

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 76 (1958)  
**Heft:** 36

**Artikel:** Die neue Lüftung des Wagenburgtunnels in Stuttgart  
**Autor:** Kress, H.H.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-64034>

#### 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:** 25.01.2026

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

## Die neue Lüftung des Wagenburgtunnels in Stuttgart

DK 625.712.35:628.83

Von Dr.-Ing. H. H. Kress, V.D.I., beratender Ingenieur, Stuttgart

Der Wagenburgtunnel in Stuttgart für gemischten Kraftwagenverkehr wurde am 17. März 1958 eröffnet. Der ursprüngliche Entwurf für die Lüftung ist hier<sup>1)</sup> ausführlich beschrieben worden. Er lehnte sich an bekannte Vorbilder quer belüfteter Strassentunnel an. Im Frühling 1955 hat der Verfasser der Stadt Stuttgart einen neuen Entwurf vorgelegt, der ebenfalls Querlüftung aufweist, jedoch wesentliche Ersparnisse an Bau- und Betriebskosten gegenüber dem früheren bringt und daher zur Ausführung kam. Er soll nachfolgend beschrieben werden.

Bild 1 zeigt Lageplan und Längsschnitt des Wagenburgtunnels mit den lüftungstechnischen Einrichtungen. Die Frischluft wird an beiden Tunnelenden über kleine Pavillone im Gelände angesaugt und durch je drei parallele Lüfter mit langen Diffusoren in den grossen unter der Fahrbahn angeordneten Frischluftkanal von  $16 \text{ m}^2$  Querschnitt gefördert. Die Abluft gelangt in den über dem Verkehrsraum liegenden Abluftkanal von  $16,7 \text{ m}^2$  Querschnitt, an dessen beiden Enden wiederum je drei Lüfter sie ins Freie ausspiessen. Die Lüfter sind mit ihren Antrieben in das Kanalnetz hineingebaut und ergeben keine Richtungsänderungen.

Das Grundprinzip geht aus Bild 2 hervor. Es lässt sich noch weiter entwickeln, so dass keine Schächte und Pavillone mehr nötig sind. Die Vorteile dieser zum Patent angemeldeten Lösung sind wesentlich kürzere, gestrecktere Luftwege mit keinen oder nur schlanken Luftstromabwinkelungen und Vermeidung aufwendiger unterirdischer Schächte und hoher oberirdischer Lüftergebäude. Leider konnte die Variante ohne Pavillone beim Wagenburgtunnel nicht verwirklicht werden, weil der Bau schon so weit vorgeschritten war.

Die parallel geschalteten Schraubenlüfter können gegen Abreissen mit einer dem Hersteller geschützten Stabilisierungsvorrichtung ausgestattet werden. An den Aufhängeorten der Aggregate ist das Kanalnetz des Tunnels für bequemen Ein- und Ausbau der Lüfter und ihrer Antriebe ausgebildet worden. Die neue Anordnung bringt neben den grossen Kostensparnissen außerdem eine geschützte unterirdische Unterbringung der maschinellen und elektrischen

1) 1953, Nr. 36, S. 521 und Nr. 37, S. 536.

Einrichtung. Sie ermöglicht ferner, alle erforderlichen Betriebsräume entweder in einem kleinen oberirdischen Gebäude oder von einem Portal tunneleinwärts hinter einer Tunnelwand mit freier Sicht in den Tunnel oder bei Vorhandensein

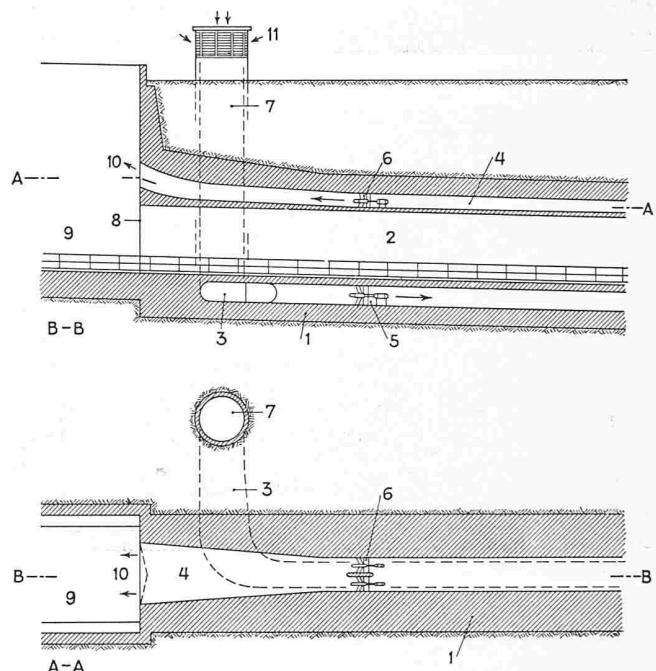


Bild 2. Tunnellüftung mit Frischluftansaugung durch kleine Hilfschächte an den Enden und Abluftabführung an den Portalen, Längsschnitt und Grundriss

1 Tunnelbauwerk	6 Lüfter für Abluft
2 Verkehrsraum	7 Frischluftschacht
3 Frischluftkanal	8 Tunnelportal
4 Abluftkanal	9 Rampe
5 Lüfter für Frischluft	10 Abluftaustritt

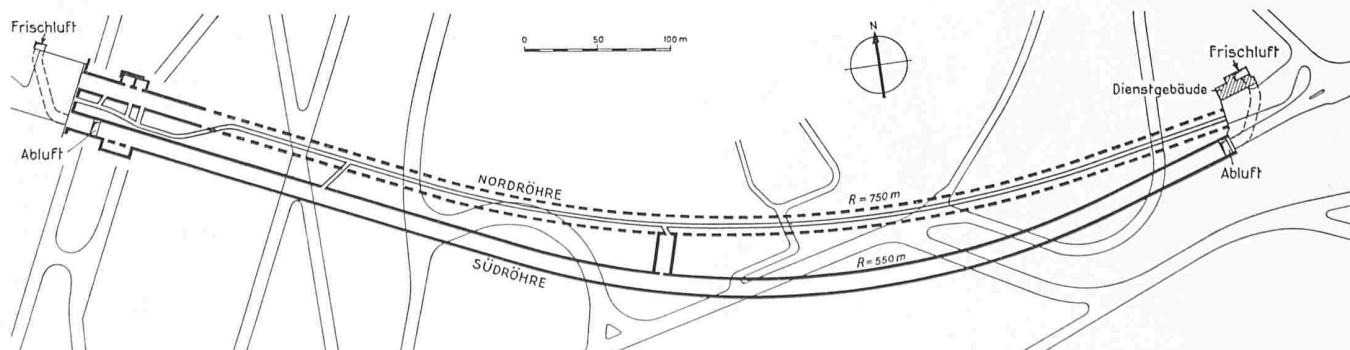
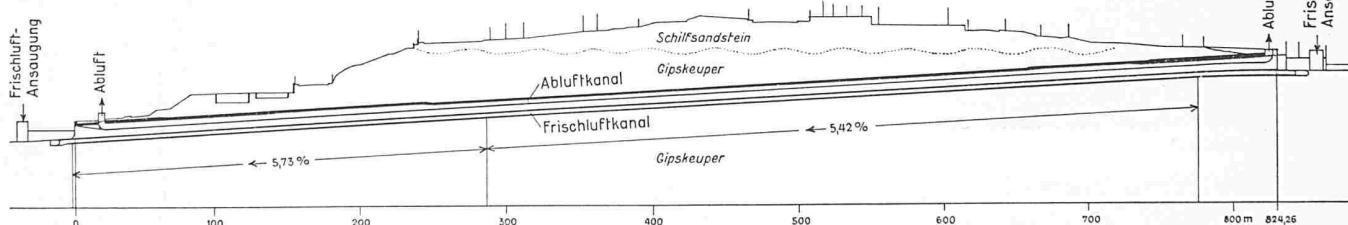


Bild 1. Längsschnitt und Lageplan des 824 m langen Wagenburgtunnels in Stuttgart, 1:5000

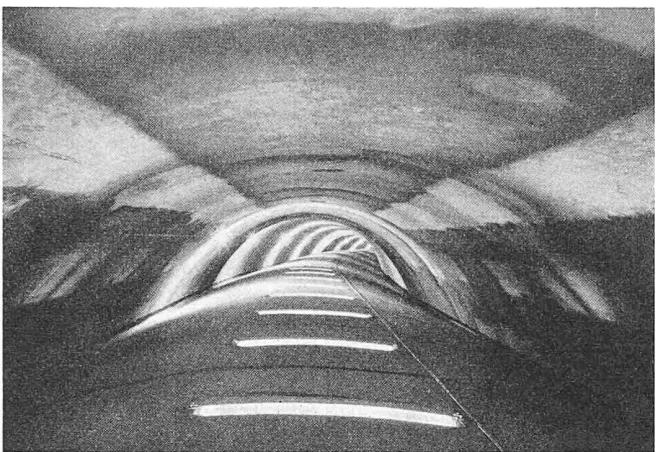


Bild 4. Abluftkanal

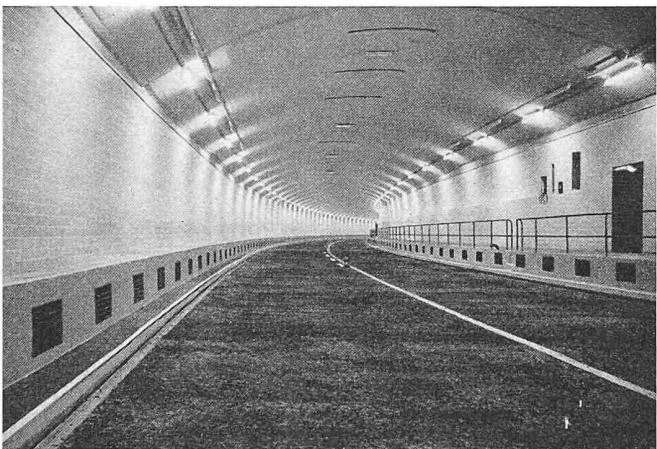


Bild 5. Verkehrsraum

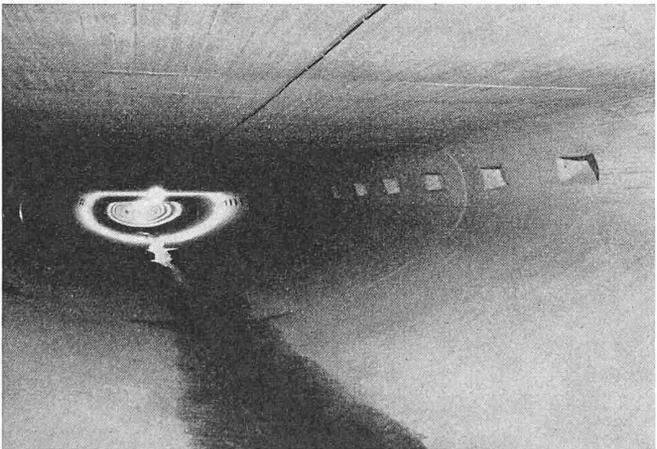


Bild 6. Frischluftkanal

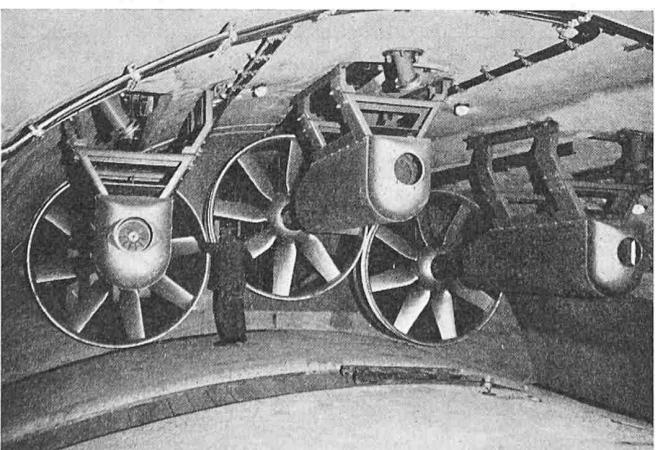


Bild 7. Lüfter für Abluft

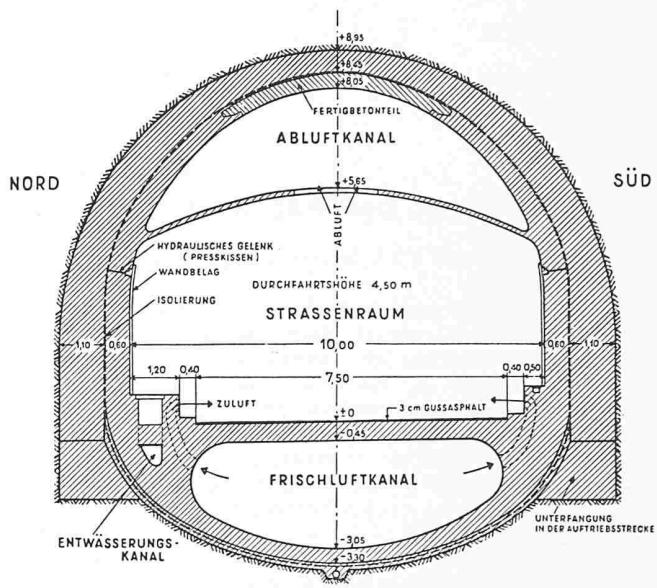


Bild 3. Querschnitt 1:175 durch die Südröhre mit Querlüftung

offener Rampenstrecken hinter einer Rampenwand mit freier Sicht auf die Rampe anzutragen, wobei zwangsläufig die Abmessungen kleiner werden als bei den durch die Luftführung bestimmten oberirdischen Lüftergebäuden.

Wie bei ausländischen Strassentunneln sind auch beim Wagenburgtunnel Fußgänger, Pferdeführwerke und langsame Kraftfahrzeuge, die auf seiner Steigung von 5,6 % eine vorgeschriebene Mindestgeschwindigkeit von 30 km/h nicht entwickeln können, ausgeschlossen worden. Die zu erwartende zulässige CO-Konzentration bei Gewährleistung guter Sicht liegt beim Wagenburgtunnel bei 0,021 %, die physiologische CO-Grenze bei 0,04 %. Die Lüftungsleistung des Tunnels wurde für 2100 Fahrzeuge pro Stunde in beiden Richtungen bemessen, obwohl bauseits eine Tunnelleistung von nur 1000 Fahrzeugen pro Stunde verlangt war. Seit der Betriebsöffnung ist der Tagesverkehr auf durchschnittlich 16 000 bis über 17 000 Fahrzeuge und der maximale Stundenverkehr auf rd. 1700 Fahrzeuge in beiden Richtungen gestiegen.

Von den beiden Röhren ist vorerst nur die südliche für Gegenverkehr ausgeführt worden. Bild 3 zeigt den Querschnitt dieser Röhre mit der Querlüftung. Aus dem Frischluftkanal (Bild 6) strömt die Luft mit 4 bis 5 m/s Geschwindigkeit durch die seitlich über der Fahrbahn angebrachten Einströmöffnungen in den 52 m<sup>2</sup> grossen Verkehrsraum (Bild 5), aus welchem die Abluft durch Saugschlitze in der Decke in den Abluftkanal ebenfalls mit 4 bis 5 m/s Geschwindigkeit abgesaugt wird (Bild 4). Die grösste Luftgeschwindigkeit in den Hauptkanälen beträgt rd. 12 m/s.

Der Tunnel ist für Frisch- und Abluft an jeder Portalseite mit je drei parallel arbeitenden Axiallüftern der Maschinenfabrik Voith, Heidenheim, mit 2240 mm Laufraddurchmesser ausgerüstet. Die grösste Förderleistung beträgt für Frisch- und Abluft je 400 m<sup>3</sup>/s, die grösste Umdrehungszahl der Lüfter 570 U/min. Die Lüfter drücken gegen 25 bis 33 mm WS. Jeder Lüfter wird von einem polumschaltbaren Elektromotor von 33 kW und einem hinter diesem direkt gekuppelten, langsam laufenden Tandem-Motor von 6 kW max. Leistungsbedarfes angetrieben. Sie lassen sich stufenweise mit drei Drehzahlen betreiben. Bild 7 zeigt eine Gruppe von drei Abluftaggregaten. In Betrieb sind immer gleichzeitig die beiden äusseren Lüfter, während der mittlere nach Bedarf zu- und abgeschaltet wird. Dabei schliesst eine Klappe dessen Diffusor zwecks Verhinderung eines Luftrückstroms. Der Frischluftkanal ist 936 m, der Abluftkanal 802 m lang. Bild 8 zeigt links vorne den Ansaugepavillon auf der Westseite und genau über dem Portal den Abluftausstoss. Bei der gleichen Anordnung auf der Ostseite bildet der Ansaugepavillon einen Teil des sehr kleinen Betriebsgebäudes.

In diesem Gebäude befindet sich die Schaltzentrale (Bild 9), von der aus Lüftung, Verkehrsregelung, Verkehrszählung, Tunnelbeleuchtung, CO- und Sichtmessung ferngesteuert und durch Selbstschreiber bzw. Zählwerke selbsttätig registriert werden. Die jeweilige Tunnelfüllung ist in der



Bild 8. Westportal, links Frischluft-Absaugung, über dem Portal Abluft-Ausstoss, und Bild 10 (rechts) Schalldämpfung in den Ansaug- und Ausstosskanälen

Schaltzentrale als Differenz der mittels Kontaktschwellen an den Portalen gezählten ein- und ausfahrenden Fahrzeuge ablesbar. Die Schalttafel umfasst die Instrumente für Lüftung und Beleuchtung sowie für die Registrierung der Luftmengen, das Steuerpult, die Fernsprechzentrale. Eine besondere Fernmeldetafel vereinigt die Anzeigegeräte für Feueralarm, CO-Messung, Verkehrszählung, Tunnelfüllung und Sichtmessung im Tunnel. Im Tunnel befinden sich alle 100 m in Wandnischen ein schallisolierte Streckenfern sprecher, ein Feuermelder und ein Feuerlöscher, deren Betätigung nach der Zentrale fernübertragen wird. Die Betätigung der Feuerlöscher wird außerdem noch durch eine optische Anlage an den Tunnelportalen angezeigt. Der spätere Einbau einer Fernsecheinrichtung zur Beobachtung des Verkehrs am Westportal durch die Zentrale ist vorgesehen. Erreicht die CO-Konzentration im Verkehrsraum irgendwo 0,021 %, so wird in der Zentrale ein Alarm ausgelöst.

Da der Tunnel in einem Villengebiet liegt, mussten besondere Schalldämmungen (Bild 10) gegen ausdringende Lüftergeräusche in das in die Außenwelt mündende Kanalnetz des Tunnels eingebaut werden. Als eine weitere Neuerung der Lüftung ist zu erwähnen, dass auf Grund vorläufiger Messergebnisse zunächst versuchswise auf den Einbau verstellbarer Schieber oder Jalousien zur Regelung der Zuluftöffnungen im Verkehrsraum verzichtet werden konnte. Ob dies auf die Dauer beibehalten werden kann, müssen die Betriebserfahrungen ergeben. Bemerkenswert ist die sinnvoll angeordnete Tunnelbeleuchtung mit ferngesteuerten Übergängen entsprechend der jeweiligen Helligkeit in der Außenwelt (Bild 11).

Adresse des Verfassers: Stuttgart-Degerloch, Rienzistrasse 10

## Flughäfen und Düsenluftverkehr

DK 656.71

Unter diesem Titel behandelt Dr.-Ing. W. Treibel im «Internat. Archiv für Verkehrswesen», Heft 15/1957, die Probleme, die sich für die Flughäfen aus der anlaufenden Umstellung der Zivilluftfahrt auf Düsenantrieb ergeben. Aus der Fülle der interessanten Darlegungen seien hier nur die folgenden herausgegriffen.

*Veränderungen im Weltluftverkehr.* Zur Zeit sind von den verschiedenen Luftverkehrsgesellschaften rund 270 Düsenflugzeuge der Typen DC-8 und B-707 bestellt; ihr Wert beträgt fast 8 Mrd. DM. Der Einsatz soll 1959/60 anlaufen. Die genannten Typen erzielen eine Geschwindigkeit von 900 km/h, weisen 100 bis 180 Sitzplätze auf, benötigen bei Vollbetankung Startbahnen von 3500 bis 4000 m Länge und sind vorwiegend für den Nonstopverkehr über Strecken von 6000 km und mehr entwickelt. Dies entspricht ziemlich genau der Entfernung zwischen Mitteleuropa und der Ostküste Nordamerikas. Reine Durchgangshäfen wie Shannon (Irland) und Gander (Neufundland) brauchen also nicht mehr angeflogen zu werden. 1956 wurden nach den Angaben der IVAO 78 Mio Fluggäste befördert; man rechnet mit einer Verdoppelung alle fünf Jahre. Die Ausnutzung der Flugzeuge nimmt ebenfalls rasch

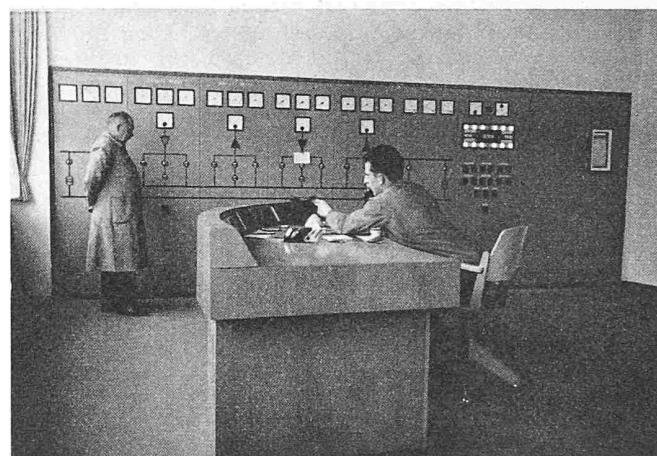
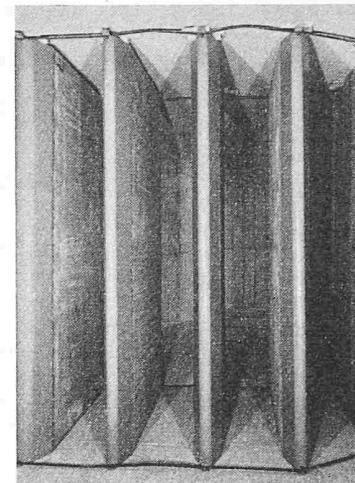


Bild 9. Schaltzentrale im Betriebsgebäude beim ostseitigen Tunnelende



Bild 11. Stadtseitiges (westliches) Portal des Wagenburgtunnels