



Eis für Afrika?

Die Nürnberger »icetrack AG« will Eisberge von der Antarktis nach Afrika schleppen, um Dürregebiete zu versorgen.

»Der Nutzen ist fraglich, weil eine Infrastruktur zum Transport des Wassers fehlt. Wir setzen auf Alternativen, mit denen sich die Bevölkerung selber helfen kann, etwa: bessere Pflege der Quellen und effektives Sammeln von Regenwasser.«

Hans Stehling,
Gesellschaft f.
Techn. Zusammen-
arbeit (GTZ)

Im Schiff über die Alpen

■ **VERKEHR** Der Südtiroler Albert Mairhofer will den Güterverkehr über die Alpen von der Straße auf die Flüsse verbannen. Seine transalpine Schiffs-
passage verbindet die bestehenden Wasserwege mit zwei neuen tunnelförmigen Kanälen. 19 Schleusen von Passau bis Hall bei Innsbruck sollen den Inn

schiffbar machen, sodass auf ihm 109 Meter lange und elf Meter breite Binnenschiffe verkehren können, die je 80 Lkw-Ladungen aufnehmen. Den Alpenkamm durchqueren die Wasserfahrzeuge in einem 78 Kilometer langen Tunnel, der bei Bozen wieder ans Tageslicht kommt. Dort befördert ein Schiffshebewerk die Frachter in Trögen 300 Meter tiefer, wo sie ihre Reise auf der Etsch fortsetzen: Wegen ihres geringen Gefälles genügen Buhnen, um den Fluss

auf 2,5 Meter Tiefe aufzustauen. Die Schiffe folgen ihm, bis sie auf der Höhe des Gardasees sind. Hier erfolgt ein zweiter Gebirgsdurchstich, ein neun Kilometer langer Tunnel ans Seeufer. Ein Hebewerk überwindet die 100 Meter Gefälle bis zum Südufer und fahren dort in den Mincio. Bei Mantua geht die Reise auf dem Po bis zur Adria weiter. Nutzen der 691 Kilometer langen Donau-Tirol-Adria-Schiffs-

EUROPÄISCHES KANALSYSTEM Es soll den Schiffsverkehr zwischen Ostsee und Mittelmeer ermöglichen. Elbe und Oder (rot) werden mit der Donau (blau) verbunden. Über Inn, Etsch, Gardasee, Mincio und Po (rot) geht es zur Adria. Durch den Alpenkamm führt ein Tunnel



passage (DTA): Für Nordeuropa bestimmte Güter aus dem Mittelmeerraum müssen nicht mehr einen 4000 Kilometer langen Umweg um Gibraltar nehmen. Am Brenner würden täglich eine Million Liter Treibstoff und 2700 Tonnen CO₂ eingespart. Dieses Nadelöhr passieren heute täglich 6000 Lkws (in naher

Zukunft 10 000). 37 Frachter in jede Richtung im Abstand von 100 Minuten könnten sie ersetzen. Wegen der geringeren Umweltbelastung hat die EU-Verkehrsbehörde die stärkere Nutzung der Wasserstraßen empfohlen. Der italienische Ingenieur Luigi Cremi will dieses Kanalsystem zusätzlich nordwärts erweitern. Verbindungen zwischen Donau, Elbe und Oder ermöglichten eine durchgehende Passage zwischen Ostsee und Adria. www.tirol-adria.com