



Foto: RhB

Die Arbeiten mit GTP im Brailtunnel II

## RhB: Feste Fahrbahn im Tunnel innert fünf Wochen

**Infrastruktur** Die Rhätische Bahn (RhB) hat in den letzten Jahren mehrere innovative Baumethoden entwickelt. So ist es inzwischen üblich, während den regulären nächtlichen Betriebspausen Tunnel zu sanieren und deren Profile auszuweiten. Auch grosse Steinbogenbrücken werden so saniert. Mit den durch die RhB entwickelten Gleistragplatten (GTP) gelang es nun erstmals, in einem Tunnel eine feste Fahrbahn innert lediglich 34 Tagen einzubauen.

Die RhB nutzte die frequenzschwache Zeit vom 08.04. bis zum 12.05.2024, um den 16,5 km langen Streckenabschnitt zwischen den beiden Engadiner Bahnhöfen von Zuoz und Zernez zu sperren. In dieser Zeit entstand im 308 m langen Brailtunnel II mit GTP eine feste Fahrbahn. Die GTP bietet mehrere Vorteile, so muss der Fels der Sohle um 40

bis 50 cm weniger tief abgetragen werden und die 28-tägige Aushärtungszeit des Betons entfällt.

Auf die Sohle wird in mehreren Lagen eine durchgehende Betonplatte mit hoher Genauigkeit und bereits mit der richtigen Überhöhung aufgetragen. Darauf verteilt kommt eine Schicht Splitt mit 20 mm Stärke. Darüber kommen mit einem Längsabstand von 15 cm die vorgefertigten GTP mit, je nach Radius, zwei oder drei Gleisstuhlpaaren zu liegen. Anschliessend wird zur exakten Gleislage jeder Gleisstuhl einzeln vermessen und entsprechend mit Ausgleichplatten versehen. Zuletzt erfolgt die Schienenverlegung und die Abstände sowie der Seitenbereich zur GTP werden mit Beton verschlossen.

Sollte irgendwann eine GTP beschädigt werden, wird diese nach Ent-

fernen des sie umschliessenden Betons ausgehoben und ersetzt.

Witterungsbedingt ist auf 1600 m Höhe die Bauzeit eingeschränkt. Bereits 2023 erfolgte die Ausweitung des Tunnelprofils und die Sicherung mit Spritzbeton. 2025 wird der Tunnel seinen Innenausbau mit Tübbings erhalten. 2026 erfolgt dann die Fertigstellung.

Innerhalb des gesperrten Streckenabschnitts liegt der Bahnhof Ciuoschel-Brail. Hier erfolgten zeitgleich der Ersatz des gesamten Oberbaus, der Fahrleitung und der Signalanlage sowie der Umbau zum behindertengerechten Bahnhof. Der Hausperron ist nun 150 m lang und das Kreuzungsgleis weist eine Nutzlänge von 300 m auf. Ein neues Abstellgleis dient dem Bahnunterhalt. RB 8.7.24 (lüt)