

**Zeitschrift:** Tec21  
**Herausgeber:** Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein  
**Band:** 135 (2009)  
**Heft:** 45-46: Die A4 im Knonaueramt

**Artikel:** Islisbergtunnel  
**Autor:** Boppart, Kurt / Letsch, Ueli  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-108326>

#### **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:** 19.01.2026

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

# ISLISBERGTUNNEL

Der 4.95 km lange Islisbergtunnel ist Bestandteil der A4 durch das Knonaueramt. Die beiden Tunnelröhren wurden von Norden nach Süden aufgefahren. Die TBM-Vortriebsleistung betrug 20 m, die des Innenausbaus 25 m pro Tag. Die Hälfte des verbauten Betonvolumens besteht aus vorfabrizierten Bauteilen.

Der Islisbergtunnel liegt im Fels der Oberen Süsswassermolasse. Beim Nordportal befindet sich die Oströhre auf 35 m Länge im Lockergestein. Der Vortrieb erfolgte konventionell mittels eines Kalottenvortriebes unter Voraussicherung eines Jettinggewölbes. Die untere Hälfte des Ausbruchquerschnittes wurde mit der Tunnelbohrmaschine (TBM) vorgetrieben. Beim Südportal wurde wegen der geringen Felsüberdeckung und der stark verwitterten Molasse ein Kalottengegenvortrieb mit Rohrschirm auf 36 m erstellt. Der Tunnelvortrieb erfolgte mechanisch mit einer TBM. Beide Röhren wurden, aus logistischen Gründen, nacheinander fallend von den Fildern aus nach Süden vorgetrieben.

## NORMALPROFIL

Die beiden Röhren verlaufen parallel in einem Abstand von 25 m. Der Ausbruchdurchmesser der TBM betrug 11.85 m. Der 5-teilige Tübbingring mit Schlussstein ist 30 cm stark und 2 m breit. Die vorfabrizierten Werkleitungskanalelemente wurden unter der Nachläuferkonstruktion parallel zum TBM-Vortrieb versetzt und mit stabilisiertem Ausbruchmaterial hinterfüllt. Die Regenschirmabdichtung besteht aus einer 2 mm starken PVC-Folie und einem aufkaschierten Vlies von 500 g/m<sup>2</sup>. Das anfallende Bergwasser fließt durch die Tübbingfugen in die seitlichen Rinnen des Werkleitungskanals und wird alle 75 m in die Bergwasserleitung, die in der Sohle einbetoniert ist, eingeleitet. Das Fahrbahnwasser fließt in die Schlitzrinne, wird alle 50 m in den Schlitzrinnenschächten siphoniert und in die Sammelleitung eingeleitet, die sich im Werkleitungskanal befindet. Die Leitungen im Werkleitungskanal können alle 75 m durch Spülleitungen im Bankett von der Fahrbahn aus unterhalten werden. Die elektromechanische Versorgung des Fahrraumes und des Abluftkanals erfolgt über Kabelrundschläge alle 50 m aus dem Werkleitungskanal.

Das Innengewölbe ist 30 cm stark und wurde in Blocklängen von 12.50 m erstellt. Um den Arbeitsaufwand beim Betonieren der Zwischendecke zu minimieren, wurde selbstverdichtender Beton eingesetzt.

## BAUABLAUF

Die Vortriebsanlage bestand aus dem Bohrkopf, dem Schild und der 160 m langen Nachlaufkonstruktion. Mit max. 6000 t presste sie sich vorwärts. Nach jeweils 2 m Vortrieb wurden die fünf Tübbinge und der Schlussstein im Schutz des Schildes versetzt. Die vorfabrizierten Elemente (Tübbinge und Werkleitungskanalelemente) wurden im Werk des Unternehmers erstellt, mit der Bahn zur Verladeanlage Munirmatt transportiert, dort auf Pneufahrzeuge verladen und zur TBM gebracht oder auf dem Installationsplatz gelagert.

Gleichzeitig mit den Vortriebsarbeiten wurden hinter der TBM die begeh- und befahrbaren Querverbindungen, die Zentrale Mitte, die Ausstellbuchten und die SOS-Nischen durch Sprengvortrieb oder mechanisch mittels Teilschnittmaschine ausgebrochen.

Nach dem Vortrieb der Weströhre wurde die TBM demontiert, zurückgezogen und für den Vortrieb der Oströhre montiert. In der Weströhre wurde währenddessen mit dem Innenausbau begonnen.

## TUNNELSICHERHEIT

Bei den Portalen befinden sich je eine Lüftungs- und Elektrozentrale, in der Tunnelmitte eine zusätzliche Zentrale für die elektromechanischen Einrichtungen. Die Tunnelröhren sind alle 300 m durch begehbarer Querschläge verbunden, die im Brandfall als Fluchtwege dienen. Jede dritte Querverbindung ist für Ereignisdienste befahrbar. In der Tunnelmitte sind in beiden Röhren Ausstellbuchten angeordnet. Die SOS- und Hydranten-Nischen befinden sich alle 150 m auf der Fahrbahnaußenseite. Über der Fahrbahn verläuft der Abluftkanal. Alle 100 m sind Rauchabsaugklappen in der Zwischendecke angeordnet. Im normalen Betriebszustand wird der Tunnel längs gelüftet. Im Brandfall werden die drei zum Brandort nächstgelegenen Klappen geöffnet und der Rauch abgesogen. Die Absaugung erfolgt über je zwei Ventilatoren, die sich in den Lüftungszentralen bei den Portalen befinden. Zur Gewährleistung einer minimalen Längsluftgeschwindigkeit im Fahrraum sind in den Tagbaustrecken und in der Tunnelmitte Strahlventilatoren angeordnet. Die Ver- und Entsorgungsleitungen sind im Werkleitungskanal unter der Fahrbahn angeordnet. Dieser ist über die Zentralen und über die befahrbaren Querverbindungen zugänglich. Die Betriebs- und Sicherheitsausrüstung umfasst das Verkehrsleitsystem, die Verkehrssteuerung, die Messung des Schadstoffgehalts, Sichtprüfung und Branddetektion, Signalisation, Notruftelefon, Verkehrsfernsehen und Funkanlagen.



01

01 Einbau der Werkleitungskanalelemente unter dem Nachläufer der TBM (Foto: Autoren)

#### STATISCHE BEMESSUNG

Das tragende Gewölbe bildet der 5-teilige Tübbingring mit dem Schlussstein. Die 30 cm starken Tübbinge sind mit ca.  $80 \text{ kg/m}^3$  bewehrt. Der Tübbingring wurde auf einen Auflockungsdruck von  $200 \text{ kN/m}^2$  und einen Quelldruck von  $350 \text{ kN/m}^2$  bemessen. Im Weiteren wurden die Tübbinge für die verschiedenen Handlings- und Transportfälle sowie auf die maximale Vortriebskraft bemessen.

Die Zwischendecke wurde als einfache, in Querrichtung tragende Decke dimensioniert. Als Einwirkungen sind Nutzlasten, Luftsog der Brandlüftung, Explosion und Druckschläge von Lastwagen berücksichtigt. Die Auflagerung der Zwischendecke auf dem bewehrten Auflagernocken erfolgt über Gleitlager. Um langfristige Gewölbeverformungen ohne Zwängungen aufzunehmen, ist zwischen Innengewölbe und Zwischendecke eine 25mm starke Knautschzone eingebaut. Um die Luftdichtigkeit zu gewährleisten, wurde bei den Arbeitsfugen (alle 25m) ein Körperfugenband in die Zwischendeckenfugen einbetoniert. Der Verlauf der Durchbiegung und das Schwindverhalten der Decke wurden messtechnisch überwacht. Die Werkleitungskanalelemente sind 2.50m lang, die Wandstärke beträgt 25 cm und die Deckenstärke 30 cm. Sie wurden auf den seitlichen Erddruck, die Überschüttung und auf die Verkehrslasten dimensioniert.

#### ÜBERWACHUNG

Zur Überwachung des Tübbingringes wurden in mehreren Messquerschnitten geodätische Messpunkte installiert und die absolute Verschiebung gemessen. Zur Überwachung des Quelldruckes wurden 6fach-Extensometer in der Sohle eingebaut. Das Innengewölbe und die Zwischendecke werden langfristig mittels geodätischer Vermessung überwacht.

#### AM BAU BETEILIGTE

**Bauherrschaft:** Baudirektion Kanton Zürich, Tiefbauamt

**Projektverfasser und Bauleitung:** Ingenieurgemeinschaft N4.1.6-Amt; Pöyry Infra AG, Zürich; Dr. Vollenweider AG, Zürich und Rapperswil; Ernst Winkler + Partner AG, Effretikon

**Geologie:** Sieber Cassina + Partner AG, Zürich

**Ausführung Tunnel:** ARGE IBT Islisbergtunnel; Marti Tunnelbau AG, Bern; Marti AG Bauunternehmung, Zürich; Ed. Züblin AG, Stuttgart

**Ausführung Voreinschnitt Nord:** ARGE Voreinschnitt Nord, Zürich; Marti AG Bauunternehmung, Eberhard Bau AG

**Ausführung Voreinschnitt Süd:** ARGE Voreinschnitt Süd, Zürich; Eberhard Bau AG, Walo Bertschinger AG

**Belagsarbeiten Tunnel:** Walo Bertschinger AG, Zürich

**Löschwasserversorgung:** ARGE IBT Islisbergtunnel

**Türen/Tore, Fahrraum:** Senn AG, Oftringen

**Beschichtungen Tunnel:** Trauffer AG, Brienz

**Kurt Boppert**, dipl. Bauingenieur HTL, Dr. Vollenweider AG, boppert@drvollenweiderag.ch

**Ueli Letsch**, dipl. Bauingenieur ETH, Pöyry Infra AG, ueli.letsch@pöyry.com