

Zugwald-Tunnel

Ausbruch und Ausbau werden zur Hauptsache ab Portal Stützbach Richtung Klosters ausgeführt. Für die Gemeinde Klosters entfallen dadurch die baubedingten Emissionen fast gänzlich. Der Bau des Zugwald-Tunnels wird zeitlich etwas vorgezogen, damit das überschüssige Ausbruchsmaterial aus dem Vereinatunnel umweltfreundlich per Bahn durch denselben abtransportiert werden kann. Das Ausbruchsmaterial aus dem Zugwald-Tunnel wird auf dem Areal des späteren Autoverladebahnhofs Klosters-Selfranga eingebaut.

Vereinattunnel

Die ausserordentliche Tunnellänge erfordert einen gleichzeitigen Vortrieb von beiden Seiten. Die Tunnelangriffsstellen Selfranga und Susch-Lavin sind abseits gelegen, so dass keine nennenswerten Emissionen auf die bewohnten Gebiete zu erwarten sind.

Grundsätzlich ist wo immer möglich der Einsatz einer Tunnelbohrmaschine vorgesehen. Diese Installation gestattet ein gebirgsschonendes Auffahren des felsmechanisch günstigen Kreisprofils, und ermöglicht hohe Vortriebsleistungen bei optimaler Arbeitssicherheit. Der Tunnelausbau kann ohne Veränderung der Vortriebsausrüstung auf die ange-troffenen Felsverhältnisse abgestimmt werden.

Rund die Hälfte des auf der Seite Klosters anfallenden Ausbruchsmaterials wird an Ort und Stelle für Schüttungen verwendet.

Der von Susch-Lavin vorgetriebene Tunnelabschnitt des Vereinattunnels kommt in bautechnisch günstige Gebirge zu liegen und kann grundsätzlich sowohl maschinell als auch sprengtechnisch ausgebrochen werden.

Auf der Seite Susch-Lavin wird das Ausbruchsmaterial zum grössten Teil für den Unterbau des Autoverladebahnhofs verwendet. Die Ueberschusskubatur wird auf Geländeterrassen längs des Inn deponiert.