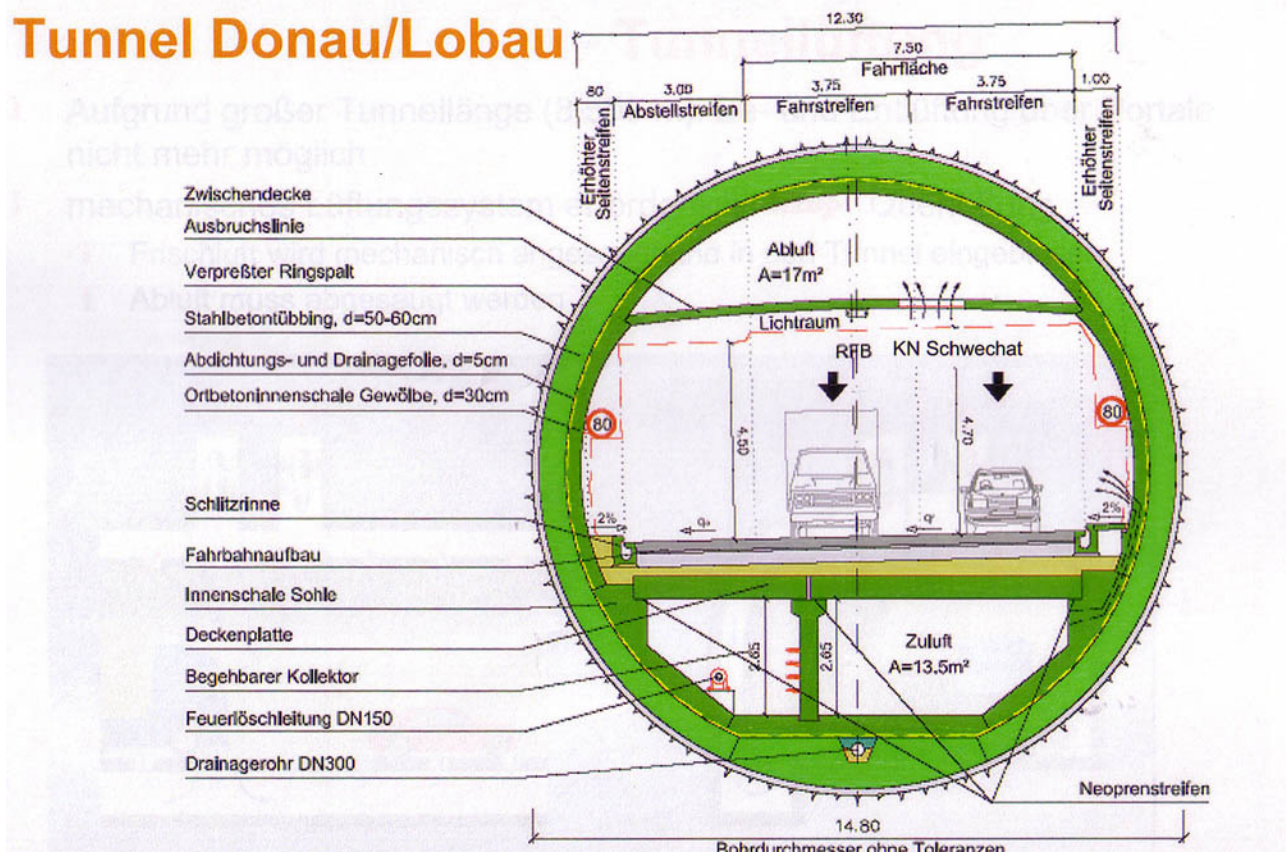


Der Tunnel

Ein Kernstück in der Planung des S1-Abschnittes „Ölhafen – Süßenbrunn“ ist die Untertunnelung der Lobau. Da das Nationalparkgesetz jegliche oberirdische Bauten im Bereich des Nationalparks verbietet, ist geplant, die Donau und die Lobau zu untertunneln. Der Tunnel wird sich ca. 40 - 60 m tief unter dem Nationalpark befinden. Natürlich wird er **das Grundwasser beim Auf- und Abtauchen durchschneiden**.



Tunnel Donau/Lobau



Gefahrenpotential

Eine weitere Auswirkung des Nationalparkgesetzes: Es dürfen im Bereich des Nationalparks keine Notausstiege und keine Lüftungsbauten errichtet werden.

Das hat zur Folge, dass es **in dem 8,3 km langen Tunnel im Falle eines Unglücks keinerlei Fluchtmöglichkeit nach oben** gibt.

Als Sicherheitsvorkehrungen gibt die Asfinag in ihren Planungen an: Zwei Tunnelröhren (eine Röhre für jede Fahrtrichtung), Pannestreifen im Tunnel, Querschläge (Verbindungen zwischen den Tunnelröhren) als Fluchtwege bzw. Zufahrten für Rettungskräfte, Brandrauchentlüftungen und Feuerlöscheinrichtungen.

Diese Maßnahmen sind wohl allesamt als Selbstverständlichkeiten bei Tunnelneubauten anzusehen (und entsprechen zudem EU-Forderungen) – genauso wie man bei einem derart langen Tunnel selbstverständlich Fluchtmöglichkeiten nach oben erwarten müsste.

Man stelle sich nur einmal folgendes Szenario vor: Der Fahrer eines LKWs nickt kurz am Steuer ein und verursacht einen Auffahrunfall mit einem PKW. Der LKW dreht sich dabei seitlich, versperrt somit die Fahrbahn. Es kommt zu weiteren Auffahrunfällen. Ein Fahrzeug fängt Feuer, hierfür genügt ein Bremsdefekt oder eine Zigarette. Das Feuer greift auf einen LKW über, der z.B. mit Margarine und Mehl (wie bei der schweren Katastrophe 1999 im Mont Blanc Tunnel) beladen ist. Es kommt zu einem größeren Brand, die Temperaturen steigen rasch auf 1000 Grad, in der Tunnelröhre entwickeln

sich **Brandrauchgase**, die sehr viele **giftige Gase** enthalten. Rauchgase sind brennbare Gase und führen nach Erreichen der Zündtemperatur zur **Durchzündung** („Flash Over“).

Die Leute, die dazu noch in der Lage sind, müssen aus ihren Autos steigen und durch die Verbindungsgänge in die zweite Tunnelröhre flüchten. – Der sogenannte Fluchttunnel, der ja nichts weiter ist als die Tunnelröhre für den Verkehr in die entgegengesetzte Fahrtrichtung, kann erst nach einer gewissen Verzögerungszeit gesperrt und „autofrei“ gemacht werden. – Die Menschen sind in Panik, ihnen ist übel, sie husten, ihre Augen sind durch den Rauch beeinträchtigt. **Wie groß die Chancen sind, dass in der zweiten Tunnelröhre nicht ein ebenso schlimmer Unfall passiert, wenn jede Menge Menschen in Panik dahin flüchten, wo ein Auto nach dem anderen auf zwei Spuren mit mindestens 80 km/h vorbeizischt, kann sich jeder mit einigem Hausverstand selber ausmalen.**

Wer jetzt glaubt, das sei ein außergewöhnliches Horrorszenario, der irrt.

Eine aktuelle Studie zeigt, dass in **Österreich** im Schnitt alle **vier Tage ein Unfall in einem Tunnel** passiert. Das Risiko, dabei getötet zu werden, ist doppelt so hoch wie auf freier Strecke auf einer Autobahn (Studie des Kuratoriums für Verkehrssicherheit, veröffentlicht im Oktober 2005).

Eine weitere eminente **Gefahrenquelle** sind die **LKWs** selber. 2005 waren fast **50 % der geprüften LKWs mit schweren Mängeln** unterwegs (kaputte Bremsen, verrostete Radaufhängungen, abgefahrene Reifen, desolante Lenkung etc.) und wurden als höchst gefährlich eingestuft. **Jeder fünfte LKW wurde sofort aus dem Verkehr gezogen.** Im Durchschnitt passieren in Österreich fast **sechs LKW-Unfälle pro Tag.** (Quelle: Der Standard, 10.1.2006, Kurier, 21.1.2006)

Anfang Dezember 2005 prüfte die Polizei 30 Stunden lang nonstop alle LKWs auf der Westautobahn bei Haag. Das erschreckende Ergebnis: **Von 168 Schwerlastern mit „brisanter Fracht“, also Gefahrguttransporte, mussten 30 wegen grober Mängel sofort ihren LKW abstellen,** weiters hielten 34 Lenker die vorgeschriebene Ruhezeit nicht ein, 38 waren ohne fehlende Gewerbeberechtigung oder mit verbotener Ware unterwegs, 2 Lenker sogar ohne Fahrbescheinigung, 5 mit unzulässigen Genehmigungen etc. etc. Von den 70 Angezeigten waren 36 Österreicher. (Quelle: Kurier, 13.12.2005)

„Ganz entscheidend ist die Kennzeichnung. Ist die falsch oder gar nicht vorhanden, kann es bei Unfällen zu Katastrophen kommen. Vor allem Feuerwehrleute begeben sich in Lebensgefahr, wenn sie nicht wissen, ob ätzende oder explosive Stoffe geladen sind“, meinte der Einsatzleiter dieser Aktion.

Dass aber auch **harmlose Ladungen in Tunnels eine große Gefahr** darstellen, zeigt das obige Beispiel. **Bei der Mont-Blanc-Tunnelkatastrophe war es ein mit Mehl und Margarine beladener LKW,** der letztendlich Auslöser der Brandkatastrophe war. Der Brand konnte erst 53 Stunden nach Ausbruch unter Kontrolle gebracht werden, es starben 39 Menschen.

Man stelle sich nun 8,3 km Tunnel vor, durch den diese Gefahrgut-Laster in nur 30 Stunden fahren. Übermüdung, falsche Kennzeichnung, schlechter Zustand der Lkws – eine Katastrophe ist schnell passiert – und wir sitzen am Tunnelausgang und bekommen alle Abgase frei Haus.

Umweltkatastrophe, Gesundheitsgefährdung und Verkehrschaos sondergleichen.

Lüftungsbauwerke

Aufgrund der Tunnellänge von 8,3 km ist ein mechanisches Lüftungssystem erforderlich. Auch hier gilt gleiches: Im Nationalpark darf nichts gebaut werden, also erfolgt die Entlüftung der Tunnelabgase an den beiden Enden. Und zwar über zwei nur je 10 m niedrige (!) Lüftungsbauwerke in Schwechat und in Groß Enzersdorf (Katastrophenentlüftung beim Autokino und Portalentlüftung auf Herzer-Höhe).

Für Groß Enzersdorf und Essling heißt das: Direkt neben Wohnhäusern, Schulen und Kindergärten werden **ungefiltert** die Abgase und Schadstoffe aus dem Tunnel „entsorgt“.

Im Katastrophenfall (zB Brand im Tunnel) erreichen die giftigen Gase enorme Konzentrationen.

Pro Tag werden allein durch den Tunnel (nicht inkludiert sind offene Autobahnstrecke, sowie die Zubringerstraßen, Anschluss-Stellen und der zusätzlich angezogene neue Verkehr) **folgende Schadstoffmengen produziert** (*):

- **Kohlenmonoxid (CO): 1,45 t**
Die Folgen: Störung des Sauerstofftransports im Blut, Kopfschmerzen, Seh- und Hörstörungen, Schwindelgefühl, Herzerregung etc.
- **Stickoxide (NO_x): 1,10 t**
Die Folgen: Stickoxid ist ein Lungen-Reizgas, es verursacht Schädigung von Bronchien und Lungen, Halsschmerzen, Asthma etc. Durch Sonnenlicht erfolgt die Umwandlung in Ozon (Smog!). In feuchter Luft bildet sich aus NO_x Salpetersäure (mit Schwefeldioxid als Verursacher des sauren Regens erkannt).
- **Feinstaub (PM₁₀): 126 kg** (durch Reifenabrieb, dazu kommen andere Verursacherquellen!)
Die Folgen von Feinstaub kurz umrissen: Atemwegs-, Herz- und Kreislauferkrankungen, chronischer Husten, Asthma, Lungenkrebs etc.

Jahres-Schadstoffwerte: 546 t Kohlenmonoxid, 400 t Stickoxide, 46 t Feinstaub

(*) **Berechnungsparameter:** 60.000 Fahrzeuge /Tag; Tunnellänge: 8.300 m; Fahrzeit bei 80 km/h = 6,2 min.; 90 % PKW, 10 % LKW; Reduktionsfaktor f. 2015 = 0,86; Tunnelluftvolumen ca. 1.700.000 m³ (beide Röhren)

Die Berechnungen basieren auf dem von der Asfinag angenommenen Verkehrsaufkommen, Untersuchungen zeigen jedoch, wie rasant Verkehr auf hochrangigen Straßen wächst, Bsp. A22: 1985 – 29.953 Fahrzeuge, 2003 – 180.000 Fahrzeuge!)

Achtung:

Bei einer Fahrtgeschwindigkeit von nur 60 km/h steigen diese Werte um 34 %!

Bei Stau kommt es alle 6,2 Minuten eine Verdoppelung des Schadstoffausstoßes!

Portal-Betriebsabsaugung wird laut Asfinag nur bei größerer Verkehrsdichte in Betrieb genommen, das würde zu gefährlich hohen Schadstoffkonzentrationen im Tunnel führen und ist daher als sehr bedenkliche Aussage zu werten!!!

Durch Wind werden diese Schadstoffe über unsere gesamte Kleinregion verteilt, bei Regen, Schnee, Tiefdruck und Nebel gehen die gesamten Schadstoffe über Groß Enzersdorf nieder.

Lärm

Nicht nur der Verkehrslärm von Autobahn, Zubringerstraßen und Anschlussknoten, sondern noch eine zusätzliche Lärmquelle wird uns mit der S1 vor die Haustür gesetzt: Am Tunnelende erfolgt auch die **Versorgung des Tunnels mit Frischluft**. Hier werden pro Stunde drei Millionen Kubikmeter Frischluft angesaugt und in den Tunnel gepresst. Ebenso große Abgasmengen werden abgesaugt und durch den Turm nach oben geblasen – mit riesigen, leistungsstarken Generatoren.

Für uns bedeutet das **weithin wahrnehmbaren Dauerlärm durch die Generatoren und den Luftzug** – ähnlich wie in einem Windkanal.

Kapazität

Die S1 ist ausgelegt für 60.000 (Aussage der Asfinag) Fahrzeuge pro Tag. Diese Werte sind Tagessummenwerte keiner kennt die Spitzenwerte.

Sieht man zB die Entwicklung der Südost-Tangente (1985: 29.953 Fahrzeuge, 2003: 180.000 Fahrzeuge täglich) wirft das die Frage auf: **Was wird passieren, wenn die Kapazitätsgrenze erreicht ist?** Kommt es zu einer Blockabfertigung wie wir sie vom Tauerntunnel her kennen?

Man darf gar nicht daran denken, welche zusätzliche Schadstoffbelastung dann auf uns zukommen könnte.

Führt eine Katastrophe oder ein Unfall im Tunnel – oder auch eine von der Veranlassung der Polizei – zu einer Sperrung des Tunnels, fahren alle Fahrzeuge vor dem Tunnel bei Groß Enzersdorf ab. Keiner wartet Stunden, bis die Sperre aufgehoben wird. Dadurch entsteht ein **Mega-Verkehrschaos** rund um Groß Enzersdorf.