

SUCCESS STORY

BAHN

Mobilitätsdrehscheibe Augsburg (MDA) –
Hauptbahnhof Augsburg, Deutschland

PROJEKTDATEN

Kurzbeschreibung

Installation eines flächigen Masse-Feder-Systems.

Anforderung

Ziel ist eine zuverlässige und wartungsarme Gleisanlage, da aufgrund einer hohen Taktung des zukünftigen Straßenbahnverkehrs größere Reparaturen am Gleis ohne Linienabbruch nicht möglich sind. Des Weiteren ist der Eintrag von Erschütterungen und Vibrationen in das Tunnelbauwerk und in die über dem Tunnel befindlichen Gleisanlagen der DB zu minimieren.

Stadt, Jahr

Augsburg, 2022

PROJEKTbeschreibung

Der Augsburger Hauptbahnhof erhält eine Untertunnelung der DB Gleisanlagen für eine Straßenbahntrasse, um den öffentlichen Personennahverkehr direkt und bequem an den Regional- und Fernverkehr anzuschließen. In diesem Zuge werden zusätzlich umfangreiche Modernisierungsmaßnahmen der DB-Anlagen vorgenommen. Die Durchführung des Projektes wird in mehreren, zeitlich versetzten Bauabschnitten durchgeführt, deren Abschluss voraussichtlich bis Ende 2023 erfolgt. Für die neue zweigleisige Straßenbahntrasse ist in dem Bereich des Bahnhofsgebäudes und der Gleisanlagen der DB ein flächiges Masse-Feder-System vorgesehen. Für die schwimmende Lagerung der Betontragplatte wird ein elastisches Masse-Feder-System mit USM 1000 W eingesetzt.

LÖSUNG

Um eine deutliche Minderung von Körperschall und Erschütterungen für das historische Bahnhofsgebäude, den Gleisanlagen der DB und dem Tunnelbauwerk selber zu erreichen, wird die FF-Gleistragplatte auf Calenberg USM 1000 W als Bodenmatte gelagert. Da es sich um einen geraden Streckenabschnitt handelt, erfolgt deren Verlegung längs zur Fahrbahn. Als Seitenmatte wird, die ebenfalls auf Maß vorkonfektionierte USM G 1023 verwendet. Durch den Einsatz von vorgefertigten Mattenbahnen werden Zuschnittarbeiten vor Ort minimiert und die Bauzeit des Masse-Feder-Systems entsprechend verringert.

