

(12) **Patentschrift**

(21) Anmeldenummer: A 999/2010
(22) Anmeldetag: 17.06.2010
(45) Veröffentlicht am: 15.06.2012

(51) Int. Cl. : **E01B 1/00** (2006.01)

(30) Priorität:
10.08.2009 DE 102009026359 beansprucht.

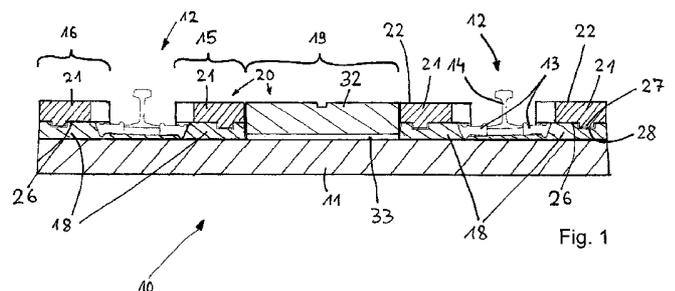
(56) Entgegenhaltungen:
DE 9417008 U1 US 5465903 A
DE 4311452 C1

(73) Patentinhaber:
RTE TECHNOLOGIE GMBH
6900 BREGENZ (AT)

(72) Erfinder:
KOWALSKI MARTIN
LAUF (DE)

(54) **FESTE FAHRBAHN FÜR SCHIENENGEBUNDENE FAHRZEUGE**

(57) Die erfindungsgemäße feste Fahrbahn (10) für schienengebundene Fahrzeuge weist eine Gleistragplatte (11) mit an ihrer Oberseite angeordneten Stützpunktbereichen (12) auf, die Stütz- und Befestigungsmittel (13) für die Fahr-schienen (14) haben. Die Stützpunktbereiche (12) bilden beidseitig in Randbereichen (15, 16) neben den Schienen quer zur Schienenlängsrichtung ragende Stützpunktschultern (18) aus. Seitlich neben den Schienen sind Plattenelemente (20) angeordnet, die in den rechts- und linksseitigen Randbereichen (15, 16) der Schienen von in Gleislängsrichtung an den Abstand (a) von zwei Stützpunktbereichen (12) angepassten Blockelementen (21) gebildet werden, welche die Stützpunktschultern (18) formschlüssig übergreifen und an ihrer Oberseite eine im Wesentlichen ebene, befahrbare Fläche bilden, wobei erfindungsgemäß die Blockelemente (21) an ihrer Unterseite (26) mit mindestens einem vorspringenden Riegeelement (27) versehen sind, das in eine daran angepasste, an den Stützpunktschultern (18) vorgesehene Riegelaufnahme (28) einfasst.



Beschreibung

[0001] Die Erfindung betrifft eine Feste Fahrbahn für schienengebundene Fahrzeuge, mit einer Gleistragplatte und an deren Oberseite angeordneten, Stütz- und Befestigungsmittel für Schienen aufweisenden Stützpunktbereichen, die beidseitig in Randbereichen neben den Schienen quer zur Schienenlängsrichtung ragende Stützpunktschultern bilden, sowie mit in den Randbereichen angeordneten, begeh- und/oder befahrbaren Plattenelementen, die in den rechts- und linksseitigen Randbereichen der Schienen von in Gleislängsrichtung an den Abstand von zwei Stützpunktbereichen angepassten Blockelementen gebildet werden, die die Stützpunktschultern formschlüssig übergreifen und an ihrer Oberseite eine im Wesentlichen ebene, befahrbare Fläche bilden.

[0002] In Fester Fahrbahn errichtete Fahrwege für schienengebundene Fahrzeuge finden in zunehmendem Maße insbesondere für Hochgeschwindigkeitstrassen und gerade auch für Tunnel Anwendung. Vor allen Dingen bei der Umsetzung von größeren Eisenbahntunnelprojekten werden heutzutage zumeist Feste Fahrbahnen anstatt des klassischen Schotteroberbaus eingesetzt. Dabei wird jedenfalls bei längeren Tunneln meist im Rahmen der neuesten Sicherheitskonzepte gefordert, zu Rettungszwecken den gesamten Gleiskörper auch als Fahrweg für bereifte Straßenfahrzeuge auszubilden, damit Rettungsfahrzeuge einen im Tunnel verunfallten Zug schnell und problemlos erreichen können.

[0003] Systembedingt ist eine solche Nutzung von Eisenbahngleisen ohne besondere Maßnahmen nicht möglich. Um die Forderungen nach einer Befahrbarkeit mit gummibereiften Fahrzeugen zu erfüllen, ist eine spezielle Ausrüstung des Gleiskörpers erforderlich. Die bisher angewandten Lösungen erfüllen nur eingeschränkt die Anforderungen an Funktion, Wirtschaftlichkeit und Instandhaltungsfreundlichkeit, da sie zumeist auf bestimmte Typen von Festen Fahrbahnen aufwändig angepasst werden, was eine (technisch und wirtschaftlich) optimale Ausbildung der Schnittstellen zwischen dem Gleiskörper und dem befahrbaren System verhindert. Als besonders nachteilig hat sich bei den bislang bekannten System erwiesen, dass die in den Schienenzwischenräumen eingebauten Plattenelemente aufgrund ihrer Größe und ihres Gewichtes nur schwer zu handhaben sind und etwa anfallende Wartungsarbeiten an den Schienen, insbesondere an den Stützpunktbereichen, an denen die Schienen gegenüber der Gleistragplatte festgelegt sind, erschweren, indem sie erst mit meist schwerem Gerät wieder ausgebaut werden müssen, bevor der erforderliche Zugang zu den Befestigungsmitteln für die Schienen möglich ist. Ein weiterer Nachteil besteht in der schwierigen Anpassung der großformatigen Plattenelemente an den Gleisverlauf und ihre statisch bestimmte Auflagerung, ohne die die Gefahr besteht, dass die Plattenelemente beim Befahren mit oft schweren Fahrzeugen brechen oder anderweitig beschädigt werden.

[0004] Aus der DE 94 17 008 U1 ist ein Gleisaufbau für eine feste Fahrbahn für schienengebundene Fahrzeuge der eingangs definierten Art bekannt. Die bei diesem bekannten Gleisaufbau zu Zwecken der Schallreduktion eingesetzten Absorptionssteine stehen mit angeformten Aufstandsflächen auf der festen Fahrbahn auf, wobei auch vorgesehen ist, dass zwischen diesen Aufstandsflächen größere Hohlräume existieren. Zur Sicherung der Position dieser Absorptionssteine sind die Steine mit der Fahrbahn verklebt, so dass sie sich nicht ohne Weiteres wieder entfernen lassen, wenn dies beispielsweise zu Wartungszwecken oder Reparaturarbeiten am Bleich erforderlich ist.

[0005] Aufgabe der Erfindung ist es, eine Feste Fahrbahn so auszugestalten, dass zum einen die Befahrbarkeit mit Rettungs- oder Wartungsfahrzeugen gewährleistet ist und dass zum anderen die für die Wartung relevanten Gleisbereiche vergleichsweise leicht zugänglich bleiben und die die Befahrbarkeit gewährleistenden Plattenelemente einfach montiert und auch wieder einzeln ausgebaut bzw. ausgetauscht werden können, ohne dass dafür schwere Maschinen erforderlich sind.

[0006] Diese Aufgabe wird mit der Erfindung dadurch gelöst, dass die Blockelemente an ihrer Unterseite mit mindestens einem vorspringenden Riegeelement versehen sind, das in eine

daran angepasste, an den Stützpunktschultern vorgesehene Riegelaufnahme einfasst.

[0007] Die Blockelemente, die sowohl für die außen als auch die innen neben den Schienen liegenden Randbereiche identisch ausgestaltet sein können, sind durch ihre Anpassung an den Abstand von lediglich zwei Stützpunktbereichen vergleichsweise klein und handlich und haben auch bei Fertigung aus Beton ein relativ geringes Gewicht, das bei einem üblichen Stützpunkt- abstand von 630 mm und einer Breite einer Stützpunktschulter von ca. 300 mm in der Größen- ordnung von 50 kg liegen kann. Derart leichtgewichtige Blockelemente lassen sich auch ohne Maschinen von zwei Arbeitern handhaben und an der dafür vorgesehenen Stelle im Gleis plat- zieren und bei Bedarf auch wieder ausbauen. Indem die Blockelemente die Stützpunktschultern formschlüssig übergreifen, liegen sie im Betrieb der Festen Fahrbahn schon aufgrund ihres Eigengewichts ausreichend sicher und werden nicht beispielsweise durch den bei Überfahrt eines Zuges auftretenden Sog verschoben oder gar angehoben, da sie sich gegen die Stütz- punktschultern sowie auch gegeneinander abstützen und hierdurch in ihrer Lage sicher gehalten werden.

[0008] Vorzugsweise überdecken die Blockelemente die Stützpunktschultern im Wesentlichen vollständig, wozu in vorteilhafter Ausgestaltung die Breite der Blockelemente der Breite einer Stützpunktschulter im Wesentlichen entspricht.

[0009] Die Länge der Blockelemente kann dem Abstand zweier in Gleislängsrichtung aufein- ander folgender Stützpunktbereiche wenigstens im Wesentlichen entsprechen, so dass die Anzahl der auf einer Seite neben jeder Schiene einzubauenden Blockelemente der Anzahl der dort seitlich vorragenden Stützpunktschultern entspricht.

[0010] Für die formschlüssige Anordnung der Blockelemente an den Stützpunktschultern wei- sen sie zweckmäßig an ihrer Unterseite wenigstens eine Aussparung für eine Stützpunktschul- ter auf. Die Anordnung ist erfindungsgemäß so getroffen, dass die Blockelemente an ihrer Unterseite mit mindestens einem vorspringenden Riegeelement versehen sind, das in eine daran angepasste, an den Stützpunktschultern vorgesehene Riegelaufnahme einfasst. Zum Beispiel kann sich hierzu das Riegeelement in Gleislängsrichtung über die Länge der Ausspa- rung erstrecken und die Riegelaufnahme kann von einer in Gleislängsrichtung verlaufenden Nut in der Stützpunktschulter gebildet werden, in die das Riegeelement federartig einfasst. Hier- durch wird die formschlüssige Verriegelung zwischen Stützpunktschulter und dem darauf auf- gesetzten Blockelement nicht nur in Gleislängsrichtung, sondern auch quer dazu bewirkt, indem das federartig in die in Gleislängsrichtung verlaufende Nut in der Stützpunktschulter einfassende Riegeelement ein Verrutschen des Blockelements in Richtung auf die Schiene oder in ent- gegen gesetzter Richtung verhindert. Dies bedeutet auch, dass bei der Verlegung und Entfer- nen der Randelemente weder zusätzliche Positionierungs-/ Richt- noch Befestigungsmittel nötig sind. Somit sind hohe Einbauleistungen sowie die einfache und schnelle Demontage der Blo- ckelemente ohne aufwändige Spezialgeräte möglich, z.B. um umfangreichere Arbeiten aller Art an Schienen und Schienenbefestigungen durchzuführen.

[0011] Als vorteilhaft hat sich erwiesen, wenn die Blockelemente im Querschnitt etwa T-förmig ausgestaltet sind und zwei Aussparungen an ihren in Gleislängsrichtung vorderen und hinteren Enden aufweisen, mit denen sie zwei aufeinander folgende Stützpunktschultern je zur Hälfte übergreifen. Je zwei in Gleislängsrichtung hintereinander liegende Blockelemente stoßen dann an einer Stützpunktschulter, die sie je zur Hälfte überfassen, aneinander.

[0012] In weiter vorteilhafter Ausgestaltung ist vorgesehen, dass sich die Blockelemente mit einem seitlichen neben der/den Aussparung(en) liegenden Stützbereich auf der Gleistragplatte zwischen zwei Stützpunktschultern abstützen. Ferner hat es sich als vorteilhaft erwiesen, wenn der seitliche Abstand der Blockelemente von der jeweils benachbarten Schiene im Bereich von 75 bis 200 mm liegt, so dass jedenfalls für einfachere Wartungsarbeiten an den Schienen bzw. den Schienenbefestigungspunkten auch bei eingebauten Blockelementen ausreichend Platz zur Verfügung steht. Um Unebenheiten auszugleichen, ist es zweckmäßig, wenn sich die Blo- ckelemente unter Zwischenlage eines Dämpfungsmaterials beispielsweise aus Geotextil an den Stützpunktschultern und/oder der Gleistragplatte abstützen.

[0013] In vorteilhafter Weiterbildung der Erfindung können zwischen zwei Schienen im Mittelbereich eines Gleises auf der Gleistragplatte angeordnete, zwischen die innenseitig von den Schienen quer vorragenden Stützpunktschultern und die diese überdeckenden, innenseitigen Blockelemente einfassende Mittelplatten vorgesehen werden, die mit den Blockelementen eine im Wesentlichen durchgehende, begeh-und/oder befahrbare Verkehrsfläche zwischen den Schienen bilden. Durch diese Anordnung erhält man eine verhältnismäßig breite, befahrbare Fläche, so dass auch Fahrzeuge mit schmaler Spurbreite sicher entlang des Gleises fahren können.

[0014] Um den Abfluss von Niederschlagswasser in allen Fällen zu gewährleisten, kann es sich empfehlen, die Blockelemente und/oder die Mittelplatten an ihren Unterseiten mit Wasserdurchlasskanälen zu versehen.

[0015] Schließlich ist es auch möglich, trotz der an sich schon durch die Konstruktion sicheren Anordnung der Plattenelemente die Blockelemente und/oder die Mittelplatten mittels an der Gleistragplatte oder den Schwellenelementen angreifenden Schraubbolzen oder dgl. zu sichern.

[0016] Weitere Merkmale und Vorteile der Erfindung ergeben sich aus der nachfolgenden Beschreibung und der Zeichnung, worin eine bevorzugte Ausführungsform der Erfindung anhand eines Beispiels näher erläutert ist.

[0017] Es zeigt:

[0018] Fig. 1 eine erfindungsgemäße feste Fahrbahn im Schnitt;

[0019] Fig. 2 eine Draufsicht auf die rechte Hälfte der Fahrbahn nach Fig. 1 mit lediglich einem außenseitig montierten Blockelement;

[0020] Fig. 3 den Gegenstand der Fig. 2 in einer Ansicht längs dem Pfeil III;

[0021] Fig. 4a eine Stirnansicht auf ein Blockelement nach der Erfindung in Gleislängsrichtung;

[0022] Fig. 4b eine Seitenansicht des Elements nach Fig. 4a; und

[0023] Fig. 4c eine Draufsicht auf das Blockelement.

[0024] In den Zeichnungen ist mit 10 eine feste Fahrbahn für schienengebundene Fahrzeuge bezeichnet, wie sie insbesondere in Tunnelbauwerken zum Einsatz kommt, wo eine Befahrbarkeit des Gleises mit gummibereiften Fahrzeugen, beispielsweise Rettungsfahrzeugen oder Bergungsfahrzeugen gefordert wird.

[0025] Die feste Fahrbahn weist eine Gleistragplatte 11 auf, an deren Oberseite sich Stützpunktbereiche 12 befinden, die Stütz- und Befestigungsmittel 13 für die Fahrschienen 14 der Fahrbahn aufweisen. In sich beidseitig der Schienen liegenden Randbereichen 15, 16 bilden die Stützpunktbereiche 12 quer zur Schienenlängsrichtung 17 ragende Schwellen- oder Stützpunktschultern 18 aus, die in nicht näher dargestellter, bekannter Weise fest mit der Gleistragplatte 11 verbunden sind und die eine seitliche Abstützung für die Stütz- und Befestigungsmittel 13 bilden.

[0026] Zur Befahrbarkeit der erfindungsgemäßen Fahrbahn mit gummibereiften Rettungs- oder Bergungsfahrzeugen oder dgl. sind in den Randbereichen 15, 16 sowie auch im Mittelbereich 19 zwischen den innenseitigen Randbereichen 15 neben den Schienen 14 Plattenelemente 20 angeordnet. Erfindungsgemäß werden die Plattenelemente in den rechts- und linksseitigen (bzw. außen- und innenseitigen) Randbereichen 15, 16 der Schienen von in Gleislängsrichtung 17 an den Abstand a von zwei hintereinander liegenden Stützpunktbereichen 12 angepassten Blockelementen 21 gebildet, welche die Stützpunktschultern 18 formschlüssig übergreifen und die an ihrer Oberseite 22 eine ebene, in Gleislängsrichtung durchgehende und damit befahrbare Fläche bilden.

[0027] Man erkennt insbesondere aus den Fig. 2 und 3, dass die Länge der einzelnen Blo-

ckelemente dem Abstand a zwischen zwei Stützpunktbereichen und damit dem Abstand der Stützpunktschultern entspricht. Bei dem dargestellten, bevorzugten Ausführungsbeispiel ist die Anordnung so getroffen, dass jedes Blockelement im Längsschnitt etwa T-förmig ausgestaltet ist, und an seinen in Gleislängsrichtung 17 vorderen und hinteren Enden 23 bzw. 24 je eine Aussparung 25 aufweist, womit es zwei aufeinanderfolgende Stützpunktschultern 18 je zur Hälfte übergreift. Hierdurch wird eine formschlüssige Lagenarretierung der Blockelemente in Gleislängsrichtung 17 gewährleistet. Um auch ein unerwünschtes Verschieben der Blockelemente quer zur Gleislängsrichtung zu vermeiden, ist jedes Blockelement 21 an seiner Unterseite 26 im Bereich der Aussparungen mit einem nach unten vorspringenden Riegeelement 27 versehen, das in eine daran angepasste, an den Stützpunktschultern 18 vorgesehene Riegel Aufnahme 28 einfasst. Die Anordnung ist dabei so getroffen, dass sich das Riegeelement 27 in Gleislängsrichtung 17 über die Länge der Aussparung erstreckt, während die Riegel Aufnahme von einer in Gleislängsrichtung verlaufenden Nut in der Stützpunktschulter 18 gebildet wird, in die das entsprechende Riegeelement 27 federartig einfasst.

[0028] Die Breite der Blockelemente quer zur Gleislängsrichtung entspricht im Wesentlichen der Breite der Stützpunktschultern neben den Stütz- und Befestigungsmitteln. Wie die Fig. 2 und 4a, c erkennen lassen, springt jedes Blockelement in dem Zwischenraum zwischen zwei aufeinanderfolgenden Stützpunktschultern noch ein Stück weit in Richtung auf die Schiene vor, so dass es in diesem Zwischenbereich näher an die Schiene heranreicht als im Bereich der Stütz- und Befestigungsmittel 13. In diesem Zwischenraum zwischen zwei Stützpunktschultern weisen die Blockelemente einen Stützbereich 30 auf, der von einem quer zur Gleislängsrichtung über die Breite der Blockelemente erstreckenden Stützfuß gebildet wird, mit dem sich die Blockelemente auf der Gleistragplatte 11 zwischen zwei Stützpunktschultern abstützen. Seitlich neben dem Stützbereich in Gleislängsrichtung davor und dahinter bilden sich somit im montierten Zustand der Blockelemente zwischen deren Unterseiten und der Gleistragplatte Wasserdurchlasskanäle 31 aus, die ein schnelles Ableiten von Niederschlagswasser gewährleisten.

[0029] Die Blockelemente haben von den Schienen im Zwischenraum zwischen zwei Stützpunktschultern einen Abstand von etwa 75 bis 100 mm, im Bereich der Stütz- und Befestigungsmittel, also dem Teil, in dem die Blockelemente die Stützpunktschultern überdecken, beträgt der seitliche Abstand etwa 150 bis 200 mm. Der Abstand ist also gering genug, um gewährleisten, dass ein gummiereiftes Fahrzeug, das über die Fahrbahn fährt, nicht mit einem Rad in den Spalt zwischen Schiene und Blockelement rutschen kann; Andererseits ist der Abstand auch groß genug, um einfache Wartungsarbeiten, die an den Schienen bzw. die diese tragenden Stütz- und Befestigungsmittel erforderlich werden sollten, auch ohne Demontage der Blockelemente durchführen zu können.

[0030] Um Unebenheiten auszugleichen, sind zwischen den Blockelementen und der Gleistragplatte bzw. den Stützpunktschultern Geotextilmatten angeordnet, die aufgrund der ihnen innewohnenden Flexibilität gewährleisten, dass die Blockelemente immer satt aufliegen. Darüber hinaus verhindern sie eine Schallweiterleitung und tragen somit zur Geräuschkämpfung bei.

[0031] Wendet man sich erneut Fig. 1 zu, so erkennt man, dass zusätzlich zu den Blockelementen 21, die eine Befahrbarkeit der Fahrbahn in den Randbereichen 15, 16 gewährleisten, im Mittelbereich 19 des Gleises auf der Gleistragplatte 11 angeordnete, zwischen die innenseitig von den Schienen quer vorragenden Stützpunktschultern 18 und die diese überdeckenden, innenseitigen Blockelemente 21 einfassende Mittelplatten 32 angeordnet sind, die mit den Blockelementen 21 eine durchgehende, befahrbare Verkehrsfläche zwischen den Schienen 14 bilden. Auch diese Mittelplatten sind an ihren Unterseiten mit Wasserdurchlasskanälen 33 versehen, die ein Abfließen von Niederschlagswasser quer zur Gleislängsrichtung gewährleisten.

[0032] Die Fig. 2 und 4c zeigen noch, dass die Blockelemente 21 mit Bolzenanschlüssen 34 versehen sind, durch die hindurch Befestigungsbolzen in die Gleistragplatte eingeschraubt werden können, um die Blockelemente zusätzlich zu sichern. Bei einem insbesondere in Tun-

neln üblichen, im Wesentlichen horizontalen Verlauf des Gleises oder bei nur geringem Gefälle kann auf diese zusätzliche Sicherung allerdings im Allgemeinen verzichtet werden. Die Bolzenlöcher eignen sich aber auch noch dazu, die Blockelemente mit Ringösen oder dgl. zu versehen, mit denen sie aus ihrem Lageverbund mit den angrenzenden Plattenelementen leicht herausgehoben werden können, beispielsweise wenn zu Wartungszwecken ein großzügiger Zugangsbereich zu den Stütz- und Befestigungsmitteln geschaffen werden soll.

[0033] Aufgrund ihrer vergleichsweise geringen Größe, die in Gleislängsrichtung durch den Abstand der Stützpunktschultern (im Allgemeinen 630 mm) und ihrer Breite durch die Breite der Stützpunktschultern sowie in ihrer Höhe durch die Höhe der benachbarten Schiene etwa bis zur Unterseite des Schienenkopfes definiert ist, haben die Blockelemente ein vergleichsweise geringes Gewicht. Bei Verwendung von handelsüblichem Beton zur Herstellung der Blockelemente liegt das Gewicht in der Größenordnung von etwa 50 kg, so dass sie sich von zwei Arbeitern im Allgemeinen problemlos handhaben lassen. Für den Ein- und Ausbau der Blockelemente ist somit kein schweres Gerät erforderlich. Die Mittelplatten sind bei dem dargestellten und beschriebenen Ausführungsbeispiel erheblich größer bemessen; sie können sich über eine Länge von mehreren aufeinanderfolgenden Stützpunktschultern erstrecken. Da diese Mittelplatten aber im Allgemeinen nach einmal erfolgtem Einbau nicht wieder demontiert werden müssen, um Zugang zu den Schienen bzw. deren Stütz- und Befestigungsmitteln zu Wartungszwecken zu schaffen, stellt dies keinen Nachteil dar.

[0034] Aufgrund ihrer Gestaltung liegen die Blockelemente vergleichsweise großflächig auf der Gleistragplatte und den Stützpunktschultern auf, so dass bei Verwendung von Beton der Festigkeitsklasse C30/37 die Blockelemente sogar ohne Stahlbewehrung hergestellt werden können, wenn lediglich eine Befahrung mit leichten Fahrzeugen zu erwarten ist. Für den Lastfall mit schweren Reifenfahrzeugen oder unter Berücksichtigung ungünstigster Laststellung ist nur ein sehr geringer Anteil von Stahlbewehrung erforderlich. Da die rechts- und linksseitigen Blockelemente, also die außen und innen neben einer Schiene platzierten Elemente alle gleich ausgestaltet sind, können sie schnell und günstig produziert werden, insbesondere dann, wenn auf Stahlbewehrung verzichtet werden kann.

Patentansprüche

1. Feste Fahrbahn für schienengebundene Fahrzeuge, mit einer Gleistragplatte (11) und an deren Oberseite angeordneten, Stütz- und Befestigungsmitteln (13) für Schienen (14) aufweisenden Stützpunktbereichen (12), die beidseitig in Randbereichen (15,16) neben den Schienen (14) quer zur Schienenlängsrichtung (17) ragende Stützpunktschultern (18) bilden, sowie mit in den Randbereichen (15,16) angeordneten, begeh- und/oder befahrbaren Plattenelementen (20), die in den rechts- und linksseitigen Randbereichen (15,16) der Schienen (14) von in Gleislängsrichtung (17) an den Abstand (a) von zwei Stützpunktbereichen (12) angepassten Blockelementen (21) gebildet werden, die die Stützpunktschultern (18) formschlüssig übergreifen und an ihrer Oberseite (22) eine im Wesentlichen ebene, befahrbare Fläche bilden, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Blockelemente (21) an ihrer Unterseite (26) mit mindestens einem vorspringenden Riegeelement (27) versehen sind, das in eine daran angepasste, an den Stützpunktschultern (18) vorgesehene Riegelaufnahme (28) einfasst.
2. Fahrbahn nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Blockelemente (21) die Stützpunktschultern (18) im Wesentlichen vollständig überdecken.
3. Fahrbahn nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Breite der Blockelemente (21) der Breite einer Stützpunktschulter (18) im Wesentlichen entspricht.
4. Fahrbahn nach einem der Ansprüche 1 bis 3, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Länge der Blockelemente (21) dem Abstand (a) zweier Stützpunktbereiche (12) wenigstens im Wesentlichen entspricht.

5. Fahrbahn nach einem der Ansprüche 1 bis 4, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Blockelemente (21) an ihrer Unterseite (26) wenigstens eine Aussparung (25) für eine Stützpunktschulter (18) aufweisen.
6. Fahrbahn nach einem der Ansprüche 1 bis 5, **dadurch gekennzeichnet**, dass sich das Riegeelement (27) in Gleislängsrichtung über die Länge der Aussparung (25) erstreckt und dass die Riegelaufnahme von einer in Gleislängsrichtung verlaufenden Nut (28) in der Stützpunktschulter (18) gebildet wird, in die das Riegeelement (27) federartig einfasst.
7. Fahrbahn nach einem der Ansprüche 1 bis 6, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Blockelemente (21) im Querschnitt etwa T-förmig ausgestaltet sind und zwei Aussparungen (25) an ihren in Gleislängsrichtung (17) vorderen und hinteren Enden (23, 24) aufweisen, mit denen sie zwei aufeinander folgende Stützpunktschultern (18) je zur Hälfte übergreifen.
8. Fahrbahn nach einem der Ansprüche 1 bis 7, **dadurch gekennzeichnet**, dass sich die Blockelemente (21) mit einem seitlichen neben der/den Aussparung(en) liegenden Stützbe-
reich auf der Gleistragplatte (11) zwischen zwei Stützpunktschultern (18) abstützen.
9. Fahrbahn nach einem der Ansprüche 1 bis 8, **dadurch gekennzeichnet**, dass der seitliche Abstand der Blockelemente (21) von der jeweils benachbarten Schiene (14) im Bereich von 75 bis 200 mm liegt.
10. Fahrbahn nach einem der Ansprüche 1 bis 9, **dadurch gekennzeichnet**, dass sich die Blockelemente (21) unter Zwischenlage eines Dämpfungsmaterials beispielsweise aus Geotextil an den Stützpunktschultern (18) und/oder der Gleistragplatte (11) abstützen.
11. Fahrbahn nach einem der Ansprüche 1 bis 10, **gekennzeichnet** durch zwischen zwei Schienen (14) im Mittelbereich (19) eines Gleises auf der Gleistragplatte (11) angeordnete, zwischen die innenseitig von den Schienen quer vorragenden Stützpunktschultern (18) und die diese überdeckenden, innenseitigen Blockelemente (21) einfassende Mittelplatten (32), die mit den Blockelementen (21) eine im Wesentlichen durchgehende, begeh- und/oder befahrbare Verkehrsfläche zwischen den Schienen (14) bilden.
12. Fahrbahn nach einem der Ansprüche 1 bis 11, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Blockelemente (21) und/oder die Mittelplatten (32) an ihren Unterseiten mit Wasserdurchlasskanälen (31; 33) versehen sind.
13. Fahrbahn nach einem der Ansprüche 1 bis 12, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Blockelemente (21) und/oder die Mittelplatten (32) mittels an der Gleistragplatte (11) oder den Stützpunktschultern (18) angreifenden Schraubbolzen oder dgl. gesichert sind.
14. Fahrbahn nach einem der Ansprüche 1 bis 13, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Blockelemente (21) aus einem eingedeckten Gleis (10) einzeln entfernbar oder austauschbar sind.

Hierzu 3 Blatt Zeichnungen

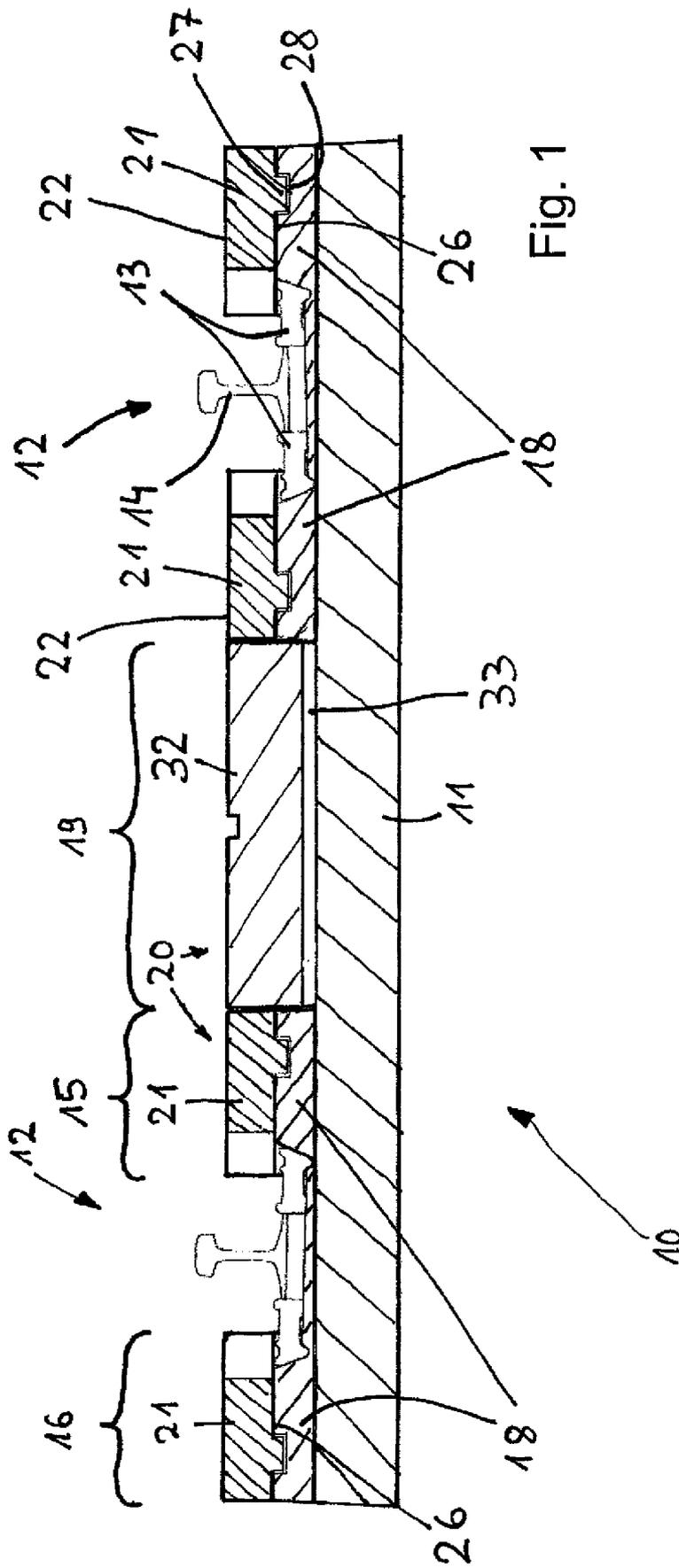


Fig. 1

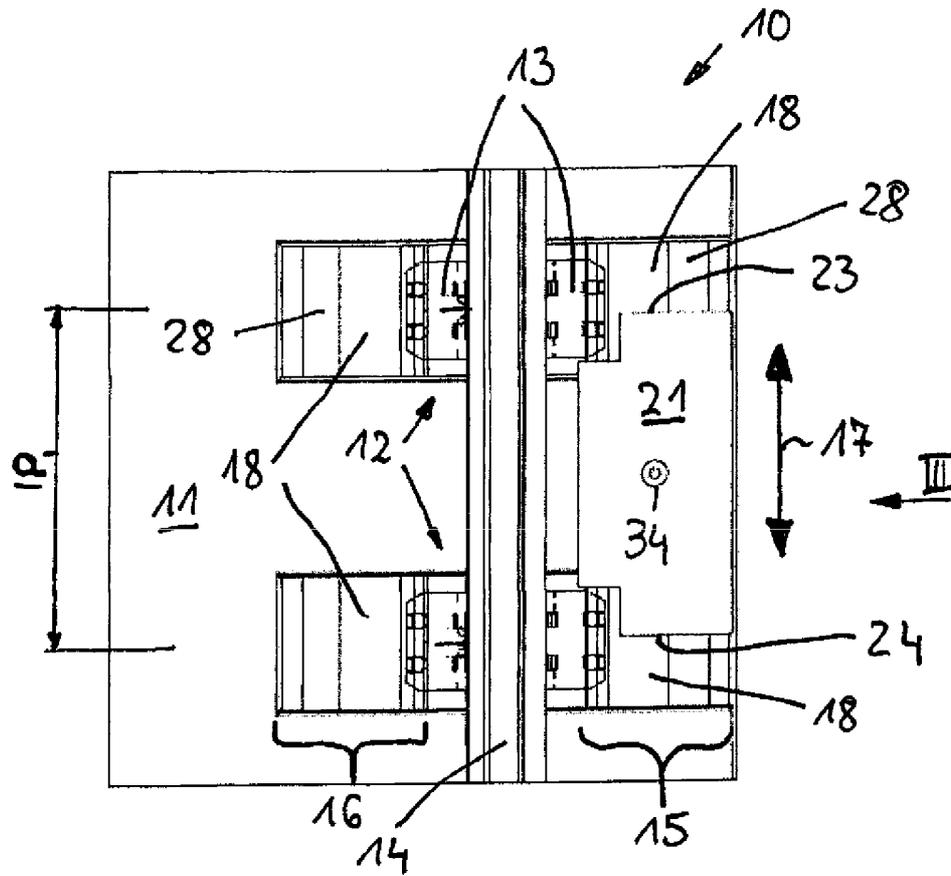


Fig. 2

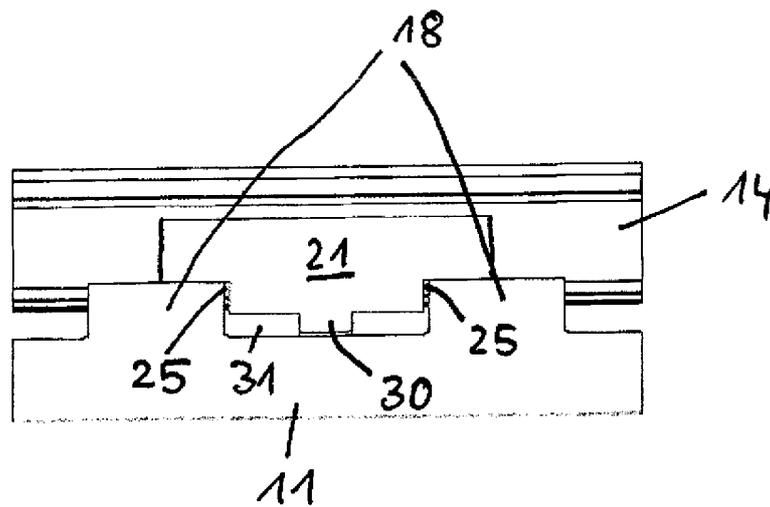


Fig. 3

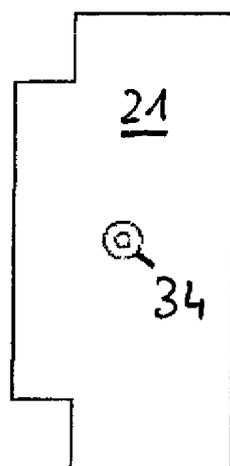
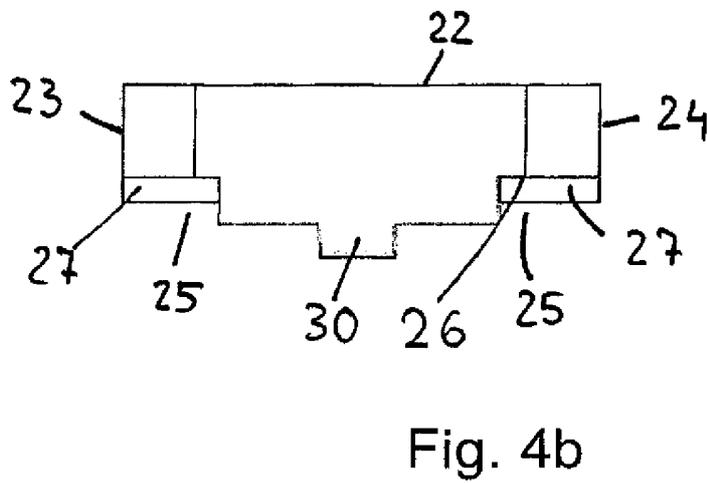
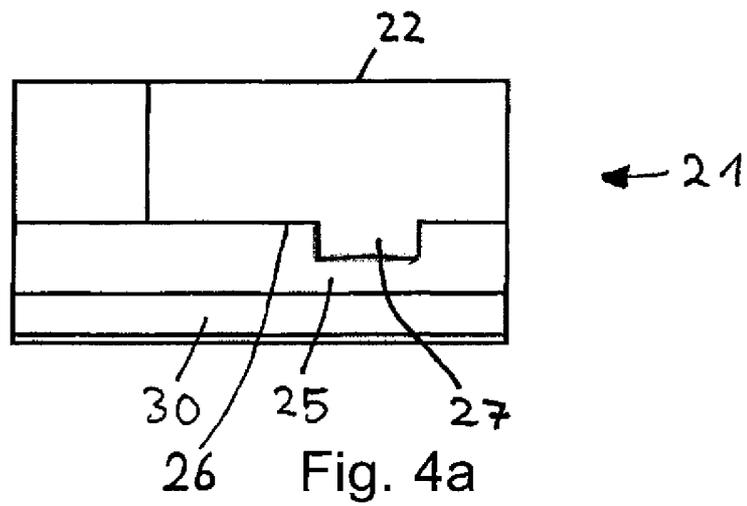


Fig. 4c