

Im Februar 2009 ist die Fertigstellung der gesamten Strecke geplant.

Fotos: Wittfeld

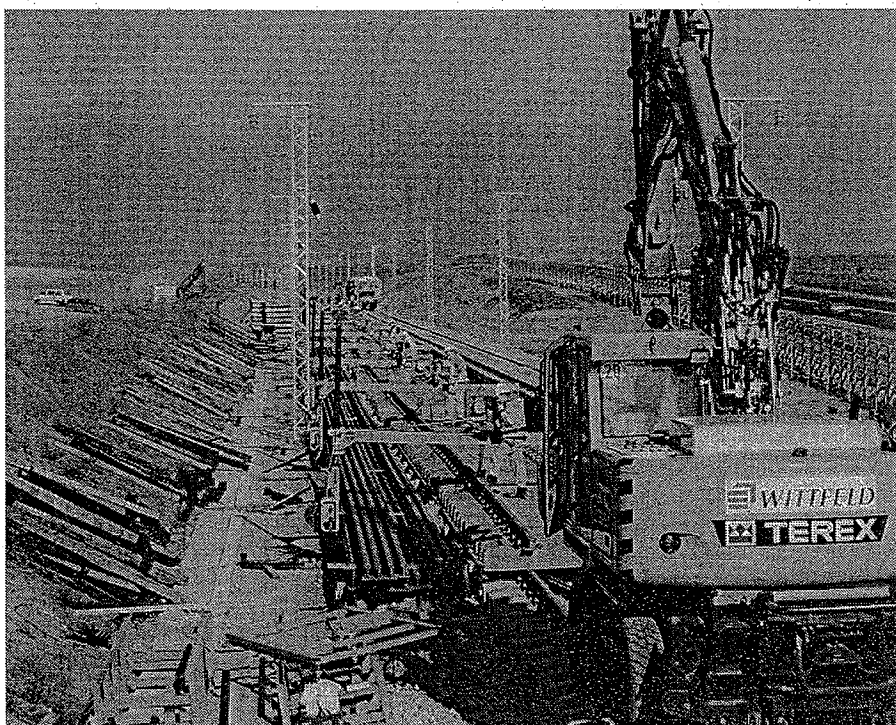
Neue Verbindungen in Europa:

Hochgeschwindigkeitsnetz wächst zusammen

WALLENHORST (ABZ). – Seit vielen Jahren gibt es in Frankreich und in Spanien Hochgeschwindigkeitsstrecken der Eisenbahn und diese sind inzwischen zu einem eigenständigen Netz in den beiden Ländern geworden. Das französische Netz hat inzwischen Verbindungen auch nach Großbritannien, nach Belgien, Deutschland und in die Schweiz. Nunmehr galt es eine Verbindung zwischen Frankreich und Spanien, zwischen Paris und Madrid herzustellen.

Das Teilstück über die Pyrenäen zwischen Perpignan und Figueras wurde als PPP-Projekt europaweit ausgeschrieben. Den Auftrag erhielt ein Konsortium aus den Konzernen Dragados (Es) und Eiffage (F). Dieser Auftrag enthält den Bau der Strecke und deren Betrieb für 50 Jahre.

Das Gesamtvolumen des Bauauftrages beinhaltet 45 km zweigleisige Hochgeschwindigkeitsstrecke, 7 km Anschlussgleise in den Bahnhof Perpignan und einen Betriebsbahnhof. 8,5 km der Strecke verlaufen im Tunnel, der entsprechend der europäischen Richtlinien als zwei eingleisige Tunnelröhren ausgebildet ist. In diesen Tunneln wird das Gleis als Feste Fahrbahn ausgebildet.



Die Jochmontage.

Basis für die Ausführung der Arbeiten sind die Regeln der Interoperabilität der europäischen Eisenbahnen und die europäischen Normen. Die Entwurfsgeschwindigkeit beträgt 350 km/h. Hierauf aufbauend wurden die Gleise außerhalb der Tunnel als Schottergleise mit Monoblockschwellen hergestellt. Abweichend von den in Frankreich und Spanien üblichen Bauverfahren

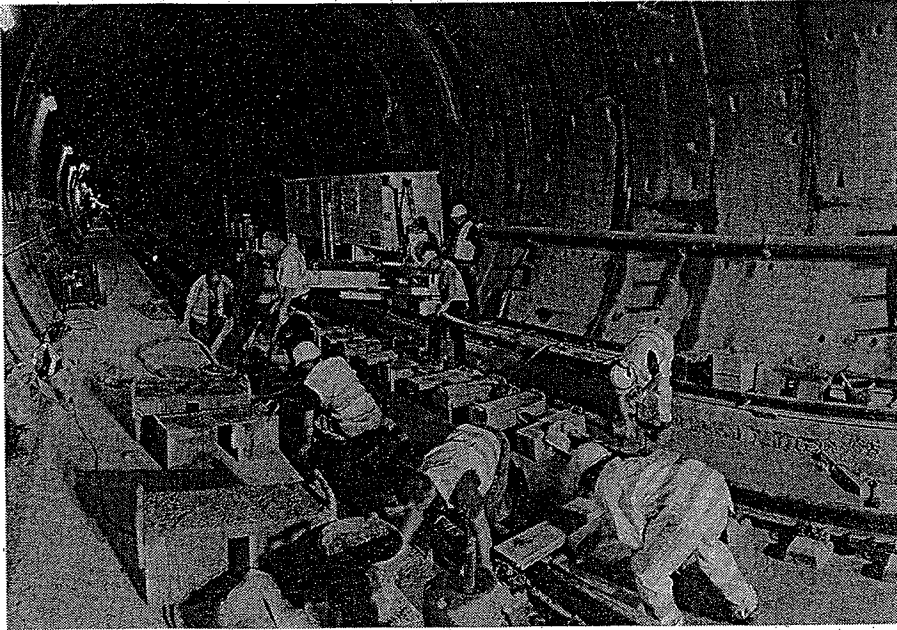
hat Wittfeld ein Schotterbett von 25 cm Stärke als Grundschotterlage mit Schotterfertigern eingebaut. Auf dieses verdichtete Planum wurde das Gleis mit UWG in Längen von 120 m aufgelegt. Nach dem Stopfen und Stabilisieren wurde das Gleis mit dem Abbrennstumpfschweißverfahren verschweißt. Für den Tunnel ist eine Feste

Fahrbahn vorgesehen. Es wurde das System Rheda 2000 gewählt, da für dieses System Referenzen für die geplante Geschwindigkeit vorliegen, heißt es. Da der Tunnel bedingt durch geologische Schwierigkeiten erst mit Verzögerung fertig gestellt wurde, war die zur Ausführung zur Verfügung stehende Bauzeit sehr eng. In nur neun Wochen galt es 8500 m Tunnelgleis zwischen Frankreich und Spanien herzustellen.

Problematisch war auch hierbei die Versorgung der Baustelle mit Material. Das Gleis wurde wieder mit UWG in Längen von 120 m in den Tunnel transportiert. Diese Joche waren bereits mit der vollständigen Bewehrung versehen. Nach dem Ausrichten und Fixieren der Gleise musste der Beton eingebaut werden. Dieser Beton wurde in einer Baustellen-Mischanlage hergestellt und in Mischer verladen, die am Tunnelmund auf Bahnwagen auffahren.

Der Zug mit dem Mischer fuhr dann soweit, wie der Feste-Fahrbahn-Beton ausreichend ausgehärtet war. Dort wurde der Beton in einen Kübelwagen umgeladen, der auf dem schmalen Randweg von einer Elektrolok gezogen wurde. Aus diesem Kübelwagen wurde der Beton an der Einbaustelle ins Gleis eingebaut.

Im September 2008 waren die Arbeiten der Firma Wittfeld weitestgehend abgeschlossen. Im Februar 2009 ist die Fertigstellung der gesamten Strecke geplant.



Aus Kübelwagen wurde der Beton an der Einbaustelle ins Gleis eingebaut.