

# Donau-Tirol-Adria-Passage mit 78 km langem Tunnel

**Der Südtiroler Albert Mairhofer will eine 700 km lange Schiffsverbindung von Passau bis Venedig schaffen**

Von Peter Baumgartner

Gerade aus, drunter oder drüber, für die Kanalbauingenieure in jeder Epoche war das Überwinden großer Distanzen eine ganz besondere Herausforderung. Immer größere Höhendifferenzen und längere Kanaltunnelbauten entstanden. Oftmals „nur“ um Weinfässer zu den Kunden zu transportieren.

Wasserwege sind seit jeher für die Menschen wichtig, weil der Transport per Schiff schon immer eine kostengünstige Fortbewegungsart darstellte. Die vorhandenen Flusssysteme reichten zu keine Zeit aus, um den wachsenden Bedarf an leistungsfähigen Transportwegen zu sichern. Deshalb gab es schon frühzeitig Kanalbauten auf der ganzen Welt. Ein altes Beispiel ist der Kanalbau in Ober-Ägypten aus dem Jahre 4000 v.Chr. Aber auch in Europa haben die Römer nicht nur ein dichtes Straßennetz gebaut, sondern wichtige Kanalbauten im ganzen Reich durchgeführt. Ein allseits bekanntes Projekt ist der Fossa Carolina (793), dessen Vision einer europäischen Wasserstraße, bekanntlich spät aber doch realisiert wurde. Mit der industriellen Revolution in Europa entstand ein regelrechtes Kanalfever, das nur durch die Inbetriebnahme der Eisenbahn eingedämmt wurde. Seit-

dem gibt es den Kampf Schiene gegen Wasserstraße, der bis heute anhält und durch den überbordenden Straßenverkehr verschärft wird.

Auch in neuerer Zeit entstanden viele ambitionierte Kanalprojekte. Zum Teil verwirklicht, als Torso in der Landschaft verschüttet, oder schon seit über 200 Jahren in der Schublade liegend, warten tolle Projekte darauf, endlich verwirklicht zu werden. Ein Beispiel ist der Wiener Neustädter Schifffahrtskanal, im Jahre 1797 geplant als Beginn einer Donau-Adria-Verbindung.

Ein anderes Beispiel ist das Projekt der alten Ostsee-Adria-Verbindung, die sogar noch heute auf der EU-Projektenliste zu finden ist und dessen Bedeutung mit der Osterweiterung der EU steigt.

Eine der gewagtesten Kanalplanungen ist die Verbindung von Mittelmeer und Nordsee über den Splügenpass. Ein kühner Plan von Pietro Caminada aus Mailand. Caminadas Route von Genua über Mailand, Comersee, Chur bis Basel war 591 Kilometer lang. Im Gegensatz zu den traditionellen Schleusen, entwickelte Caminada ein System von Tunnelröhren, die sich wie eine Gebirgsstraße serpentinenartig auf den Berg schlängelt. Obwohl dem Projekt 1905 bereits eine Machbarkeit bescheinigt wurde, hieß es dann doch, dass es für die Verwirklichung noch zu früh ist. Mit dem Ers-

ten Weltkrieg geriet der Kanal „via d'acqua transalpina“ wieder in Vergessenheit.

2005 ist ein neues, ebenso ambitioniertes Kanalprojekt entstanden: Die Donau-Tirol-Adria-Passage des Italieners Albert Mairhofer, soll mehr als eine Alternative zum Brenner-Bahn-Tunnel sein. Mairhofer (Jg. 1943) beschäftigt sich mit erneuerbarer Energie, betreibt ein eigenes Wasserkraftwerk und sieht jetzt die Chance, eine Nord-Süd-Schiffsverbindung zu schaffen. Die Verbindung ab Passau bis Venedig soll 700 Km lang sein. Ein Teil davon (Etsch, Mincio, Po) ist bereits schiffbar. Im Februar 2007 wurde das Projekt bei der EU und den zuständigen Behörden eingereicht. Von Passau über den Inn, Etsch, Gardasee, Mincio und Po, will Mairhofer nach Venedig gelangen. Das Kernstück dabei ist ein 78 Kilometer langer Kanaltunnel, der Inn und Etsch verbindet. Im Tunnel sollen die Schiffe ohne eigenen Antrieb durch eine künstlich erzeugte Strömung geführt werden. Der Ideator glaubt, dass diese Verbindung zur Adria wesentlich schneller und leichter zu verwirklichen ist, als die bereits weiter östlich geplante Verbindung über die Donau und Save zur Adria.

„Deutschland wird am Mincio verteidigt“, besagt ein Sprichwort aus dem 18. Jhd., denn dieser Fluss hatte für Deutschland in zahlreichen Schlachten, schon mehrfach eine strategische Bedeutung. Heute hat der Fluss vielleicht bald wieder eine Schlüsselfunktion. Diesmal für eines der größten europäischen Wasserstraßenprojekte.

Als die Etsch noch schiffbar war, hatte auch dieser Fluss eine wichtige Handelsbedeutung für die Länder im Norden und war Bindeglied für den Warenverkehr bis nach Brügge. Sozusagen der Beginn des kombinierten Verkehrs. Mit einer Adria-Verbindung über den Brenner hatte sich schon im 18. Jahrhundert der belgische Ingenieur F.J. Maire beschäftigt. Maire, der auch schon am Wiener Neustädter Kanal geplant hatte, hielt eine Nord/Süd-Verbindung durchaus für realisierbar. Der kühne Techniker wollte aber noch viel mehr. Das ganze Flusssystem im Reich sollte durch Kanäle verbunden und Wien Zentralpunkt des neuen Wasserstraßennetzes werden. Damit fand Maire auch Gehör bei Josef II., verschiedene Umstände ließen ihn aber trotzdem scheitern.

Albert Mairhofer dagegen erwartet, dass jetzt endlich die Vision einer durchgehenden Schiffsverbindung von der Nord/Ostsee zur Adria realisiert werden kann.

[www.tirol-adria.com](http://www.tirol-adria.com)



Der angedachte Verlauf der Donau-Tirol-Adria-Passage (rot)