

Tirol-Adria-Projekt

D

4 HOCHSPANNUNGS- UND DATENÜBERTRAGUNGSLEITUNGEN

4.1 Die Überdachung der Flüsse, Kanäle, Autobahnen und Straßen bieten nicht nur ideale Voraussetzungen für die Stromgewinnung, sondern auch für die Stromübertragung mittels Hochspannungsleitungen in verschiedenen Spannungsebenen und Stromarten. Dadurch kann das überlastete und unzureichende staatliche Stromübertragungs- und Versorgungsnetz zügiger ausgebaut oder ergänzt werden, da kein weiterer Grund beansprucht wird. Flüsse werden zum Flachland hin immer breiter, die Überdachung wegen der vorgegebenen Dachneigung immer höher. Sie bieten daher mehr Platz zur Stromtransportleitungen. Gleichzeitig werden durch die Kanaltunnels unter dem Alpenhauptkamm und die alpenquerenden Autobahnen zusätzliche Verbindungen der Stromnetze hergestellt. So werden das europäische Stromverbundnetz und der innergemeinschaftliche Strommarkt gestärkt.

4.2 Über diese Leitungen kann der Strom der Tirol-Adria Kraftwerke - Projekt A - in das europäische Verbundnetz eingespeist werden. Die hohe Engpassleistung von 3,500 MW und die Pumpleistung von 2.000 MW bewirken eine hohe Regelleistung, die kurzfristig den Ausfall von 2.000 offshore Windturbinen abdecken könnte. Dadurch sind diese in der Lage, auf sehr wirkungsvolle Weise zur Regelung und zur Sicherung der Stromversorgung eingesetzt zu werden.

5 TRANSEUROPÄISCHE NETZE - T E N -

Die Tirol-Adria Projekte erfüllen die Bedingungen, um in die Rangliste der TEN aufgenommen werden zu können, besonders:

B die Donau-Tirol-Adria-Schiffspassage;

C die elektrifizierte e-Mobilitätsstrecken auf Wasserstraßen, Kanälen, Autobahnen und Straßen;

D die Wechsel- und/oder Gleichstrom Hochspannungsleitungen und Datenübertragungsleitungen über Flüssen, Wasserstraßen und Autobahnen, welche hervorragende Voraussetzungen zur Verbindung der Stromnetze und Datenleitungen in Europa schaffen.

6 FINANZIERUNG

6.1 Mit dem Erlös aus dem Immobilienverkauf in den Hanggebäudekomplexen an den Schüttbergen, welche mit dem Abbaumaterial der Tunnels entstehen:

6.1.1 am Nordportal östlich von Innsbruck (Tirolcity);

6.1.2 am Südportal zwischen Gargazon und Vilpian (MeBoCity);

6.1.3 am Gardaportal südlich von Torbole (Gardacity), falls die Verbindung Etsch-Gardasee realisiert wird.

- Diese Erlöse stehen schon nach ein oder zwei Jahren nach Baubeginn und je nach Baufortschritt zur Verfügung. Damit kann ein großer Teil der Donau-Tirol-Adria-Passage finanziert werden.

6.2 Mit der Einspeisevergütung für den erzeugten und nicht direkt für die Elektromobilität verbrauchten Strom, und zwar:

6.2.1 mit PV-Folienabdeckung auf der Strecke der überdachten Flüsse, Wasserstraßen, Autobahnen, Straßen;

6.2.2 mit den Aufwindkraftwerken auf den Überdachungen;

6.2.3 mit den Wasserkraftwerken an den Staustufen der Flüsse und Wasserstraßen.

6.3 Entgelt für die Nutzung der elektrifizierten Fahrspuren auf Straßen, Autobahnen und Wasserstraßen und den Stromverbrauch.

6.4 Durch die Zuführung von über 10.000 ha Land in den ehemaligen Flussgebieten für die landwirtschaftliche Nutzung.

6.5 Durch die Nutzungsvergütung von Park-, Sport-, Touristik- und Freizeitanlagen an den Flüssen und Wasserstraßen.

6.6 Durch die Mehrfachnutzung der Kanaltunnels und der Überdachungen von Wasserstraßen, Autobahnen und Straßen können die Kosten auch auf diese Nutzungen verteilt werden, und zwar:

6.6.1 PV-Stromerzeugung;

6.6.2 Unterbringung von Fahrspuren für Leicht-Hängebahnen, Straßen- und Wasserfahrzeuge;

6.6.3 Daten- und Stromübertragung.

6.7 Die Synergien des Tirol-Adria-Projektes verdienen es, besonders hervorgehoben zu werden. Für öffentliche Institutionen wie Renten- und Pensionskassen, Banken und Kreditinstitute und Private stellt dieses Projekt eine hervorragende und sichere Geldanlage dar.

7 UMWELT

7.1 Die PV-Überdachungen von Straßen und Flussläufen beanspruchen nur unproduktive Flächen.

7.2 Der Strom für die e-Mobilität wird unmittelbar auf dem darüber liegenden PV-Dach, mit den Aufwindturbinen oder mit den Wasserkraftwerken als erneuerbare Energie gewonnen. Allein auf der 500 km langen Brenneroute der Autobahn durch die Alpen lassen sich täglich 1.000.000 Liter fossiler Treibstoff durch örtlich gewonnene erneuerbare Energie ersetzen.

7.3 Die hauptsächlich vom Schwerverkehr verursachten Belastungen besonders an den Autobahnstrecken durch die Alpen würden sich schlagartig verringern.

7.4 Das in der Oberleitung integrierte Leitsystem ermöglicht mehr Verkehrssicherheit.

7.5 Die elektrifizierten Fahrspuren bieten dem elektrischen Individualverkehr oder batteriebetriebenen Bussen die Möglichkeit, sich in diese Fahrspur einzureihen und durch ein teleskopartiges Stromabnahmegesetz (Pantograph) nicht nur elektrisch weiter zu fahren, sondern die eigene Batterie während der Fahrt aufzuladen und so mehr Autonomie zu erreichen.

7.6 Bremsenergie wird bei der e-Mobilität zurückgewonnen.

7.7 Stromübertragungsleitungen verlaufen durch die Überdachungen. Überlandleitungen, die die Landschaft beeinträchtigen, können entfernt werden.

8 DIE REALISIERBAREN UND ZUKUNFTSTRÄCHTIGEN IDEEN DES TIROL-ADRIA-PROJEKTES SIND MEHR ALS EINE ALTERNATIVE ZUM BBT

8.1 Der geplante **Brenner-Basis-Tunnel** ist zusammen mit den Rettungs- und Lüftungsstollen länger als der durch den Alpenhauptkamm verlaufende **Kanaltunnel vom Inn zur Etsch**.

8.2 Zum Basistunnel der Bahn müssen neue Zulaufstrecken nördlich und südlich des BBT gebaut werden. Täler und Ortschaften werden dadurch zerschnitten und durch Lärm belästigt, weshalb eine Trassenführung in Tunnels auch der Zulaufstrecken verlangt wird. Dies wird weitere Tunnels mit einer mehrfachen Länge des BBT erfordern.

8.3 Der **BBT** als Hochgeschwindigkeitsstrecke ist für den Mischverkehr ungeeignet. Daher bezweifeln Verkehrsexperten, dass der BBT zu einer Entlastung des Schwerverkehrs auf der Brenner-Autobahn führen wird. Der normale Güter- und Personenverkehr müsste wie bisher auf der bestehenden Brennerstrecke abgewickelt werden. Daher ist auch eine Verringerung der durch den Autoverkehr, im Besonderen durch den Schwerverkehr verursachten Umweltbelastung nicht in Sicht.

8.4 Die Einstufung der Bahnlinie Berlin-Palermo mit BBT als vorrangiges TEN-T- EU-Vorhaben ist im Jahre 2004, also zu einer Zeit erfolgt, zu der es die Tirol-Adria Projektidee noch nicht gegeben hat, die folgende Innovationen hervorbringt.

8.5 Die **Donau-Tirol-Adria-Passage** schafft die Voraussetzung zur Verlagerung eines großen Teiles des Güterverkehrs auf der Nord/Süd-Route von der Straße auf das Binnenschiff. **Indirekt wird dies auch zu einer Zunahme des umweltfreundlichen Güterverkehrs auf Europas Wasserstraßen führen, da nun größere Distanzen unterbrechungsfrei mit dem Binnenschiff zurückgelegt und das Adriatische Meer, das südliche Tor zur Welt, angefahren werden kann.**

8.6 Die **Leicht-Schwebe- oder Hängebahn** bietet sich als modernes, sicheres und kostengünstiges Verkehrsmittel an. Es kommt ohne zusätzlichen Grundverbrauch aus, da sie durch den 78 km langen AlpenKanalTunnel und in den Überdachungen oberhalb von bestehenden Verkehrswegen wie Wasserstraße, Autobahn und im freien Gelände oberhalb von Straßen bis in Stadtzentren verläuft. Sie kann dem Schnellverkehr zu einer Qualitätssteigerung verhelfen und einen ausreichenden **Anreiz für den Umstieg vom PKW, ja sogar vom Flugzeug** auf dieses Transportmittel bieten, und mit Sicherheit auch die vom BBT erwarteten Leistungen übertreffen.

8.7 Elektrisch betriebene Binnenschiffe, Straßenfahrzeuge und Hängebahnen werden zweifellos zu einer enormen Einsparung fossiler Energie und entsprechender Verringerung des CO₂-Ausstoßes und der Lärm- und Schadstoffbelastung führen, und zwar in viel größerem Ausmaß und in kürzerer Zeit als es durch BBT und Bahn zu erwarten ist.

8.8 Bevor daher weitere Bahnlinien durch die Alpen gezogen werden, soll die erste Verbindung der europäischen Binnenwasserstraßen mit der Adria und dem Mittelmeer hergestellt und anstelle des BBT das Tirol-Adria-Projekt mit dem AlpenKanalTunnel realisiert werden.

8.9 Das Gesamtprojekt wird zu Veränderungen vor allem hin zu einem menschengerechteren und umweltschonenderen Verkehr führen. Die Ressourcen der Natur werden in ein Konzept eingebunden und tragen zu einer fortschrittlichen Entwicklung in ganz Europa bei.

Überarbeitete Fassung der Projekte C und D Stand: Jänner 2013

Veröffentlicht im Internet www.tirol-adria.com

Projekt Ideator & Manager
Albert Mairhofer