

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 88 (1970)
Heft: 46

Artikel: Der Baregg tunnel N 1 bei Baden
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-84678>

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: 30.01.2026

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

Der Baregg tunnel der N 1 bei Baden

DK 625.712.35

Dieser Tunnel, zwischen Limmat- und Reusstal, besteht aus zwei 30 m auseinanderliegenden, doppelspurigen Röhren von 1120 bzw. 1142 m Länge und dürfte einer der heute modernst ausgerüsteten Strassentunnel der Schweiz sein. Ähnlich einem Eisenbahnstellwerk besitzt der Kontrollraum am Ostende des Baregg durchstiches einen Signalisch, auf dem die beiden Tunnelröhren mit sämtlichen Querstollen, Lichtsignalen, Telefonstationen und Feuermeldern abgebildet sind. Durch Tastendruck kann der Aufsichtsbeamte die gewünschten Fahrspuren sperren und freigeben oder den Verkehr beider Richtungen durch eine Röhre schleusen. In solchen Fällen erfolgt die Signalisierung im Tunnel schrittweise, indem in regelmässigen Abständen Garnituren Rot-Gelb-Grün-Ampeln in Miniaturausführung für sämtliche Fahrspuren und beide Richtungen angebracht sind, die in Wellen die befohlene Signalfarbe aufleuchten lassen und dadurch verhindern, dass Fahrzeuge plötzlich vor einem Rotlicht stecken bleiben.

Die Beleuchtungsstärke nimmt vom Tunneleingang mit 1000 Lux zur Mitte auf 40 Lux ab und steigt am Tunnelende wieder auf 500 Lux an. Sie wird tagsüber mittels Photozellen automatisch den vorherrschenden Lichtverhältnissen im Freien angepasst.

Die Tunnelbelüftung ist für einen Verkehr von 3600 Personenwagen pro Stunde und Fahrrichtung ausgelegt. Ge wählt wurde das System der Halbquerlüftung mit Frischluftzufuhr vom Ostportal her. Die Abluft wird demzufolge nicht abgesaugt, sondern hinausgestossen. Die erste Betriebsstufe schaltet automatisch ein, sobald die Gaskonzentration 100 Teile CO in 1 Mio Teilen Luft überschreitet. Die volle Leistung verhindert ein Überschreiten des CO-Wertes von 250 ppm. Die CO-Menge wird an mehreren Messstellen er-

fassst und in einen Mittelwert umgerechnet. Sogenannte Trübungsmesser dienen zum Feststellen von Rauchgasen, die von Dieselmotoren herrühren. Sie steuern analog den CO-Messern die Ventilatorleistung für die Tunnelbelüftung. Störungen, Unfälle und Brandausbriiche können durch jeden Verkehrsteilnehmer mittels den angebrachten Alarm- und Feuermeldetasten dem Kommandoraum gemeldet werden. Das Drücken einer Feuermeldetaste oder das Loslösen eines Feuerlöschers aus der Halterung bewirkt Feueralarm bei der Stadtpolizei Baden, die daraufhin sofort die Feuerwehren von Baden, Wettingen und Neuenhof alarmiert. Zudem besitzt der Tunnel Temperaturfühler, die ebenfalls Feueralarm auslösen, sobald infolge eines Brandausbruches eine bestimmte Temperatur erreicht wird.

Ferner sind sogenannte Zählschwellen angebracht, die an den Tunnelein- und -ausgängen die Anzahl der durchfahrenden Automobile feststellen, und schliesslich sei die Wasserversorgung erwähnt, die in erster Linie zum Reinigen der Fahrbahnplatten dient und nur in Ausnahmefällen zum Löschen von Feuern herangezogen werden kann, da Benzinbrände mit andern Mitteln bekämpft werden müssen.

Eine Diesel-Notstromgruppe, deren Generator als Motor ständig läuft und ein Schwungrad antreibt, gestattet, bei Netzausfall sowohl Beleuchtung als auch Belüftung ohne jeden Unterbruch in Betrieb zu halten. Bei zusätzlichem Ausfall der Notstromgruppe schaltet eine Batteriestation alle Signale auf Rot.

Die jährlichen Betriebskosten des Baregg tunnels werden auf 400 000 Fr. geschätzt. Die Eröffnung des ganzen Streckenabschnittes von Lenzburg bis Neuenhof erfolgte im Oktober dieses Jahres.

Tunnelauskleidung aus Betonfertigteilen

DK 624.191.8

Am 2. und 3. Juni 1970 fand in Bratislava das *Symposium über Verwendung von Eisenbeton-Fertigteilen in Tunnels mit Schildvortrieb und vorsfabrizierten Konstruktionen* für Stollen, Tunnel und Grubengänge statt. Es wurde in 4 Hauptteile aufgeteilt: 1. Belastung der Auskleidung der U-Bahn-Tunnel und andere geotechnische Verhältnisse, 2. statische Wirkung der montierten runden Tunnelauskleidung und deren Überprüfung an Modellen und in situ, 3. Konstruktionen der Tunnelauskleidung, 4. Montage der montierten Tunnelauskleidungen, besonders beim Abbauen mit Hilfe des Tunnelierungsschildes und beim Tunnelieren mit Anwendung der Ringbaumethode.

Zum ersten und zweiten Thema des Symposiums trug Prof. dipl. Ing. *Georg Mencl*, Fakultät für Bauwesen, Bratislava, die Hauptreferate vor. Zum ersten Thema überreichten Referate namentlich Mitarbeiter der Projektierungsanstalt für Verkehrs- und Ingenieurbauten, Prag, welche die geotechnische Forschung für die Prager U-Bahn durchführten. Der komplizierte Aufbau des Prager felsigen Untergrundes äusserte sich auch in der Anzahl der gewonnenen Angaben über die Festigkeits- und Verformungscharakteristik des Gebirges. Im Generalreferat wurde festgestellt, dass die Berechnungsmethode vorläufig nicht geeignet ist, mit den erzielten Charakteristiken als Eingangswerte zu arbeiten. Dr. *J. Kohoutek*, Prag, berichtete über die durchgeföhrten Prüfungen an stofflichen Modellen.

Zum zweiten Thema wurden abermals Referate von der

Projektierungsanstalt für Verkehrs- und Ingenieurbauten überreicht, in welchen die Bestimmung der Ausmassen der belasteten freien Zone über dem Aushau, mit Hilfe der Messung der Verschiebungen der verankerten Körper, welche in vertikalen Bohrungen in der Überlagerung des Tunnels vorbefestigt wurden, sowie die Polygon-Methode für statische Berechnung der Auskleidung, gestützt auf nachgiebige Wand des Aushaues, besprochen wurden. Von den ausländischen Vortragenden ist das Referat von Prof. Dr.-Ing. *H. Duddeck*, Technische Universität Braunschweig, zu erwähnen, in welchem er eine moderne Konzeption für die Beurteilung der Sicherheit der Auskleidung mit Hinblick auf Tragfähigkeit, Deformation und Wasserdichte vortrug. Prof. Dr.-Ing. *H. Wagner*, Technische Universität Hannover, überreichte eine Übersicht über die bisher verwirklichten Messungen an montierten Tunnelauskleidungen und führte detaillierte Ergebnisse von den Messungen an den Tunnels der Hamburger U-Bahn und ihre Rückwirkungen auf die bisher angewendeten Berechnungsmethoden an. Mit interessanten Referaten traten auch Fachexperten des tschechoslowakischen Grubenwesens hervor, welche von den Ergebnissen der Belastungsproben auf ganze Ringe der Auskleidung in künstlicher Lagerung und über die Messung in situ berichteten.

Das dritte Thema des Symposiums war auf die eigentliche Konstruktion der Auskleidung aus Betonfertigteilen gerichtet, worüber das Generalreferat dipl. Ing. *A. Lindner*, Prag, vor-