

Zeitschrift: Schweizer Ingenieur und Architekt
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 103 (1985)
Heft: 23

Artikel: Geologie des Milchbucktunnels
Autor: Ryf, Walter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-75806>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.05.2025

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

derbar und müssen der jeweiligen Situation angepasst werden (Verkehr und Immissionszustand).

Diese Aufgabe übernimmt ein zentraler Prozessrechner. Im Lüftungsteil des Rechnerprogrammes werden alle relevanten Messdaten analysiert. Daraus entsteht ein Prozessabbild, welches mit Hilfe eines gespeicherten Verhaltensmusters (Entscheidungstabelle) zur Formulierung eines zyklisch erneuerten Befehlssatzes führt. Dieser wird von der Fernwirkanlage den dezentralen Steuerorganen übermittelt, wo letztlich die genannten Kopplungen zustande kommen.

Dank zentraler Koordination gewährleistet der Lüftungsbetrieb ein Optimum an Sicherheit und Wirtschaftlichkeit. Neben der Betriebsart mit zentra-

ler Prozessführung sind auch andere Betriebsarten möglich. Diese haben höhere Priorität und werden teils automatisch bei bestimmten Vorfällen aktiviert. Beispielsweise geht bei einer Störung im Fernwirkssystem die Betriebsart mit lokaler Automatik in Betrieb.

Die Tabelle 2 enthält einige Angaben über die Betriebsarten bezüglich ihrer Priorität, ihrem Befehlort und die Wirkorte. Gewisse Befehle können nur lokal in den Lüftungszentralen generiert oder eingegeben werden, andere hingegen nur von fern, d.h. im Kommandoraum via Fernwirkanlage. Mehrere Betriebsarten sind sowohl lokal als auch fern anwählbar. Zur reibungslosen Abwicklung des Betriebes besteht eine Kompetenzregelung zwischen den einzelnen Betriebsarten.

Die Vielfalt der Betriebsarten ist zur Abdeckung aller Situationen und besonders der Störfälle nötig. Die qualitativ beste Betriebsart hat den niedrigsten Rang. Die umfangreichen Mess- und Steuereinrichtungen, die Fernwirk- und Rechneranlage entlasten den Betreiber von allen direkten Schalthandlungen und Steuereingriffen. Dennoch bleibt der Betriebsführung ein grosses Arbeitspensum für Überwachung, Betrieb und Unterhalt überbunden.

Adresse des Verfassers: M. Berner, dipl. Masch.-Ing. ETH, Elektrowatt Ingenieurunternehmung AG, Zürich.

Geologie des Milchbucktunnels

Von Walter Ryf, Zürich

Der Milchbucktunnel durchsticht als flacher Scheiteltunnel die Wasserscheide zwischen dem Limmattal und dem Glattal und liegt unter vollständig überbautem Gebiet der Stadt Zürich. Der Höhenzug vom Zürichberg über den Milchbuck zum Käferberg besitzt einen Felskern aus flach liegender oberer Süsswassermolasse. Über diesem Felskern liegen kompakt gelagerte, vorbelastete Moränenablagerungen. Damit ergibt sich für den Tunnel die natürliche Gliederung in eine Moränenstrecke und eine Molassestrecke. Die Moränenstrecke beherbergt gespanntes Grundwasser, das für die Erstellung des Tunnels auf Sohlniveau abgesenkt werden musste.

Moränenstrecke

Diese umfasst den 250 m langen Voreinschnitt Süd und den anschliessenden 330 m langen, im Vollausschnitt nach dem Gefrierverfahren erstellten Tunnelabschnitt. Die Überdeckung erreicht 25 m. Die Molasseunterlage liegt durchwegs nahe der Bauwerkssohle, im Voreinschnitt und den ersten 100 m bis 2 m darüber, dann etwas darunter.

Bei der vom Tunnel durchfahrenen Moräne handelt es sich um eine typische Grundmoräne von kompakter bis sehr kompakter Lagerung. Lediglich die oberflächennahen Teile der Moräne sind durch Verwitterungsvorgänge etwas aufgelockert und zeigen im Gegensatz zur grau-grünen kompakten Moräne bräunliche Farbtöne. Materialmässig unterscheiden sich die beiden Typen kaum. Die Siltfraktion dominiert, die Tonfraktion ist sehr bescheiden. Kieskomponenten, Steine und Blöcke bis zur Grösse von Findlingen sind in schwach tonigem Silt eingepackt. Darin finden sich linsen- bis schichtförmige Einlagerungen, die sehr tonarm sind und aus Feinsand, Sand oder gar aus

sandreichem Kies bestehen. Die Durchlässigkeit ist hier erhöht, wobei in den Sanden ein Durchlässigkeitsbeiwert k von 1 bis $9 \cdot 10^{-6}$ m/s, in den sandreichen Kiesen von 1 bis $3 \cdot 10^{-4}$ m/s ermittelt wurde.

Die Standfestigkeit der Moräne erwies sich für den gewählten Bauvorgang fast durchwegs als ausreichend. Einzelne kleinere Abbrüche traten lediglich bei nicht vollständig entwässerten Sandlinsen auf.

Molassestrecke

Die Molassestrecke umfasst den mechanisch im Teilausschnitt erstellten 960 m langen Hauptteil des Tunnels sowie den 280 m langen Voreinschnitt Nord. Die Molasseüberlagerung über dem Tunnel erreicht maximal 22 m, die Gesamtüberdeckung 35 m.

Wie dies in der Zürcher Molasse üblich ist, sind Sandstein, Siltstein und Mergel die überwiegend auftretenden Gesteinstypen. Diese treten in reiner Form wie auch in allen Übergängen auf. Daneben

treten als Seltenheit eine Süsswasserkalkbank (im Voreinschnitt Nord) und eine Bentonitlage auf. Die über 800 m ununterbrochen durchziehende, 5–20 cm mächtige Bentonitschicht ist stratigraphisch derjenigen gleichzustellen, die im Küssnachter Tobel zutage tritt. Damit steht fest, dass der Tunnel die obersten Teile der sog. «Meilener-Schichten» durchfährt, die altersmässig dem Torton zugeordnet werden.

Die Molasseschichten sind mit etwa $1,5\text{--}2,5^\circ$ gegen S bis SSE geneigt. Daraus resultiert im mit $2,7\%$ gegen SW fallenden Tunnel neben einem leichten Längs- auch ein geringes Quergefälle der Schichten, und der Tunnel steigt von SW nach NE in fortlaufend höhere Schichten auf. Die Schichten sind jedoch nicht vollständig eben. Vor allem mit Hilfe des Bentonit-Horizontes kann im nördlichen Tunnelteil eine leichte, muldenförmige Verformung erkannt werden.

Zwischen Kilometer 486,100 und 486,150 quert der Tunnel eine tektonische Störungszone, die NNW-SSE streicht und gegen WSW geneigt ist. Bewegungssinn und Verstellungsbetrag an dieser Störung sind nicht mit Sicherheit bekannt. Am wahrscheinlichsten scheint ein Anheben des Südwestflügels um etwa 8 m.

Die Standfestigkeit der Molasse erwies sich für den gewählten Ausbruchsvorgang des Tunnels praktisch durchwegs als genügend. In den vorgängig geprüften Pilotstollen, die über Monate weitgehend unverkleidet sich selbst überlassen blieben, stellten sich in Mergelzonen zahlreiche kleinere und mittlere Ausbrüche im First und in den Para-

