

	Tirol-Adria-Projekt → Wasserkraftwerke → Wasserstrasse Donau-Tirol-Adria → Magnetschwebbahn München-Verona → HGÜ Afrika-Europa	Tirol-Adria KG des Albert Mairhofer & Co. I-39030 Gsies /Valle di Casies BZ Preindl 45 St.N. 02350140212 Mobil +39 349 3813236 Tel/Fax 0474978421 www.tirol-adria.com info@tirol-adria.com
---	---	---

Wasserstraße Donau-Tirol-Adria Appell

Polen, Tschechien und die Slowakei betreiben - sicher auch mit dem Wohlwollen der Ostseestaaten und von Ländern, Städten und Ortschaften am neuen Wasserweg - das **Wasserstraßenprojekt Donau-Oder-Elbe-Kanal**. Als Ideator der **Wasserstraße Donau-Tirol-Adria** fühle auch ich mich dadurch bestätigt, denn die Fortsetzung der Wasserstraße von der Donau bis zur Adria wird durchgehenden Binnenschiffsverkehr quer durch Europa von der Nord/Ostsee bis zum Mittelmeer ermöglichen.

Das diesbezügliche **Tirol-Adria Projekt** ist im Februar 2007 bei der EU-Kommission in Brüssel (Generaldirektion Energie und Verkehr) und bei den Regierungen in Berlin, Wien, Rom, München, Innsbruck, Bozen und Trient eingereicht worden und enthält folgende Vorschläge:

- A: Tirol-Adria Wasserkraftwerke auf der Grundlage der Wasserüberleitung Inn-Etsch**
Engpassleistung von 3.500 MW, Pumpleistung 2.000 MW.
- B: Donau-Tirol-Adria-Wasserstraße** (die Verbindung Passau-Venedig ist 700 km lang und ist in der Poebene und im Gardasee bereits schiffbar) **sowie die sich durch den Bau des Kanaltunnels ergebenden Projektideen**
- C: Magnetschwebbahn München - Verona (330 km)**
- D: Hochspannungs-Gleichstrom-Übertragungsleitung auf der Trasse der Magnetschwebbahn München - Verona durch den Alpen-Kanal-Tunnel.** Diese Trasse könnte als Teil einer **Solarstrombrücke Afrika-Europa** (Länge 1.000 km) fungieren. Die Tirol-Adria-Wasserkraftwerke an der Alpensüdseite können als Regelkraftwerke eingebunden werden. **Auf diese Weise könnte sich Italien auch ohne AKW's von der über 80 %igen Abhängigkeit von Fossilenergie loslösen.**

Unter www.tirol-adria.com ist das Projekt in deutscher, italienischer und englischer Sprache veröffentlicht.

Wasserstraßen und Binnenschifffahrt

Das Vorhaben Brenner-Basis-Tunnel hat mich dazu bewogen, anstelle eines Bahntunnels einen **Kanaltunnel zwischen Inn und Etsch** vorzusehen, um über Inn, Etsch, Gardasee, Mincio und Po eine Wasserstraße, die **Donau-Tirol-Adria-Schiffspassage**, als Verbindung zwischen Donau und Adria herzustellen. Diese Wasserstraße ist eine Alternative zur weiter östlichen Verbindung Donau-Save-Adria, die im Rahmen des Ostsee-Adria-Korridors unter dem Titel „Andere Projekte“ im Amtsblatt der EU (1994/C 220, 65) veröffentlicht ist.

Um Flüsse für die Binnenschifffahrt nutzen zu können, muß eine gewisse Wassertiefe hergestellt werden. Zur Anhebung des Wasserspiegels in den Flüssen Etsch, Mincio und Po sollen:

1. Wasserressourcen aus dem Einzugsgebiet des Inn über die Tirol-Adria-Wasserkraftwerke nach Meran in die Etsch übergeleitet werden,
2. Stauwerke zur gleichzeitigen Energiegewinnung errichtet oder die Flüsse durch hochwasserneutrale **Schlauchwehre staugestützt** werden.

Angesichts der großen Umweltbelastung des Gütertransportes auf der Straße ist die verstärkte Nutzung der Wasserstraßen eine **europäische Notwendigkeit**.

Man bedenke: **Italien** mit heute über 500 km Wasserstraßen und 7750 km Küste (ähnlich wie Deutschland nur umgekehrt) befördert **0,1 %** der Güter mit dem Binnenschiff und 0,6 % auf den Küstengewässern, 13 % mit der Bahn und den großen Rest auf der Straße. Zum Vergleich: Auf den Binnenwasserstraßen werden in **Deutschland 25 %** und in **Holland über 40 %** der Güter befördert. Nordamerika hat mit einem etwas längeren Wasserstraßennetz als Europa das dreifache Transportaufkommen.

Der Bau neuer Bahnstrecken ist mit großen Eingriffen in die Natur verbunden, zu Wasserstraßen ausgebauten Flüssen hingegen durchziehen Städte und Dörfer und der Schiffsverkehr belastet die Umwelt kaum. Ein Schiff verbraucht im Vergleich zum LKW 1/3 Treibstoff, hat nur 1/5 der CO₂-Emissionen und zieht mit einer Ladung von 88 LKW **fast lautlos** an uns vorüber. In der Tat würden auf der Strecke durch die Alpen täglich etwa 1.000.000 lt. Treibstoff eingespart und 2.700 Tonnen CO₂-Emission verhindert.

Ostsee-Adria-Entwicklungskorridor:

Vor genau 100 Jahren wollte man eine Wasserstraße von der Ostsee bis zur Adria herstellen und hat mit dem Bau der Kanäle auch schon begonnen, doch die beiden Kriege und die folgende Teilung Europas haben die Verwirklichung unmöglich gemacht.

Durch den Fall des eisernen Vorhanges haben sich die politischen Verhältnisse verändert und den Weg zur Zusammenarbeit frei gemacht. Länder von der Ostsee bis zur Adria arbeiten im Rahmen des Ostsee-Adria-Entwicklungskorridors zusammen, um die Einbindung ehemaliger Ostblockländer in den EU-Wirtschaftsraum zu vollziehen. Somit kann nun die vor hundert Jahren begonnene Initiative fortgesetzt und die fehlenden Verbindungen **Donau-Oder-Elbe-Kanal** und **Donau-Tirol-Adria-Passage** realisiert werden.

Brenner-Basis-Tunnel:

Das ständig steigende Verkehrsaufkommen auf den Durchzugsstraßen und die damit verbundene Umweltbelastung zwingt Politiker zum Handeln und in dieser Zwangslage soll nun eine zweite Bahnlinie zwischen München und Verona mit dem sog. BBT errichtet werden. Die oben beschriebene Entwicklung im Ostsee-Adria-Korridor wird dabei nicht berücksichtigt. **Die damals schon angestrebte Verbindung der Wasserstraßen in Mitteleuropa mit jenen Oberitaliens und dem Mittelmeer bliebe weiterhin auf der Strecke.** Dabei würde gerade eine solche Verbindung wegen längerer Fahrtstrecken zu einer nachhaltigen und europaweiten Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf das umweltfreundlichere Binnenschiff mit einhergehender Verkehrsberuhigung auf der Straße führen.

Deshalb appelliere ich an die politischen Vertreter der betroffenen Länder und Staaten sowie der Europäischen Union, anstelle des geplanten Brenner-Basis-Tunnels einen Kanaltunnel durch den Alpenhauptkamm zu realisieren. Mit einem anschließenden Schiffshebwerk kann die Verbindung zwischen den Flüssen **Inn und Etsch** (Hall in Tirol und Gargazon in Südtirol mit 78 km Länge) hergestellt und die

WASSERSTRASSE DONAU-TIROL-ADRIA

verwirklicht werden. **Diese wird der Entwicklung Europas von größerem Nutzen sein als eine zweite Bahnlinie auf derselben Strecke.**

Der Rhein-Main-Donau-Kanal und die Wasserstraße Donau werden ihren Zweck erst erfüllen, wenn die Fortsetzung der Wasserstraße Richtung Süden, zur Adria, hergestellt sein wird.

Dieser **Alpen-Kanal-Tunnel** - bestehend aus je einem Tunnel pro Fahrtrichtung mit ca. 13 m Durchmesser (bei Hufeisenform) - braucht keine zusätzlichen technischen Einrichtungen wie ein Tunnel für Hochgeschwindigkeitszüge mit insgesamt 3 Tunnelröhren und unzähligen Verbindungs- und Sicherheitsstollen und ist daher in **kürzerer Zeit realisierbar als der BBT**. Zudem läßt er eine Mehrfachnutzung zu. Der Einbau einer Hängeschwebbahn im Kanalgewölbe sowie die Verlegung von Strom- und Datenleitungen sind auch nachträglich noch möglich.

Daher sollen nicht öffentliche Mittel zur Finanzierung einer zusätzlichen - wegen der Wirksamkeit heute schon in Frage gestellten - Bahnlinie verwendet werden, sondern es sollen innovative und nachhaltige Projekte wie dieses mit Eigenfinanzierung favorisiert werden.

Unterstützen Sie das Tirol-Adria-Projekt, damit es in das Programm der Regierungen und der EU aufgenommen wird.

Mit freundlichen Grüßen

Albert Mairhofer
I-39030 Gsies Südtirol Italien
St. Martin Preindl 45
Mobil +39 349 3813236

April 2008

info@tirol-adria.com www.tirol-adria.com



EU-Wasserstraßennetz Länge 35.000 km

Fehlende Wasserstraßenverbindungen: Donau-Oder-Elbe + Donau-Tirol-Adria

http://ec.europa.eu/transport/iw/doc/2002_brochure_iw_de.pdf