



Tirol-Adria Ltd.
 95 Wilton Road Suite 3
 London SW1V 1 BZ
 United Kingdom

www.tirol-adria.com
info@tirol-adria.com

Projekt C :

MAGNETSCHWEBEBAHN T R A N S R A P I D

VERBINDUNG DER VERKEHRSKNOTENPUNKTE MÜNCHEN - INNSBRUCK - VERONA

Die schnurgerade Strecke durch die **Kanaltunnel der Tirol-Passage** bietet sich für eine Magnetschwebebahn (MSB oder engl. Maglev) an. Eine MSB hat keine Räder, Achsen, Getriebe und Oberleitungen. Sie rollt nicht, sondern sie schwebt - **bis zu einer Geschwindigkeit von 250 km/h nahezu lautlos!** -

FAHREN OHNE RÄDER FLIEGEN OHNE FLÜGEL
 so wird die Magnetschwebebahn treffend beschrieben.



MSB auf der Versuchsstrecke Emsland.

Streckenverlauf

Am **Gewölbe der Kanaltunnel** der Tirol-Passage verbleibt ein für das Schiff nicht nutzbarer Raum, wo eine **hängende Magnetschwebebahn** verkehren kann. Ab dem Nordportal der Tirol-Passage östlich von Innsbruck verläuft die Trasse über den Bahnhof Hall i. Tirol durch das Karwendelgebirge zum nördlichen Verkehrsknotenpunkt **München**. Vom Südportal bei Gargazon aus wird die Trasse über Bozen und das Etschtal bis zum südlichen Verkehrsknoten **Verona** geführt. Die gesamte Strecke hat eine Länge von ca. 330 km, davon verlaufen 78 km im Kanaltunnel.

Hall in Tirol liegt direkt an der Linie der Magnetschwebebahn München - Verona. Dadurch wird der kostspielige Umweg zum Bahnhof Innsbruck vermieden und dennoch der gesamte Zugverkehr in Nord-Süd als auch in Ost-West Richtung erschlossen.

Für die Verbindung Hauptbahnhof München und Flughafen *F.J. Strauß* ist bereits eine Magnetschwebebahn in der Planungs- bzw. Genehmigungsphase.

Da in den Kanaltunnel **die Magnetschwebebahn am Tunnelgewölbe hängend** geführt werden muß, ist auf ein **einheitliches System** hinzuwirken, damit die gesamte Strecke (auch der Abschnitt München Hbf. - Flughafen) mit derselben Schwebebahn befahren werden kann. Bei zweispuriger Bauweise im freien Gelände verlaufen die **Fahrwege auf T-förmigen Ständern** in 9 m Höhe; **die Fahrzeuge werden an Schienen hängend fortbewegt.**

Die MSB kann vor allem im Bahnhof- und Stadtbereich oberhalb von Eisenbahntrassen oder auch Straßen verlaufen.

Die MSB bewältigt die Strecke zwischen den Bahnhöfen München und Verona in einer Stunde und ist damit eher am Ziel als das Flugzeug, denn bis zu einer Entfernung von 800 km ist die Magnetschwebebahn schneller.

BBT

Der geplante **Brenner-Basis-Tunnel** ist zusammen mit den Rettungs- und Lüftungsstollen länger als der durch den Alpenhauptkamm verlaufende **Kanaltunnel vom Inn zur Etsch**. 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. Zudem bezweifeln Verkehrsexperten, dass durch den BBT die Eisenbahn zu einer Entlastung des Schwerverkehrs auf der Brenner-Autobahn führen wird. Daher ist auch eine Verringerung der durch den Autoverkehr im besonderen durch den Schwerverkehr verursachte Umweltbelastung nicht in Sicht.

In der Liste der prioritären **Trans-Europäischen-Netze - TEN** - steht der Hochgeschwindigkeitszug an der Brennerachse an oberster Stelle. Der **BBT** ist aber

nicht für den Mischverkehr geeignet. Der normale Güter- und Personenverkehr müßte wie bisher auf der alten Brennerstrecke abgewickelt werden. Deshalb ist auch eine Verlagerung zusätzlichen Güterverkehrs auf die Schiene kaum zu erwarten.

Das Tirol-Adria-Projekt

soll eine europäische Antwort auf die prekäre Situation sein, in der wir uns laut UN-Klimabericht befinden.

Als Krönung des Projektes werden folgende zwei Vorhaben hervorgehoben:

1. Die **Donau-Tirol-Adria-Passage**, denn diese schafft die Voraussetzung zur Verlagerung eines großen Teiles des Güterverkehrs auf der Nord/Süd-Route von der Straße auf das Schiff. Die Bahnlinien in Ost/West-Richtung sollen den Weitertransport von der Wasserstraße übernehmen. Der LKW-Verkehr wird so auf kurze Strecken reduziert. **Indirekt wird dies auch zu einer Zunahme des umweltfreundlichen Güterverkehrs auf Europas Wasserstrassen führen, da nun größere Distanzen mit dem Binnenschiff zurückgelegt werden können.** Dieser Schritt wird zweifellos zu einer enormen Verringerung der **Lärm- und Schadstoffbelastung (CO₂)** führen und bei der verkehrsgeplagten Bevölkerung ein erlösendes Aufatmen zur Folge haben.
2. Die **Magnetschwebebahn (MSB) zwischen München und Verona**, denn diese wird dem Personenverkehr auf der Nord/Süd-Strecke zu einer Qualitätssteigerung verhelfen und einen ausreichenden **Anreiz für den Umstieg vom PKW, ja sogar vom Flugzeug auf die Magnetbahn bieten. Eilgut kann ebenso mit der MSB befördert werden.** Dies wird zur Folge haben, daß weniger Personenzüge über den Brenner erforderlich sein werden. An deren Stelle können mehr Güterzüge eingesetzt werden, was wiederum den Gütertransport auf der Straße verringern hilft.

Weiters schaffen die Tirol Passage und die Trasse der Magnetschwebebahn sehr vorteilhafte Voraussetzungen zur Verlegung von Kabelleitungen zur Daten- und Stromübertragung.

**Die
Tirol-Adria Ltd.
Projekt Ideator & Manager
Albert Mairhofer**

Stand: Februar 2007