

Feste Fahrbahn INPLACE

Im Zuge der Ringstraße kam im Bauabschnitt II der Straßenbahn Heidelberg-Kirchheim das Feste-Fahrbahn-System INPLACE der Firma Travetto zum Einsatz. Entwickelt wurde es, seinerzeit noch bei der Fa. Leonhard Weiss (SV 2/04, S. 37), v.a. durch Ulrich Früh, der es heute als Geschäftsführer der Firma Travetto anbietet. Es handelt sich um eine in Ortbetonbauweise im Top-Down-Verfahren erstellte Feste Fahrbahn mit Gleislagerung auf Fertigteil-Einzelstützpunkten. Durch ein ausgeklügeltes System von Hilfsmitteln lässt sich das System relativ einfach und wirtschaftlich realisieren, prinzipiell mit hoch- oder tiefliegendem Rasen, aber auch mit Pflaster- oder Asphalteindeckung. Dabei sind Varianten auf Betontragplatte oder Beton sparenden Längsbalken (0,3 m³/m Gleis) möglich. Die Schienenlagerung kann zur Körperschallreduzierung hochelastisch erfolgen. Das Leistungsspektrum von Travetto reicht von der Entwicklung von Sondervorschlägen für alternative Fahrwegsysteme und Komponenten über die Realisierung mit eigenem Personal bis zur Vermietung der speziellen Einbaugerätschaften.

In Heidelbergs Ringstraße liegt die Gleisstraße in Mittellage, beiderseits flankiert von je zwei Richtungsfahrbahnen. Es entstand eine Feste Fahrbahn auf Betonlängsbalken. Die Gleise ruhen auf einbetonierten Stützpunkten mit Vossloh-Klemmen. Bis zur Oberkante der Betonlängsbalken reichend wurde Rasen eingebracht. Zum Bauablauf: Das Gleis samt Schienentragkörpern wird auf Justierportale des Gleisjustiersystems LW-UF aufgelegt. Die Portale sind alle viereinhalb bis fünf Meter aufgestellt und erlauben, jeweils ein Schienen- und Tragkörpergewicht von rund 330 kg tragend, dank spezieller Vorrichtungen eine genaue Justierung der Schienen in der endgültigen Position. Ist sie gefunden und die Schalung montiert, wird der Transportbeton durch die mit dem Baggerarm eingeschwenkte Betonbombe eingebracht und verteilt. Der Schalungshalter ist eine leichte Konstruktion, die vor Ort von Hand aufgebaut werden kann. Eine einfache Schraube stützt sich gegen die justierte Fahrschiene und fixiert den Schalungs-

halter damit wirkungsvoll gegen Querverschiebung. Die Bewehrungskörbe der entstehenden Längsbalken ruhen auf Kunststoff-Distanzhaltern, welche einbetoniert werden. Im Korb befindet sich auch ein 16-mm-Rohr, das als Streustromleiter alle 100 m geerdet ist. Alle paar Meter verbinden Spurstangen die beiden Längsbalken.

Mit einem kleinen Bautrupp und überschaubaren Hilfsmitteln erlaubt das System, gut getaktete Betonlieferung vorausgesetzt, eine Tagesbauleistung von 45 m.

Die von Travetto entwickelten Schienentragkörper IP-B werden von Fa. Moll in Lizenz gefertigt. Vorgefertigte Anker halten sie in der vor Ort betonierten Tragplatte bzw. dem Längsbalken. Auf der Baustelle werden keinerlei Bohrungen nötig. SG



Kurz nach dem Betonieren der Längsbalken: Erkennbar ein Justierportal, Schalung mit Haltern und die speziellen Schienentragkörper. Aufnahme: SG