



Mit Baubeginn der neuen Metrolinien 16 und 18 im kommenden Jahr werden zeitweise bis zu 15 Bauer-Fräsen im Einsatz sein.

Die Pariser Metro wird ausgebaut. Bereits für die Verlängerung der Linien 11 und 14 setzten französische und italienische Spezialtiefbaufirmen auf bewährte Bauer-Technik.

Bis zu 15 Fräsen beim Projekt „Grand Paris Express“

Sie gehört zu Paris wie der Eiffelturm: Die Metro. Bis 2030 will die französische Hauptstadt ihr berühmtes U-Bahn-Netz um 200 Kilometer erweitern, vor allem unterirdisch. „Grand Paris Express“ lautet der Name dieses gigantischen und größten Infrastrukturprojekts in Europa, bei dem aktuell schon sechs Bauer-Schlitzwandfräsen im Einsatz sind – weitere sollen im nächsten Jahr folgen.

Wer derzeit von Clamart im Süden von Paris in die östliche Vorstadt Champigny gelangen will, muss erst einmal ins Zentrum der Hauptstadt fahren und dort umsteigen, um dann ihren Osten ansteuern zu können. Damit soll künftig Schluss sein: Der „Grand Paris Express“ verspricht Pendlern drastisch kürzere Fahrtzeiten, weil mit seiner Inbetriebnahme die Zentrumsfixierung des sternförmig angelegten Hauptstadtnetzes aufgehoben wird.

Die neue Linie 15, eine komplett unterirdisch verlaufende Ringlinie, wird Paris dafür künftig 10 km außerhalb der Stadtgrenzen umrunden. Verknüpft mit den sternförmig aus der Stadt herausführenden Linien, wird man „außen herum“ von Clamart nach Champigny nur noch 22 min. benötigen statt der 64 min., die der Weg durch das Zentrum

bislang dauert. Hier, am Herzstück des „Grand Paris Express“, kommen derzeit sechs Bauer-Schlitzwandfräsen zum Einsatz.

Mehrere französische Bauer Maschinen-Kunden vertrauen auf die Leistungsstärke der hochfunktionellen Bauer MC 96 Seilbagger, ausgerüstet mit Bauer BC 40 Schlitzwandfräsen. Dieses innovative Frässystem präsentiert sich in Kombination mit dem verdrehbaren Schlauchaufrollsystem HDS-T – und wird für den Kunden damit noch attraktiver: Durch die veränderte Ausführung des Auslegerkopfs und der Seilflasche kann die Fräse stufenlos in einem Bereich von -50° bis +95° zu ihrer Normalposition verdreht werden. Darüber hinaus kommen auch zwei GB 50 Greifereinheiten zum Einsatz. Für die Erstellung der zukünftigen

Bahnhöfe, des Belüftungssystems, für Notausgänge und als Start- und Zielschächte für die Tunnelbohrmaschine werden bis zu 70 m tiefe Wände im Schlitzwandverfahren hergestellt. Eine der größten Herausforderungen des Megaprojekts ist die anspruchsvolle Geologie: Harte, teilweise extrem heterogene Kalksteinbänke, wie sie für Paris typisch sind. Um diese sicher zu meistern, haben sich die französischen Spezialtiefbaufirmen für bewährte Technik aus dem Hause Bauer entschieden. Der hochdimensionierte Dieselmotor und die 35 t Winden des Bauer MC 96 Seilbagger ermöglichen maximale Produktivität. Neben der einmaligen technischen Expertise war es aber auch das umfassende Serviceportfolio, das den Kunden überzeugte.

2013 haben die Bauarbeiten für den „Grand Paris Express“ begonnen, bis 2030 sollen 68 Bahnhöfe sowie ein Netz von automatisierten U-Bahn-Strecken angelegt werden. Bereits für die Verlängerung der bestehenden Metrolinien 11 und 14 setzten französische und italienische Spezialtiefbaufirmen auf bewährte Bauer-Technik. Mit Baubeginn der neuen Metrolinien 16 und 18 im kommenden Jahr werden zeitweise bis zu 15 Bauer-Fräsen im Einsatz sein.