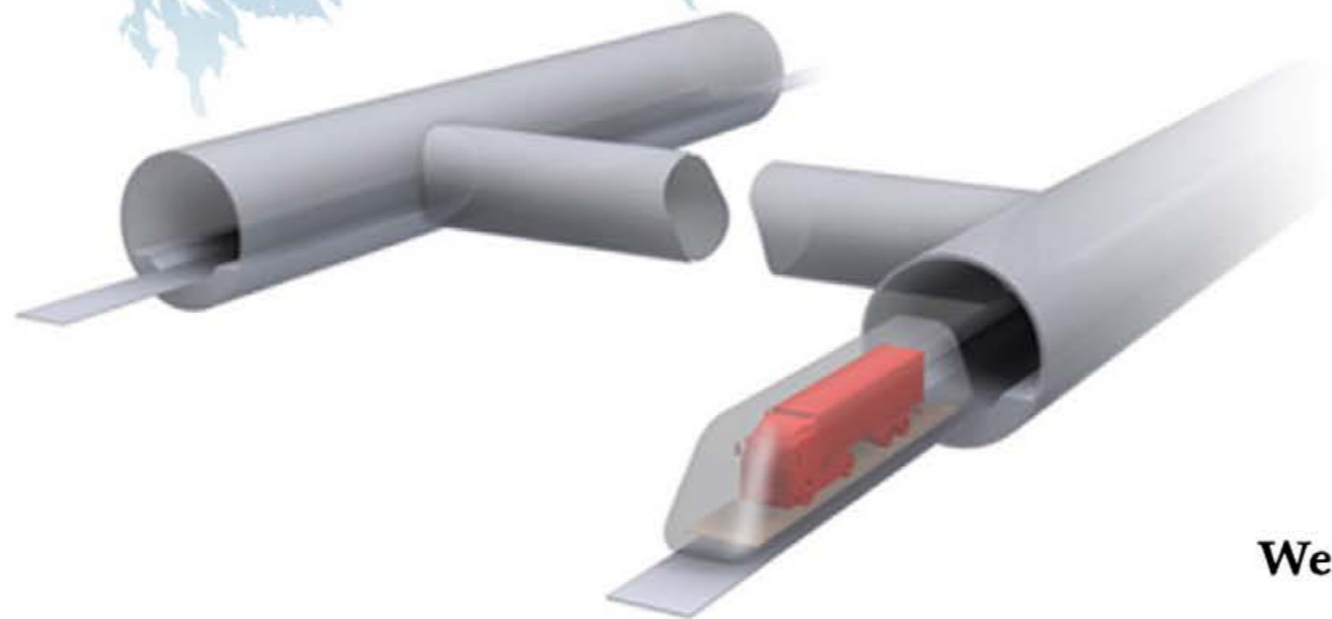


Gleitmittel für die Alpen

ANREAS LESTI ÜBER EINE
KLIMAFREUNDLICHE ALPENQUERUNG



**Hannibal hatte das Problem ebenso wie
Millionen von Urlaubern und Lkw-Fahrern:
Wer in Italien einfallen will, muss über die Alpen.
Ob es eine Erfindung namens „Talpino“
nachhaltig lösen kann?**



218 v. Chr. überquert Hannibal mit 38.000 Mann, 8.000 Reitern, 37 Kriegselefanten, die Alpen.

Hannibal benötigte zwei Wochen. Aber immerhin: Der karthagische Feldherr hat's - trotz herber Verluste - geschafft und ging mit seiner Leistung in die Geschichte ein. Doch das ist lange her und fällt somit zweifelsfrei unter die Rubrik „Vorgestern“. Wie interessant wäre für Hannibal das „Morgen“ gewesen. Die Vision eines Weges, der quer durch die Alpen, also unter deren Gipfeln hindurch führe. Sein Heer, seine 38 000 Mann, 8000 Reiter und die berühmten 37 Kriegselefanten würden schnurstracks unter den eiskalt tobenden Schneestürmen hindurch nach Mailand marschieren und schließlich die Römer besiegen. Die Geschichte wollte es anders.

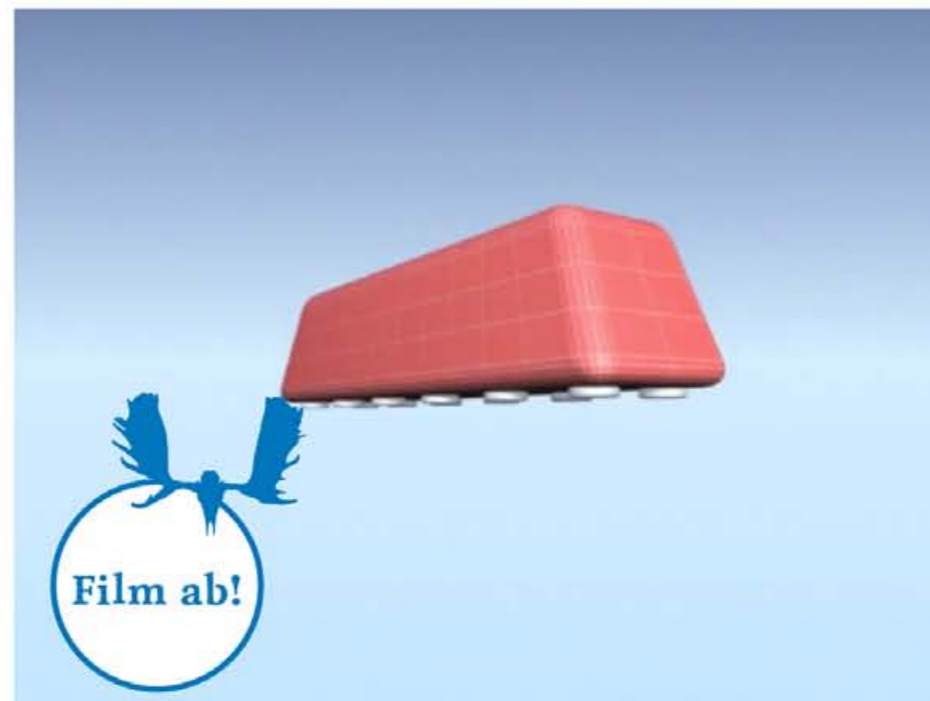
Heute, über zwei Jahrtausende später, träumen Lkw- und Touristenkolonnen immer noch von diesem „Morgen“. Auch wenn sie nicht ganz zwei Wochen über die Alpen brauchen, bringen sie es –

zum Beispiel an einem Pfingstwochenende - schon mal auf zehn Stunden. Doch das „Morgen“ zumindest einen Namen, „Talpino“, und es existiert als an sich einfache Idee seit mehr als zehn Jahren in den Köpfen einiger Architekten und Ingenieure aus Süddeutschland und Österreich. Und manche von ihnen, wie den Seefelder Michael Prachensky, läßt sie einfach nicht mehr los.

Stark vereinfacht handelt es sich um ein Fließband für Güter, das in einer Röhre durch sämtliche Täler und durch elf Tunnels (mit durchschnittlich 16 Kilometern Länge), fast in der Luftlinie von München nach Mailand verläuft und riesige Transportkisten befördern soll. Nachdem die Kisten, beladen mit Lkw-Zügen, Sattelaufliegern und Containern, auf diesem Fließband auf einem „Luftgleitfilm“ mit Tempo 120 hin und her rauschen, kommt man bei nur 379 Kilometer Strecke auf die famose



Im Jahre 2025 könnte der Talpino Hannibals Heer innerhalb von 3 Stunden von München nach Mailand befördern.



Mit 120 km/h durch die Alpen

Formel: München – Mailand in drei Stunden; Tag und Nacht, bei Wind und Wetter, Eis und Schnee; immer sind es drei Stunden.

Soviel zur Idee, die alle bisherigen Überlegungen für die Problemlösung des Nord-Süd-Verkehrs über Bord kippen. Trotz des Ende April erfolgten Spatenstichs für den Brenner-Basistunnel, der frühestens 2025 in Betrieb gehen soll.

Fahren könnte das Wunderwerk auf einer Trasse, die alle Täler quert, gleich viele Tunnels

wie die Brenner-Strecke aufweist, aber um rund 250 Kilometer kürzer ist. In zwei getrennten Tunnels sollen circa 1000 Boxen fahren: Das heißt, alle zehn Sekunden oder alle 333 Meter einer - und das in beiden Richtungen. Laufen soll das führerlose, elektronische System mit einer modernen Technik, die aus der Magnetschwebebahn hervorgegangen ist. An den „Bahnhöfen“, die entlang der Trasse - etwa in Oberstdorf, St. Anton, Ischgl, Scuol, Santa Maria, Bormio oder Bergamo - liegen könnten, sollen die Boxen auf einer Beschleunigungs- und einer Bremsspur in das System eingereiht und herausgenommen werden. So ähnlich wie in den Station einer modernen Skigondel. Doch die Streckenführung allein ist noch nicht „Talpino“. Zur Idee gehören auch der sparsame Antrieb des Systems: Ein Linearmotor mit Permanentmagneten erlaubt die Rückführung der

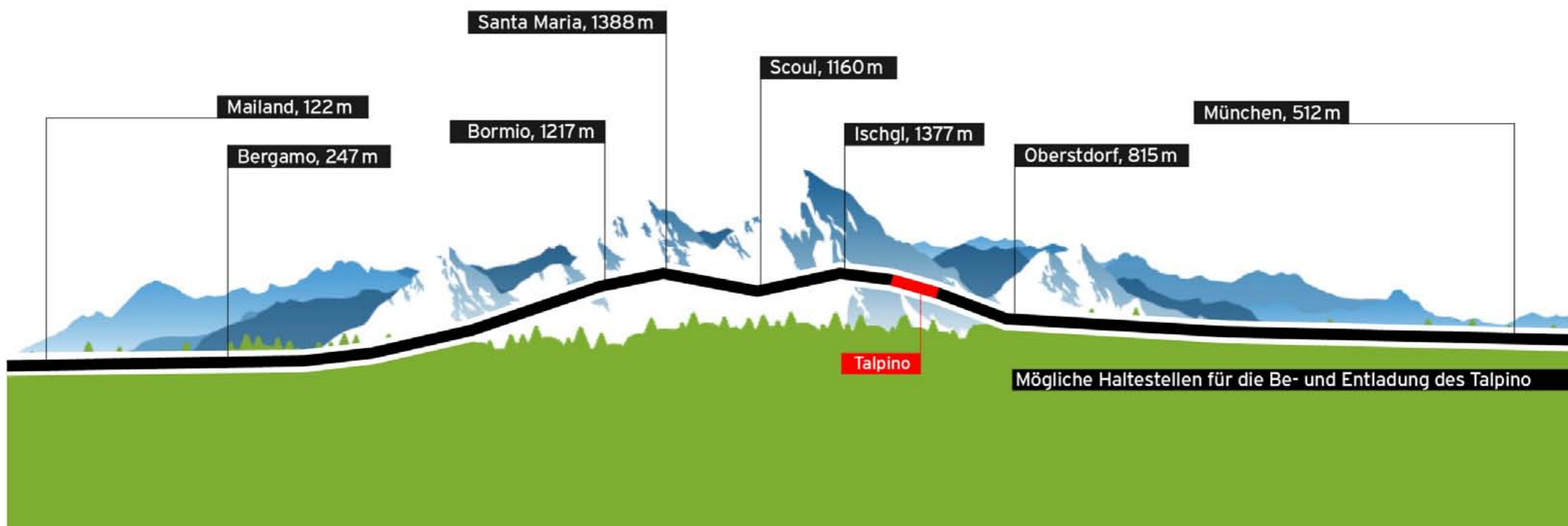
Bremsenergie. Und die Einzelbeförderung der Boxen: Es bildet sich kein Zug, es entstehen keine Wartezeiten und die Kosten für die Stromkosten pro Box und Fahrt sind mit etwa 40 Euro sehr niedrig.

Doch ist all das überhaupt realisier- und finanzierbar? Sie würde wohl ein Vielfaches des geplanten 64 Kilometer langen Brenner-Bahntunnels kosten. Und könnte auf lange Sicht nicht als Konkurrenz, sondern als dessen Ergänzung betrachtet werden. Für das Jahr 2020 jedenfalls werden in Studien für den gesamten Nord-Südverkehr über die Alpen bis zu 400 Millionen Tonnen Güterverkehr prognostiziert, davon 140 für den Brenner. Der „Talpino“

könnte bei 80 Prozent Auslastung rund 200 Millionen Tonnen Güter pro Jahr bewegen, heißt es. „Wir müssen endlich weg vom Begriff der Überwindung“, meint der Tiroler Architekt Michael Prachensky, der am Projekt beteiligt ist. Nur eine kurze Route quer durch die Alpen könne sich „über geografische Begebenheiten hinwegsetzen“.

Fest steht nur, dass die Querung der Alpen auch in der Neuzeit in vielerlei Hinsicht noch eine Herausforderung ist. Auch ganz ohne 8000 Reiter und 37 Elefanten. Es heißt aber auch, dass sich zwischen München und Mailand noch immer genug Raum für Abenteuer und Visionen findet.

Ende



A black and white portrait of Michael Prachensky, a man with wavy grey hair and a mustache, looking directly at the camera. He is wearing a dark shirt. The background of the entire page is a blue-tinted landscape of mountains and a sea of clouds.

Der Alles- Woller

EIN BERICHT VON STEFAN RUZAS

Michael Prachensky ist einer der Männer, der seit Jahren für die Talpino-Idee kämpft. Und er will noch viel mehr.

Manchmal reicht eine umgedrehte Untertasse, um die ganze Welt zu verändern. Der Tiroler Michael Prachensky zum Beispiel sitzt an einem der vielen Tische in seinem Prachenskyhof am Seefelder Panoramaweg und läßt die Untertasse über die Holzfläche gleiten. So einfach wäre es doch, das magnetische Antriebssystem des Talpino, dass nicht nur in den Alpen - zwischen München und Mailand - funktionieren würde, sondern auch in Shanghai oder anderswo. Und so einfach und genial

Auf dem Boden
liegen mehr als 50
Papierstapel mit
Innovationen,
Projekten, Entwürfen,
Ideen.

sind eigentlich alle Ideen Prachenskys, der immer wieder auch persönlich gegen den Bau des Basistunnels am Brenner demonstriert.

Prachensky hat viele Einfälle, unendlich viele. Auf dem Boden in dem Speisesaals des still gelegten Hotels aus dem Jahr 1968, das nun als sein Atelier dient, liegen mehr als 50 Papierstapel mit Innovationen, Projekten, Entwürfen, Ideen. Michael Prachensky, 1944 in Holzgau im Lechtal geboren, ist ein Alles-Woller. So wie sein Vater. Die Bauten des 2009 verstorbenen Architekten Hubert Prachensky haben Tirol geprägt. Und Österreich. Und Pakistan. Und andere Länder mehr. Der frühere Bundeskanzler Willy Brandt war gerne zu Gast, bei den Prachenskys.

Michael, der Sohn, hat viele Bauten gemeinsam mit seinem Vater entworfen - und manche allein. Auch er ist Archi-

tekt. In Seefeld hat er für eine der ersten Fußgängerzonen Tirols gesorgt. Er hat ein Olympiabad für Moskau konzipiert, einen Kunstpark für Gunther Sachs, futuristische Kristallpaläste für die schillernde Swarowski-Familie in irgendwelchen Mooren im Ehrwalder Becken, aber auch Seniorenheime, Vogelbeobachtungsstationen, Wohnhäuser, Klärwerke und die „Revitalisierung“ der gediegenen Hofburg in Innsbruck.

Aber da ist noch mehr: Mit dem größten Damm der Welt, 27 Kilometer lang und bis zu 600 Meter breit, würde er gerne das Mittelmeer vor den Folgen des Klimawandels bewahren - und ganz nebenbei Venedig vor dem Untergang bewahren. Er macht sich Gedanken darüber, wie man Fensterglas auch als Energiespeicher und Lichtquelle nutzen kann und wie ein Reaktor funktionieren würde, der mit Aluminium-Span



„Innovation, Architektur und Kunst kann man nicht erlernen, man kann sie mit den notwendigen Techniken nur erfühlen.“

arbeitet. Er kämpft gegen die Errichtung von Mega-Windparks, weil er nachweisen kann, dass man Energie auch anders produzieren kann. Er malt, schafft Kunstwerke und hat als Highlight eines Kreuzweges auch schon mal einen Steinkreis in einer bestimmten Sternenkongstellati- on geschaffen – bestehend aus zwölf Stei- nen, die bis zu 23 Tonnen wiegen und das letzte Abendmahl mit den zwölf Aposteln symbolisieren. „Innovation, Architektur und Kunst kann man nicht erlernen“, sagt Prachensky, „man kann sie mit den notwendigen Techniken nur erfühlen“. Der Tiroler fühlt viel. Vor allem, wie wichtig es ist, sich mit der Bewältigung von Zukunftsfragen zu beschäftigen. Mit Energieversorgung und unserem Trans- portwesen etwa. Dafür hat er auch die Unternehmung CEP Corporation gegrün-

det, die sich mit einer neuen Speicher- technologie namens „Nano-Brick“ be- schäftigt. Derlei Akkus wären nicht nur um ein Vielfaches leichter und kleiner, sondern auch deutlich leistungsstärker. Was Prachensky nicht nur mit Elektro- autos beweisen will, die in 40 Minuten geladen sind, um dann bis zu 2500 Ki- lometer weit zu fahren, sondern auch mit einem „Green Brick Bus“, dem laut seinen Worten „ersten sinnvollen Elek- trobus für den Stadtverkehr“. Er sei „in unserem alpinen Raum für alternative, erneuerbare Energiegewinnung durch Sonne, Wind und Wasser, jedoch mit Kleinanlagen und dezentralisierten Netzen“. Das werde einige Jahre dau- ern, so Prachensky, aufzuhalten aber sei es nicht. So wie er.

Ende



Steckbrief
Erfinder

Michael Prachensky

- 1944 im Lechtal geboren
- Studium an der Technischen Universität Stuttgart
- 1990: selbständiges Architekturbüro
- Lehrauftrag an der Universität Innsbruck
- Auslandsbaustellen u. a. in Pakistan, Schweiz und Shanghai
- 2000: Nominierung für den österr. Staatspreis in Architektur
- 2006: Gibraltar-Projekt „Nuova Atlantis“
- Seit 2009 Pläne für Nanotechnologien



„Innovation, Architektur und Kunst kann man nicht erlernen, man kann sie mit den notwendigen Techniken nur erfühlen.“

arbeitet. Er kämpft gegen die Errichtung von Mega-Windparks, weil er nachweisen kann, dass man Energie auch anders produzieren kann. Er malt, schafft Kunstwerke und hat als Highlight eines Kreuzweges auch schon mal einen Steinkreis in einer bestimmten Sternenkongstellati- on geschaffen – bestehend aus zwölf Stei- nen, die bis zu 23 Tonnen wiegen und das letzte Abendmahl mit den zwölf Aposteln symbolisieren. „Innovation, Architektur und Kunst kann man nicht erlernen“, sagt Prachensky, „man kann sie mit den notwendigen Techniken nur erfühlen“. Der Tiroler fühlt viel. Vor allem, wie wichtig es ist, sich mit der Bewältigung von Zukunftsfragen zu beschäftigen. Mit Energieversorgung und unserem Trans- portwesen etwa. Dafür hat er auch die Unternehmung CEP Corporation gegrün-

det, die sich mit einer neuen Speicher- technologie namens „Nano-Brick“ be- schäftigt. Derlei Akkus wären nicht nur um ein Vielfaches leichter und kleiner, sondern auch deutlich leistungsstärker. Was Prachensky nicht nur mit Elektro- autos beweisen will, die in 40 Minuten geladen sind, um dann bis zu 2500 Ki- lometer weit zu fahren, sondern auch mit einem „Green Brick Bus“, dem laut seinen Worten „ersten sinnvollen Elek- trobus für den Stadtverkehr“. Er sei „in unserem alpinen Raum für alternative, erneuerbare Energiegewinnung durch Sonne, Wind und Wasser, jedoch mit Kleinanlagen und dezentralisierten Netzen“. Das werde einige Jahre dau- ern, so Prachensky, aufzuhalten aber sei es nicht. So wie er.

Ende