

Val Bugnei : Platz für Ausbruchmaterial

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Der Gotthard-Basistunnel. Sedrun**

Band (Jahr): - **(2005)**

Heft 1

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-418903>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Val Bugnei Platz für Ausbruchmaterial

Mehr als 4 Millionen Tonnen Ausbruchmaterial fallen beim Bau des Teilabschnitts Sedrun an. Rund ein Drittel davon wird zu hochwertigen Betonzuschlagsstoffen für den Ausbau des 6,5 km langen Tunnelabschnitts verarbeitet. Der Rest des Ausbruchmaterials geht zum grössten Teil ins Val Bugnei.

Ein anspruchsvoller Kreislauf

2

Die Materialbewirtschaftung in Sedrun ist eine äusserst komplexe Angelegenheit. Jede Tonne Ausbruchmaterial aus den verschiedenen Vortrieben muss mit Schutterwagen durch den Schacht über eine Höhendifferenz von 800 m nach oben und anschliessend über den 1000 m langen Zugangsstollen hinaus auf den Installationsplatz Las Ruelas transportiert werden. In der Rotationskipfstelle werden die Wagen entleert. Das Ausbruchmaterial wird anschliessend mit einem Vorbrecher zerkleinert, damit es mit Förderbändern weitertransportiert werden kann. Material, das man für die Betonherstellung verwendet, wird im Bereich Tgaglias und im Val da Claus zwischengelagert. Von dort wird das Kieswerk bedient, welches die einzelnen Kieskomponenten produziert. Mit der Stollenbahn werden anschliessend die Kieskomponenten wieder 800 m in die Tiefe an den Schachtfuss transportiert, in grosse Silos, und anschliessend in der Betonanlage zu Spritz- und Ortbeton weiterverarbeitet.

Ablagerung im Val Bugnei

Jenes Ausbruchmaterial, das nicht als Betonzuschlagsstoff aufbereitet werden kann, wird mit Förderbändern bis ins Val Bugnei transportiert – bis ins Jahr 2008 ergibt dies rund 2,5 Millionen Tonnen. Von den Abwurfstellen wird das Material mit mobilen Förderbändern zur Einbaustelle transportiert, in Lagen von 50 cm eingebaut und verdichtet.

Im Val Bugnei wird aber nicht nur bautechnisch nicht wieder verwertbares Material abgelagert. Unter anderem wird auch Aushubmaterial aus der Region im Val Bugnei deponiert.



Das Ausbruchmaterial wird in Lagen von 50 cm eingebaut und anschliessend verdichtet.



Stützpfiler der Eisenbahnbrücke im Val Bugnei.



1901349689



Das Val Bugnei

Das Val Bugnei bildet die grösste Geländekammer zwischen den terrassenartigen Bachschuttflächen an der Nordflanke des Tujetsch. Die Vorbereitungsarbeiten im Val Bugnei wurden seit dem Sommer 2002 ausgeführt. Die Ablagerung wird am Westhang aufgebaut und in die natürliche Geländeni-
sche eingepasst. Dafür musste jedoch der Drun da Bugnei gegen Osten verlegt und im unteren Bereich ein neues fischgängiges Bachbett geschaffen werden.

Im Val Bugnei stehen einheimische Firmen im Einsatz.

Blick auf die längste, auf Stahl verlegte Zahnradbrücke der Welt.

