

Schächenbachbrücke : bis ins letzte Detail dokumentiert

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Flachbahn. Uri : das Infomagazin der Alptransit Gotthard AG**

Band (Jahr): - **(2013)**

Heft 2

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-419315>

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.

BIS INS LETZTE DETAIL DOKUMENTIERT

6 **Die Arbeiten an der Schächenbachbrücke sind vollendet: Seit verganginem Dezember fahren die Züge über die Brücke. Auch vor Hochwasser soll sie künftig schützen. Doch für die AlpTransit Gotthard AG ist die Arbeit noch nicht ganz zu Ende. Im Hintergrund laufen die Dokumentationsarbeiten.**

Jede Kunstbaute, jede Weiche und jede Fahrleitung entlang der Gotthard-Achse muss durch die AlpTransit Gotthard AG vermessen und dokumentiert werden. Vor der Inbetriebnahme wird diese Dokumentation den SBB übergeben – allerdings nicht auf Papier oder in Tabellenform, sondern auch elektronisch via Datenbank der festen Anlagen (DfA) der SBB. Darin erfasst sind sämtliche Objekte entlang des SBB-Streckennetzes.

Mehr als nur Dokumentation

Bei der AlpTransit Gotthard AG ist die Geomatikabteilung dafür verantwortlich, dass sämtliche für die DfA relevanten Anlagen und Kunstbauten vermessen und dokumentiert werden. Sie übermittelt diese Daten dem Fachbereich Geodaten der SBB, und die SBB geben diese Informationen in die DfA ein. Die Daten werden in der DfA nicht nur zu Dokumentationszwecken gesammelt, sondern von diversen Abteilungen der SBB zu Unterhalts-, Planungs- und Ausbaurbeiten genutzt. Jedes DfA-Objekt hat einen Bezug zum Streckennetz sowie zu den schweizerischen Landeskoordinaten. Somit besitzt es eine genau definierte Position im geografischen Raum.

Riesige Datenmengen

Allein im Gotthard-Basistunnel gibt es beispielsweise 8 Weichen, 115 Kilometer Fahrleitung, 250 Trafostationen und 1000 Balisen, die erfasst werden müssen. Diese Zahlen lassen erahnen, wie gross die gesamte DfA-Datenbank der SBB ist. Aktuell befinden sich im gesamten Streckennetz 420 unterschiedliche Arten von Objekten, was einer Gesamtmenge von rund 12 Millionen Datenpunkten entspricht. Damit ist die DfA das grösste Geografische Informationssystem (GIS) der Schweiz. Die Daten werden von 120 Mitarbeitenden an verschiedenen Standorten gepflegt und nachgeführt.

Mitarbeitende der SBB erfassen die Vermessungspunkte der Schächenbachbrücke in der Datenbank (unten). Die Schächenbachbrücke aus der Vogelperspektive (rechts).

Kontrolle ist Handarbeit

Die Datenerfassung erfolgt am Computer. Um aber ganz sicherzugehen, dass alle Objekte korrekt aufgeführt sind, ist auch Feldarbeit notwendig. Alle drei bis fünf Jahre wird ein Streckenabschnitt von den SBB-Mitarbeitenden abgelaufen und mit der Datenbank abgeglichen. Auch neue Objekte wie die Offene Strecke im Kanton Uri und damit die Schächenbachbrücke wurden diesen Sommer von der ATG und den SBB gemeinsam abgelaufen und kontrolliert. Das Resultat: Die Mitarbeitenden der DfA und der ATG Geomatik sind zufrieden und überzeugt, dass der Gotthard-Basistunnel im Jahr 2016 nicht nur in Betrieb gehen kann, sondern auch vollständig in der DfA dokumentiert ist.





«LEITMOTIV DER GESTALTUNG IST DAS DURCHSTOSSEN DES BERGES. DARAUSS ERGEBEN SICH DIE KONZEPTE FÜR LANSCHAFTEN UND KUNSTBAUTEN.»





DIE GESTALTUNG

Der Stand der Arbeiten lässt bereits jetzt erkennen, dass die Begleitung der Projekte durch die Beratungsgruppe für Gestaltung (BGG) zu einer gestalterischen Einheit über die gesamte Strecke führen soll. Beispiel dazu sind die Portallandschaften Nord und Süd des Gotthard-Basistunnels.