

Een bedrijf in Londen heeft een plan ontwikkeld voor een vaarweg dwars door de Alpen om het verkeer over de Brennerpas te ontlasten. De vaarroute moet de Donau verbinden met de Adriatische Zee. Onderdeel is een tunnel van 78 kilometer, waar schepen doorheen 'gespoeld' worden en per lift afdalen naar een lager plan.

Transalpiene vaarweg van Donau naar Adriatische Zee

De 700 kilometer lange vaarweg begint bij Passau op de grens van Duitsland en Oostenrijk waar de Inn uitmondt in de Donau. Om de Inn bevaarbaar te maken en de waterstand bij hoog- en laagwater te reguleren moeten er tussen Passau en Innsbruck minstens negentien stuwen komen. Daaraan worden waterkrachtcentrales gekoppeld. Van Innsbruck moeten er vervolgens twee 78 kilometer lange tunnelbuizen met een diameter van 14 tot 15 meter geboord worden naar Gargazonne, een plaatsje bij Merano in het Italiaanse Zuid-Tirol. Omdat de uitgang van de tunnel op 550 meter boven zeeniveau ligt en de rivier de Adige op 250 meter, komt hier een scheepslift. Deze bestaat uit twee grote waterbassins die gelijktijdig in tegengestelde richting bewegen. Zo'n scheepslift kost relatief weinig energie en is handiger dan een serie sluisen in de loop van de rivier. Dergelijke liften bestaan al in Frankrijk (Marne-Rijn-kanaal), Siberië (in de Jenessej bij Krasnojarsk) en China (bij de Drieklovendam in de Jangtse).

Om het verval van 80 meter tot Mori (bij Rovereto) te overbruggen en de Adige bevaarbaar te maken zijn ook weer stuwen en sluisen nodig.

Vanaf Mori zijn er twee trajecten denkbaar. Het ene loopt door het dal van de Adige via Verona naar de Adriatische Zee. Het nadeel van dit traject is dat energiebedrijven en industrieën die nu water aan de Adige onttrekken dit weer door de rivierbedding moeten leiden. Bovendien zijn de bestaande bruggen over de rivier te laag. Het alternatieve traject behelst een 9 kilometer lange tunnel van Mori naar Torbole aan het Gardameer met wederom een scheepslift om het hoogteverschil te overbruggen. Via de monding van de Mincio bij Peschiera zouden schepen dan naar de Po en de Adriatische Zee kunnen varen.

Het meest opzienbarende stuk van de hele route is de tunnel door de Alpen. Daarbij doen zich twee problemen voor, namelijk de waterverplaatsing door de schepen, en de luchtvervuiling. Beide lost men op door de schepen niet op eigen kracht door de tunnel te laten varen, maar ze erdoorheen te spoelen (zoals in een rioolbuis). Daarvoor is er op verschillende plaatsen in de tunnel een

Binnenvaartschepen kunnen straks van Rotterdam dwars door de Alpen naar Venetië varen.

gecontroleerde toevoer van water dat afkomstig is uit beken boven de tunnels.

Initiatiefnemer en ontwikkelaar Tirol-Adria Ltd. raamt de kosten van de tunnel op gemiddeld 30.000 euro per meter. De bouw zou tien jaar vergen. De tunnel zou gefinancierd kunnen worden uit de verkoop van grond en onroerend goed. Zo zou er bij de zuidelijke uitgang van de tunnel een plateau aangelegd kunnen worden met het gesteente dat bij het boren vrijkomt. Daarop zou een nieuwe stad gebouwd kunnen worden met ruimte voor logistieke bedrijven en een megawinkelcentrum dat Zuid-Tirol al langer wil.

Tirol-Adria Ltd. presenteert het kanaal als een mooie toevoeging aan het Europese netwerk van waterwegen. Met het Rijn-Main-Donaukanaal dat in 1992 gereed kwam ontstond er een scheepvaartverbinding tussen de Noordzee en de Zwarte Zee. De transalpiene waterweg zou daar een verbinding naar de Adriatische Zee in het zuiden aan toevoegen. Binnenvaartschepen kunnen dan van Rotterdam naar Venetië varen. •



FOTO: WWW.FROUTES.DE

Transeuropese vaarroute van de Noordzee naar de Zwarte Zee, met aftakking naar de Adriatische Zee



De (geplande) transalpiene vaarroute loopt vanaf Passau, over de Inn naar Innsbruck, met een tunnel van Innsbruck naar Gargazonne tussen Merano en Bolzano, over de Adige tot Mori (ter hoogte van Rovereto), met twee alternatieve routes: (a) over de Adige naar de Adriatische Zee en (b) via een tunnel naar het Gardameer, via Mincio naar de Po, over de Po naar de Adriatische Zee.

Het in 1992 gereed gekomen Rijn-Main-Donaukanaal (RDM-kanaal) bestaat in feite grotendeels uit gekanaliseerde rivieren. De foto toont de sluisen bij Eckersmühlen. Het RDM-kanaal verbindt de Noordzee met de Zwarte Zee; de nieuwe transalpiene waterweg zou de verbinding leggen met de Adriatische Zee.

Bronnen:

- www.tirol-adria.com
- Schuttevaer, 1 oktober 2008