

Von: „Kleiner Bürger“

Datum: 7.11.2006

An: leser@kurier.at

Betrifft: Lobau Tunnel , Kurier, 3. November 2006, von Dominik Schreiber

Sehr geehrter Redakteur,

Schön langsam passt sich die Berichterstattung den Wahrheiten an. In der Graphik des Lobautunnels wird aus einer sehr tief liegenden geraden Linie ein schräg liegender Tunnel wie in Wirklichkeit.

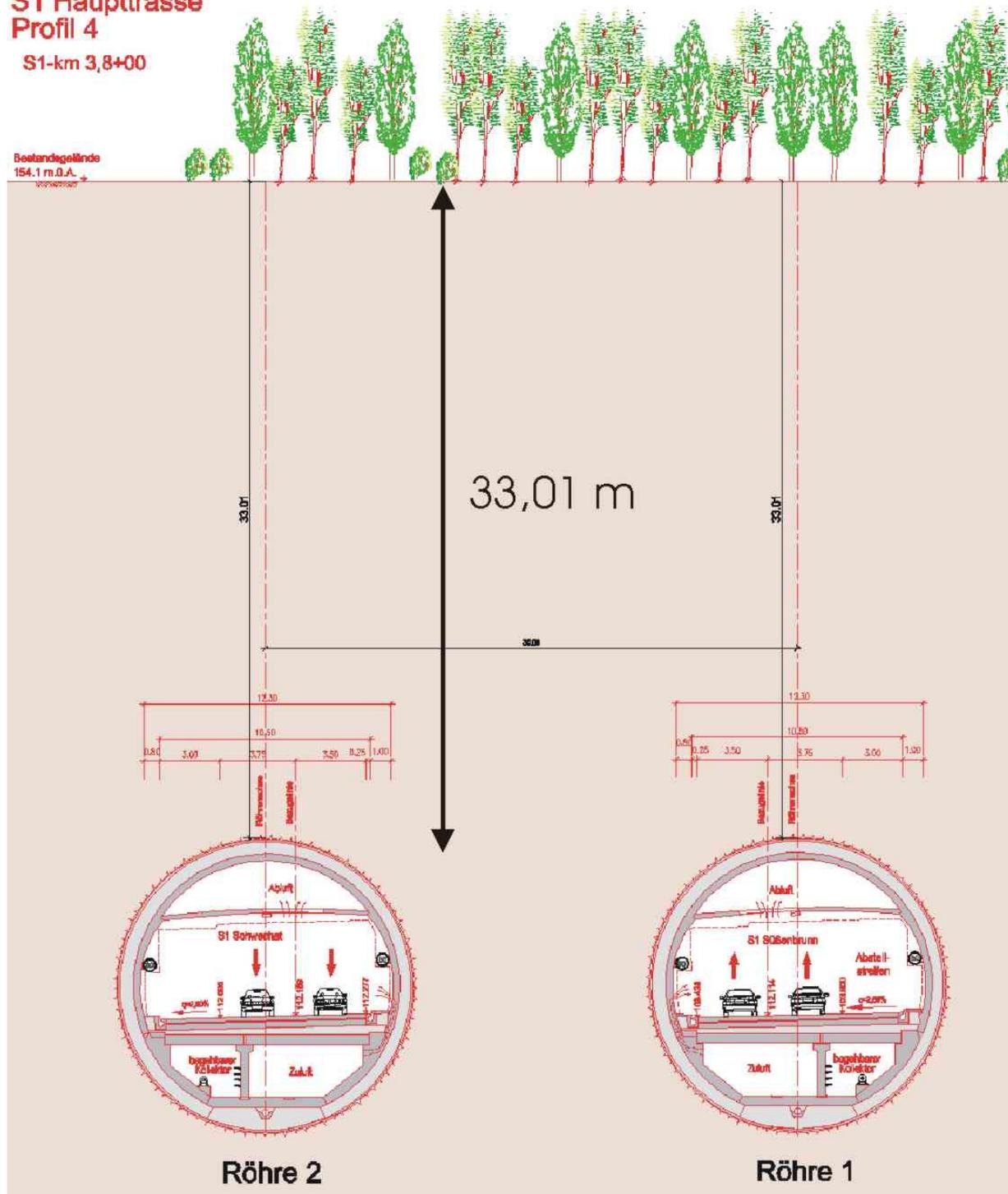
Das sind ja kleine und sehr positive Fortschritte.

Jetzt sollten wir nur noch die Abluftbauwerke einzeichnen und die ersten Häuser die direkt neben den Turbinenfabriken liegen.

Die Maßpfeile könnte man auch der Wahrheit anpassen, aber ob der Tunnel in 10m oder 60m Tiefe liegt ist ja fast egal... Der Lobauuntergrund ist sehr kompliziert und wenn wir die Au trocklegen oder der Tunnel im Wasser ersäuft, was soll's.

S1 Haupttrasse Profil 4

S1-km 3,8+00



Ich verstehe natürlich, dass sich der Kurier als kommerzielles Unternehmen die Anzeigen zahlenden Kunden (siehe mehrfache halbseitige Werbeanzeigen einer "unbekannten" Gruppe) nicht zu sehr verärgern darf. Und wir Bürger zahlen diese Gehirnwäsche auch noch indirekt. Daher freut mich der Artikel über die Lobaubesetzer sehr.

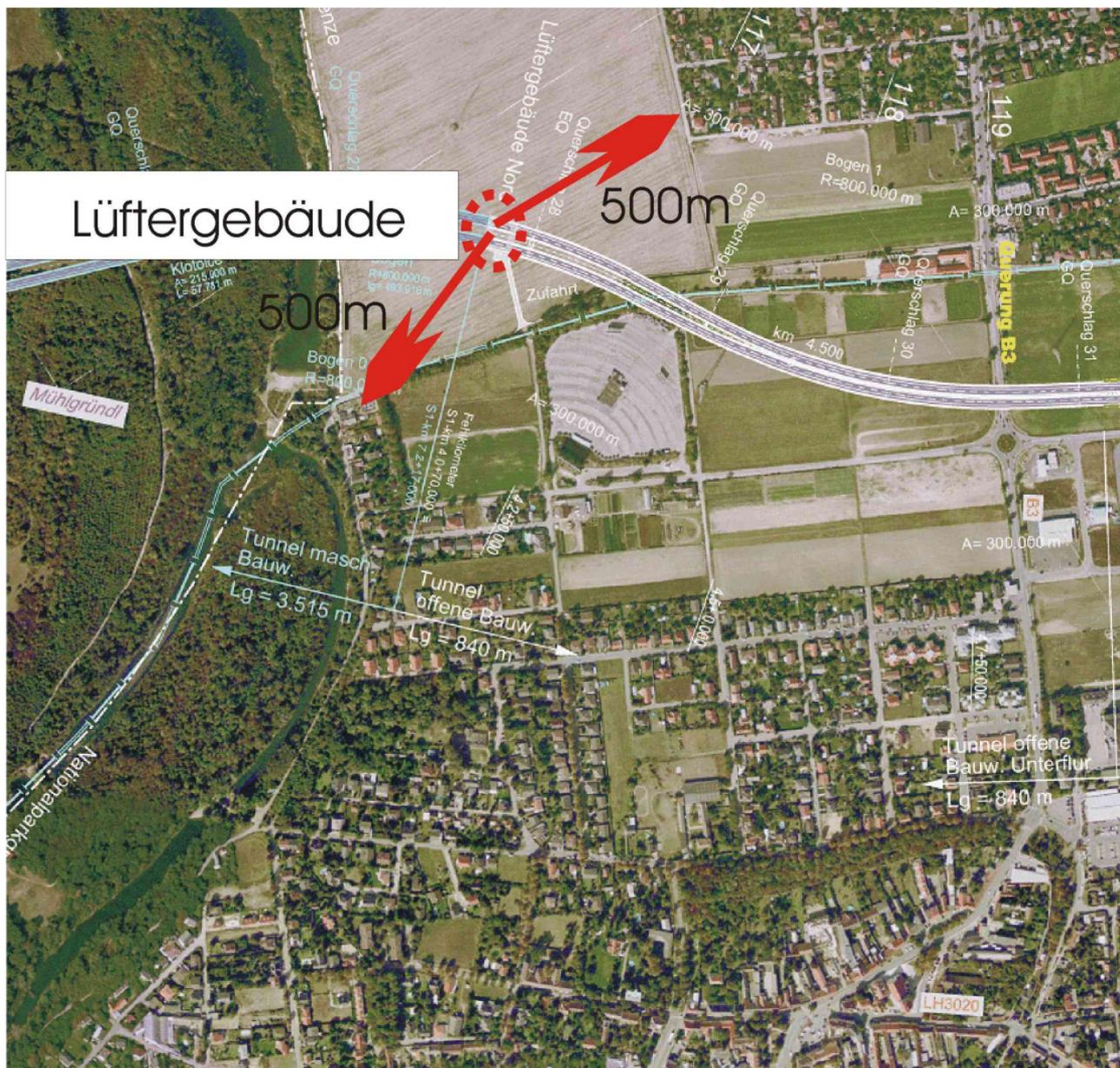
Trotzdem als Anregung für die nächsten Berichterstattungen einige Auszüge aus dem Vorprojekt der Asfinag.

Zum Thema Abluftbauwerk:

Anbei einige Auszüge und Bilder aus den Plänen des Vorprojekts.

Zusammengefasst:

10*10m 'Zuluftbauwerk. So groß wie ein Einfamilienhaus
120 bis 140 Kubikmeter pro SEKUNDE Luftbewegung.



Abstand zum nächsten Wohnhaus unter 500m. Die werden eine Freude haben.

Abschnitt S 1 Schwechat – Ölhafen - Süßenbrunn

4.3.1 Lüftergebäude Süd - Schwechat

Das Lüftungsbauwerk in Schwechat benötigt eine Grundfläche von ca. 822 m², bei einer Höhe über Gelände von ca. 7,00 m. Die zur Belüftung der zwei Tunnelröhren erforderlichen Luftansaugtrichter mit einer Querschnittsfläche von je etwa 10x10m werden längs zur Fahrtrichtung vorgesehen. Der Abluftturm weist eine Höhe von ca. 25 m über Gelände auf.

Im oberirdischen Teil des Gebäudes sind die Betriebsstation samt sanitärer Einrichtungen und auch der Montage- und Wartungsbereich für die Lüftungsventilatoren untergebracht. Im unterirdisch liegenden Teil finden die Lüftungsventilatoren selbst, Batterie- und Versorgungsräume, sowie Lagerflächen platz. Für die elektrotechnischen Einrichtungen im Lüftergebäude Süd sind aus heutiger Sicht nachstehende Räume erforderlich:

2. Kellergeschoss:

Weiters einige Auszüge aus dem Abluftsystem:

17 m/sec Abluftgeschwindigkeit =61,2 km/h ist fast schon Sturm gemäß Beaufourskala.

4.6.3.1 Lüftung im Normalbetrieb

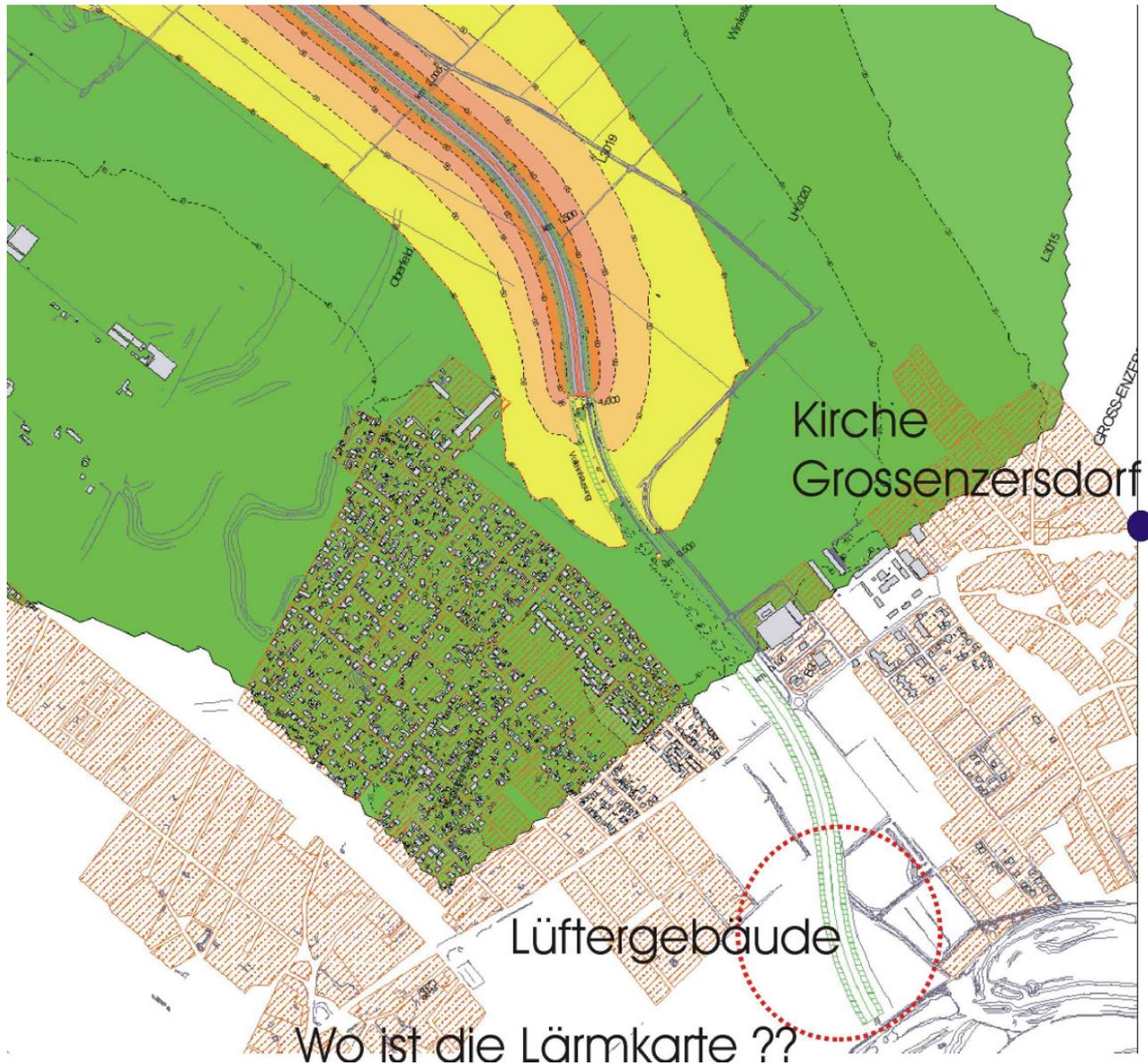
Die Auslegung der Lüftung erfolgte so, dass einerseits eine ausreichende Verdünnung der Schadstoffe im Tunnel und letztlich auch in den Bereichen der Lüftergebäude und der Anschlussstelle Essling gegeben ist. Neben der Verdünnung der Schadstoffe ist auch die Ausblasgeschwindigkeit der belasteten Abluft und die Ausblashöhe für die Immissionen in der Umgebung der Lüftungsbauwerke maßgebend. Die Ausblasgeschwindigkeit wurde aus Gründen der Schallemissionen mit maximal 17 m/s vorgesehen. Dies ist ein Wert, bei dem das Strömungsrauschen noch keinen nennenswerten Beitrag zur Schallemission liefert. Im Teillastbetrieb kann eine Klappe den Austrittsquerschnitt verkleinern, wobei dann die Ausblasgeschwindigkeit jedenfalls noch über 10 m/s gehalten werden kann.

Weiters wurde die Frischluftmenge soweit erhöht, dass es auch möglich ist im Brandfall die Längsgeschwindigkeit durch gezielte Lufteinblasung in den Nachbarabschnitten beeinflussen zu können.

Es wurde somit vorerst für die Dimensionierung der Frischluftventilatoren von einer spezifischen Luftmenge von rd. 60 m³/sek.km ausgegangen. Diese Luftmenge stellt auch sicher, dass die Verdünnung der Schadstoffe in den kritischen Bereichen in Zusammenhang mit Ausblasgeschwindigkeit und Ausblashöhe (Kaminhöhe) zu keinen Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte führt.

Für den Betrieb als Umweltschutzbelüftung wird die abgesaugte Luftmenge höher eingestellt als die zugeführte Frischluft. Damit entsteht gegenüber dem Freien ein Unterdruck und Frischluft strömt über die Portale und die Rampen nach. Die Luftströmungen aus dem Lüftungsbetrieb werden von der Längsströmung aufgrund des Kolbenschlubes der Fahrzeuge überlagert. Insofern kann es sich im Betrieb als günstig erweisen, eine konzentrierte Absaugung im Ausfahrtsbereich einzustellen. Dies ist mit Hilfe der Abluftjalousien

Geschwindigkeit nur begrenzt - nur wegen dem Lärm.
Dieser Lärm wurde aber in der Lärmbetrachtung nicht berücksichtigt:



Sonst ist ma ja wesentlich über dem Grenzwert, da ja die Flugzeuinstrumenteneinflugschneise von Schwechat auch darüber hinweggeht. Aber was sind schon 45 dB in der Nacht und 55 dB am Tag. Ist ja wie der Wiener Gürtel mit seinem äußerst angenehmen Wohnambiente....

Thema Schadstoffe.

Damit die Schadstoffgrenzwerte nicht überschritten werden, muss man natürlich ordentlich belüften. Wenn's einmal im Tunnel kracht, dann viel Spaß (werden dann die Anwohner evakuiert?)
Um Energie zu sparen werden die Parameter so eingestellt, dass man knapp unter die Grenzwerte kommt.

Apropos Energie:

Anschlußleistung 5,6 MW...
Mehr als 1000 große Haushalte könnten da bequem versorgt werden.

4.5 ENERGIEVERSORGUNG UND VERTEILUNG

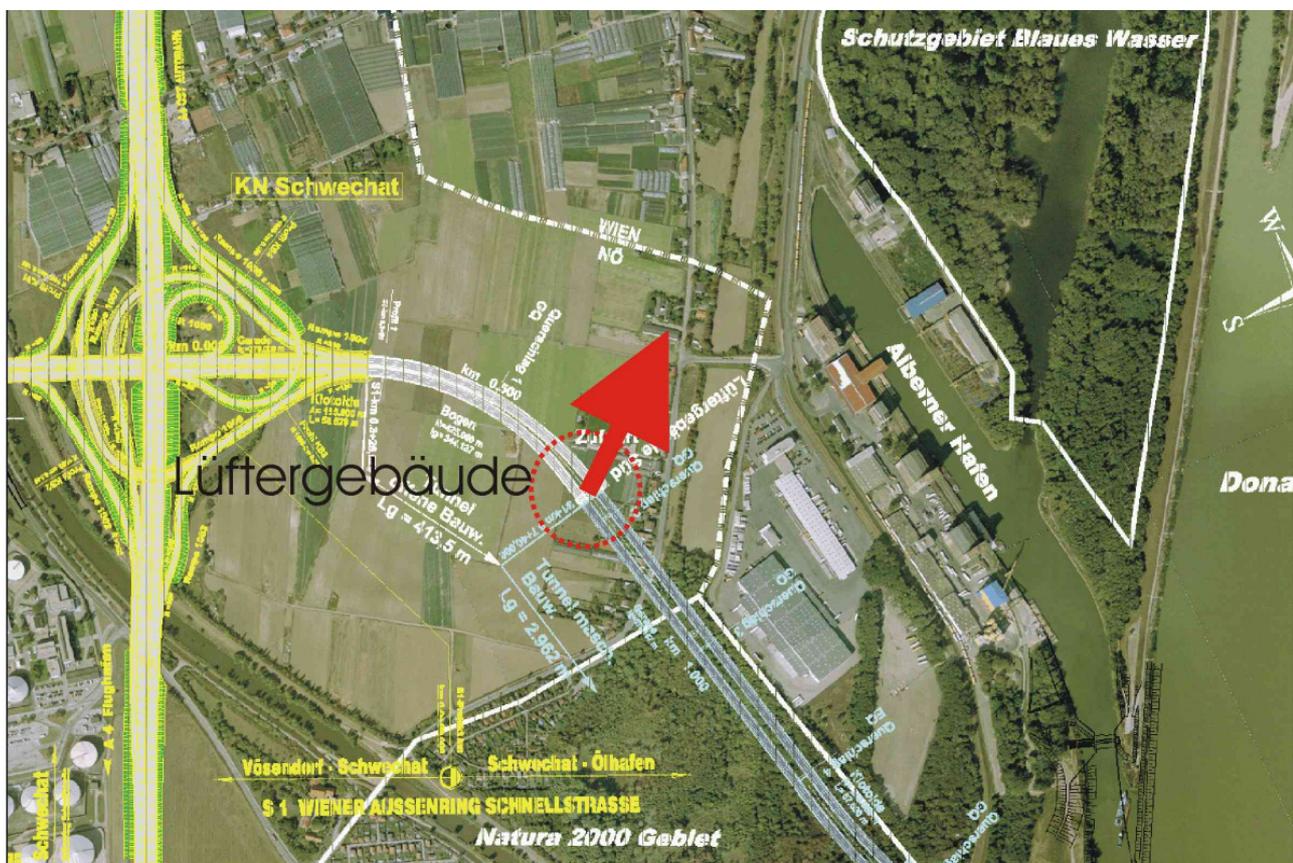
4.5.1 Gefährdungsklasse

Grundlage für die Betriebs- und Sicherheitseinrichtungen ist die Gefährdungsklasse. Diese ergibt sich gemäß Anlage mit Klasse 4.

4.5.2 Anschlussleistung

Die Leistungsabschätzung erfolgte mit einer dem Projektstand angepassten Genauigkeit. Sie bewegt sich für den Abschnitt S1 Schwechat – AST Eßling/Groß Enzersdorf bei ca. 5,6 MW.

Und das Schlimmste: Der Stau ist vorprogrammiert.
Anbei das Bild des Autobahnanschlusses.



Wo ist die Lärmkarte ??

Alles geht auf die Ostautobahn. Auch wenn mehrere Spuren vorhanden sind, wird's extrem eng. Fast keine Rückstauzonen vom Tunnel zum Autobahnkleblatt. Der Tunnel muss sofort gesperrt werden, wenn ein Stau auftritt.

Und zu guter Letzt: Eine zusätzliche Spur lässt sich etwas schwierig in den bestehenden Tunnel hineinkratzen. Soweit die "Skalierbarkeit". Aber wir können ja wie in München oder Frankfurt einen zweiten und dritten Autobahnring bauen. Es lebe der Beton.

Ich bewundere die Personen die sich in die kalte und windige Au setzen. Diese Helden haben erkannt, dass man nur so die schweigende Mehrheit, die alles abnickt, aufrütteln kann.

Meine Unterstützung haben sie.

Ein kleiner Bürger
(Name der Redaktion bekannt)