

## Tunnel- und Brückensanierung Linie Brienz-Interlaken Zentralbahn AG, Viadukt im Mätteli (Baulos 1-3) Gleislagerung mit Unterschottermatten



*Viadukt im Mätteli: Im Zuge der Sanierung wurden zum Schutz der Kunstbauten und zur Schotterschonung Unterschottermatten eingebaut.*

*Bildreferenz: HBT-ISOL AG*

### Ausgangslage:

Die Zentralbahn investierte in die Ingenieurbauwerke entlang des Brienzensees. Ein Teil der über 100-jährigen Tunnel- und Brückenbauwerke zwischen Brienz und Interlaken Ost wurde saniert und an die heutigen Anforderungen an eine moderne Infrastrukturanlage angepasst. Zur Sicherstellung der Abdichtung wurde das Viadukt im Mätteli und sechs weiteren Brücken mit einem neuen Trog aus Ortbeton ausgerüstet.

Durch die Beanspruchung des Schotters im Bereich der neuen Betontröge entstehen Spitzeneindrücke, was eine mechanische Beschädigung der Kunstbauten verursachen kann und zu erhöhtem Schotterverschleiss führt.

### Aufgabenstellung:

Ziel ist es, diese Spitzeneindrücke des Gleisschotters durch gezielte Massnahmen zu reduzieren um die Kunstbauten vor mechanischer Beschädigung zu schützen. Ebenso ist der Schotter zu schonen, sodass die Gleislage länger stabil bleibt.

### Lösung:

Zum Schutz der Kunstbauten und zur Schotterschonung wurden Unterschottermatten des Typs HBT SBM K 20V eingesetzt, welche für eine gleichmässige, geringere Beanspruchung des Schotters und ein hohes Mass an Fahrbahn-Elastizität sorgen.



### Adresse des Objektes

Viadukt im Mätteli  
3853 Niederried b. Interlaken

Sanierung Tunnel- und  
Brückenbauwerke  
Linie Brienz-Interlaken Ost  
Zentralbahn AG



### HBT-ISOL Materialien

HBT SBM K 20V  
Unterschottermatten



### Leistungen HBT-ISOL

Beratung  
Dimensionierung  
Materiallieferung  
Einbauberatung

## Tunnel- und Brückensanierung Linie Brienz-Interlaken Zentralbahn AG, Viadukt im Mätteli (Baulos 1-3) Gleislagerung mit Unterschottermatten



Einmessen der Unterschottermatten HBT SBM K 20V. Die Matten lassen sich mit einem Teppichmesser einfach zuschneiden.



Verlegen der horizontalen Unterschottermatten. Die Matten werden gegen den Untergrund verklebt, sodass sie mit leichten Pneufahrzeugen befahrbar sind.



Die Unterschottermatten in der horizontalen sind fertig verlegt und die Mattenstösse mit einem schutzvlies-kaschierten Abdeckband von sehr hoher Klebkraft verbunden.



Vollflächiges Ankleben der vertikalen Seitenmatten. Die Stösse der Seitenmatten werden – analog der horizontalen Matten mit dem Abdeckband verbunden.



Fertig saniertes Viadukt mit dem betonierten Trog, dem erneuerten Gleisoberbau und der Fahrleitung.



Die Bahn verkehrt wieder und die eingebauten Unterschottermatten schützen die Kunstbauten und sorgen für eine gleichmässige Beanspruchung des Schotter.