

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 98 (1980)
Heft: 22: Zur Eröffnung der Flughafenlinie Zürich

Artikel: Hagenholztunnel
Autor: Andraskay, Ede
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-74128>

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: 16.01.2026

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

Hagenholztunnel

Der östliche Abschnitt der Flughafenlinie zwischen dem Flughafenbahnhof und der Einmündung in die Klotener Linie bei der Gemeindegrenze Kloten/Bassersdorf umfasst den über 2,8 km langen Hagenholztunnel und rund 600 m offene Strecke. Der *bergmännisch*, in *Schildbauweise* erstellte Tunnel ist eines der Kernstücke der Neubaustrecke. Er liegt unter den drei Erhebungen Butzenbüel, Holberg und Hagenholz und weist Überdeckungen von 30 bis 45 m Mächtigkeit auf. Ausnahmen bilden die Unterfahrungen des Autobahneinschnittes mit nur 8,5 m Überdeckung sowie der SBB-Linie Zürich Oerlikon-Kloten, die nur 12 m über dem Tunnelsohle liegt. Der Tunnel steigt gleichmäßig mit 10,4 Promille vom Flughafenbahnhof bis zum Ostportal.

rend des Vortriebes durch die durchlässigen Schotterpartien. Für die Absenkung des Grundwassers in den einzelnen Becken waren total 22 gebohrte Filterbrunnen von 90 bzw. 60 cm Außen-durchmesser erforderlich. Ein Teil dieser Brunnen wurde in 9 m Abstand von der Tunnelaxe abgeteuft. Andere lagen dagegen in gut durchlässigem Boden am tiefsten Punkt eines Beckens, bis zu 230 m vom Tunnel entfernt. Die mittlere Brunnentiefe betrug 45 m, der tiefste Brunnen erreichte 65 m ab der Terrainoberfläche. In der Absenkphase betrug die Ergiebigkeit der Brunnen im Mittel 1000 l/m. Nach dem Absenken des Grundwassers bis unter die Tunnelsohle, musste nur noch eine beschränkte Anzahl Brunnen in Betrieb gehalten werden. In dieser Phase betrug die ge-

förderte Wassermenge pro Brunnen in der Regel noch 60 bis 200 l/min.

Bauweise und Normalprofil

Aufgrund der topographischen, geologischen und hydrologischen Verhältnisse wurde für den Tunnelvortrieb die Schildbauweise gewählt. In Anbetracht der zu unterfahrenden Verkehrsanlagen, Häuser, Leitungen und Öltanks, wurde in der Ausschreibung grosses Gewicht auf den Brustverbau gelegt. Allerdings haben sich die beim Vortrieb aufgefahrenen Lockergesteine dann etwas standfester erwiesen, als nach den Ergebnissen der umfangreichen geologischen Untersuchungen zu erwarten war. Das Auftreten rolliger Schotter an der Tunnelbrust hat aber die Zweckmässigkeit der gewählten Bauweise deutlich gezeigt, indem diese Partien

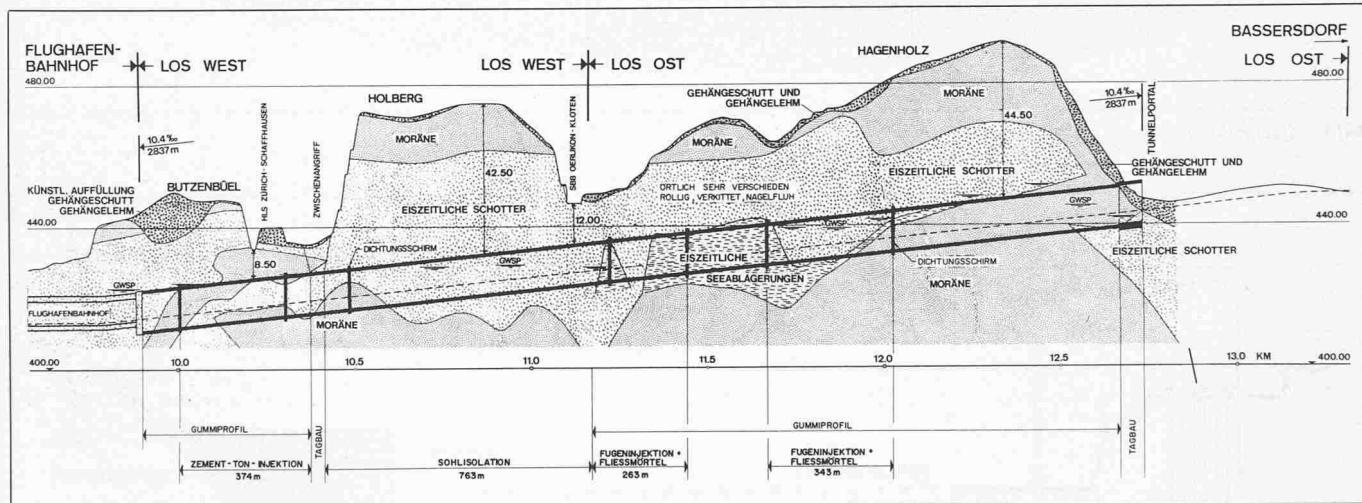


Bild 1. Geologisches Längenprofil

Geologie und Hydrologie

Der Tunnel liegt durchwegs in *vorbela-stetem* und deshalb *festgelagertem* Lok-ker gestein. Drei typische Lockerge-steinsarten mussten durchfahren wer-den: *eiszeitliche Schotter*, *Moräne* und *eiszeitliche Seeablagerungen*. Eine un-te-re Moräneschicht und die Seeabla-ge-rungen sind praktisch undurchlässig und weisen eine unregelmässige, hügel-artige Oberfläche auf. Dadurch wird das Grundwasser in den darüber lagernden, wasserführenden Schottern in verschiedene, weitgehend voneinan-der unabhängige Becken getrennt. Die Grundwasserspiegel der einzelnen Becken liegen etwa 6 bis 14 m über der Tun-nelsohle (Bild 1).

Grundwasserabsenkung

Das *Hauptproblem* des Tunnelbauvor-habens lag bei der Wasserhaltung wäh-

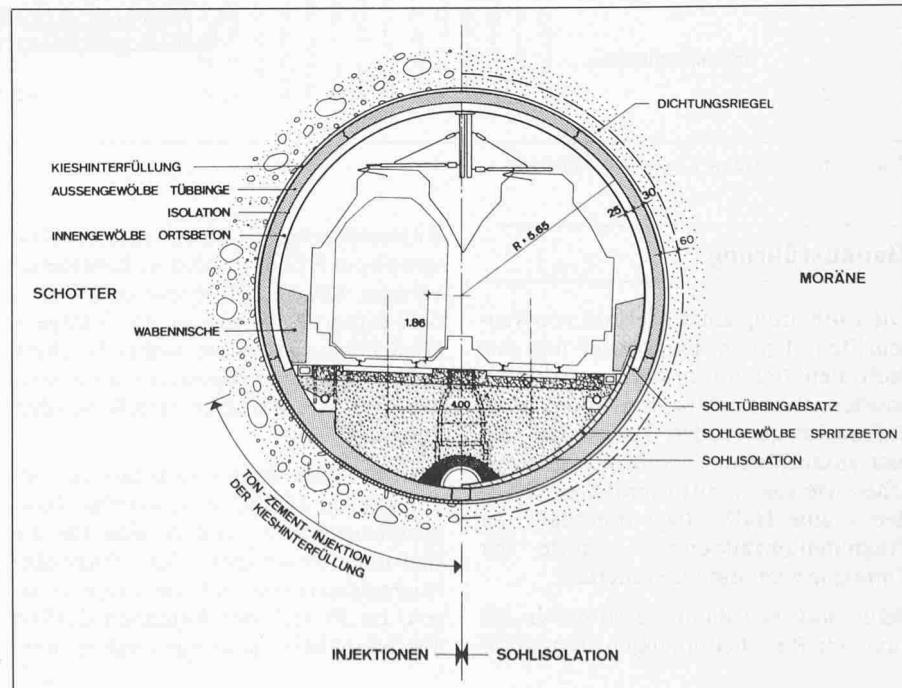


Bild 2. Normalprofil

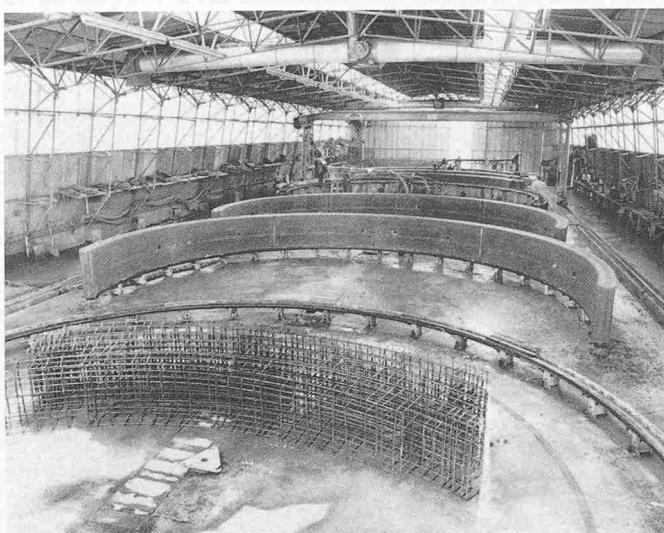


Bild 3. Los West. Fabrikation der Betontübbinge bei der Zwischenangriffsstelle

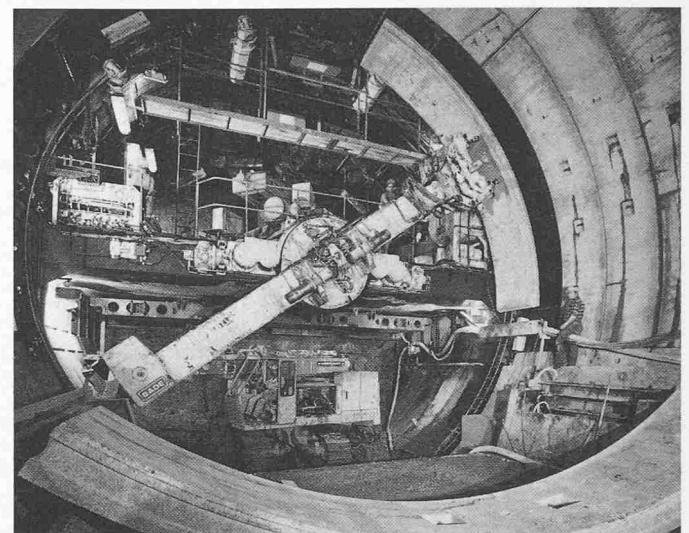


Bild 4. Los Ost. Versetzen eines Tübbingringes im Schutze des Vortriebsschildes

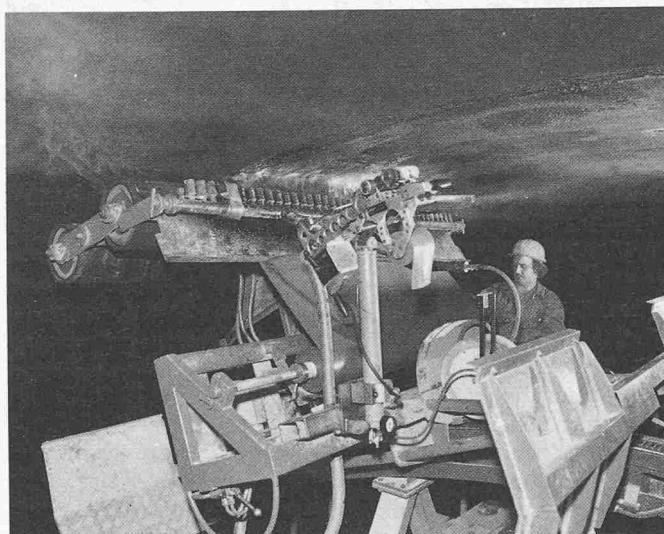


Bild 5. Los West. Aufkleben der Gewölbeisolation auf das Aussengewölbe



Bild 6. Los Ost. Schalwagen zum Betonieren des Innengewölbes nach dem Aufbringen der elastischen Isolation

mit dem Brustverbau gestützt werden konnten.

Dem Normalprofil für den Tunnel (Bild 2) wurde das für die Schildbauweise aus verschiedenen Gründen am besten geeignete Kreisprofil zugrunde gelegt. Der einzige Nachteil dieses Profils, der ungenutzte Raum unter dem Bahnkörper, fiel beim Hagenholztunnel nur wenig ins Gewicht, weil die beim Tunnelausbruch angefallenen Schotter sich gut zur Auffüllung dieses Raumes eigneten. Bereits bei der Projektierung wurden für die Festlegung des Tunnelquerschnitts neben dem für Normalspurbahnen vorgeschriebenen Lichtraumprofil auch sämtliche Bauun genauigkeiten mitberücksichtigt: Vermessungsungenauigkeiten, Schildsteuerung, Deformation des Gewölbes usw. Daraus ergab sich für die Tunnelröhre ein Aussendurchmesser von 11,30 m.

Das Aussengewölbe des Tunnels besteht aus vorfabrizierten Stahlbetonelementen, sog. Tübbingen (Bild 3), die im

Schutz des Vortriebsschildes zu einem Tübbingring zusammengesetzt werden (Bild 4). Die aneinandergesetzten Tübbinge bilden das Aussengewölbe und sichern den Tunnelhohlraum. Der zuletzt eingebaute Ring dient zugleich als Widerlager für die hydraulischen Pressen, mit denen der Schild vorgeschoben wird. Um den Fahrraum trocken zu halten, wird auf dem oberen, 30 cm starken Teil des Aussengewölbes eine elastische Isolation aufgebracht (Bild 5). Der Wasserdruck wird mit einem an Ort betonierten, 25 cm starken, unarmierten Innengewölbe aufgenommen (Bild 6).

Arbeiten für den Flughafenbahnhof und das Parkhaus B nicht im Flughafenkopf untergebracht werden. Es wurde daher eine Zwischenangriffsstelle beim Autobahneinschnitt am Fusse des Holbergs eingerichtet (Bild 7). Von hier aus erfolgte der Vortrieb vorerst fallend in Richtung Flughafen. Die Baugrube des Bahnhofs wurde nach rund 500 m erreicht und der Schild hier demontiert. Er wurde zum Angriffsschacht zurücktransportiert, wieder montiert und der steigende Vortrieb in Richtung Losgrenze beim Bahneinschnitt von Kloten aufgenommen.

Das Baulos Ost umfasste den östlichen Teil des Hagenholztunnels von 1560 m Länge und rund 600 m offene Strecke bis zur Einmündung der Neubaustrecke in die Basislinie bei der Gemeindegrenze Kloten/Bassersdorf. Nach dem Aushub eines Voreinschnittes wurden 65 m Tunnel im Tagbau erstellt. Dieses Tunnelstück diente als Widerlager für den Schildstart (Bild 8). Der Tunnel wurde fallend bis zur Losgrenze vorgetrieben.

Bauausführung

Um die Bauzeit zu verkürzen, wurde der Hagenholztunnel in zwei Baulose unterteilt. Die umfangreichen Installationen für das 1280 m lange Los West konnten wegen den bereits laufenden

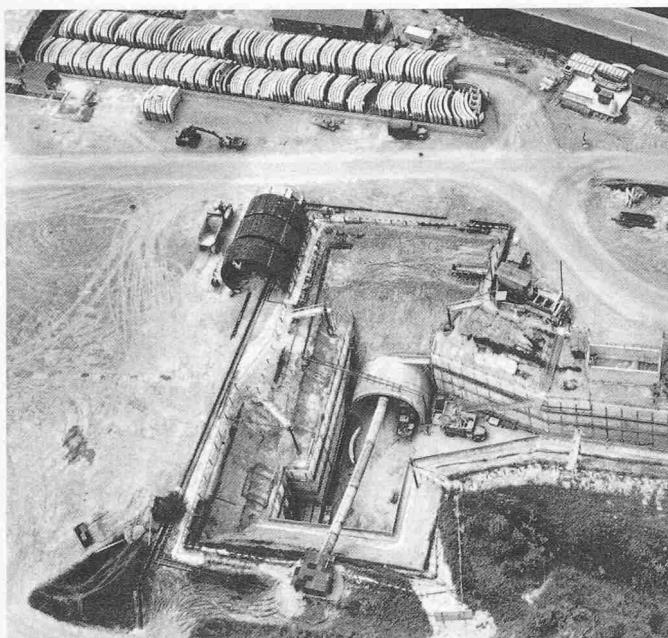


Bild 7. Los West. Zwischenangriffsstelle. Der Tunnelvortrieb in Richtung Bahnhof Zürich Flughafen ist bereits im Gange. Am oberen Bildrand: Lagerplatz der Tunnelauskleidungselemente (Tübbing) (Tübbing)

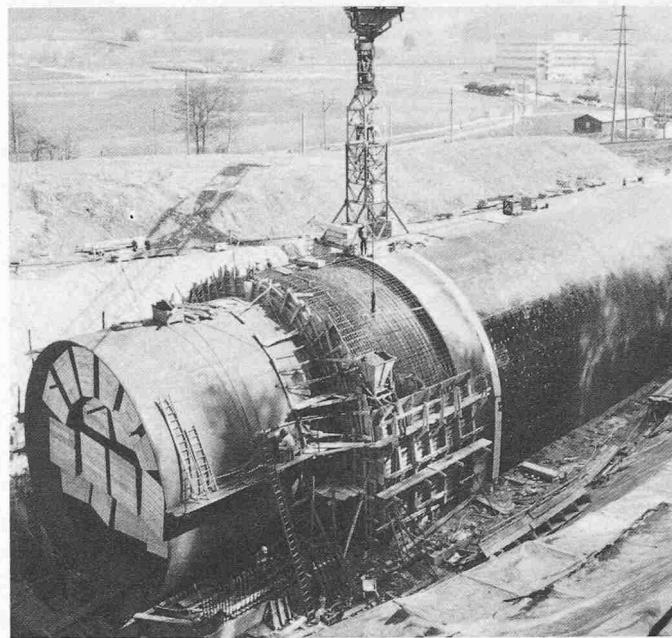


Bild 8. Los Ost. Im Tagbau erstelltes Tunnelstück mit fertig montiertem Vortriebschild und ausgefahrenem Brustverbau

Der Tunnelvortrieb dauerte bei einer mittleren Vortriebsleistung von 3,5 m/Tag rund 22 Monate. Der Durchbruch des Tunnels erfolgte mit einem Vorsprung von fünf Monaten auf das Bauprogramm.

Massgebend für die Ausführung der *Tunneldichtung* war die Bedingung des Kant. Amtes für Gewässerschutz und Wasserbau, nach dem Bau des Hagenholztunnels den *ursprünglichen Wasseraushalt wieder herzustellen* und insbesondere eine *Drainagewirkung zu vermeiden*. Um den Längsfluss entlang der Tunnelröhre zu verhindern, mussten die *natürlichen Barrieren* zwischen den einzelnen Grundwasserbecken *wieder hergestellt* werden. Im undurchlässigen Material dieser Barrieren wurden daher sog. *Dichtungsschirme* erstellt. Aufgrund der hydrologischen Verhältnisse waren entlang dem Tunnel sieben solche Dichtungsschirme erforderlich. Für jeden wurden in Abständen von etwa 10 m auf den vollen Umfang des Tunnelquerschnittes zwei konzentrische Schlitze von etwa 40 cm Breite aus dem Aussengewölbe und bis 60 cm tief ins anstehende Material ausgebrochen und anschliessend ausbetoniert (*Dichtungsriegel*). Diese Massnahme ermöglichte es, den beim Schildvortrieb in den Hohlraum zwischen dem Tübbingring und dem Bergmaterial eingepressten Feinkies zwischen den beiden Dichtungsriegeln mit Zement auszuinjizieren. Die Drainage längs dem Tunnel konnte damit wirkungsvoll unterbunden werden.

Das *Gewölbe* über den Gleisen wurde entsprechend dem Normalprofil im Los West mit einer *Chloroprenfolie* von mindestens 1,5 mm Stärke isoliert (Bild 5). Im Los Ost wurde dazu eine 1,0 mm dicke *Hypalonfolie* verwendet.

Da das Eindringen von geringen Sikkerwassermengen in die *Sohle* zulässig war, entschieden Bauherr und Bauleitung, die Tunnelsohle auf einfache und billige Art durch Einlegen von *Gummiprofilen* in die Tübbingfugen abzudichten.

Die während des Baues durchgeföhrten *Wiederanstiegsversuche* haben gezeigt, dass die Fugenabdichtung in den Sohl tübbingen den Anforderungen jedoch nicht durchwegs genügte. Durch die hohen Vorschubkräfte beim Schildvortrieb traten *Verkantungen* und *Abplatzungen* bei den Tübbingfugen auf, die zu Wassereintritten führten. Es wurden daher im Bereich der Grundwasserbecken *zusätzliche Abdichtungsmassnahmen* beschlossen. Im grössten und wichtigsten Becken im Bereich des Holberges (Bild 1) wurde deshalb die Tunnelsohle mit einer Chloroprenfolie von 2 mm Stärke voll isoliert und zur Aufnahme des Wasserdruckes ein je nach Druckhöhe 12 oder 16 cm starkes Spritzbetongewölbe eingebaut (Bild 2).

In den übrigen Grundwasserbecken wurden entweder die in den Sohl tübbingen vorhandenen Injektionskanäle auszinjiziert und die Tübbingfugen zusätzlich mit einem speziellen Fliessmör-

tel ausgegossen (Baulos Ost). Im Bereich Butzenbüel des Bauloses West (siehe Bild 1) wurde die 5 bis 10 cm starke Kieshinterfüllung zwischen Tübbingaußenkante und Ausbruchprofil mit einem Ton-Zement-Wasser-Gemisch auszinjiziert (Bild 2).

Mit diesen verschiedenen Dichtungsmassnahmen wurde der Wiederanstieg des Grundwassers auf die ursprüngliche Höhe durchwegs erreicht. Eine durchgehende Sohlisolation, wie sie im generellen Projekt vorgesehen war, hätte im Vergleich zur ausgeführten Lösung über 4,8 Mio Franken Mehraufwendungen zur Folge gehabt. Damit hat sich gezeigt, dass eine *stufenweise*, den hydrologischen Verhältnissen angepasste Bestimmung der Isolationsart Kosteneinsparungen ermöglicht.

Dank guter Zusammenarbeit zwischen Bauherrschaft, Bauleitung und Bauunternehmungen konnte der Kostenvoranschlag 1971 von 74,5 Mio Franken für den Hagenholztunnel, ohne Berücksichtigung der Teuerung, eingehalten werden. Die Mehrkosten von rund 11,8 Mio Franken oder 15,8 Prozent gegenüber den veranschlagten Baukosten wurden ausschliesslich durch die Bau teuerung 1972 bis 1979 verursacht.

Ede Andraskay, dipl. Ing. ETH,
Basler und Hofmann, Ingenieure
und Planer AG, Zürich