 9)	198
Bahnsteig Gl. 96/97 - Mittelbahnsteig	Q_h = 7.406 x 0,6 x 2 / (5 x 9)	198
Summe Verkehrsaufkommen		981[1]

Im Ergebnis sind in der gesamten Verkehrsstation somit insgesamt 981 Personen pro Stunde anzunehmen, welche die Pva über die vorhandenen Abgänge verlassen. Das Personenaufkommen im Bf Freilassing ist als gering einzustufen. Es ist daher keine Notbeleuchtung erforderlich.

[1] Das Verkehrsaufkommen wird durch die Anzahl der Reisenden bestimmt, die pro Stunde in der Spitzenzeit (ermittelt aus der Tagesbelastung) den Bahnsteig nutzen. In nachfolgenden Grenzen ist das Verkehrsaufkommen
- gering: < 1.000 Reisende
- mittel: ≥ 1.000 bis 5.000 Reisende
- hoch: > 5.000 Reisende.

11 Abkürzungen

AbfG	Abfallgesetz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AF	Allfernsprecher
AG	Aktiengesellschaft
ALMST	Aluminiumlegierung mit Stahldraht
ALVF	Altlastenverdachtsflächen
AP	Ausführungsplanung
APL	Anschlusspunkt Linie (Telekom)
AST	Aufgabenstellung
AVT	Aufbau- und Verbindungstechnik
AVV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift
BBodSchG	Bundes-Bodenschutzgesetz
BBodSchV	Bundes-Bodenschutz und Altlastenverordnung
BE	Baustelleneinrichtung
Bf	Bahnhof
BImSchG	Bundesimmissionsschutzgesetz
BImSchV	Bundesimmissionsschutzverordnung
B + R	Bike & Ride Fahrradabstellanlage zum Umsteigen auf die Bahn
BKU	Büro-Kommunikation Unternehmensweit
BLB	Berchtesgadener Land Bahn
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BoVEK	Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept
BSH	Betonschalthaus
BSK	Bahnsteigkantenfertigteile
BZ	Betriebszentrale
DB AG	Deutsche Bahn AG
DB KT	Deutsche Bahn Kommunikationstechnik
DB S&S AG	Deutsche Bahn Station & Service AG
DIN	Deutsches Institut für Normung
DEFAS	Durchgängig elektronisches Fahrgastinformations- und Anschlusssicherungssystem
DGUV	Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung
DVGW	Deutscher Verein des Gas- und Wasserfaches
EBA	Eisenbahnbundesamt

EBO	Eisenbahnbau- und Betriebsordnung
EDB	Eisenbahnen des Bundes
EEA	Elektrische Energieanlagen
EIU	Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EG	Empfangsgebäude
ELA	Elektrische Lautsprecheranlagen (Beschallungsanlage)
ELA@Gate	Beschallungszentrale (Produktbezeichnung der Fa. Neumann)
EN	Europäische Norm
EnEV	Energieeinsparverordnung
ESTW	Elektronisches Stellwerk
EVU	Eisenbahnverkehrsunternehmen
EÜ	Eisenbahnüberführung
Fa.	Firma
FAA	Fahrausweisautomat
FAE	Fahrausweisentwerter
FB	Bahnhofsfernmeldekabel
FFW	Freiwillige Feuerwehr
FIA	Fahrgastinformationsanlage
FIST	Fiber Infrastructure System
FKA	Fahrkartenautomat
Fm	Fernmelde…
GA	Gebäudeautomation
GOK	Geländeoberkante
GSM	Global System for Mobile Communication
HES	Haupterdungsschiene
HGV	Hochgeschwindigkeitsverkehr
HPAS	Hauptpotentialausgleichschiene
HV	Hauptverteiler / Hauptverteilung
IFS	Integriertes Fernwirksystem
INA	Induktive Zugsicherung anfahrender Züge gegen Halt zeigende Signale
ITK	Informations- und Telekommunikation
IP	Internetprotokoll (Adresse in Computernetzen)
Ivl	Ingenieurvermessung Lageplan
IVE	Ingenieurgesellschaft für Verkehrs- und Eisenbahnwesen
KRB	Kleinrammbohrung
KrWG	Kreislaufwirtschaftsgesetz

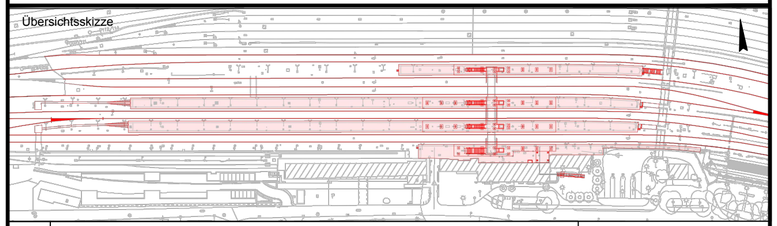
LAGA	Bund/Länder Arbeitsgemeinschaft Abfall
LAWL	Leuchtenauswahlliste
LBP	Landschaftspflegerische Begleitplanung
LCC	Lebenszykluskosten (Life Cycle Costing)
l.d.B.	links der Bahn
LED	light-emitting diode (lichtemittierende Diode)
LFU	Landesamt für Umwelt
LWL	Lichtwellenleiter
LSA	Leit- und Sicherungsanlagen
LST	Leit- und Sicherungstechnik
LSW	Lärmschutzwand
NEA	Netzersatzanlage
NSHV	Niederspannungshauptverteilung
OK	Oberkante
OLA	Oberleitungsanlage
OSE	Ortssteuereinrichtung
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
P+R	Park & Ride, PKW-Parkplätze zum Umsteigen auf die Bahn
PAS	Potentialausgleichsschiene
PEN	protective earth neutral
PRM	persons with reduced mobility (Personen mit eingeschränkter Mobilität)
PSS	Planumsschutzschicht
PU	Personenunterführung
PVA	Personenverkehrsanlagen
PZB	Punktförmige Zugbeeinflussung
RB	Regionalbahn, Modul (Vorschrift) der Deutschen Bahn Gruppe
r.d.B.	rechts der Bahn
RiL	Richtlinie
saP	spezielle artenschutzrechtliche Prüfung
SEV	Schienenersatzverkehr
Sibe	Sicherheitsbeleuchtung
SIAG	Sicherheit am Gleis
SK II	Schutzklasse 2
SO	Schienenoberkante
SOB	Südostbayerbahn
Sp	Spurplanstellwerk

TA	Technische Anleitung
TDS	Technischer Datenserver
TEIV	Transeuropäische-Eisenbahn-Interoperations-Verordnung
TEN	Transeuropäische Netze
TGA	Technische Gebäudeausrüstung
TK	Telekommunikation
TM	Technische Mitteilung
TRGS	Technische Regeln für Gefahrstoffe
TSI	Technische Spezifikation für Interoperabilität
TSI INF	Technische Spezifikation für Interoperabilität Infrastruktur
TSI PRM	Technische Spezifikation für persons with reduced mobility (Personen mit eingeschränkter Mobilität)
TST	Trafostation
UiG	Unternehmensinterne Genehmigung
UGW	Universelles Gateway
UNB	Untere Naturschutzbehörde
UV	Unterverteiler
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz
ÜNE	Überwachungs- und Nachstelleinrichtung
üNN	über Normal Null
VEP	Vorentwurfsplanung
VNB	Verteilernetzbetreiber
VPN	virtual private network
VSG	Verbundsicherheitsglas
VV BAU	Verwaltungsvorschrift Bau
VV BAU-STE	Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und Elektrotechnische Anlagen
WAN	Weiterverkehrsnetzwerk
WSH	Wetterschutzhaus
ZAS	Zähleranschlusssäule
ZiE	Zulassung im Einzelfall

Unterlage 2.1

Genehmigungsvermerk Eisenbahn-Bundesamt

Übersichtsskizze



e		
d		
c		
b		
a		
0	Ausgangsverfahren: Antragsfassung	31.10.2017
Index	Änderung bzw. Ergänzungen	Planungsstand

Genehmigungsplanung: Unterlage für eine Entscheidung nach § 18 AEG

Vorhabenträger:

DB Station&Service AG
Bahnhofsmanagement Rosenheim
Südtiroler Platz 1
83022 Rosenheim

Planzeichen intern:

Auftrags-NR.: G.011 71 2095

	Datum	Name
gez.	10/2017	Gencer
bearb.	10/2017	Gencer
gepr.	10/2017	Preußer

Vertreter des Vorhabenträgers:

DB Station&Service AG
Bau- und Anlagenmanagement
Goethestraße 4
80336 München

Datum: 02.11.2017 Unterschrift: S.Kreibich

Planverfasser:

werner consult
zivilingenieurgmbh, leithastraße 10, 1200 wien
tel. +43 [1] 313 60-0, fax +43 [1] 313 60-800

Datum: 31.10.2017 Unterschrift: V.Preußer

Höhensystem:	DHHN 12
Koordinatensystem:	DHDN
Ursprungsplan:	
Blattgröße:	590x297mm
Maßstab:	1:25.000

Vorhaben:

Barrierefreier Ausbau Bahnhof Freilassing
Planfeststellungsabschnitt km 80,9 bis 81,9 Strecke 5703

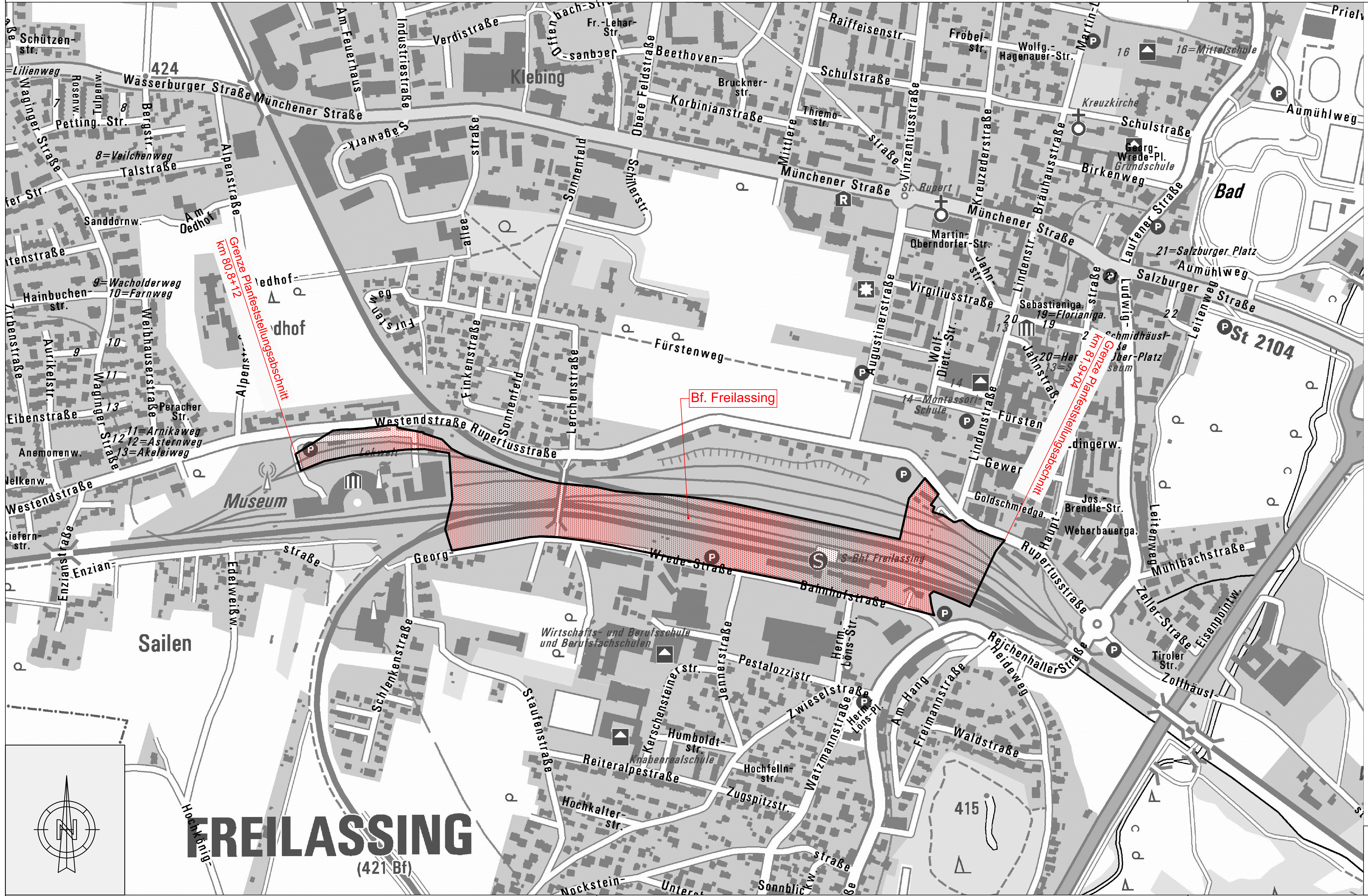
Planart:

Übersichtskarte

Planinhalt:

Bahnhof Freilassing

File: O:\2016\2016070\9_BEARBEITUNG\05_Plan_HEOO\01_LP\Genehmigungsplanung\2.1 Übersichtskarte.dwg
Layout: 2.1 Übersichtskarte



LEGENDE:

(Linie)	Planfestellungsgrenze
(Fläche)	Fläche, die durch das Vorhaben in Anspruch genommen wird

M 1 : 5000

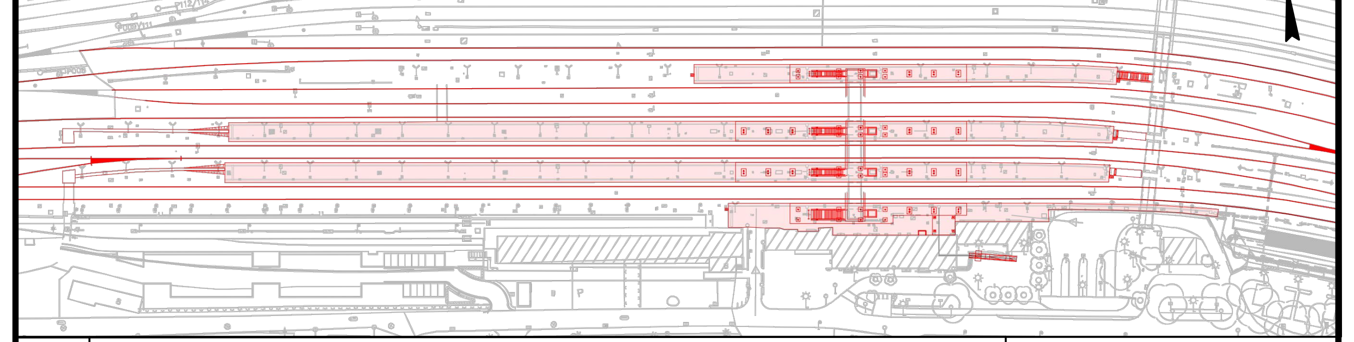
125m 0 250m 500m

Plangrundlagen: Digitale Ortskarte
Landesamt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Bayern

Unterlage 2.2

Genehmigungsvermerk Eisenbahn-Bundesamt

Übersichtsskizze



Index	Änderung bzw. Ergänzungen	Planungsstand
e		
d		
c		
b		
a		
0	Ausgangsverfahren: Antragsfassung	31.10.2017

Genehmigungsplanung: Unterlage für eine Entscheidung nach § 18 AEG

Vorhabenträger:
DB Station&Service AG
Bahnhofsmanagement Rosenheim
Südtiroler Platz 1
83022 Rosenheim

Planzeichen intern:

Auftrags-NR.: G.011 71 2095

	Datum	Name
gez.	10/2017	Gencer
bearb.	10/2017	Gencer
gepr.	10/2017	Preußer

Vertreter des Vorhabenträgers:
DB Station&Service AG
Bau- und Anlagenmanagement
Goethestraße 4
80336 München

Datum: 02.11.2017 Unterschrift: S.Kreibich

Planverfasser:
werner consult
ziviltechnikergmbh, leithastraße 10, 1200 wien
tel +43 (1) 313 60-0, fax +43 (1) 313 60-800

Datum: 31.10.2017 Unterschrift: V.Preußer

Höhensystem:	DHHN 12
Koordinatensystem:	DHDN
Ursprungsplan:	
Blattgröße:	780x297mm
Maßstab:	1:5000

Vorhaben:

Barrierefreier Ausbau Bahnhof Freilassing
Planfeststellungsabschnitt km 80,9 bis 81,9 Strecke 5703

Planart:

Übersichtslageplan

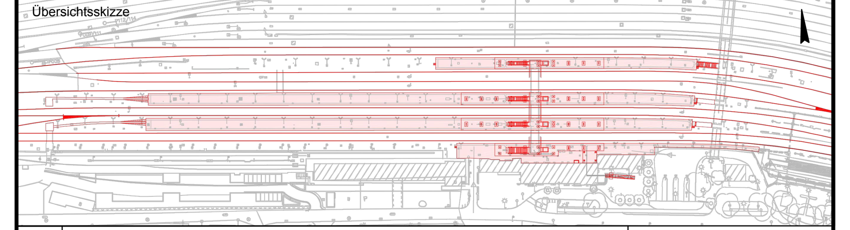
Planinhalt:

Bahnhof Freilassing

Unterlage 3.0

Genehmigungsvermerk Eisenbahn-Bundesamt

Übersichtsskizze



LEGENDE:

(graue Linie)	Bestand
(rote Linie)	Neubau/Änderung
(gelbe Linie)	Rückbau
(grüne Linie)	äußere Grenze der vorhabenträgereigenen Grundstücke (DB-Grenze)
(gestrichelte Linie)	Planfestellungsgrenze
(schwarze Linie)	Flurstücksgrenze
Nr.	laufende Nummer des Bauwerkverzeichnisses

Index	Änderung bzw. Ergänzungen	Planungsstand
e		
d		
c		
b		
a		
0	Ausgangsverfahren: Antragsfassung	31.10.2017

Genehmigungsplanung: Unterlage für eine Entscheidung nach § 18 AEG

Vorhabenträger:

DB NETZE
DB Station&Service AG
Bahnhofsmanagement Rosenheim
Südtiroler Platz 1
83022 Rosenheim

Planzeichen intern:

Auftrags-NR.: G.011 71 2095

	Datum	Name
gez.	10/2017	Gencer
bearb.	10/2017	Gencer
gepr.	10/2017	Preußer

Vertreter des Vorhabenträgers:

DB NETZE
DB Station&Service AG
Bau- und Anlagenmanagement
Goethestraße 4
80336 München

Datum: 02.11.2017 Unterschrift: S.Kreibich

Planverfasser:

werner consult
ziviltechnikergmbh, leithastraße 10, 1200 wien
tel +43 (1) 313 60-0, fax +43 (1) 313 60-800

Datum: 31.10.2017 Unterschrift: V.Preußer

Höhensystem:	DHHN 12
Koordinatensystem:	DHDN
Ursprungsplan:	
Blattgröße:	1540x594mm
Maßstab:	1:500

Vorhaben:

Barrierefreier Ausbau Bahnhof Freilassing
Planfeststellungsabschnitt km 80,9 bis 81,9 Strecke 5703

Planart: Lageplan

Planinhalt: Bahnhof Freilassing

Unterlage 4

Gliederung des Bauwerksverzeichnisses

Betriebsanlagen Bahn

Schienenverkehrsanlagen	Nr.	1
Bahnsteige	Nr.	2 – 5
Personenunterführungen	Nr.	6 – 7
Bahnsteigdächer	Nr.	8 – 11
Betonschalthäuser	Nr.	12 – 13
Oberleitungsanlagen	Nr.	14
Kabeltiefbau	Nr.	15
Rückbaumaßnahmen	Nr.	16
Wertstoffhof	Nr.	17
Rampe auf dem Bahnhofsvorplatz	Nr.	18

Sonstige Anlagen

Frischwasserentnahmestelle	Nr.	19
Leitungen Dritter	Nr.	20 – 21
Temporäre Fahrradabstellanlagen und Parkplätze	Nr.	22 – 25
Baustelleneinrichtungsflächen	Nr.	26 – 34
Provisorische Schallschutzwand	Nr.	35
Hilfsbrücken	Nr.	36 – 41

Entwässerungsanlagen

Versickerungsschächte	Nr.	42 – 48
Entwässerungsanlage Personenunterführung	Nr.	49

Unterlage 4

lfd. Nr.	a) Bau-/Bahn-km (Streckennummer) b) vorhandene Anlagen	Unterlage Nr.	Neubau/Änderung von a) Betriebsanlagen b) anderen Anlagen	a_1) bish. Eigentümer a_2) künft. Eigentümer b_1) bish. Unter-/Erhaltungspflichtiger b_2) künft. Unter-/Erhaltungspflichtiger	sonstige Maßnahmen	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7
1	a) 81,368 – 81,890 (Strecke 5703) b) Gleis 3 Bahnhof Freilassing	3	a) Hebung Gleis 3 zur Herstellung einer Bahnsteigkante 55 cm ü. SO an einem Bahnsteig mit Bahnsteigkanten von 76 cm ü. SO um ca. 0,21 m b) ---	a_1) DB Netz AG a_2) DB Netz AG b_1) DB Netz AG b_2) DB Netz AG	- Einbau PSS	
2	a) 81,410 – 81,830 (Strecke 5703) b) Hausbahnsteig 1 Bahnhof Freilassing	3	a) Änderung Hausbahnsteig am Gleis 1 - Rückbau bestehender Bahnsteig km 81,410 – 81,830 - Bahnsteigneubau km 81,650 – 81,830 - Nutzlänge Gleis 1 180 m - Höhe 0,55 m über SO - Breite 2,71 m bis 11,67 m - Diensttreppe Richtung Rosenheim - Anpassung Zugang zwischen Sparda-Bank und Empfangsgebäude - Anpassung Zugang vom Busbahnhof - Anpassung Zugang vom Bahnsteig 96/97 - weitere Zugänge über die Personenunterführung (siehe Nr. 6) und durch das Empfangsgebäude - Verschiebung der letzten 10 m der Schallschutzwand am Bahnsteigende Richtung Salzburg um ca. 10 cm von Gleis 1 weg b) ---	a_1) DB Station & Service AG a_2) DB Station & Service AG b_1) DB Station & Service AG b_2) DB Station & Service AG	- Neubau Beleuchtungsanlagen	

Unterlage 4

lfd. Nr.	a) Bau-/Bahn-km (Streckennummer) b) vorhandene Anlagen	Unterlage Nr.	Neubau/Änderung von a) Betriebsanlagen b) anderen Anlagen	a_1) bish. Eigentümer a_2) künft. Eigentümer b_1) bish. Unter-/Erhaltungspflichtiger b_2) künft. Unter-/Erhaltungspflichtiger	sonstige Maßnahmen	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7
3	a) 81,404 – 81,876 (Strecke 5703) b) Mittelbahnsteig 2/3 Bahnhof Freilassing	3	a) Änderung Mittelbahnsteig zwischen den Gleisen 2 und 3 - Rückbau bestehender Bahnsteig km 81,404 – 81,876 - Bahnsteigneubau km 81,464 – 81,789 - Gleis 2 Nutzlänge: 325 m, Höhe 0,76 m über SO - Gleis 3 Nutzlänge: 325 m, Höhe 0,55 m über SO - Breite 6,24 m bis 7,19 m - Diensttreppe Richtung Salzburg - Zugang über Personenunterführung siehe Nr. 6 und von der EÜ Fuß- und Radweg - Herstellung Dienstweg zu Dienstübergang km 81,407 b) ---	a_1) DB Station & Service AG a_2) DB Station & Service AG b_1) DB Station & Service AG b_2) DB Station & Service AG	- Neubau Beleuchtungsanlagen	

Unterlage 4

lfd. Nr.	a) Bau-/Bahn-km (Streckennummer) b) vorhandene Anlagen	Unterlage Nr.	Neubau/Änderung von a) Betriebsanlagen b) anderen Anlagen	a_1) bish. Eigentümer a_2) künft. Eigentümer b_1) bish. Unter-/Erhaltungspflichtiger b_2) künft. Unter-/Erhaltungspflichtiger	sonstige Maßnahmen	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7
4	a) 81,404 – 81,825 (Strecke 5703) b) Mittelbahnsteig 4/5 Bahnhof Freilassing	3	a) Änderung Mittelbahnsteig zwischen den Gleisen 4 und 5 - Rückbau bestehender Bahnsteig km 81,404 – 81,825 - Bahnsteigneubau km 81,466 – 81,791 - Gleise 4 und 5 Nutzlänge: 325 m, Höhe 0,76 m über SO - Breite 6,15 m bis 7,27 m - Diensttreppe Richtung Salzburg - Zugang über Personenunterführung siehe Nr. 6 und von der EÜ Fuß- und Radweg - Herstellung Dienstweg zu Dienstübergang km 81,407 - Rückbau Dienstüberweg zu Bahnsteig 7/8 km 81,544 b) ---	a_1) DB Station & Service AG a_2) DB Station & Service AG b_1) DB Station & Service AG b_2) DB Station & Service AG	- Neubau Beleuchtungsanlagen Neubau Wetterschutzhaus	

Unterlage 4

lfd. Nr.	a) Bau-/Bahn-km (Streckennummer) b) vorhandene Anlagen	Unterlage Nr.	Neubau/Änderung von a) Betriebsanlagen b) anderen Anlagen	a_1) bish. Eigentümer a_2) künft. Eigentümer b_1) bish. Unter-/Erhaltungspflichtiger b_2) künft. Unter-/Erhaltungspflichtiger	sonstige Maßnahmen	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7
5	a) 81,526 – 81,835 (Strecke 5703) b) Mittelbahnsteig 7/8 Bahnhof Freilassing	3	a) Änderung Mittelbahnsteig zwischen den Gleisen 7 und 8 - Rückbau bestehender Bahnsteig km 81,526 – 81,835 - Bahnsteigneubau km 81,638–81,792 - Gleise 7 und 8 Nutzlänge: 155 m, Höhe 0,55 m über SO - Breite 6,18 m bis 6,77 m - Diensttreppe Richtung Salzburg - Zugang über Personenunterführung siehe Nr. 6 und von der EÜ Fuß- und Radweg b) ---	a_1) DB Station & Service AG a_2) DB Station & Service AG b_1) DB Station & Service AG b_2) DB Station & Service AG	- Neubau Beleuchtungsanlagen	

Unterlage 4

lfd. Nr.	a) Bau-/Bahn-km (Streckennummer) b) vorhandene Anlagen	Unterlage Nr.	Neubau/Änderung von a) Betriebsanlagen b) anderen Anlagen	a_1) bish. Eigentümer a_2) künft. Eigentümer b_1) bish. Unter-/Erhaltungspflichtiger b_2) künft. Unter-/Erhaltungspflichtiger	sonstige Maßnahmen	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7
6	a) 81,696 (Strecke 5703) b) Personenunterführung	3	a) Änderung Personenunterführung unter den Gleisen 1 – 7 einschl. Bahnsteigzugänge und barrierefreier Erschließung - Rückbau bestehende Personenunterführung - Neubau Personenunterführung Länge = 55 m, LH* ≥ 2,50 m, LB* = 6,00 m Neubau von je einer Treppe zu jedem der 4 Bahnsteige: - Treppe Hausbahnsteig 1: LB* = 3,20 m - Treppe Mittelbahnsteig 2 / 3: LB* = 2,00 m - Treppe Mittelbahnsteig 4 / 5: LB* = 2,00 m - Treppe Mittelbahnsteig 7 / 8: LB* = 1,60 m - Neubau von je einem Aufzug als barrierefreier Zugang zu jedem der 4 Bahnsteige - Betonschacht i.L.* = 2,20 m x 2,70 m; - Fahrkorb i.L.* = 1,10 m x 2,10 m b) --- *LH = lichte Höhe; LB = lichte Breite; i.L. = innen lichtes Maß	a_1) DB Station & Service AG a_2) DB Station & Service AG b_1) DB Station & Service AG b_2) DB Station & Service AG	- Neubau Beleuchtungsanlage	

Unterlage 4

lfd. Nr.	a) Bau-/Bahn-km (Streckennummer) b) vorhandene Anlagen	Unterlage Nr.	Neubau/Änderung von a) Betriebsanlagen b) anderen Anlagen	a_1) bish. Eigentümer a_2) künft. Eigentümer b_1) bish. Unter-/Erhaltungspflichtiger b_2) künft. Unter-/Erhaltungspflichtiger	sonstige Maßnahmen	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7
7	a) 81,804 (Strecke 5703) b) Personenunterführung	3	a) Änderung Personenunterführung „EÜ Fuß- und Radweg“ - Erneuerung der Oberflächen und Einhausungen der Treppen und Verlängerung der Treppen zu den Bahnsteigen 2 / 3 und 4 / 5 - Herstellung einer Öffnung in der Personenunterführung und Neubau einer Treppe und einer Einhausung zum Mittelbahnsteig 7 / 8: lichte Breite = 2,40 m b) ---	a_1) DB Station & Service AG a_2) DB Station & Service AG b_1) DB Station & Service AG b_2) DB Station & Service AG	- Neubau Beleuchtungsanlagen in den Treppen	
8	a) 81,672 – 81,737 (Strecke 5703) b) Bahnsteigdach Hausbahnsteig 1	3	a) Änderung Bahnsteigdach Gleis 1 inklusive Gründung - Rückbau Bahnsteigdach - Neubau Bahnsteigdach Länge 65 m - Neubau Bahnsteigdach für Anschluss an das Empfangsgebäude b) ---	a_1) DB Station & Service AG a_2) DB Station & Service AG b_1) DB Station & Service AG b_2) DB Station & Service AG	- Neubau Beleuchtung und Beschallung am Bahnsteigdach - Neubau Vordach an Tür vom Empfangsgebäude	
9	a) 81,652 – 81,737 (Strecke 5703) b) Bahnsteigdach Mittelbahnsteig 2/3	3	a) Änderung Bahnsteigdach Gleise 2/3 inklusive Gründung - Rückbau Bahnsteigdach - Neubau Bahnsteigdach Länge 85 m b) ---	a_1) DB Station & Service AG a_2) DB Station & Service AG b_1) DB Station & Service AG b_2) DB Station & Service AG	- Neubau Beleuchtung und Beschallung am Bahnsteigdach	
10	a) 81,652 – 81,737 (Strecke 5703) b) Bahnsteigdach Mittelbahnsteig 4/5	3	a) Änderung Bahnsteigdach Gleise 4/5 inklusive Gründung - Rückbau Bahnsteigdach - Neubau Bahnsteigdach Länge 85 m b) ---	a_1) DB Station & Service AG a_2) DB Station & Service AG b_1) DB Station & Service AG b_2) DB Station & Service AG	- Neubau Beleuchtung und Beschallung am Bahnsteigdach	

Unterlage 4

lfd. Nr.	a) Bau-/Bahn-km (Streckennummer) b) vorhandene Anlagen	Unterlage Nr.	Neubau/Änderung von a) Betriebsanlagen b) anderen Anlagen	a_1) bish. Eigentümer a_2) künft. Eigentümer b_1) bish. Unter-/Erhaltungspflichtiger b_2) künft. Unter-/Erhaltungspflichtiger	sonstige Maßnahmen	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7
11	a) 81,672 – 81,737 (Strecke 5703) b) Bahnsteigdach Mittelbahnsteig 7/8	3	a) Änderung Bahnsteigdach Gleise 7/8 inklusive Gründung - Rückbau Bahnsteigdach - Neubau Bahnsteigdach Länge 65 m b) ---	a_1) DB Station & Service AG a_2) DB Station & Service AG b_1) DB Station & Service AG b_2) DB Station & Service AG	- Neubau Beleuchtung und Beschallung am Bahnsteigdach	
12	a) 81,442 (Strecke 5703) b) -	3	a) Neubau Betonschalthaus für Elektroenergieanlagen Außenabmessungen: Länge ca. 3,60 m, Breite ca. 2,98 m, Höhe ca. 2,75 m über Gelände, mit Installationskeller b) ---	a1) --- a2) DB Station & Service AG b1) --- b2) DB Station & Service AG		
13	a) 81,447 (Strecke 5703) b) -	3	a) Neubau Betonschalthaus für Kommunikationstechnik Außenabmessungen: Länge ca. 5,40 m, Breite ca. 2,98 m, Höhe ca. 2,75 m über Gelände, mit Installationskeller b) ---	a_1) --- a_2) DB Kommunikationstechnik GmbH b_1) --- b_2) DB Kommunikationstechnik GmbH		
14	a) 81,705 (Strecke 5703) b) -	3	a) Neubau Oberleitungsmast zwischen den Gleisen 6 und 7 b) ---	a_1) --- a_2) DB Netz AG b_1) --- b_2) DB Netz AG		

Unterlage 4

lfd. Nr.	a) Bau-/Bahn-km (Streckennummer) b) vorhandene Anlagen	Unterlage Nr.	Neubau/Änderung von a) Betriebsanlagen b) anderen Anlagen	a_1) bish. Eigentümer a_2) künft. Eigentümer b_1) bish. Unter-/Erhaltungspflichtiger b_2) künft. Unter-/Erhaltungspflichtiger	sonstige Maßnahmen	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7
15	a) 81,470 (Strecke 5703) b) -	3	a) Neubau Hauptkabelquerung b) ---	a_1) --- a_2) DB Station & Service AG b_1) --- b_2) DB Station & Service AG		
16	a) 81,733 (Strecke 5703) b) -	3	a) Rückbau Rangiererhäuschen auf dem Bahnsteig 4 / 5 b) ---	a_1) DB Netz AG a_2) --- b_1) DB Netz AG b_2) ---		
17	a) 81,574 (Strecke 5703) b) -	3	a) Neubau eingehauster Wertstoffhof Länge 9,00 m, Breite 5,00 m, Höhe 3,00 m b) ---	a_1) --- a_2) DB Station & Service AG b_1) --- b_2) DB Station & Service AG	- Neubau Beleuchtungsanlage mit Anschluss an Stromleitung - Neubau Dachentwässerung	
18	a) 81,746 (Strecke 5703) b) -	3, 11	a) Neubau Rampe auf dem Bahnhofsvorplatz als barrierefreie Erschließung lichte Breite 1,80 m b) ---	a_1) --- a_2) DB Station & Service AG b_1) --- b_2) DB Station & Service AG	- Änderung Beleuchtungsanlage - Änderung Entwässerung und Anschluss an Abwasserleitung	
19	a) 81,699 (Strecke 5703) b) -	3, 11	a) --- b) Neubau Frischwasserentnahmestelle in der Personenunterführung und Anbindung als Ringleitung an die Trinkwasserleitung im Empfangsgebäude	a_1) --- a_2) DB Station & Service AG b_1) --- b_2) DB Station & Service AG		
20	a) 81,704 – 81,848 (Strecke 5703) b) LWL-Kabel	11	a) --- b) Umverlegung eines LWL-Kabels von Vodafone	a_1) Vodafone GmbH a_2) Vodafone GmbH b_1) Vodafone GmbH b_2) Vodafone GmbH		

Unterlage 4

lfd. Nr.	a) Bau-/Bahn-km (Streckennummer) b) vorhandene Anlagen	Unterlage Nr.	Neubau/Änderung von a) Betriebsanlagen b) anderen Anlagen	a_1) bish. Eigentümer a_2) künft. Eigentümer b_1) bish. Unter-/Erhaltungspflichtiger b_2) künft. Unter-/Erhaltungspflichtiger	sonstige Maßnahmen	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7
21	a) 81,661 – 81,720 (Strecke 5703) b) Telekom-Kabel	11	a) --- b) Umverlegung eines Kabels der Deutschen Telekom	a_1) Deutsche Telekom AG a_2) Deutsche Telekom AG b_1) Deutsche Telekom AG b_2) Deutsche Telekom AG		
22	a) 81,739 – 81,762 (Strecke 5703) b) Bahnhofsvorplatz	10	a) --- b) Umsetzen eines Teils der bestehenden Fahrradabstellanlage auf Baustelleneinrichtungsfläche Nr. 23 Größe ca. 220 m²	a_1) a_2) b_1) b_2) DB Station & Service AG	- Die Fahrradabstellanlage wird aus dem Bestand ohne Dach provisorisch umgesetzt und während der Bauzeit durch die DB Station & Service AG unterhalten.	
23	a) 81,762 – 81,800 (Strecke 5703) b) Kiesfläche	10	a) --- b) Herstellung einer temporären Park&Ride-Anlage, Befestigung Recyclingmaterial auf rissfester Folie Größe ca. 848 m²	a_1) gemäß Grunderwerbsverzeichnis a_2) gemäß Grunderwerbsverzeichnis b_1) b_2) DB Station & Service AG	- Rückbau und Wiederherstellung Ausgangszustand nach Bauende	
24	a) 81,866 – 81,900 (Strecke 5703) b) Ödland	10	a) --- b) Umsetzen eines Teils der bestehenden Fahrradabstellanlage auf die Baustelleneinrichtungsfläche Nr. 25 Größe ca. 353 m²	a_1) a_2) b_1) b_2) DB Station & Service AG	- Die Fahrradabstellanlage wird aus dem Bestand ohne Dach provisorisch umgesetzt und während der Bauzeit durch die DB Station & Service AG unterhalten.	
25	a) 81,624– 81,657 (Strecke 5703) b) Parkplatz	10	a) --- b) temporäre Stellplätze für die Sparda-Bank und ein Behindertenstellplatz	a_1) gemäß Grunderwerbsverzeichnis a_2) gemäß Grunderwerbsverzeichnis b_1) b_2) DB Station & Service AG	- Rückbau und Wiederherstellung Ausgangszustand nach Bauende	

Unterlage 4

lfd. Nr.	a) Bau-/Bahn-km (Streckennummer) b) vorhandene Anlagen	Unterlage Nr.	Neubau/Änderung von a) Betriebsanlagen b) anderen Anlagen	a_1) bish. Eigentümer a_2) künft. Eigentümer b_1) bish. Unter-/Erhaltungspflichtiger b_2) künft. Unter-/Erhaltungspflichtiger	sonstige Maßnahmen	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7
26	a) 80,895 – 80,930 (Strecke 5703) b) Parkplatz	10	a) --- b) Herstellung einer temporären Baustelleneinrichtungsfläche auf bestehender asphaltgebundener Oberfläche für den Bau der Bahnbetriebsanlagen Größe ca. 387 m²	a_1) DB Netz AG a_2) DB Netz AG b_1) DB Netz AG b_2) DB Netz AG	- Rückbau und Wiederherstellung Ausgangszustand nach Bauende	
27	a) 80,954 – 80,994 (Strecke 5703) b) Straße, Böschung	10	a) --- b) Herstellung einer temporären Baustelleneinrichtungsfläche für den Bau der Bahnbetriebsanlagen Größe ca. 198 m²	a_1) DB Netz AG a_2) DB Netz AG b_1) DB Netz AG b_2) DB Netz AG	- Rückbau und Wiederherstellung Ausgangszustand nach Bauende	
28	a) 80,904 – 80,939 (Strecke 5703) b) Verkehrsfläche	10	a) --- b) Herstellung einer temporären Baustelleneinrichtungsfläche auf bestehender asphaltgebundener Oberfläche für den Bau der Bahnbetriebsanlagen Größe ca. 169 m²	a_1) DB Netz AG a_2) DB Netz AG b_1) DB Netz AG b_2) DB Netz AG	- Rückbau und Wiederherstellung Ausgangszustand nach Bauende	
29	a) 80,139 – 81,186 (Strecke 5703) b) Ödland	10	a) --- b) Herstellung einer temporären Baustelleneinrichtungsfläche für den Bau der Bahnbetriebsanlagen, Befestigung Recyclingmaterial auf rissfester Folie, Herstellung von 2 Zufahrten Größe ca. 3500 m²	a_1) gemäß Grunderwerbsverzeichnis a_2) gemäß Grunderwerbsverzeichnis b_1) b_2) DB Station & Service AG	- Rückbau und Wiederherstellung Ausgangszustand nach Bauende	

Unterlage 4

lfd. Nr.	a) Bau-/Bahn-km (Streckennummer) b) vorhandene Anlagen	Unterlage Nr.	Neubau/Änderung von a) Betriebsanlagen b) anderen Anlagen	a_1) bish. Eigentümer a_2) künft. Eigentümer b_1) bish. Unter-/Erhaltungspflichtiger b_2) künft. Unter-/Erhaltungspflichtiger	sonstige Maßnahmen	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7
30	a) 81,288 – 81,376 (Strecke 5703) b) Parkplatz	10	a) --- b) Herstellung einer temporären Baustelleneinrichtungsfläche auf bestehender asphaltgebundener Oberfläche für den Bau der Bahnbetriebsanlagen Größe ca. 1290 m²	a_1) DB Netz AG a_2) DB Netz AG b_1) DB Netz AG b_2) DB Netz AG	- Rückbau und Wiederherstellung Ausgangszustand nach Bauende	
31	a) 81,411 – 81,514 (Strecke 5703) b) Parkplatz	10	a) --- b) Herstellung einer temporären Baustelleneinrichtungsfläche auf bestehender asphaltgebundener Oberfläche für den Bau der Bahnbetriebsanlagen Größe ca. 1487 m²	a_1) DB Netz AG a_2) DB Netz AG b_1) DB Netz AG b_2) DB Netz AG	- Rückbau und Wiederherstellung Ausgangszustand nach Bauende	
32	a) 81,571 – 81,624 (Strecke 5703) b) Parkplatz	10	a) --- b) Herstellung einer temporären Baustelleneinrichtungsfläche auf bestehender asphaltgebundener Oberfläche für den Bau der Bahnbetriebsanlagen Größe ca. 562 m²	a_1) DB Netz AG a_2) DB Netz AG b_1) DB Netz AG b_2) DB Netz AG	- Rückbau und Wiederherstellung Ausgangszustand nach Bauende	
33	a) 81,662 – 81,739 (Strecke 5703) b) Fahrradabstellanlage, Bahnhofsvorplatz, Taxistandplatz	10	a) --- b) Herstellung einer temporären Baustelleneinrichtungsfläche auf bestehender asphaltgebundener Oberfläche für den Bau der Bahnbetriebsanlagen Größe ca. 1133 m²	a1) gemäß Grunderwerbsverzeichnis a2) gemäß Grunderwerbsverzeichnis b1) b2) DB Station & Service AG	- Rückbau und Wiederherstellung Ausgangszustand nach Bauende	

Unterlage 4

lfd. Nr.	a) Bau-/Bahn-km (Streckennummer) b) vorhandene Anlagen	Unterlage Nr.	Neubau/Änderung von a) Betriebsanlagen b) anderen Anlagen	a_1) bish. Eigentümer a_2) künft. Eigentümer b_1) bish. Unter-/Erhaltungspflichtiger b_2) künft. Unter-/Erhaltungspflichtiger	sonstige Maßnahmen	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7
34	a) 81,805 – 81,835 (Strecke 5703) b) Parkplatz	10	a) --- b) Herstellung einer temporären Baustelleneinrichtungsfläche auf bestehender asphaltgebundener Oberfläche für den Bau der Bahnbetriebsanlagen Größe ca. 531 m²	a1) gemäß Grunderwerbsverzeichnis a2) gemäß Grunderwerbsverzeichnis b1) b2) DB Station & Service AG	- Rückbau und Wiederherstellung Ausgangszustand nach Bauende	
35	a) 81,642 – 81,654 (Strecke 5703) b) Bahnsteig	10	a) --- b) Herstellung einer temporären Schallschutzwand vor der Sparda-Bank	a1) gemäß Grunderwerbsverzeichnis a2) gemäß Grunderwerbsverzeichnis b1) b2) DB Station & Service AG	- Rückbau und Wiederherstellung Ausgangszustand nach Bauende	
36	a) 81,696 (Strecke 5703) b) Gleis 2 Bahnhof Freilassing	7.6	a) Herstellung einer temporären Hilfsbrücke in Gleis 2 im Bereich der Personenunterführung b) ---	a1) a2) b1) b2) DB Netz AG	- Rückbau und Wiederherstellung Ausgangszustand nach Bauende	
37	a) 81,696 (Strecke 5703) b) Gleis 3 Bahnhof Freilassing	7.6	a) Herstellung einer temporären Hilfsbrücke in Gleis 3 im Bereich der Personenunterführung b) ---	a1) a2) b1) b2) DB Netz AG	- Rückbau und Wiederherstellung Ausgangszustand nach Bauende	
38	a) 81,696 (Strecke 5703) b) Gleis 4 Bahnhof Freilassing	7.6	a) Herstellung einer temporären Hilfsbrücke in Gleis 4 im Bereich der Personenunterführung b) ---	a1) a2) b1) b2) DB Netz AG	- Rückbau und Wiederherstellung Ausgangszustand nach Bauende	

Unterlage 4

lfd. Nr.	a) Bau-/Bahn-km (Streckennummer) b) vorhandene Anlagen	Unterlage Nr.	Neubau/Änderung von a) Betriebsanlagen b) anderen Anlagen	a_1) bish. Eigentümer a_2) künft. Eigentümer b_1) bish. Unter-/Erhaltungspflichtiger b_2) künft. Unter-/Erhaltungspflichtiger	sonstige Maßnahmen	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7
39	a) 81,696 (Strecke 5703) b) Gleis 5 Bahnhof Freilassing	7.6	a) Herstellung einer temporären Hilfsbrücke in Gleis 5 im Bereich der Personenunterführung b) ---	a1) a2) b1) b2) DB Netz AG	- Rückbau und Wiederherstellung Ausgangszustand nach Bauende	
40	a) 81,696 (Strecke 5703) b) Gleis 6 Bahnhof Freilassing	7.6	a) Herstellung einer temporären Hilfsbrücke in Gleis 6 im Bereich der Personenunterführung b) ---	a1) a2) b1) b2) DB Netz AG	- Rückbau und Wiederherstellung Ausgangszustand nach Bauende	
41	a) 81,696 (Strecke 5703) b) Gleis 7 Bahnhof Freilassing	7.6	a) Herstellung einer temporären Hilfsbrücke in Gleis 7 im Bereich der Personenunterführung b) ---	a1) a2) b1) b2) DB Netz AG	- Rückbau und Wiederherstellung Ausgangszustand nach Bauende	
42	a) 81,670 (Strecke 5703) b) -	15 Anlage 1	a) Neubau der Bahnsteigentwässerung (Entwässerungsrinne und Versickerungsschacht) im Bahnsteig 1 b) ---	a1) a2) DB Station & Service AG b1) b2) DB Station & Service AG		
43	a) 81,573 (Strecke 5703) b) -	15 Anlage 1	a) Neubau der Bahnsteigentwässerung (Entwässerungsrinne und Versickerungsschacht) im Bahnsteig 2/3 b) ---	a1) a2) DB Station & Service AG b1) b2) DB Station & Service AG		
44	a) 81,573 (Strecke 5703) b) -	15 Anlage 1	a Neubau der Bahnsteigentwässerung (Entwässerungsrinne und Versickerungsschacht) im Bahnsteig 4/5 b) ---	a1) a2) DB Station & Service AG b1) b2) DB Station & Service AG		

Unterlage 4

lfd. Nr.	a) Bau-/Bahn-km (Streckennummer) b) vorhandene Anlagen	Unterlage Nr.	Neubau/Änderung von a) Betriebsanlagen b) anderen Anlagen	a_1) bish. Eigentümer a_2) künft. Eigentümer b_1) bish. Unter-/Erhaltungspflichtiger b_2) künft. Unter-/Erhaltungspflichtiger	sonstige Maßnahmen	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7
45	a) 81,720 (Strecke 5703) b) -	15 Anlage 1	a) Neubau der Bahnsteigentwässerung (Entwässerungsrinne und Versickerungsschacht) im Bahnsteig 7/8 b) ---	a1) a2) DB Station & Service AG b1) b2) DB Station & Service AG		
46	a) 81,591 (Strecke 5703) b) -	15 Anlage 1	a) Herstellung einer Entwässerungsanlage (Tiefenentwässerung und Versickerungsschacht) im Bahnsteig 4/5 für die Entwässerung von Gleis 3 b) ---	a1) a2) DB Netz AG b1) b2) DB Netz AG		
47	a) 81,709 (Strecke 5703) b) -	15 Anlage 1	a) Herstellung einer Entwässerungsanlage (Tiefenentwässerung und Versickerungsschacht) im Bahnsteig 4/5 für die Entwässerung von Gleis 3 b) ---	a1) a2) DB Netz AG b1) b2) DB Netz AG		
48	a) 81,444 (Strecke 5703) b) -	15 Anlage 1	a) Herstellung eines Versickerungsschachtes an den Betonschalthäusern für die Dachentwässerung der Betonschalthäuser b) ---	a1) a2) DB Netz AG b1) b2) DB Netz AG		
49	a) 81,696 (Strecke 5703) b) -	15 Anlage 1	a) Neubau Entwässerungsanlage Personenunterführung (Entwässerungsrinnen, Hebeanlage, Einleitung in Abwasserleitung) b) ---	a1) a2) DB Station & Service AG b1) b2) DB Station & Service AG		

Vorhaben:

Barrierefreier Ausbau

Bahnhof Freilassing

Unterlage 4

Bauwerksverzeichnis

Vorhabenträger: *DB Station&Service AG* *Bahnhofsmanagement Rosenheim* *Südtiroler Platz 1* *83022 Rosenheim*		
Vertreter des Vorhabenträgers: *DB Station&Service AG* *Bau- und Anlagenmanagement* *Goethestraße 4* *80336 München* Datum: 02.11.2017 Unterschrift S. Kreibich		Verfasser: *Werner Consult ZT GmbH* *Leithastraße 10* *1200 Wien* Datum: 31.10.2017 Unterschrift V. Preußer
Genehmigungsvermerk Eisenbahn-Bundesamt		

Planungsstand: 01.08.2018

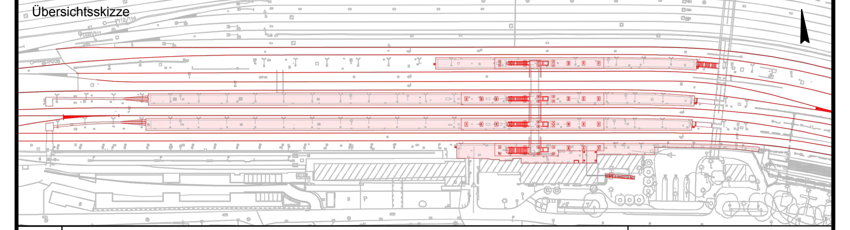
LEGENDE:

- Bestand
- äußere Grenze der vorhabenträgereigenen Grundstücke (DB-Grenze)
- Planfestellungsgrenze
- Flurstücksgrenze
- Vorübergehende Inanspruchnahme
- Nr. — laufende Nummer des Grunderwerbsverzeichnis

Unterlage 5.0

Genehmigungsvermerk Eisenbahn-Bundesamt

Übersichtsskizze



Index	Änderung bzw. Ergänzungen	Planungsstand
e		
d		
c		
b		
a		
0	Ausgangsverfahren: Antragsfassung	31.10.2017

Genehmigungsplanung: Unterlage für eine Entscheidung nach § 18 AEG

Vorhabenträger:
DB Netze
DB Station&Service AG
Bahnhofsmanagement Rosenheim
Südtiroler Platz 1
83022 Rosenheim

Planzeichen intern:
Auftrags-NR.: G.011 71 2095

	Datum	Name
gez.	10/2017	Gencer
bearb.	10/2017	Gencer
gepr.	10/2017	Preußer

Vertreter des Vorhabenträgers:
DB Netze
DB Station&Service AG
Bau- und Anlagenmanagement
Goethestraße 4
80336 München
Datum: 02.11.2017 Unterschrift: S.Kreibich

Planverfasser:
werner consult
ziviltechnikergmbh, leithastraße 10, 1200 wien
tel +43 (1) 313 60-0, fax +43 (1) 313 60-800
Datum: 31.10.2017 Unterschrift: V.Preußer

Höhensystem: DHHN 12
Koordinatensystem: DHDN
Ursprungsplan:
Blattgröße: 1540x594mm
Maßstab: 1:500

Vorhaben:
Barrierefreier Ausbau Bahnhof Freilassing
Planfeststellungsabschnitt km 80,9 bis 81,9 Strecke 5703

Planart:
Grunderwerbsplan km 81,000 - 81,263 und km 81,535 - km 81,900

Planinhalt:
Bahnhof Freilassing

Vorhaben:

Barrierefreier Ausbau

Bahnhof Freilassing

Unterlage 6

Grunderwerbsverzeichnis

Vorhabenträger:

DB Station&Service AG

Bahnhofsmanagement Rosenheim

Südtiroler Platz 1

83022 Rosenheim

Vertreter des Vorhabenträgers:

DB Station&Service AG

Bau- und Anlagenmanagement

Goethestraße 4

80336 München

Datum: 02.11.2017 Unterschrift S. Kreibich

Verfasser:

Werner Consult ZT GmbH

Leithastraße 10

1200 Wien

Datum: 31.10.2017 Unterschrift V. Preußer

Genehmigungsvermerk Eisenbahn-Bundesamt

Planungsstand: 18.10.2017

Unterlage 9

Abkürzungen im Grunderwerbsverzeichnis

1. Kulturart laut Grundbuch

A	=	Ackerland	LNH	=	Mischwald
G	=	Gartenland	NH	=	Nadelwald
GF	=	Gebäudefläche	Mo	=	Moor (Moos)
Gr	=	Grünfläche	Ö	=	Ödland
H	=	Wald	Str	=	Streuwiese
Hei	=	Heide	SW	=	Straßen und Wege
Hf	=	Hof- und Gebäudefläche	U	=	Unland
Hpf	=	Hopfenpflanzung	W	=	Wiese
Hu	=	Hutung	Wa	=	Wasserfläche
LH	=	Laubwald	Wg	=	Weingarten

2. Art der Grundstücksinanspruchnahme

a. Erwerb

EAE	=	Landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme
ED	=	Deponie
EDR	=	für Dritte
ET	=	Technische Anlage (Bahn)

b. Vorübergehende Inanspruchnahme

VG	=	vorübergehende Grundstücksinanspruchnahme

ggf. differenziert in:

VGO	=	vorübergehende, oberirdische Inanspruchnahme
VGU	=	vorübergehende, unterirdische Inanspruchnahme

c. Dingliche Sicherung

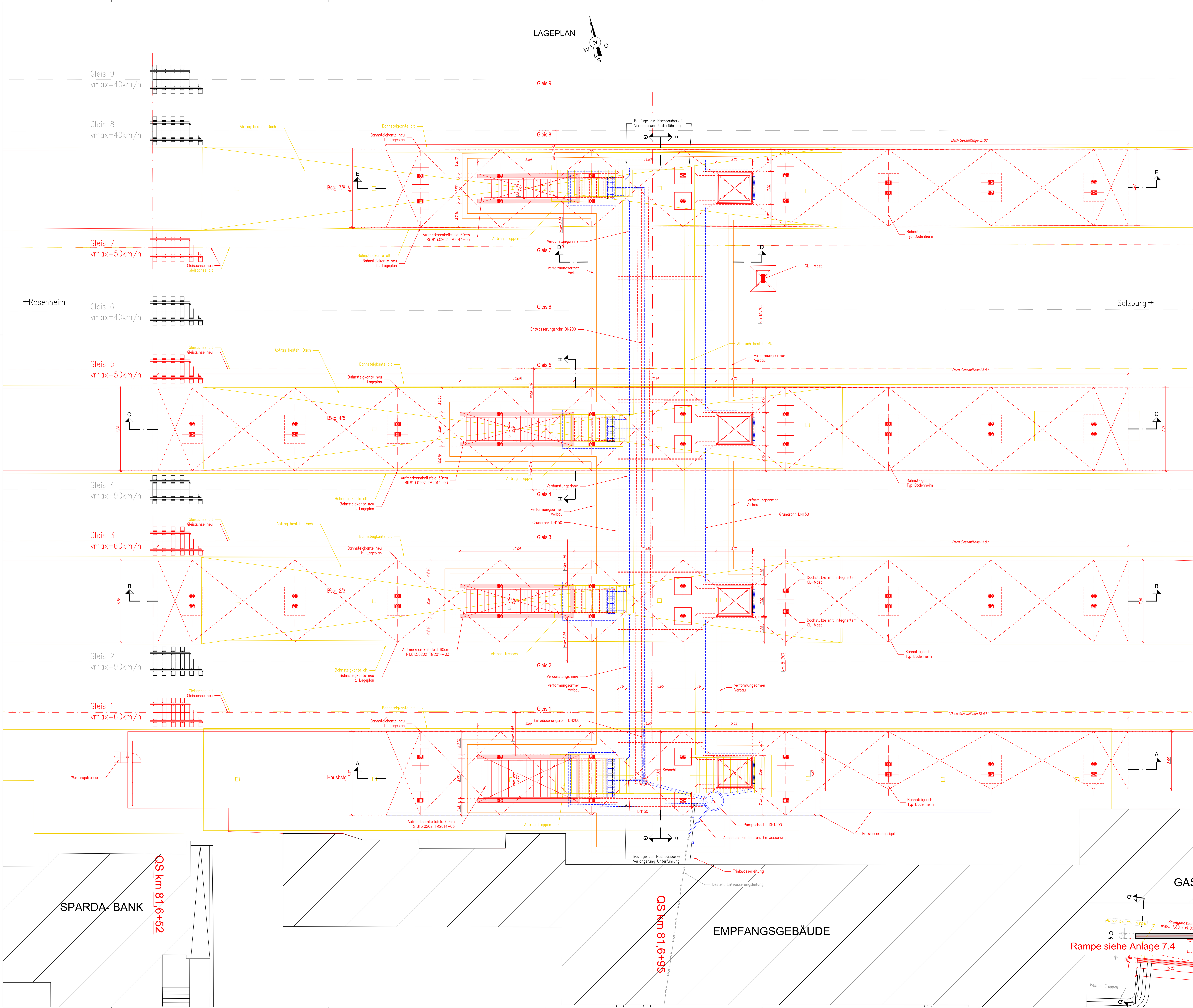
DAE	=	Landschaftspflegerische Ausgleichs- und Ersatzmaßnahme
DD	=	Deponie
DDR	=	für Dritte
DG	=	Einschränkung für Geländeänderung und Tunnel mit ≤ 20 m Überdeckung
DR	=	für Rodung und Wiederaufforstung
DT	=	Technische Anlage
DW	=	Einschränkung der Wassergewinnung
DWR	=	Wegerecht

Unterlage 6

Stadt/Gemeinde: Freilassing													
lfd. Nr.	Grund-erwerbs-plan (Unter-lage Nr.)	Eigentümer Abt. I Name, Vorname	Nutzer Abt. II Name, Vor-name	Gemarkung Grundbuch Band / Blatt	Flur Nr.	Flur-stück Nr.	Kultur-art laut Grund buch	Größe des Grund-stücks m^2	Erwerbs-fläche m^2	Fläche für dingliche Sicherung m^2	Fläche für vorüberg. Inanspruch-nahme m^2	Art der Grund-stücksin-anspruch-nahme	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
1	5	Stadt Freilassing Münchener Straße 15 83395 Freilassing		Freilassing 10451		976/29		3935	0	0	3255	VG	Baustellenzufahrt und Baustelleneinrichtungsfläche
2	5	Stadt Freilassing Münchener Straße 15 83395 Freilassing		Freilassing 10451		976/30		283	0	0	220	VG	Baustelleneinrichtungsfläche
3	5	Stadt Freilassing Münchener Straße 15 83395 Freilassing		Freilassing 10451		976/31		40	0	0	40	VG	Baustelleneinrichtungsfläche
4	5	1		Freilassing 9273		972/7		372	0	0	237	VG	provisorische Parkplätze
5	5	1		Freilassing 9273		976/28		790	0	0	70	VG	Baustellenzufahrt, provisorische Schallschutzwand
6	5	Stadt Freilassing Münchener Straße 15 83395 Freilassing		Freilassing 4660		984/15		3778	0	0	81	VG	Baustellenzufahrt
7	5	Stadt Freilassing Münchener Straße 15 83395 Freilassing		Freilassing 4660		984/15		3778	0	0	23	VG	Baustellenzufahrt

Unterlage 6

Stadt/Gemeinde: Freilassing													
lfd. Nr.	Grund-erwerbs-plan (Unter-lage Nr.)	Eigentümer Abt. I Name, Vorname	Nutzer Abt. II Name, Vor-name	Gemarkung Grundbuch Band / Blatt	Flur Nr.	Flur-stück Nr.	Kultur-art laut Grund buch	Größe des Grund-stücks m^2	Erwerbs-fläche m^2	Fläche für dingliche Sicherung m^2	Fläche für vorüberg. Inanspruch-nahme m^2	Art der Grund-stücksin-anspruch-nahme	Bemerkungen
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
8	5	Stadt Freilassing Münchener Straße 15 83395 Freilassing		Freilassing 4660		972/6		1514	0	0	269	VG	Baustelleneinrich-tungsfläche
9	5	Stadt Freilassing Münchener Straße 15 83395 Freilassing		Freilassing 10451		972/4		227	0	0	180	VG	Baustelleneinrich-tungsfläche
10	5	Stadt Freilassing Münchener Straße 15 83395 Freilassing		Freilassing 10451		976/6		305	0	0	246	VG	Baustelleneinrich-tungsfläche
11	5	Stadt Freilassing Münchener Straße 15 83395 Freilassing		Freilassing 4660		984/15		3778	0	0	28	VG	Baustellenzufahrt
12	5	Stadt Freilassing Münchener Straße 15 83395 Freilassing		Freilassing 10451		976/46		69	0	0	8	VG	Baustelleneinrich-tungsfläche
13	5	Stadt Freilassing Münchener Straße 15 83395 Freilassing		Freilassing 11974		976/60		733	0	0	661	VG	provisorischer Park-platz
14	5	Stadt Freilassing Münchener Straße 15 83395 Freilassing		Freilassing 10974		975/44		187	0	0	187	VG	provisorischer Park-platz



LEGENDE:

- Bestand
- Neubau/Änderung
- Rückbau
- (...) Bestandsmaß

Unterlage 7.1

Genehmigungsvermerk Eisenbahn-Bundesamt

Übersichtsskizze

Index	Änderung bzw. Ergänzungen	Planungsstand
e		
d		
c		
b		
a		
0	Ausgangsverfahren: Antragsfassung	31.10.2017

Genehmigungsplanung: Unterlage für eine Entscheidung nach § 18 AEG

Vorhabenträger:
DB Station&Service AG
Bahnhofsmanagement Rosenheim
Südtiroler Platz 1
83022 Rosenheim

Planzeichen intern:
Auftrags-NR.: G.011 71 2095

	Datum	Name
gez.	10/2017	Essl
bearb.	10/2017	Breitfuß
gepr.	10/2017	Preußer

Vertreter des Vorhabenträgers:
DB Station&Service AG
Bau- und Anlagenmanagement
Goethestraße 4
80336 München
Datum: 02.11.2017 Unterschrift: S.Kreibich

Planverfasser:
werner consult
ziviltechnikergmbh, leithastraße 10, 1200 wien
tel +43 (1) 313 60-0, fax +43 (1) 313 60-800
Datum: 31.10.2017 Unterschrift: V.Preußer

Höhensystem: DHHN 12
Koordinatensystem: [illegible]
Ursprungsplan:
Blattgröße:
Maßstab: 1:100

Vorhaben:
Barrierefreier Ausbau Bahnhof Freilassing
Planfeststellungsabschnitt km 80,9 bis 81,9 Strecke 5703

Planart:
Personenunterführung

Planinhalt:
Grundriss PU

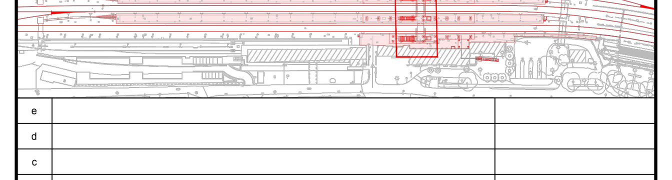
LEGENDE:

(graue Linie)	Bestand
(rote Linie)	Neubau/Änderung
(gelbe Linie)	Rückbau
(...)	Bestandsmaß
HGW	höchster gemessener Grundwasserstand

Unterlage 7.2

Genehmigungsvermerk Eisenbahn-Bundesamt

Übersichtsskizze



Index	Änderung bzw. Ergänzungen	Planungsstand
e		
d		
c		
b		
a		
0	Ausgangsverfahren: Antragsfassung	31.10.2017

Genehmigungsplanung: Unterlage für eine Entscheidung nach § 18 AEG

Vorhabenträger:

DB NETZE
DB Station&Service AG
Bahnhofsmanagement Rosenheim
Südtiroler Platz 1
83022 Rosenheim

Planzeichen intern:

Auftrags-NR.: G.011 71 2095

	Datum	Name
gez.	10/2017	Essl
bearb.	10/2017	Breitfuß
gepr.	10/2017	Preußer

Vertreter des Vorhabenträgers:

DB NETZE
DB Station&Service AG
Bau- und Anlagenmanagement
Goethestraße 4
80336 München

Datum: 02.11.2017 Unterschrift: S.Kreibich

Planverfasser:

werner consult
ziviltechnikergmbh, leithastraße 10, 1200 wien
tel +43 (1) 313 60-0, fax +43 (1) 313 60-800

Datum: 31.10.2017 Unterschrift: V.Preußer

Höhensystem:	DHHN 12
Koordinatensystem:	DHDN
Ursprungsplan:	
Blattgröße:	2015x743mm
Maßstab:	1:100

Vorhaben:

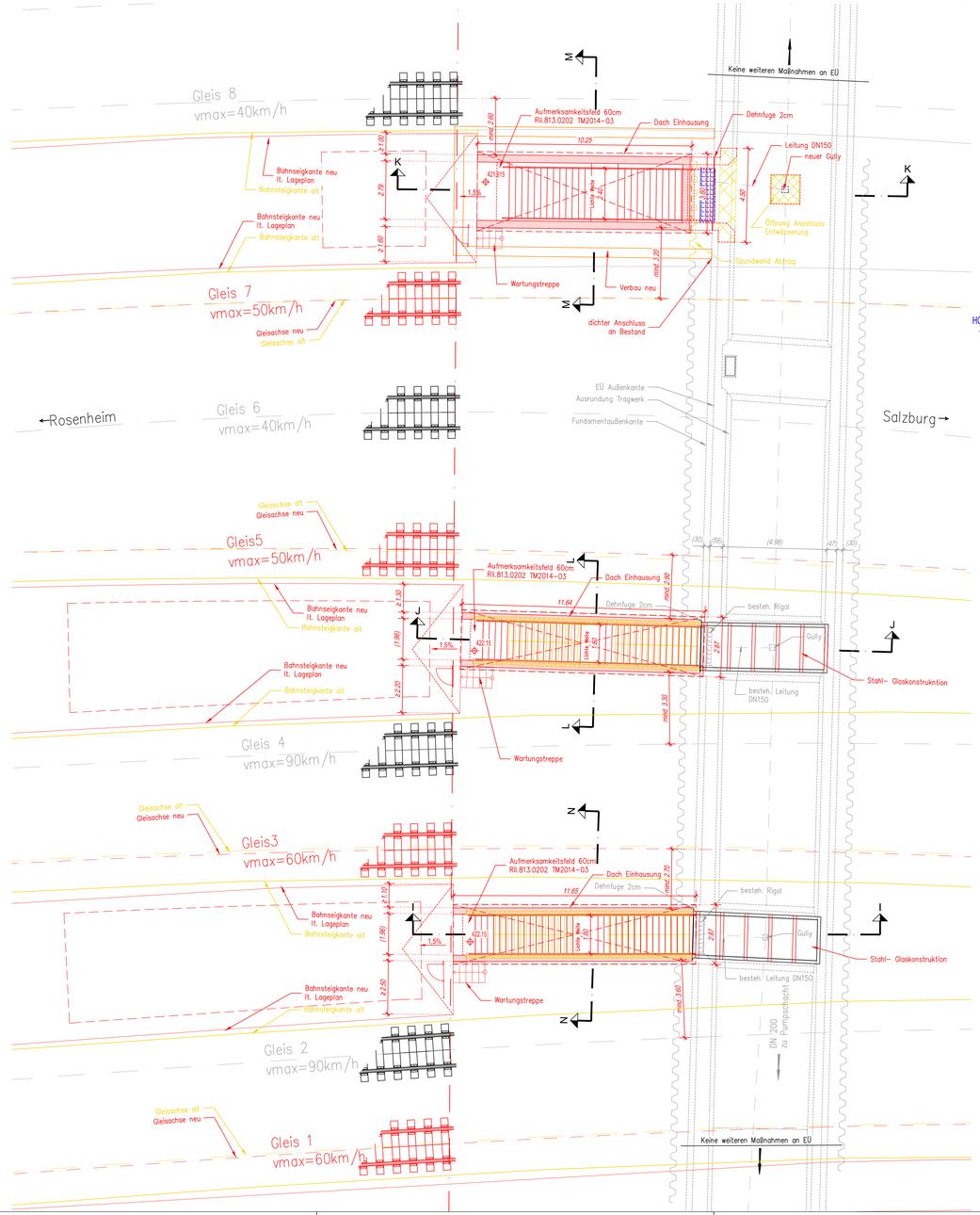
Barrierefreier Ausbau Bahnhof Freilassing
Planfeststellungsabschnitt km 80,9 bis 81,9 Strecke 5703

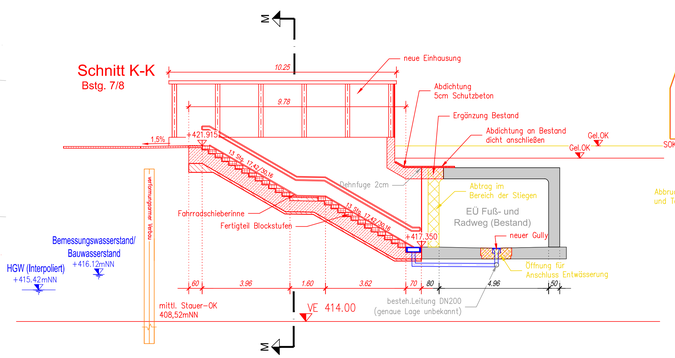
Planart:

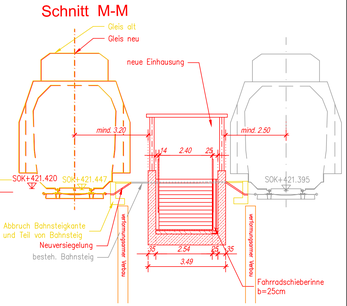
Personenunterführung

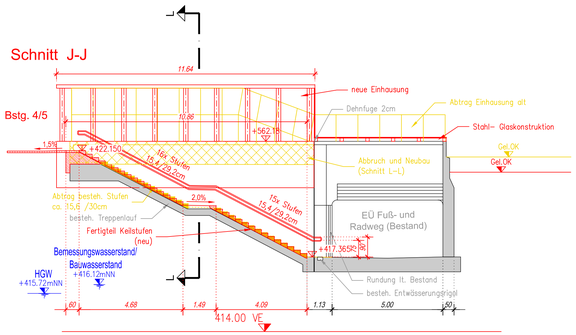
Planinhalt:

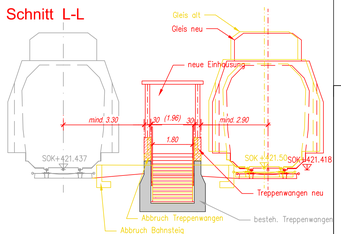
Schnitte PU

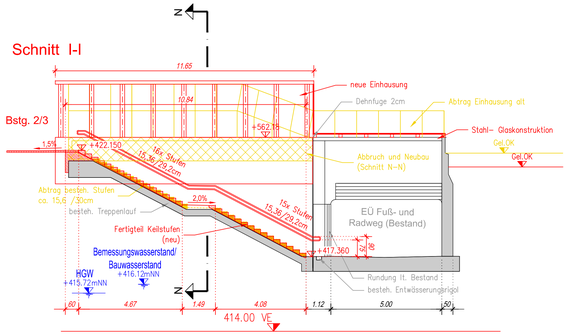


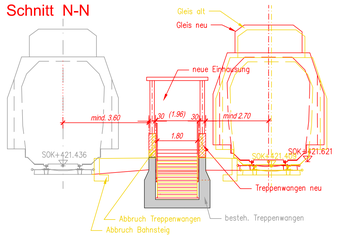












LEGENDE:

	Bestand
	Neubau/Änderung
	Rückbau
(...)	Bestandsmaß
HGW	höchster gemessener Grundwasserstand

Unterlage 7.3

Genehmigungsvermerk Eisenbahn-Bundesamt

Übersichtsskizze

Index	Änderung bzw. Ergänzungen	Planungsstand
e		
d		
c		
b		
a		
0	Ausgangsverfahren: Antragsfassung	31.10.2017

Genehmigungsplanung: Unterlage für eine Entscheidung nach § 18 AEG

Vorhabenträger:
DB Station&Service AG
Bahnhofsmanagement Rosenheim
Südtiroler Platz 1
83022 Rosenheim

Planzeichen intern:
Auftrags-NR.: G.011 71 2095

	Datum	Name
gez.	10/2017	Essl
bearb.	10/2017	Breitfuß
gepr.	10/2017	Preußer

Vertreter des Vorhabenträgers:
DB Station&Service AG
Bau- und Anlagenmanagement
Goethestraße 4
80336 München
Datum: 02.11.2017 Unterschrift: S.Kreibich

Planverfasser:
werner consult
Ingenieurbüro für Bauwesen
Ottobrunner Straße 16, 85521 Ottobrunn
Tel. +49 (0) 89 / 66 07 - 0, Fax +49 (0) 89 / 66 07 - 200
Datum: 31.10.2017 Unterschrift: V.Preußer

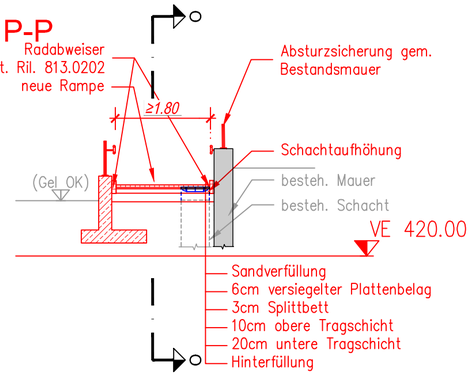
Höhensystem: DHHN 12
Koordinatensystem: DHDN
Ursprungsplan:
Blattgröße: 1160x594mm
Maßstab: 1:100

Vorhaben:
Barrierefreier Ausbau Bahnhof Freilassing
Planfeststellungsabschnitt km 80,9 bis 81,9 Strecke 5703

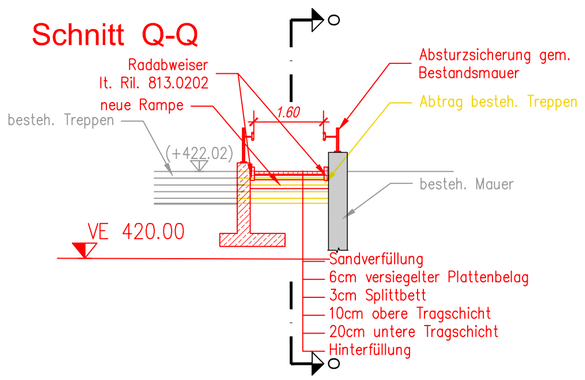
Planart:
EÜ Fuß- und Radweg

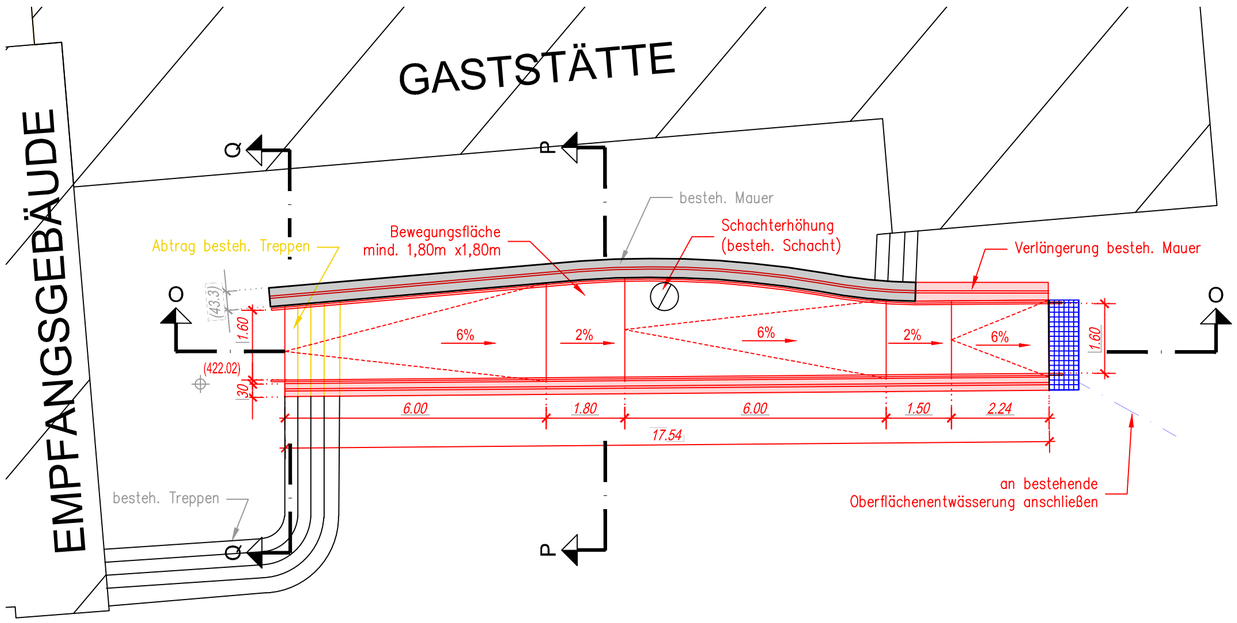
Planinhalt:
Grundriss & Schnitte EÜ

Schnitt P-P

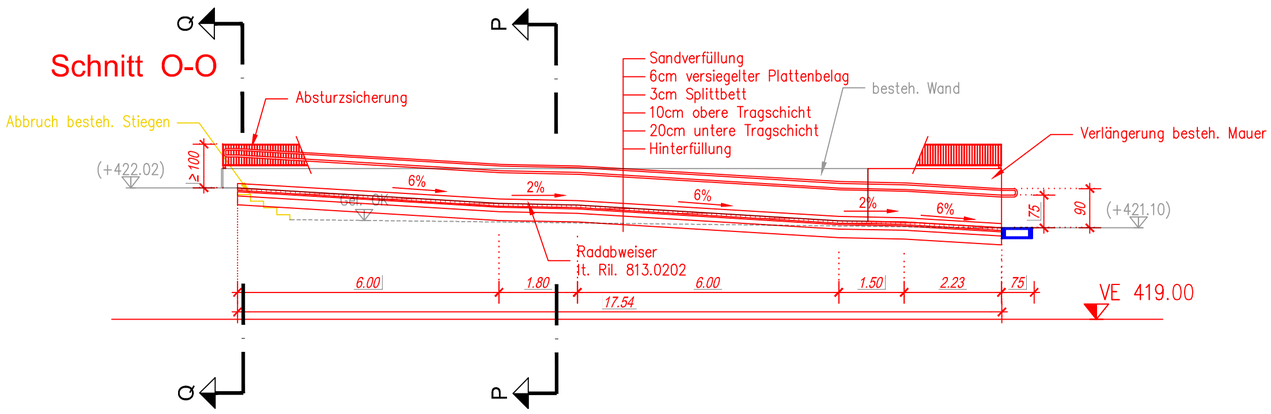


Schnitt Q-Q





Schnitt O-O



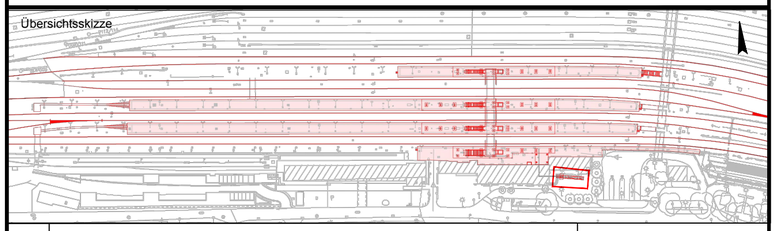
LEGENDE:

	Bestand
	Neubau/Änderung
	Rückbau
(...)	Bestandsmaß

Unterlage 7.4

Genehmigungsvermerk Eisenbahn-Bundesamt

Übersichtsskizze



Index	Änderung bzw. Ergänzungen	Planungsstand
e		
d		
c		
b		
a		
0	Ausgangsverfahren: Antragsfassung	31.10.2017

Genehmigungsplanung: Unterlage für eine Entscheidung nach § 18 AEG

Vorhabenträger:

DB Station&Service AG
Bahnhofsmanagement Rosenheim
Südtiroler Platz 1
83022 Rosenheim

Planzeichen intern:

Auftrags-NR.: G.011 71 2095

	Datum	Name
gez.	10/2017	Essl
bearb.	10/2017	Breitfuß
gepr.	10/2017	Preußer

Vertreter des Vorhabenträgers:

DB Station&Service AG
Bau- und Anlagenmanagement
Goethestraße 4
80336 München

Datum: 02.11.2017 Unterschrift: S.Kreibich

Planverfasser:

werner consult
ziviltechnikergmbh, leibnitzstraße 10, 1200 wien
tel +43 [1] 313 60-0, fax +43 [1] 313 60-900

Datum: 31.10.2017 Unterschrift: V.Preußer

Höhensystem:	DHHN 12
Koordinatensystem:	DHDN
Ursprungsplan:	
Blattgröße:	590x446mm
Maßstab:	1:100

Vorhaben:

Barrierefreier Ausbau Bahnhof Freilassing
Planfeststellungsabschnitt km 80,9 bis 81,9 Strecke 5703

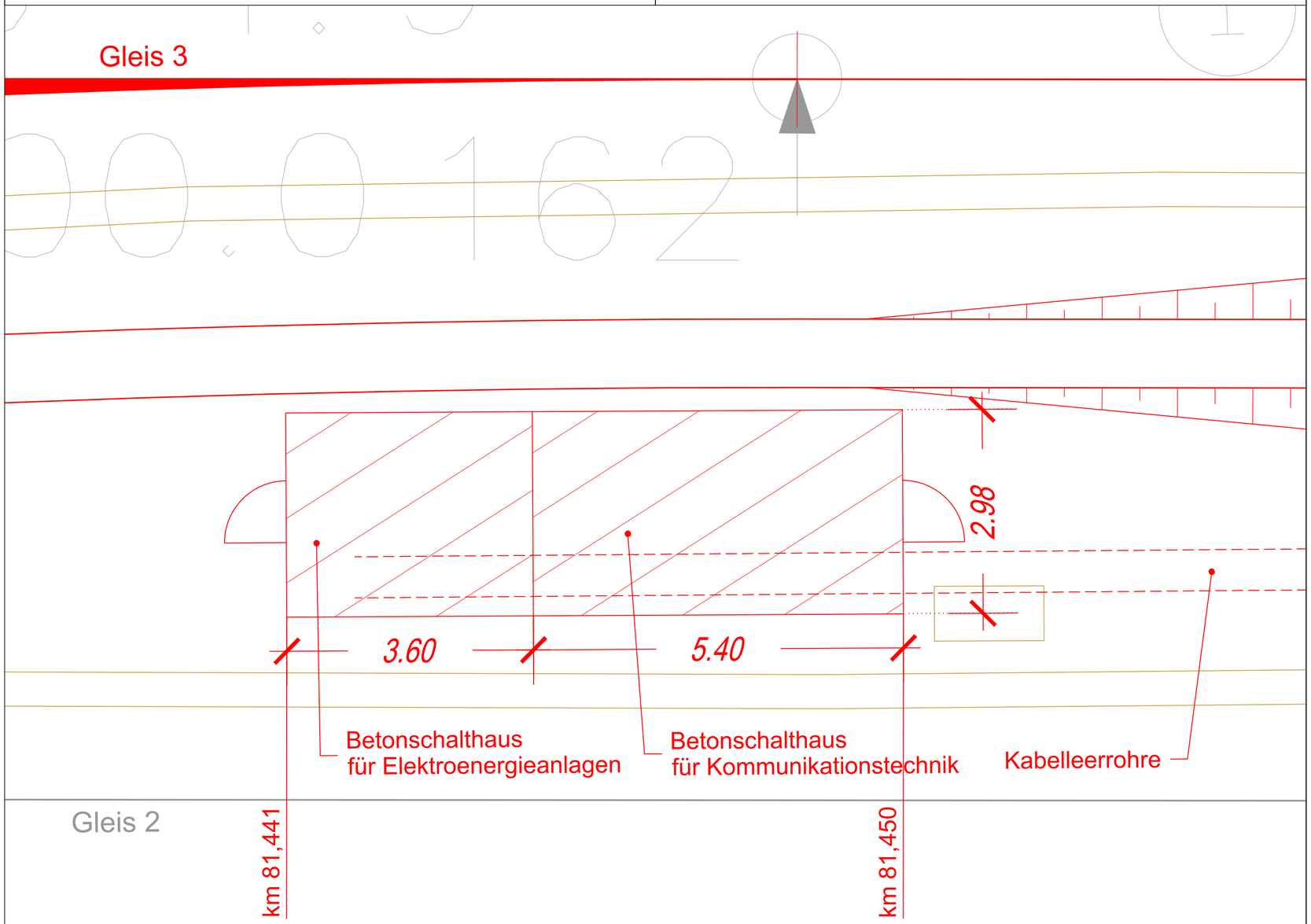
Planart:

Rampe Vorplatz

Planinhalt:

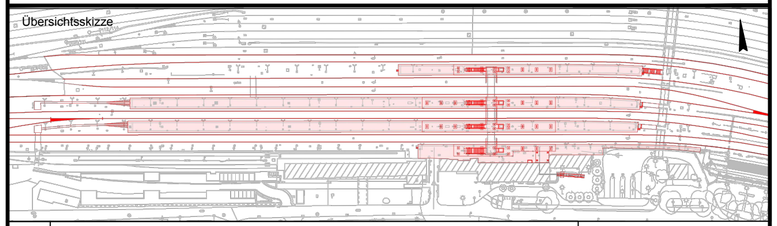
Grundriss & Schnitte

Unterlage 7.5



Genehmigungsvermerk Eisenbahn-Bundesamt

Übersichtsskizze



e		
d		
c		
b		
a		
0	Ausgangsverfahren: Antragsfassung	31.10.2017
Index	Änderung bzw. Ergänzungen	Planungsstand

Genehmigungsplanung: Unterlage für eine Entscheidung nach § 18 AEG

Vorhabenträger:

DB Station&Service AG
Bahnhofsmanagement Rosenheim
Südtiroler Platz 1
83022 Rosenheim

Planzeichen intern:

Auftrags-NR.: G.011 71 2095

	Datum	Name
gez.	10/2017	Gencer
bearb.	10/2017	Gencer
gepr.	10/2017	Preußer

Vertreter des Vorhabenträgers:

DB Station&Service AG
Bau- und Anlagenmanagement
Goethestraße 4
80336 München

Datum: 02.11.2017 Unterschrift: S.Kreibich

Planverfasser:

werner consult
zivilingenieurgmbh, leithastraße 19, 1200 wien
tel +43 [1] 313 60-0, fax +43 [1] 313 60-800

Datum: 31.10.2017 Unterschrift: V.Preußer

Höhensystem:	DHHN 12
Koordinatensystem:	DHDN
Ursprungsplan:	
Blattgröße:	590x297mm
Maßstab:	1:50

Vorhaben:

Barrierefreier Ausbau Bahnhof Freilassing
Planfeststellungsabschnitt km 80,9 bis 81,9 Strecke 5703

Planart:

Betonschalthäuser

Planinhalt:

Bahnhof Freilassing

File: O:\2016\2016070\B_BEARBEITUNG\05_Plan_WECO\01_LP\Genehmigungsplanung\7.5 Betonschalthäuser.dwg
Layout: 7.5 Betonschalthäuser

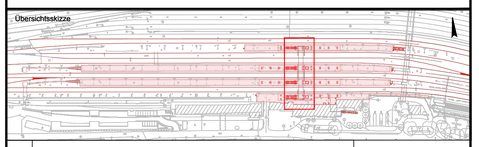
Legende

- Neubau
- Rückbau
- Einschub
- Hilfsbrücken

Unterlage 7.6

Genehmigungsvermerk Eisenbahn-Bundesamt

Übersichtsskizze



Index	Änderung bzw. Ergänzungen	Planungsstand
e		
d		
c		
b		
a		
0	Ausgangsverfahren: Antragsfassung	31.10.2017

Genehmigungsplanung: Unterlage für eine Entscheidung nach § 18 AEG

Vorhabenträger:

DB Station&Service AG
Bahnhofsmanagement Rosenheim
Südtiroler Platz 1
83022 Rosenheim

Planzeichen intern:

Auftrags-NR.: G.011 71 2095

	Datum	Name
gez.	10/2017	Essl
bearb.	10/2017	Breitfuß
gepr.	10/2017	Preußer

Vertreter des Vorhabenträgers:

DB Station&Service AG
Bau- und Anlagenmanagement
Goethestraße 4
80336 München

Datum: 02.11.2017 Unterschrift: S.Kreibich

Planverfasser:

werner consult
zivilbeschreibergmbh, leitbestraße 10, 1300 wien
tel +43 [1] 313 60-0, fax +43 [1] 313 60-800

Datum: 31.10.2017 Unterschrift: V.Preußer

Höhensystem: DHHN 12
Koordinatensystem: DHDN
Ursprungsplan:
Blattgröße:
Maßstab: 1:100

Vorhaben:

Barrierefreier Ausbau Bahnhof Freilassing
Planfeststellungsabschnitt km 80,9 bis 81,9 Strecke 5703

Planart: Personenunterführung

Planinhalt: Baubehelfsplan

Unterlage 8.0

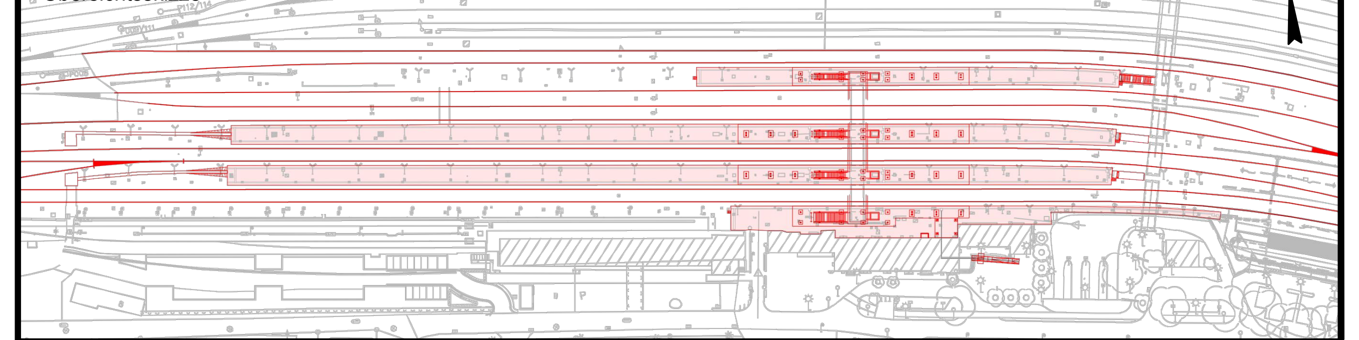
LEGENDE:

Bestand/Rückbau

Änderung

Genehmigungsvermerk Eisenbahn-Bundesamt

Übersichtsskizze



Index	Änderung bzw. Ergänzungen	Planungsstand
e		
d		
c		
b		
a		
0	Ausgangsverfahren: Antragsfassung	31.10.2017

Genehmigungsplanung: Unterlage für eine Entscheidung nach § 18 AEG

Vorhabenträger:

DB Station&Service AG
Bahnhofsmanagement Rosenheim
Südtiroler Platz 1
83022 Rosenheim

Planzeichen intern:

Auftrags-NR.: G.011 71 2095

	Datum	Name
gez.	10/2017	Gencer
bearb.	10/2017	Gencer
gepr.	10/2017	Preußer

Vertreter des Vorhabenträgers:

DB Station&Service AG
Bau- und Anlagenmanagement
Goethestraße 4
80336 München

Datum: 02.11.2017 Unterschrift: S.Kreibich

Planverfasser:

werner consult
ziviltechnikergmbh, leithastraße 10, 1200 wien
tel +43 (1) 313 60-0, fax +43 (1) 313 60-800

Datum: 31.10.2017 Unterschrift: V.Preußer

Höhensystem:	DHHN 12
Koordinatensystem:	DHDN
Ursprungsplan:	
Blattgröße:	970x297mm
Maßstab:	1:1000/100

Vorhaben:

Barrierefreier Ausbau Bahnhof Freilassing
Planfeststellungsabschnitt km 80,9 bis 81,9 Strecke 5703

Planart:

Höhenplan Gleis 3

Planinhalt:

Bahnhof Freilassing