Brennerbasiseisenbahntunnel? Es gibt Besseres:

Die Donauetschbrenner-schifffahrtsstraße

Die kühnen Pläne eines Gsieser Visionärs

Von Reinhard Weger

Der Bau des Brennerbasistunnels ist in aller Munde. Das Projekt ist nicht unumstritten und die Finanzierung bislang keineswegs gesichert. Albert Mairhofer aus Gsies hat sich Gedanken gemacht und bringt eine völlig neue, überraschende Lösung ins Spiel: Eine Wasserstraße von München bis Venedig. Die Donau-Tirol-Adria-Passage wäre insgesamt 700 km lang und müsste durch einen rund 88 km langen Kanaltunnel geführt werden. Könnte die Wasserstraße eine echte Alternative zur geplanten Gleisstrecke sein?

Albert Mairhofer aus Gsies hat fürwahr Großes vor – wenn man ihn nur lassen würde. Er hat sich Gedanken über eine sinnvolle und zugleich wirtschaftlich interessante Alternative zum Brennerbasistunnel gemacht. Er setzt dabei nicht auf den Zug, sondern auf das Schiff. Ganz Recht: Auf das Schiff! Er schlägt eine transalpine Schiffspassage von 700 km Länge vor, welche Passau an der Donau mit Venedig verbinden würde. Die Wasserstraße führt von der Donau über die Gewässer Inn, Etsch, Gardasee, Mincio und Po zur Adria. Durch die Alpen müssten zwei rund 78 km lange Kanaltunnel getrieben werden, die als Kernstück der neuen Wasserstraße gelten. Die zwei Kanaltunnel (einer in Richtung Süden, der andere nach Norden) weisen einen Durchmesser von 14 bis 15 Metern auf und sollen auf der Höhe des Inns östlich von Innsbruck schnurgerade und waagrecht durch den Alpenhauptkamm geführt werden. Sie münden bei Gargazon auf zirka 550 Höhenmetern wieder ans Tageslicht. „Diese Tunnelgröße ist erforderlich, damit Schiffe der EU-Schiffsklasse fünf mit einer Breite von 11,40 Metern von der Donau bis zur Adria fahren können", so Mairhofer. Die Hauptvoraussetzung für die Schaffung einer schiffbaren Verbindung zwischen der Donau und der Adria ist eine Wasserüberleitung aus dem Einzugsgebiet des Inns bis zur Etsch. Natürlich müsste auch eine Niedrig- und Hochwasserregulierung installiert werden. Entsprechende Gesuche wurden bereits 2005 an die zuständigen Stellen in Tirol, Südtirol, Österreich, Italien und der EU übermittelt. Doch bislang verhallte sein Vorschlag mehr oder minder ungehört bzw. wurde von den zuständigen politischen Stellen bislang nicht in Erwägung gezogen. Es fehlt den Politikern eben an Visionen.

Albert Mairhofer aus Gsies beschäftigt sich mit der Wasserkraft. rewe

Keine Abgase

Völlig unglaublich klingt die weitere Erklärung des Planers. Das Wasser im Kanaltunnel wird durch Wasserstrahlantrieb in Strömung versetzt, sodass die Schiffe auf dem Fahrwasser förmlich durch den Kanaltunnel getragen würden. „Die Schiffe müssten ihren Eigenantrieb nicht betätigen", so Mairhofer. Der Schiffsmotor kann also für die Dauer der Durchfahrt außer Betrieb gesetzt werden. Das Wasser trägt die Schiffe sozusagen aus Eigenkraft durch den Tunnel. Damit wäre das Problem der Wasserverdrängung im Tunnelkanal und die Luftverschmutzung durch die Abgase der Antriebsmotoren gleichzeitig gelöst.
Das Wasser für den Betrieb der Kanalstraße soll aus Bächen oberhalb der Kanaltunnel entnommen, durch Schachtstollen in eine Druckrohrleitung in eine Kraftwerkskaverne zwischen den beiden Kanaltunnels geleitet werden. Von dort soll das Wasser direkt den Wasserstrahlantrieben in den Tunnels zugeleitet werden, wodurch das Kanalwasser in die erforderliche Strömung versetzt wird. Am Ende des einen Tunnels wird das Wasser über einen Bogen von 180 Grad wieder in den parallel verlaufenen Zwillingstunnel geleitet. So entsteht ein Kreislauf, wobei auch noch Strom produziert wird – immerhin rund 3.500 MW pro Jahr. Es handelt sich also um ein Riesengeschäft, sowohl auf dem Strom- als auch Transportmarkt.

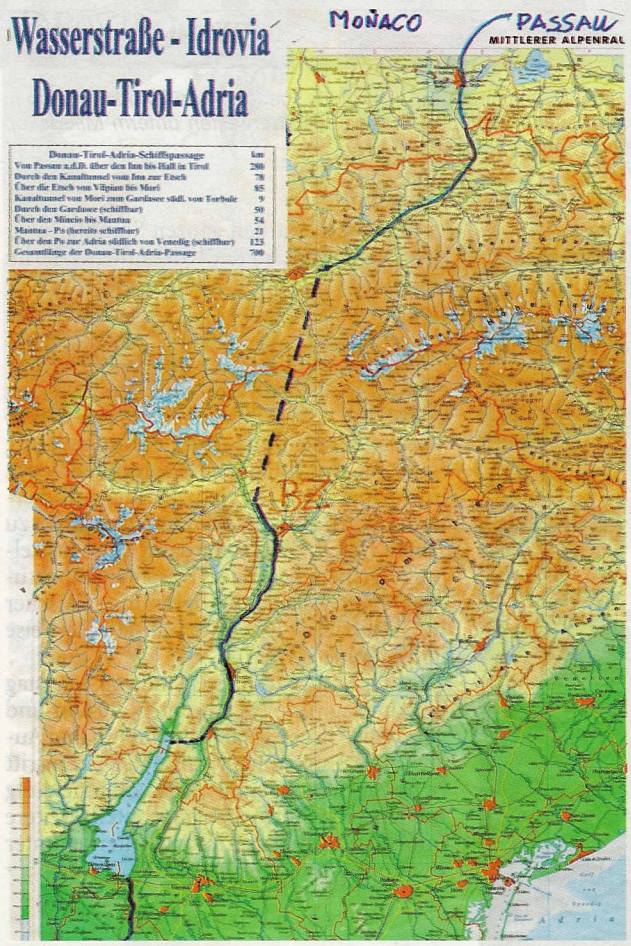
Durch den Alpenhauptkamm müssten zwei Kanaltunnel gezogen werden, wobei auch Strom produziert wird.

Hochwasserschutz

Am Ende des Kreislaufes wird das Wasser laut den Plänen Mairhofers am Fuße des Südportals bei Vilpian in ein weitere Kraftwerk – das letzte einer Kette - geleitet. Anschließend erfolgt die Rückgabe des Wassers in die Etsch. Auf diese Weise wird der Etsch bereits dort Wasser aus dem Einzugsgebiet des Eisack zugeführt, was zur Hebung des Pegelstandes beiträgt und damit die Beschiffung ab Meran ermöglicht. Zudem erfolgt die Wasserkraftnutzung effizienter als auf dem natürlichen Abfluss durch den Eisack.

Die gesamte Anlage wird zudem mit leistungsstarken Pumpen ausgestattet, die nicht nur die Betriebssicherheit der Wasserstraße gewährleisten, sondern auch bei Hochwasser sowohl auf der Donau als auch auf der Etsch entscheidend zur Gefahrenminderung beitragen könnten. So könnte gegebenenfalls Wasser aus der Hochwasser führenden Etsch in den Inn gepumpt werden. Auch umgekehrt funktioniert das System genauso, sodass ein zusätzlicher Hochwasserschutz gewährleistet wäre.

Ab Meran soll die Etsch also schiffbar gemacht werden. Dafür ist die Installation von verschiedenen Wehren und Kanälen notwendig, damit auch die erforderliche Stauhöhe garantiert werden kann. Die Wasserstraße führt dann auf der Etsch bis nach Mori. Von dort würden sich sogar zwei Wege anbieten: Der erste führt auf der Etsch über Verona bis zur Mündung in die Adria. Dieser Teil der Wasserstraße ist laut Mairhofer technisch jedoch nur mit großem Aufwand realisierbar. Vielmehr würde sich der Verlauf über den Gardasee anbieten, über den bei Peschiera auslaufenden Mincio würde die Passage dann südöstlich von Mantua in den Po müden und schließlich südlich von Venedig das Adriatische Meer erreichen. „Ein großer Teil dieses Abschnittes ist bereits schiffbar und es bestehen Pläne für eine Verbindung Mailands und des Gardasees mit dem Meer sowie für eine Reaktivierung und Adaptierung bestehender Schiffskanäle", so Mairhofer. Mit der Donau-Tirol-Adria-Passage würde Südtirol in diesem Kontext sogar eine Schlüsselrolle zufallen.



Die Donau-Tirol-Adria-Passage würde Passau mit Venedig über eine Wasserstraße verbinden und damit Anschluss an die große europäische Wasserstraße finden.

Viele Vorteile

Die Vorteile einer Wasserstraße statt einer Gleisanlage liegen für Mairhofer auf der Hand. Im Vergleich ist der Wassertransport ökonomischer und auch umweltfreundlicher. „Der auf Wettbewerb aufgebaute Gütertransport auf der Straße ist zwar zuverlässig, schnell und flexibel, aber auch sehr energieaufwendig und führt zusehends zu einem unausweichlichen Umweltproblem. Die Zeit ist reif, dass wir uns wieder auf das älteste und umweltfreundlichste Transportmittel, das Schiff, zurückbesinnen", argumentiert er. Und das gelte auch im Besonderen für die Alpenquerung. Bereits heute werden auf dem Po über eine Million Tonnen Güter verfrachtet. Bei den derzeit schiffbaren 500 Kilometern könnten – immer laut Mairhofer – jedoch 16 Millionen Tonnen bewältigt werden. Damit könnte die Autobahn Mailand-Venedig täglich um 5.000 Lkw entlastet werden. Ein Tankmotorschiff der EU-Klasse 5 mit einer Gesamtläng von 109 Metern und einer Breite von 11,4 Metern kann zirka 2.000 Tonnen Güter aufnehmen, was in etwa 82 Lastkraftwagen bzw. 42 Tankwaggons entspricht.

Die Wasserstraße gilt als umweltfreundlich, kostengünstig und sicher. Auch bei den Schadstoffemissionen schneidet das Schiff im Vergleich zu Eisenbahn und Lkw am besten ab. Von großem Vorteil ist, dass der von Binnenschiffen ausgehende Lärm weit unterhalb der zulässigen Grenzwerte liegt. „Damit erübrigen sich Lärmschutzmaßnahmen an den Wasserstraßen", so Mairhofer. Auch die Transportkosten sind im Vergleich zu Lkw und Zug am niedrigsten. Fazit: Die Schiffspassage durch die Alpen wäre eine echte Alternative. „Darüber nachzudenken würde sich sicher lohnen", ist der Ideator aus Gsies überzeugt. Bleibt also abzuwarten, was in Zukunft über oder unter den Brenner rollt: Die Eisenbahn, das Schiff oder doch der Lkw. • *rewe*

Brennerbasistunnel

In Sachen Brennerbasistunnel kommt Bewegung. Auf Ministerebene wird derzeit zwischen den beteiligten Ländern (Italien, Österreich, Deutschland) und der EU heftig um ein Finanzierungspaket gerungen. Nach den bisherigen Plänen sollen sich Österreich, Italien und die EU die Kosten des nach derzeitigen Schätzungen rund acht Milliarden Euro teuren Projekts teilen. Die EU soll bis zu 30 Prozent der Kosten tragen. Deutschland wird sich voraussichtlich nicht an den Kosten für das Projekt beteiligen, soll sich aber zumindest zur Finanzierung des notwendigen Ausbaus der Zulaufstrecken verpflichten. Das Tunnelprojekt durch den Brenner gilt als Kernstück im Ausbau des etwa 2.200 Kilometer langen Bahnkorridors Berlin-München-Verona-Bologna-Palermo. Mit dem Bau soll im Jahr 2010 begonnen werden. Das sehen zumindest die aktuellen Pläne vor. Die Fertigstellung des 56 Kilometer langen Tunnels ist bis 2020/2022 geplant. Bei Innsbruck mündet der Brenner-Basistunnel direkt in den Inntaltunnel. Bezieht man das letzte Stück im Inntaltunnel mit ein, ergibt sich für den Brennerbasistunnel eine Gesamtlänge von 63 Kilometern. Damit würde die Anlage zum längsten Tunnel der Welt avancieren.