Zeitschrift: Der Gotthard-Basistunnel. Sedrun
Herausgeber: AlpTransit Gotthard AG
Band: - (2005)
Heft: 1

Artikel: Val Bugnei : Platz für Ausbruchmaterial
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-418903

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 09.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

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

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 Rueras transportiert werden. In der Rotationskippstelle 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.

Stützpfeiler der Eisenbahnbrücke im Val Bugnei.

1901349689

Im Val Bugnei stehen einheimische Firmen im Einsatz.

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

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 Geländenische eingepasst. Dafür musste jedoch der Drun da Bugnei gegen Osten verlegt und im unteren Bereich ein neues fischgängiges Bachbett geschaffen werden.