



Selbst der ICE muss langsam fahren, wenn er die Untergrundsanierungsmaschine passiert, die auf der Bahnstrecke zwischen Wiesthal und Heigenbrücken derzeit das Gleisbett saniert. Foto: Susanne Aulbach-Staab

Riesige Schotter-Waschanlage

Derzeit wird das Gleisbett zwischen Heigenbrücken und Wiesthal erneuert

Heigenbrücken/Wiesthal. Wer in den vergangenen Tagen an der Bahnlinie von Heigenbrücken nach Wiesthal vorbeigekommen ist, hat immer wieder durchdringende Hup-signale gehört. Derzeit wird auf diesem Streckenabschnitt das Gleisbett erneuert. 7920 Betonschwellen werden auf einer Länge von fast fünf Kilometern neu verlegt.

Das reine Bauvolumen beträgt vier Millionen Euro, sagt Projektleiter Thomas Foege von der Firma Eurailpool aus Ismaning. Von Heigenbrücken aus gesehen wird das rechte der beiden Gleise erneuert. Das andere wurde bereits vor ein paar Jahren ausgetauscht. Der Unterbau sei in einem so schlechten Zustand gewesen, dass Züge manche Abschnitte nur mit maximal 70 Stundenkilometern passieren durften.

Höhere Geschwindigkeiten

Bauleiter Peter Weber erläuterte, dass außerdem das Lastenaufkommen der Bahn gestiegen ist und mit höheren Geschwindigkeiten gefahren wird. Auch dies erfordert ein besseres Gleisbett.

Eine 250 Meter lange »PM 200-2 R« (R steht für Recycling), eine so genannte Untergrundsanierungsmaschine, ist seit

Dienstag im Einsatz. Sie leistet mehrere Arbeiten auf einmal. Sie hebt die Gleise, die bereits neu verlegt wurden, mittels Zangen über eine Länge von 20 Metern an und baut den Altschotter darunter aus. Gleichzeitig wird, falls nötig, das Erdreich entfernt.

Kläranlage gleich mit eingebaut

Jetzt beginnt das Recycling: Das besondere an dieser Maschine ist, so Weber, das die Steine nicht nur gesiebt sondern auch gewaschen werden. Das benötigte Wasser wird in einer internen Kläranlage gereinigt und kommt in den Waschkreislauf zurück. Eine Mühle schärft zudem die Steine. Falls erforderlich, wird der Altschotter mit Neumaterial gemischt und kommt wieder ins Gleisbett. Das Altmaterial wird über Förderbänder auf Kübelwagen transportiert, die am Ende der gewaltigen Maschine hängen.

Wenn der Schotter aufgebracht ist, und die angehobenen Gleise wieder abgesenkt sind, sorgt eine »Stopfmaschine« dafür, dass der Untergrund so verdichtet ist, dass Züge bereits mit einer Geschwindigkeit von 70 Stundenkilometern darüber fahren können.

Mit den Silowagen, die sich im vorderen Bereich befinden, und den Kübelwagen erreicht die Untergrundsanierungs-

maschine eine Gesamtlänge von 1000 Metern. Innerhalb von zwei Stunden sei sie vor Ort einsatzbereit. 42 Personen arbeiten in Zwölf-Stunden-Schichten an der Maschine. Pro Schicht werden zwischen Heigenbrücken und Wiesthal bis zu 700 Metern zurückgelegt. Es geht relativ zügig voran, da das Erdreich nicht ausgebaut werden muss.

Während der Bauphase kann die Strecke eingleisig betrieben werden. Lediglich einige Regionalbahnen zwischen Heigenbrücken und Lohr werden durch Busse ersetzt. Die Regionalexpresszüge verkehren hingegen unverändert. Allerdings ist die Geschwindigkeit der vorbeifahrenden Züge aus Sicherheitsgründen auf 70 Stundenkilometer reduziert.

Hupen rund um die Uhr

Ein großer Aufwand wird betrieben, um die Gleisbauarbeiter vor Unfällen zu schützen. Hupsignale und Blinklichter warnen vor Zügen. Diese »Rottenwarnanlage« ist in Abständen von 30 Metern auf der gesamten Strecke aufgestellt und wird durch Fühler am Gleis ausgelöst. Da es sich um eine 24-Stunden-Baustelle handelt, blinkt und hupt es rund um die Uhr. Zusätzlich wird die Strecke von Personal überwacht, das eine weitere Warnanlage in Betrieb setzt. *ast*

eurailpool GmbH

Lise-Meitner-Straße 9
D-85737 Ismaning

Tel. +49 (0) 89 90 93 97-20
Fax +49 (0) 89 90 93 97-266
info@eurailpool.com

Niederlassung Österreich

Kl. Neusiedler Str. 29
A-2401 Fischamend

Tel. +43 (0) 2230 92 73
Fax +43 (0) 2230 92 79 061