

Zeitschrift: Geomatik Schweiz : Geoinformation und Landmanagement =
Géomatique Suisse : géoinformation et gestion du territoire =
Geomatica Svizzera : geoinformazione e gestione del territorio

Herausgeber: geosuisse : Schweizerischer Verband für Geomatik und
Landmanagement

Band: 104 (2006)

Heft: 6: Geomatiktage Luzern = Journées de la géomatique Lucerne

Artikel: Vermessungstechnische Herausforderung beim Bau des Gotthard-
Basistunnels im Abschnitt Faido

Autor: Deicke, Reinhard

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-236334>

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: 14.01.2026

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

Vermessungstechnische Herausforderung beim Bau des Gotthard-Basistunnels im Abschnitt Faido

Entgegen allen Prognosen war und ist die Geologie im Bauabschnitt Faido in der Multifunktionsstelle alles andere als gut und stabil. Kurz nach Vortriebsbeginn im März 2002 kam der erste Verbruch in der Querkaverne; ab diesem Zeitpunkt wird der Vermessung extrem viel abverlangt.

Contrairement à tous les pronostics, la géologie dans le secteur de construction de Faido, au point multifonctionnel, est tout autre que bon et stable. Sitôt après le début des travaux d'excavation, en mars 2002, la première rupture a eu lieu dans la caverne transversale; dès ce moment, le travail de mensuration est devenu extrêmement exigeant.

Contrariamente alle previsioni, la geologia nel troncone di Faido era ed è tutt'altro che buona e stabile. Subito dopo l'inizio dello scavo, nel marzo 2002 si è avuto un primo crollo nella caverna trasversale. A partire da questo momento, le esigenze nei confronti della misurazione sono notevolmente aumentate.

R. Deicke

Vortriebsvermessung

In der Multifunktionsstelle (MFS) wird der gesamte Ausbruch durch Sprengvortrieb erstellt. Hierbei bohren Atlas Copco Bohr-

wagen mit zwei oder drei Bohrramen die Ortsbrust mit ca. 150 Bohrlöchern und ca. 3,50 m Tiefe ab. Bei der heutigen Technik wird natürlich nicht mehr jedes Bohrloch angezeichnet. Der Bohrwagen wird über eine vorhandene Laserstation eingemessen und positioniert. Im Bohrwagen ist in einem PC die Laserlinie, die Ach-

se und Gradiente des Projekts und das zu bohrende Ausbruchprofil mit allen Angaben der einzelnen Bohrlöcher gespeichert. Der Bohrwagen richtet sich über zwei Zieltafeln am Bohrram und den dazugehörigen Tunnelmeter über den Laser ein. Damit ist der Bohrwagen positioniert und der Bohrist kann nun über einen Display mit Joystick die einzelnen Bohrlöcher anfahren und abbohren.

Nach der Sprengung und dem Schuttern des Materials werden Profile, alle 1–2 m auf das Ausbruchprofil gemessen und sofort vor Ort ausgewertet. Eventuelles Unterprofil wird angezeichnet und bereinigt. Dies geschieht mit reflektorlos messenden Tachymetern der Firma Leica. Im Tachymeter integriert sind alle für die Vermessung wichtigen Programme im Tunnelvortrieb. Später erfolgt eine Auswertung mit entsprechender Dokumentation im Büro. Der Datenfluss vom Tachymeter zum PC und den einzelnen Programmen ist gewährleistet.

Beim Stellen von Einbaubögen muss der Vortrieb nicht auf die Vermessung warten. Sie können mit Hilfe einer Fernsteuerung und den von der Vermessung programmierten Tachymetern alle Bögen selbst stellen. Die im Programm Leica TMS SETOUT vereinbarten Stellen und Abstichmasse sind frei wählbar und müssen individuell angepasst werden. Die anschließende Kontrolle ergab, dass die Bögen Zentimeter genau gestellt wurden.

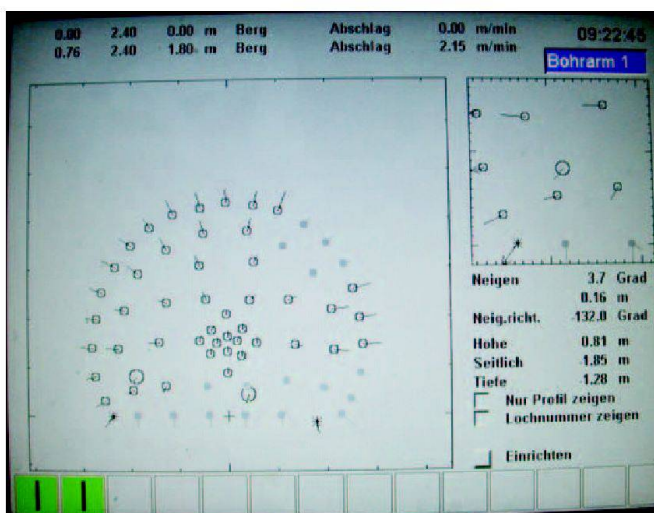
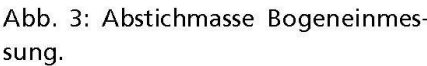


Abb. 1: Display der Ortsbrust im Bohrwagen.



Abb. 2: Bohrram mit Zieltafeln.



Der Ursprung des Festpunktfeldes liegt im fertig ausbetonierten Zugangsstollen. Hier wurden vom Auftraggeber Punkte in Lage und Höhe übergeben. Wiederholungsmessungen durch den Bauherrn und Messungen durch den Bauunternehmer haben gezeigt, dass diese Punkte als fest zu betrachten sind. Quer zum Zugangsstollen erstreckt sich die MFS ca. 1300 m nach Norden und Süden und beinhaltet neben den beiden Hauptröhren zwei Not- haltestellen und zwei Abluftstollen sowie zwei Tunnelverzweigungen. In der MFS sind nun seit vier Jahren Vortrieb keine endgültigen Ausbauten vorhanden und die Festpunkte in der MFS somit immer nur provisorisch. Bedingt durch die starken Deformationen in der

Querkaverne

EST Osttröhre

EST Westtröhre

Zugangsstollen

Tunnelverzweigung Osttröhre Nord (2)

Seitenstollen

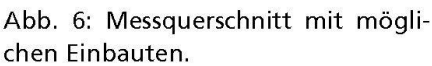
Abluftstollen

km 138.708,08
1m
0,00

km 139.808,08
1m
100,00

km 140.008,08
1m
300,00

km 140.328,08



Geotechnische Messungen

Bedingt durch sehr starke Deformationen in der MFS ist der Aufwand der geotechnischen Messungen enorm. Zur Erfassung der Deformationen kommen die verschiedensten Messmethoden zum Einsatz. Dies sind optische 3D-Konvergenzmessungen, Extensometer, Tape-Messungen, Strain Gauge, Curvometer, Sonden-



extensometer, Messanker, Ankerkraftmessdosen, Druckmessdosen und Inklinometer.

Zurzeit sind 360 Messquerschnitte mit je drei bis sieben Reflektoren installiert. Der Messrhythmus der einzelnen Querschnitte ist zwischen täglich und monatlich, je nach Deformation. Die grösste Deformation lag bei 70 cm. In dieser Zone wurde sogar stündlich gemessen. Stahlträger scherten innerhalb von 24 Stunden komplett ab. Daraufhin musste der Tunnel in diesem Bereich neu aufgeweitet und mit grossem Aufwand gesichert werden.

Auch wurden schon 150 Extensometer gesetzt, nebst den 3D-Konvergenzbolzen die wichtigsten geotechnischen Einrichtungen. In der Annahme, dass der tiefste Punkt des Extensometers ausserhalb des aufgelockerten Bereichs des Gebirges zu liegen kommt, werden Längenänderungen des Extensometers in verschiedenen Tiefen gemessen. Je nach Ausführung des Extensometers liegen die Messtiefen zwischen 3 und 25 m. Die Daten werden per Funk ausgelesen und in einem Diagramm dargestellt.

Um Belastungen auf den Stahlbögen zu messen, wurden Strain Gauge und Curvomometer eingesetzt. Diese wurden an verschiedenen Stellen des Bogens versetzt und ca. alle vier Stunden gemessen. Leider waren diese Messquerschnitte innert

weniger Tage zerstört oder aber der Messbereich wurde überschritten und sie waren somit nicht mehr messbar. Beide Messverfahren lieferten die gleichen Ergebnisse und konnten die starken Verformungen des Bogens nachweisen. Eine andere wichtige Messmethode sind Messanker mit Ankerkraftmessdosen. Aufgrund der Längenänderung des Messankers können Belastungen des Ankers zurückgerechnet werden. Kraftmessdosen, die an der Ankerplatte angebracht sind, ermitteln die Kraft, mit der der Anker in das Gebirge hineingezogen wird. Mit den Tape-Messungen werden Verformungen direkt mit Hilfe von Invardrähten abgelesen. Es wird eine sehr hohe Genauigkeit der Strecke erreicht, bis zu 1/100 Millimeter. Jede Strecke muss von Hand abgelesen werden und ist somit sehr zeitintensiv.

Alle gemessenen und verarbeiteten Daten werden in einem Visualisierungsprogramm dargestellt. Via Internet sind die Daten jeder Zeit einzusehen. An Hand der Setzungs-, Querverschiebungs- und Vektordiagrammen erkennt man in Abhängigkeit zum Baufortschritt die Deformation des Tunnels. Diese Daten sind für den Innenausbau des Tunnels von grosser Bedeutung. Seismische Vorerkundungen, seismische Tomografien zur Erkundung des seitlichen Umfeldes sowie Kern-

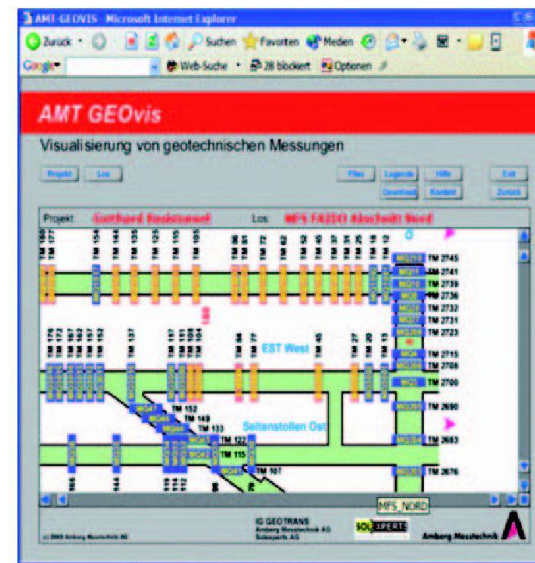


Abb. 7: Übersicht der Querschnitte im Visualisierungsprogramm.

bohrungen wurden zu jeder Zeit durch die Vermessung mit all ihren Daten und Aufnahmen unterstützt.

Ausblick

Das Erreichen aller Messquerschnitte, säubern der Prismen, organisieren einer Hebebühne ist sehr zeitaufwändig. Die Baustelle arbeitet 24 Stunden am Tag. Vortriebstopp ist zu Weihnachten, Ostern und während den Bauferien; leider nicht für die Vermessung. Diese Zeit wird genutzt, um alle Punkte neu einzumessen und auch während dieser Zeit geforderte Konvergenzmessungen durchzuführen. Die Vermessung des Bauherrn nutzt auch diese Zeit, um ihrerseits alles neu zu koordinieren, kreiseln und uns zu kontrollieren. Bis jetzt waren alle Differenzen in einem sehr kleinen Rahmen. Wie immer ist die Anzahl des Personals bei der Vermessung sehr bescheiden. Um solche Leistungen zu erbringen, muss man viel Freude am Beruf, am Bauwerk und eigene Motivation mitbringen.

Reinhard Deicke
ARGE TAT
Isengrundstrasse 18
CH-8134 Adliswil
deicke@freesurf.ch

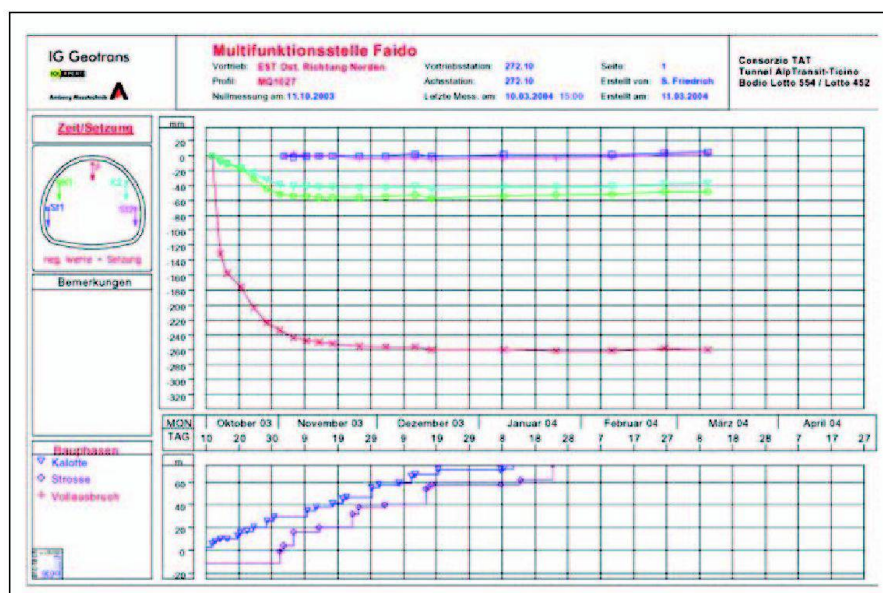


Abb. 8: Beispiel Zeit/Setzungsdiagramm.