

GRV - Nachrichten

GRV Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V.

Postfach 10 14 03 • D-45014 Essen • www.grv-ev.de • Supplement@GRV-Nachrichten.de

Zugleich Mitteilungsblatt der Gesellschaft der Ingenieure des öffentlichen Verkehrs (GdI — AdI)

Eine beispielhafte Baustelle auf der Strecke zwischen Puidoux-Chexbres und Lausanne

In Folge 113 der GRV-Nachrichten, Seiten 15 und 16, erschien der Beitrag „Un chantier exemplaire sur Puidoux-Chexbres et Lausanne“ von Sylvain Meillasson in französischer Sprache.

In diesem Supplement erscheint nun eine Übersetzung des Beitrags ins Deutsche durch Dr.-Ing. Gunther Ellwanger.

Impressum

Herausgeber: GRV Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V., Postfach 101403, D-45014 Essen, www.grv-ev.de, www.grv-nachrichten.de.

Verantwortlich: Wolfgang Dietrich Mann, stellvertretender Vorsitzender und Geschäftsführer der GRV, wolfgangdietrich.mann@grv-ev.de,
Dr.-C.-Otto-Straße 121, D-44879 Bochum, Tel. +49 234 5465181 (tagsüber +49 201 50949935), Fax +49 234 5465180

Das Supplement zu den GRV-Nachrichten erscheint bei Bedarf und wird als pdf-Dokument im Internet bereitgestellt. Wenn im Einzelfall nichts anderes angegeben ist, dürfen die pdf-Dokumente als Ganzes und unverändert weitergegeben werden. Ein Ausdruck zum persönlichen Gebrauch ist zulässig. Jede andere Verwendung und Verbreitung bedarf der Zustimmung durch die GRV Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e.V.

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinung des Autors wieder; diese muss sich nicht mit der der GRV decken!

Eine beispielhafte Baustelle auf der Strecke zwischen Puidoux-Chexbres und Lausanne

Am 26. Juli 2018 organisierte die GdI/AdI-Ortsgruppe Westschweiz/Wallis den Besuch einer ungewöhnlichen Baustelle, da sie auch die vollständige Schließung der Strecke Lausanne – Bern umfasste. Mitglieder aus verschiedenen Regionen der GdI nahmen an der Reise teil und Sylvain Meillasson veröffentlichte einen Artikel in der französischen Zeitschrift Rail-Passion, die sich freundlicherweise bereit erklärte, ihn auch in den GRV-Nachrichten veröffentlichen zu lassen.

Der Abschnitt Puidoux-Chexbres – Lausanne war vom 07. Juli bis 26. August 2018 für den gesamten Verkehr gesperrt. (*Anmerkung: Im Rahmen des Sommerfahrplans der SBB, siehe Folge 113 der GRV-Nachrichten, Seite 33*). Diese Unterbrechung ermöglichte es der SBB-Infrastruktur, verschiedene Arbeiten gemäß der sogenannten Clustering-Methode auf besonders effiziente Weise auszuführen.

Die beiden Gleise wurden auf der Strecke Grandvaux – La Conversion auf 4,5 Kilometer erneuert. Die wichtigsten Bahnhöfe wurden modernisiert und den Normen angepasst. Auch das Entwässerungssystem hinter Gewölben und Stützmauern wurde saniert. Nahe Lausanne wurden Kabelkreuzungen verlegt sowie eine Stützmauer im Rahmen von Léman 2030 gebaut. Die Einführung der Strecke in das Lavaux-Gebiet (nur drei Straßenzugänge) trug jedoch dazu bei, die Arbeiten komplexer zu gestalten. Die Logistik erforderte besondere Aufmerksamkeit und ein spezielles Verkehrskonzept wurde entwickelt. Auf dem Bahnhofsparkplatz wurden bestimmte Ausrüstungen und Materialien einschließlich Schotter gelagert, welche der Lieferant nicht hätte just-in-time liefern können.

Die SBB-Infrastruktur hat sich für die gleichzeitigen Arbeiten an beiden Gleisen entschieden, und nicht nacheinander über einen Zeitraum von acht Monaten, sondern nur einen Block während der Sommerperiode. Diese Option erwies sich als die kostengünstigere (rund 14 Millionen Schweizer Franken), aber auch mit den geringeren Auswirkungen auf den Betrieb bei Ankunft und Abfahrt in Lausanne. Bei der anderen Option wäre es nicht möglich gewesen alle Züge fahren zu lassen inklusive dem Pendlerverkehr. Die Arbeiten betrafen die Bereiche Eisenbahn und Bauwesen. Im Eisenbahnbereich betragen die Investitionen 18 Millionen Franken (14 Millionen für die Strecke und 4 Millionen für die Bahntechnik) und 12 Millionen Franken für das Bauwesen. Der Bahnersatzverkehr umfasste sechs Buslinien mit einer Fahrleistung von mehr als 500 000 Kilometern. Für den Oberbau umfassten die Arbeiten die Erneuerung der Schienen mit dem Einbau von Betonschwellen und Schienen mit einem Gewicht von 60 Kilogramm je Meter, das Entfernen von 350 Meter Abstellgleise und von vier Weichen, acht Weichen wurden optimiert erneuert. Um zu einem späteren Zeitpunkt neue Spurwechsel unterhalb von Grandvaux erstellen zu können, wurde das Planum verbreitert welches insgesamt auch saniert wurde.

Die erste Phase der Arbeiten bestand aus dem Abbau des Oberbaus mit 18 m langen Jochen und einem Kran auf der Seeseite, dann mit dem Zug Puma 18 auf der Bergseite. Die Entfernung des Schotters folgte dann. Ein Gesamtvolumen von 35 000 Kubikmeter Kies und Schotter mussten gesammelt und zur Behandlung an einen speziellen Standort nach Cossonay transportiert werden. Ein großer Teil des Schotters (70 Prozent) wurde auf die Lavaux-Strecke zurücktransportiert, um neu eingebaut zu werden. In diesem Zusammenhang wurden mehrere „Spezialmaschinen“ eingesetzt, darunter ein Pistenfahrzeug um das Planum einzu-ebnen und den Verkehr mit Lkw und Straßenfräsen zu ermöglichen, die in der Lage sind,

bis zu 250 Kubikmeter Material pro Stunde zu entnehmen. Das Planum hat auch mehrere Unterschichten erhalten, darunter eine Geotextilmatte. Nach drei Wochen waren die Erdarbeiten zu Ende. In der 30. Woche wurde mit dem Belagseinbau und dem Vorschottern begonnen. Die Bahnhöfe Grandvaux und La Conversion waren zu dieser Zeit bei den Eisenbahnarbeiten bereits sehr weit fortgeschritten. Die Schienen waren aber noch nicht geschweißt — diese Arbeiten konnten nur nachts durchgeführt werden bei Temperaturen unter 25 Grad — und die Weichen waren noch nicht gestopft (schweizerisch „gekrampt“). Die eigentlichen Gleisbauarbeiten konnten in der 31. Woche beginnen, die Schienen wurden zunächst auf das Schotterbett gelegt, dann ver-

lascht (wegen der hochsommerlichen Temperaturen musste sogar gewässert werden) und mit Baustellenabstandshaltern bis zum Einfügen der Schwellen gehalten. Danach folgten Schweißen, Schottereinbau, Richten und Nivellieren des Gleises.

Der Einsatz des Twindexx-Zuges, der aufgrund der Wako (*Anmerkung: Wank-Kompensation, eine Form der Neigetechnik*) eine erhebliche quasi-statische Kraft auf den Oberbau ausübt, erfordert die Installation eines sehr stabilen Oberbaus auf den betreffenden Strecken. Zu den Besonderheiten von Wako gehört auch die Optimierung der Gleisgeometrie. In diesem Sinne weisen die Arbeiten im Lavaux-Gebiet auf weitere bevorstehende Bauarbeiten auf der Strecke Bern – Lausanne hin.



Arbeiten zwischen Puidoux-Chexbres und Lausanne am 26. Juli 2018;
Foto: Sylvain Meillasson)