

Zeitschrift:	Bulletin des Schweizerischen Elektrotechnischen Vereins, des Verbandes Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen = Bulletin de l'Association suisse des électriciens, de l'Association des entreprises électriques suisses
Herausgeber:	Schweizerischer Elektrotechnischer Verein ; Verband Schweizerischer Elektrizitätsunternehmen
Band:	75 (1984)
Heft:	19
Artikel:	Einsparungen bei der Beleuchtung längerer Strassentunnels
Autor:	Ponholzer, Rudolf
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-904489

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: 26.01.2026

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

Einsparungen bei der Beleuchtung langerer Strassentunnels

Bis vor wenigen Jahren war es Stand der Technik, längere Strassentunnels in der Mittelzone mit sogenannten durchgehenden Lichtbändern auszurüsten. In engem Abstand zueinander wurde jeweils eine Leuchte an die andere gereiht. Eine Vielzahl langer österreichischer und schweizerischer Strassentunnels, z.B. Tauern-, Katschberg-, Bosruck-, St.-Gotthard- und Seelisbergtunnel, wird derart beleuchtet.

Die mit dem durchgehenden Lichtband verbundenen hohen Anschaffungs- und Betriebskosten haben das österreichische Bundesministerium für Bauten und Technik veranlasst, nach anderen, kostensparenden Beleuchtungstechnologien zu suchen. Die Überlegungen, die zu den in diesem Aufsatz beschriebenen Resultaten führten, gingen davon aus, dass die Beleuchtung von Stadt- und Freilandstrassen traditionell ohne durchgehende Lichtbänder erfolgt. Die Strassenbeleuchtung wird mittels einzelner Lichtpunkte realisiert, welche im allgemeinen ein Höhenabstandsverhältnis von bis 1 zu 4 aufweisen. Bei einer Lichtpunktthöhe von beispielsweise 10 m sind mithin bis zu 40 m Lichtpunkttabstand üblich, wodurch bei geeigneter Verspiegelung der Leuchten eine ausreichend homogene Fahrbahnbeleuchtung erzielt wird.

Es war eigentlich nicht einzusehen, dass bei der Beleuchtung von Tunneldurchfahrtsstrecken vom vorbeschriebenen Prinzip der Strassenbeleuchtung abgegangen werden sollte. Eine Tunneldurchfahrtsstrecke ist beleuchtungstechnisch grundsätzlich nichts anderes als eine Freilandstrasse mit einem rundherum gebauten Betonrohr (Tunnelwand und Tunneldecke). Dieses Betonrohr müsste sogar beleuchtungstechnische Vorteile mit sich bringen, da das Licht durch die Tunnelwand teilweise reflektiert wird und daher mit zur Fahrbahnbeleuchtung beiträgt.

Eine auf den vorstehenden Überlegungen basierende Versuchsreihe hat nun im Perjentunnel (Umfahrung der Stadt Landeck, Tirol) zum Einsatz eines neuen Durchfahrtsbeleuchtungssystems geführt, dessen Daten in Tabelle I wiedergegeben sind. In dem im Januar 1983 eröffneten etwa 3 km langen Tunnel (zuzüglich 1 km Galerie) wurde nach mehrmonatigem Betrieb eine Beleuchtungsmessung durchgeführt, deren Resultate ebenfalls in Tabelle I zu finden sind.

Wie sich bisher gezeigt hat, entspricht die Beleuchtung den an sie gestellten Anforderungen (vgl. auch Publ. SEV/SLG 8915.1983: Öffentliche Beleuchtung, Strassentunnels, -galerien und -unterführungen). Eine Reihe anderer Strassentunnels wird daher bereits nach diesem neuen System

projektiert. Übrigens haben Versuche der allerletzten Zeit gezeigt, dass durch geeignete Modifikationen der Leuchtenriegel die Gleichmässigkeit der Beleuchtungsstärkeverteilung noch deutlich verbessert werden kann.

Im folgenden soll die vorbeschriebene Durchfahrtsbeleuchtung (20 m Abstand) mit dem durchgehenden Lichtband (Leuchte an Leuchte) wirtschaftlich verglichen werden. Vorweg sei festgestellt, dass das österreichische Bundesstrassennetz im Endausbau etwa 300 km Strassentunnels beinhaltet wird. Ohne Berücksichtigung der Übergangszonen wird die Ausleuchtung der Tunnels unter Einhaltung eines 20-m-Lichtpunktabstandes daher den Einsatz von 15 000 Leuchten erfordern. Beim durchgehenden Lichtband, welches im allgemeinen mit Leuchtstofflampen realisiert wird, wären hierzu wesentlich mehr Leuchten erforderlich. Geht man davon aus, dass die 40-W-Leuchtstofflampe etwa 1,10 m lang ist, und nimmt man weiter einen Rangierabstand von etwa 0,9 m zwischen den Lampen an, so ergibt sich beim durchgehenden Lichtband ein in der Praxis der letzten Jahre oft realisierter Lichtpunktabstand von 2 m. Für die Ausleuchtung aller 300 km Strassentunnels in Österreich wären somit 150 000 Leuchten erforderlich. Rechnet man den Anschaffungspreis mit öS 3000,- pro Leuchte (sFr. 370,-), so ergibt sich aus

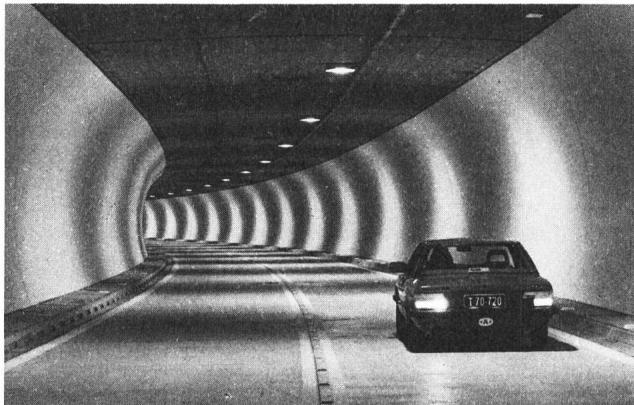
Daten der Beleuchtung des Perjentunnels

Tabelle I

Installation:	
Lichtpunktthöhe	etwa 4,9 m
Lichtpunktabstand	etwa 20 m
Bestückung jeder Leuchte	2×35-W-Natriumdampf-Niederdrucklampen
Anordnung der Lampen	an der Zwischendecke, leicht aussermittig, Lampenachse senkrecht zur Tunnellängsachse (Queranordnung)
Schaltung	
	Vollschaltung (alle Lampen brennen)
	Halbschaltung (eine Lampe pro Leuchte brennt)
	Notbeleuchtung (in jeder zweiten Leuchte brennt eine Lampe)
Beleuchtungswerte:	
mittlere Beleuchtungsstärke	etwa 35 Lux (entspricht 2,2 cd/m ²)
minimale Beleuchtungsstärke	etwa 10 Lux
maximale Beleuchtungsstärke	etwa 70 Lux
Alle Werte gemessen in Tunnelmitte nach mehrmonatigem Betrieb	

Adresse des Autors

Dipl. Ing. Rudolf Ponholzer, Bundesministerium für Bauten und Technik, Stubenring 1, 1011 Wien.



Beleuchtung des
Perjentunnels bei
Landdeck

dem Einsatz von 20-m-Modulen für das gesamte Tunnelnetz eine Einsparung von 405 Mio ÖS (sFr. 50 Mio).

Wesentlich erscheint auch die mit der Verwendung des 20-m-Moduls verbundene Absenkung der Energie- und Wartungskosten. Die Verwendung von 15 000 Leuchten, bestückt mit je zwei Einheiten 35-W-Natriumdampfniederdruck, ergibt mit den Vorschaltgeräten einen Gesamtleistungsbedarf von 1420 kW. Der Einsatz eines durchgehenden Lichtbandes würde dagegen rund 150 000 Leuchten, bestückt mit je einer 40-W-Leuchtstofflampe, erfordern. Zur Erreichung der genannten mittleren Leuchtdichte von 2,2 cd/m² müsste jede 40-W-Lampe auf etwa 22 W Leistungsaufnahme abgedrosselt werden. Die Gesamtleistungsaufnahme des durchgehenden Lichtbandes wäre somit mit etwa 4500 kW und die Leistungseinsparung mit 3080 kW zu beziffern, was einer jährlichen Energieeinsparung von etwa 20 Mio kWh entspricht, falls eine jährliche Brenndauer von 6570 Voll-

laststunden (50% Vollschaltung, 50% Halbschaltung) angenommen wird.

Geht man ferner von einer Wartungsdauer von 10 min pro Jahr und Leuchte aus, so ergeben sich für die 135 000 eingesparten Leuchten jährlich 22 500 eingesparte Arbeitsstunden.

Besonders augenfällig wird die einzusparende Wartungszeit, wenn man die Grösse der Glasabdeckflächen beider Beleuchtungssysteme miteinander vergleicht: Das Abdeckglas des durchgehenden Lichtbandes kann erfahrungsgemäss mit etwa 0,2 m Breite angenommen werden, bei 300 km Tunnellänge ergeben sich somit 60 000 m² Glasabdeckfläche. Die Natriumdampfleuchten des Perjentunnels weisen eine Glasabdeckfläche von etwa 0,25 m² pro Leuchte oder insgesamt von 3750 m² auf. Da die Glasabdeckungen durch die Pumpwirkung der Leuchten auch innen verschmutzen können, ist die drastische Reduzierung der Glasfläche mit entsprechenden Verminderungen des Reinigungsaufwandes

verbunden. Stückzahlabhängige Einsparungen wie auch bei anderen Leuchtenbestandteilen wie Spiegel, Dichtung usw. sorgen ebenfalls für verminderte Wartungskosten.

Die Materialkosten für den Lampentausch dürften bei beiden oben verglichenen Systemen etwa gleich sein: 150 000 Leuchtstofflampen stehen 30 000 Natriumdampflampen gegenüber. Da nach den derzeitigen Preisen eine 35-W-Natriumlampe etwa 5mal so teuer ist wie eine lichtregelbare 40-W-Leuchtstofflampe, ist der Lampenkaufspreis für beide Systeme etwa gleich hoch; dies unter der Voraussetzung, dass beide Lampentypen eine annähernd gleiche Lebensdauer (derzeit etwa 12 000 h) aufweisen.

Festgehalten darf noch werden, dass durch die beschriebene Reduktion der Wartungsdauer eine Erhöhung der Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs gegeben ist. Mit der Wartung von Leuchten ist immer das Abstellen eines Hebekanzelfahrzeugs verbunden, so dass eine künstliche Engstelle im Tunnel entsteht, durch die Unfälle begünstigt werden. Die Minimalisierung von Wartungszeiten kommt daher auch der Verkehrssicherheit zugute.

Diesem Aufsatz lag die Absicht zugrunde, die prinzipiellen Aspekte des 20-m-Moduls hervorzuheben. Aus Gründen der Übersichtlichkeit wurden deshalb manche Details vereinfacht oder überhaupt nicht rechnerisch erfasst. Mit dem im Perjentunnel erstmals in Österreich angewendeten Beleuchtungssystem wurde eine sparsame Technologie realisiert, die einen nicht unwesentlichen Beitrag zur wirtschaftlichen und sinnvollen Investition öffentlicher Gelder leistet.