



Comunità d'Azione Ferrovia del Brennero  
Aktionsgemeinschaft Brennerbahn

Besuchen Sie unsere neue Homepage  
[www.brennerbahn.eu](http://www.brennerbahn.eu)  
Visitate il nostro nuovo sito internet  
[www.ferroviabrennero.eu](http://www.ferroviabrennero.eu)

02 | 12

Pubblicazione periodica per lo sviluppo dell'asse ferroviario Monaco – Verona  
Periodikum zur Förderung der Entwicklung der Eisenbahnachse München – Verona

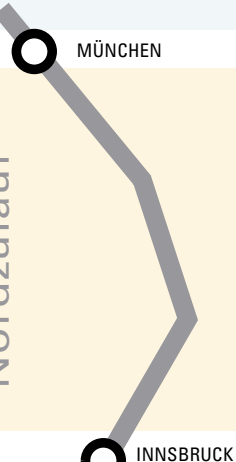


# transfer

### Europa

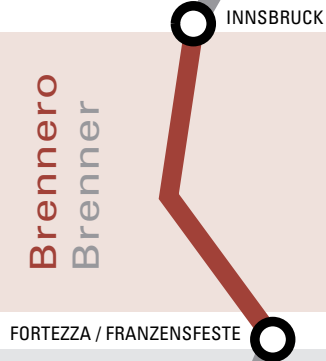
- 3 EDITORIALE / EDITORIAL
- 13 IMONITRAF! - STRATEGIA DI GESTIONE DEL TRAFFICO MERCI CHE ATTRAVERSA LE ALPI  
IMONITRAF! - STRATEGIE ZUR STEUERUNG DES ALPEN QUERENDEN GÜTERVERKEHRS
- 15 LA COMUNITÀ DI AZIONE FERROVIA DEL BRENNERO PRESENTA IL NUOVO SITO INTERNET  
DIE AKTIONSGEMEINSCHAFT BRENNERBAHN IM NEUEN ONLINEKLEID

### Accesso Nord Nordzulauf



- 4 LA PIETRA MILIARE PER IL CORRIDOIO DEL BRENNERO  
MEILENSTEIN FÜR DEN BRENNERKORRIDOR
- 6 IL CANTIERE COME ATTRATTIVA TURISTICA  
DIE BAUSTELLE ALS SCHAUSTELLE

### Brennero Brenner



- 9 INTERVISTA ALL'AMMINISTRATORE BBT SE ING. RAFFAELE ZURLO  
INTERVIEW MIT DEM ITALIENISCHEN VORSTANDSMITGLIED DER BBT SE ING. RAFFAELE ZURLO
- 15 KONRAD BERGMEISTER CONFERMATO PER ULTERIORI TRE ANNI  
KONRAD BERGMEISTER FÜR WEITERE DREI JAHRE BESTELLT

### Accesso Sud Südzulauf



- 10 IL COORDINATORE UE TEN-1 PAT COX INCONTRA I SINDACI DELLE CITTÀ LUNGO IL CORRIDOIO DEL BRENNERO  
EU TEN-1 KOORDINATOR PAT COX TRIFFT ENTSCHEIDUNGSTRÄGER DES BRENNERKORRIDORS
- 12 OSSERVATORIO BBT: NUOVO ASSETTO PROPRIETARI E MAGGIORI COMPETENZE  
BBT-BEOBACHTUNGSSTELLE MIT NEUER EIGENTÜMERSTRUKTUR UND ERWEITERTEN KOMPETENZEN

→ Il 15 luglio 2012 è stato firmato l'Accordo interministeriale per il potenziamento della tratta di accesso nord della Galleria di Base del Brennero dai Ministri dei Trasporti Doris Bures per l'Austria e Peter Ramsauer per la Germania. Il quadruplicamento della tratta del Brennero è uno dei progetti infrastrutturali prioritari a livello europeo e mira a uno spostamento permanente del traffico pesante che attraversa le regioni alpine, da gomma a rotaia. A tale scopo, la linea ferroviaria esistente da Monaco a Rosenheim fino a Kiefersfelden, dove attraversa il confine austriaco e si estende da Kundl fino a Radfeld, sarà quadruplicata. La firma del citato Accordo assicurerà, in futuro, un'attività di progettazione transfrontaliera congiunta e allineata. L'avvio dei lavori di progettazione è di massima importanza poiché segna, nel contempo, l'avvio dei lavori per l'ultima tratta del corridoio del Brennero tra Monaco e Verona finora incerta, cosicché nel 2026 - al momento della messa in esercizio della Galleria di Base del Brennero - non si creino dei colli di bottiglia ferroviari in Baviera. Alle importanti decisioni politiche, naturalmente, dovrà essere fatto seguito attraverso attività di costruzione concrete.

La creazione delle infrastrutture è un presupposto fondamentale per lo spostamento del traffico da gomma a rotaia. Tuttavia, è necessario predisporre le diverse condizioni quadro che favoriscano lo spostamento prefissato. A tale scopo, si propongono dei potenti strumenti di controllo in mano alla politica dei trasporti, ad esempio i sistemi Cap-and-Trade (il commercio sui crediti per inquinare) o sistemi di scambio delle emissioni. Al fine dell'implementazione di sistemi di questo genere le regioni dell'arco alpino devono sviluppare congiuntamente delle strategie che non siano solo credibili, ma anche efficaci e sulla base di queste implementare dei provvedimenti concreti. È tuttavia fondamentale che questi sistemi siano in linea con i principi europei e che non pregiudichino sistemi economici regionali. Solo così le regioni potranno avviare, sia a livello nazionale che europeo, tutti i processi necessari al fine dell'implementazione di tali sistemi di gestione del traffico. Il primo passo in questo senso è stato compiuto dalla regione alpine Rodano-Alpi, Alto Adige, Valle d'Aosta, Friuli Venezia Giulia, Piemonte, Canton Ticino, Svizzera Centrale e il Tirolo a fine maggio a Lione con un accordo sulla strategia di gestione del traffico. È prevista la graduale riduzione del traffico pesante sul Brennero fino a raggiungere il valore soglia di un milione di transiti.

→ Österreichs Verkehrsministerin Doris Bures und ihr deutscher Amtskollege Peter Ramsauer haben am 15. Juni 2012 ein Ressortabkommen über den Ausbau der nördlichen Zulaufstrecke zum Brenner Basistunnel unterzeichnet. Der viergleisige Bahnausbau der Brennerachse ist das wichtigste Verkehrsinfrastrukturprojekt der EU mit dem Ziel, den Schwerverkehr in den sensiblen Alpenregionen von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Dafür soll die bestehende Bahnstrecke von München über Rosenheim und Kiefersfelden und weiter über die österreichische Grenze bis Kundl/Radfeld viergleisig ausgebaut werden. Mit der Unterzeichnung des Abkommens kann jetzt eine abgestimmte Vorgangsweise bei den grenzüberschreitenden Planungen gewährleistet werden. Der Beginn dieser Planungsarbeiten markiert somit die Inangriffnahme des noch letzten offenen Teilstücks des Brennerkorridors zwischen München und Verona, damit 2026 mit Inbetriebnahme des Brenner Basistunnels kein Nadelöhr auf der Schiene in Bayern entsteht. Das wichtige politische Signal ist erfolgt, in der Folge müssen natürlich auch die Bauschritte gesetzt werden.

Infrastruktur ist die Basis für die Verlagerung von der Straße auf die Schiene. Es bedarf aber weiterer Rahmenbedingungen, um einen Verlagerungseffekt zu erzielen. Verkehrspolitische Steuerungsinstrumente wie beispielsweise Cap-and-Trade Systeme in Form einer Alpentransitbörse oder eines Emissionshandelssystems sind hierfür vielversprechende Ansätze. Für die Umsetzung solcher Systeme müssen die Alpenregionen gemeinsame, glaubwürdige und wirksame Strategien und Ziele entwickeln, um daraus Maßnahmen abzuleiten. Wichtig ist dabei, dass solche Systeme im Einklang mit europäischen Gesetzen sind und dass regionale Wirtschaftssysteme nicht benachteiligt werden. Nur so kann es den Regionen gelingen, auf nationalstaatlicher Ebene und auf Ebene der EU entsprechende Prozesse zu initiieren, die eine Umsetzung solcher Verkehrsmanagement-Systeme ermöglichen. Einen ersten Schritt in die richtige Richtung haben die Alpenregionen Rhône-Alpes, Südtirol, Aostatal, Friual-Julisch-Venetien, Piemont, Tessin, Zentralschweiz und Tirol Ende Mai in Lyon in einer gemeinsamen Resolution zur Verkehrsstrategie getätigt. Schrittweise soll auf eine Reduktion von einer Million LKW-Fahrten über den Brenner hingearbeitet werden.



**Heinrich Tschigg**  
Segretario  
Comunità d'Azione  
Ferrovia del Brennero

Sekretär  
Aktionsgemeinschaft  
Brennerbahn

The construction of infrastructures is a precondition for the shift of freight traffic from road to rail. To encourage this process, also adequate framework conditions have to be created. Traffic policy tools like cap and trade systems offer promising solutions, for example the introduction of an Alpine Crossing Exchange or an Emissions Trading Scheme. For the introduction of such systems, the Alpine regions have to develop credible and effective strategies and objectives so as to draw up concrete measures.

I Ministri dei Trasporti Doris Bures per l'Austria e Peter Ramsauer per la Germania al momento della firma dell'Accordo interministeriale a Rosenheim.

Österreichs Verkehrsministerin Doris Bures und Deutschlands Verkehrsminister Peter Ramsauer bei der Unterzeichnung des Ressortabkommens in Rosenheim.



## *La pietra miliare per il Corridoio del Brennero*

### *Meilenstein für den Brennerkorridor*

→ I Ministri dei Trasporti Doris Bures per l'Austria e Peter Ramsauer per la Germania il 15 luglio 2012 hanno firmato l'Accordo interministeriale per il potenziamento tranfrontaliero della tratta di accesso nord della Galleria di Base del Brennero tra Monaco di Baviera fino a Kundl/Radfeld presso Rosenheim.

Alla cerimonia che ha segnato l'avvio ufficiale dell'attività di progettazione congiunta, hanno partecipato il Coordinatore UE TEN-1 Pat Cox, il Presidente del Land Tirolo Günther Platter, la Sottosegretaria del Ministero dell'Economia e delle Infrastrutture della Baviera Katja Hessel e numerosi sindaci della Valle dell'Inn in Baviera. Il progetto prevede il quadruplicamento della tratta di accesso per la Galleria di Base del Brennero da Monaco fino a Kufstein, passando per Rosenheim, e fino a Kundl/Radfeld.

→ Österreichs Verkehrsministerin Doris Bures und ihr deutscher Amtskollege Peter Ramsauer haben am Freitag, den 15. Juni das Ressortabkommen zum grenzüberschreitenden Ausbau der Bahnstrecke von München bis Kundl/Radfeld in Rosenheim unterzeichnet.

Bei dem feierlichen Akt, dem auch EUTEN-1 Koordinator Pat Cox, Tirols Landeshauptmann Günther Platter, Bayerns Verkehrsstaatssekretärin Katja Hessel und zahlreiche Bürgermeister des bayerischen Inntals beiwohnten, ist der Startschuss zu den gemeinsamen Planungsarbeiten gefallen. Die Planungen umfassen den vierspurigen Ausbau der Zulaufstrecke zum Brenner Basistunnel von München über Rosenheim nach Kufstein und weiter nach Kundl/Radfeld.

“Le tratte di accesso sono di fondamentale importanza economica per la Germania, l’Austria e l’Italia. Gradualmente l’Europa si sta unendo per formare un’unità”, spiega il Ministro dei Trasporti Ramsauer. Il Ministro Bures considera l’accordo come un “chiaro segnale di conferma del potenziamento del trasporto ferroviario ecosostenibile in generale e della Galleria di Base del Brennero in particolare.”

In totale saranno investiti 2,6 miliardi di Euro nel progetto di potenziamento, come dichiarato dal Ministero dei Trasporti tedesco. I grandi investimenti, spiega il Ministro Bures, saranno posticipati al periodo di finanziamento 2014-2021 al fine di ottenere una maggior quota di cofinanziamento da parte dell’UE. In futuro sono previste quote di cofinanziamento da parte dell’UE fino al 40 per cento, un aumento significativo rispetto al 27 per cento fino ad ora messo a disposizione per le reti transeuropee (TEN). Si resta in attesa della decisione definitiva del Parlamento Europeo, tuttavia i segnali sono favorevoli.

**“Le tratte di accesso sono di fondamentale importanza economica per la Germania, l’Austria e l’Italia. Gradualmente l’Europa si sta unendo per formare un’unità.”**

**Peter Ramsauer**

**„Der Brennerzulauf ist wirtschaftlich wichtig für Deutschland, Österreich und Italien. Europa wächst damit weiter zusammen.“**

**Peter Ramsauer**

Il Coordinatore UETEN-1 Pat Cox nell’ambito dell’incontro per la firma dell’Accordo conferma che nonostante le manovre finanziarie i finanziamenti da parte italiana sono stati garantiti. Questo è quanto gli è stato assicurato di persona durante un recente viaggio a Roma. Per la Galleria di Base del Brennero sono previsti investimenti da parte dell’Austria e dell’Italia per un ammontare di circa un miliardo di euro.

Nel contempo, il Ministro Ramsauer ha assicurato ai sindaci che la firma dell’Accordo garantisce l’inizio dell’attiva partecipazione da parte della popolazione alla progettazione delle opere. “Si procederà tempestivamente all’elaborazione di un programma trasparente di comunicazione e pianificazione con la popolazione”, spiega Ramsauer. Questo perché è di fondamentale importanza coinvolgere tutte le parti interessate anticipatamente.



Il Presidente del Land Tirolo Günther Platter nel suo discorso ha sottolineato l’enorme importanza dell’Accordo interministeriale al fine del potenziamento dell’asse del Brennero.

Tirols Landeshauptmann Günther Platter unterstrich in seiner Rede die Bedeutung des Ressortabkommens für den Ausbau der Brennerachse.

„Der Brennerzulauf ist wirtschaftlich wichtig für Deutschland, Österreich und Italien. Europa wächst damit weiter zusammen“, erklärte Verkehrsminister Ramsauer. Verkehrsministerin Bures bezeichnete die Vereinbarung als ein klares „Bekenntnis zum Ausbau des umweltfreundlichen Schienenverkehrs und zum Brenner Basistunnel im Speziellen“

Insgesamt sollen laut deutschem Verkehrsministerium 2,6 Milliarden Euro in den Ausbau investiert werden. Die kostenintensiven Investitionen werden laut Verkehrsministerin Bures auf die Finanzierungsperiode 2014 bis 2021 verschoben, um eine höhere Kofinanzierung der EU in Anspruch nehmen zu können. Geplant sei, dass die Europäische Union künftig mit 40 Prozent anstatt wie mit bisher 27 Prozent im Rahmen der Transeuropäischen Netze (TEN) kofinanziert. Das müsse noch vom Europäischen Parlament beschlossen werden, die Vorzeichen seien aber gut, so Bures weiter.

EU TEN-1 Koordinator Cox bestätigte im Rahmen der Vertragsunterzeichnung, dass die Finanzierung trotz der aktuellen Finanzkrise in Italien gesichert sei. Diese Zusage, so Cox weiter, ist erst im Rahmen eines Treffens in Rom bestätigt worden. Es sei geplant, dass bis zum Jahr 2016 Italien und Österreich rund eine Milliarde Euro in den Brenner Basistunnel investieren würden.

Den anwesenden Bürgermeistern versicherte Verkehrsminister Ramsauer, dass die Vertragsunterzeichnung auch den Beginn einer breiten Beteiligung der Bevölkerung an den Planungen des Projektes markiert. „Jetzt werde zügig ein Fahrplan für einen transparenten öffentlichen Planungsdialog entwickelt“, so Ramsauer, denn es sei wichtig, dass alle Beteiligten frühzeitig an einen Tisch geholt werden.

### ***A milestone in the history of the Brenner Corridor***

On June 15<sup>th</sup> the Ministers of Transport Ms. Doris Bures for Austria and Peter Ramsauer for Germany signed an Inter-ministerial Agreement for the cross-border expansion of the railway line from Munich to Kundl/Radfeld in Rosenheim. According to the German Transport Ministry, about 2.6 mn Euro will be invested for the expansion work. The cost-intensive investments will be shifted to the financing period 2014 - 2021, explained Ms. Doris Bures, so as to make use of the higher co-financing rates by the European Union.

Le visite in cantiere sono risultate molto affascinanti anche per i giovani e giovanissimi.

Ein Baustellenbesuch ist auch für die Jüngsten ein unvergessliches Erlebnis.



## *Il cantiere come attrattiva turistica*

### *Die Baustelle als Schaustelle*

*35.000 persone sono affluite per vedere il cantiere della ferrovia delle Bassa Valle dell'Inn*

*35.000 Menschen besuchten den Eisenbahnbau im Unterinntal*

→ Un'esperienza vissuta con e in tutti i sensi - non la si scorderà mai: il rombo dei motori, le vibrazioni, l'odore del cemento e i fari dei macchinari che squarciano il buio. Solo pochi anni fa uno spettacolo del genere era riservato solo agli operai e agli ingegneri operanti nel cantiere della galleria.

Le moderne tecniche di comunicazione durante il periodo di costruzione della linea della Bassa Valle dell'Inn hanno fatto sì che i cantieri sotterranei fossero consapevolmente aperti per la popolazione limitrofa e per tutti gli interessati. Gruppi di scolari, associazioni,

→ Nichts ist einprägsamer als ein Erlebnis mit allen Sinnen: Das Brummen großer Motoren, Vibrationen, der Geruch von Zement und die suchenden Lichter von Baumaschinen in der Düsternis. Bis vor wenigen Jahren waren diese Eindrücke Arbeitern und Ingenieuren im Tunnelbau vorbehalten.

Die moderne Projektkommunikation hat beim Bau der neuen Unterinntalbahn die Baustellen unter Tage gezielt für Anrainer und Interessierte geöffnet. Schülergruppen, Vereine, Anrainer, aber auch Mitarbeiter von Behörden und Fachbetrieben haben

la popolazione direttamente interessata e i collaboratori degli enti pubblici e di aziende specializzate hanno visto con i propri occhi come sono stati costruiti e attrezzati 34 chilometri di galleria e hanno constatato quanto fosse duro il lavoro che quotidianamente le squadre di operai hanno svolto durante il loro servizio a turni 24 ore su 24. In tal modo hanno acquisito una nuova consapevolezza su come si configurano i lavori di costruzione per l'asse del Brennero.

A partire dal 2003 la ÖBB ha accolto nei propri cantieri della Bassa Valle dell'Inn circa 35.000 persone alle giornate delle porte aperte, dove i visitatori erano accompagnati da guide esperte in piccoli gruppi. Circa la metà dei visitatori era costituita dalla popolazione locale direttamente interessata, l'altra metà dei visitatori veniva dagli altri stati federali o dall'estero. Gli ospiti stranieri che sono stati accolti nei cantieri venivano da svariati paesi di tutto il mondo. Il progetto, che presenta delle caratteristiche tecniche a dir poco singolari, ha attirato esperti di settore dalla Corea, dalla Cina, dalla Thailandia, dagli Stati Uniti, dalla Colombia, dal Cile, dal Nordafrica e da altri paesi europei. Ora la linea ferroviaria tra Kundl e Baumkirchen, entrata in esercizio il 9 dicembre 2012, non è più accessibile al pubblico.

hautnah miterlebt, wie die 34 Kilometer Eisenbahntunnel gebaut und ausgerüstet wurden. Sie haben mit eigenen Augen den harten Arbeitsalltag der Mannschaften im Schichtdienst gesehen. Und sie haben ein neues Verständnis für den Bau der Eisenbahnachse Brenner gewonnen.

Seit 2003 hat die ÖBB im Unterinntal rund 35.000 Menschen zu Tagen der offenen Baustelle und als geführte Kleingruppen begrüßt. Rund die Hälfte der Besucher waren Anrainer aus dem unmittelbaren Projektgebiet, je ein Drittel der Besucher konnten aus anderen Bundesländern sowie aus dem Ausland begrüßt werden. Die internationalen Gäste kamen aus Ländern rund um den Erdball. Aufgrund der technisch einzigartigen Aufgabenstellungen interessierten sich unter anderem Fachleute aus Korea, China, Thailand, USA, Kolumbien, Chile, Nordafrika und allen europäischen Ländern für die Tiroler Tunnelbaustellen. Nun wurde der Besucherbetrieb eingestellt, am 9. Dezember 2012 startet auf der Neubaustrecke zwischen Kundl und Baumkirchen der fahrplanmäßige Eisenbahnverkehr.

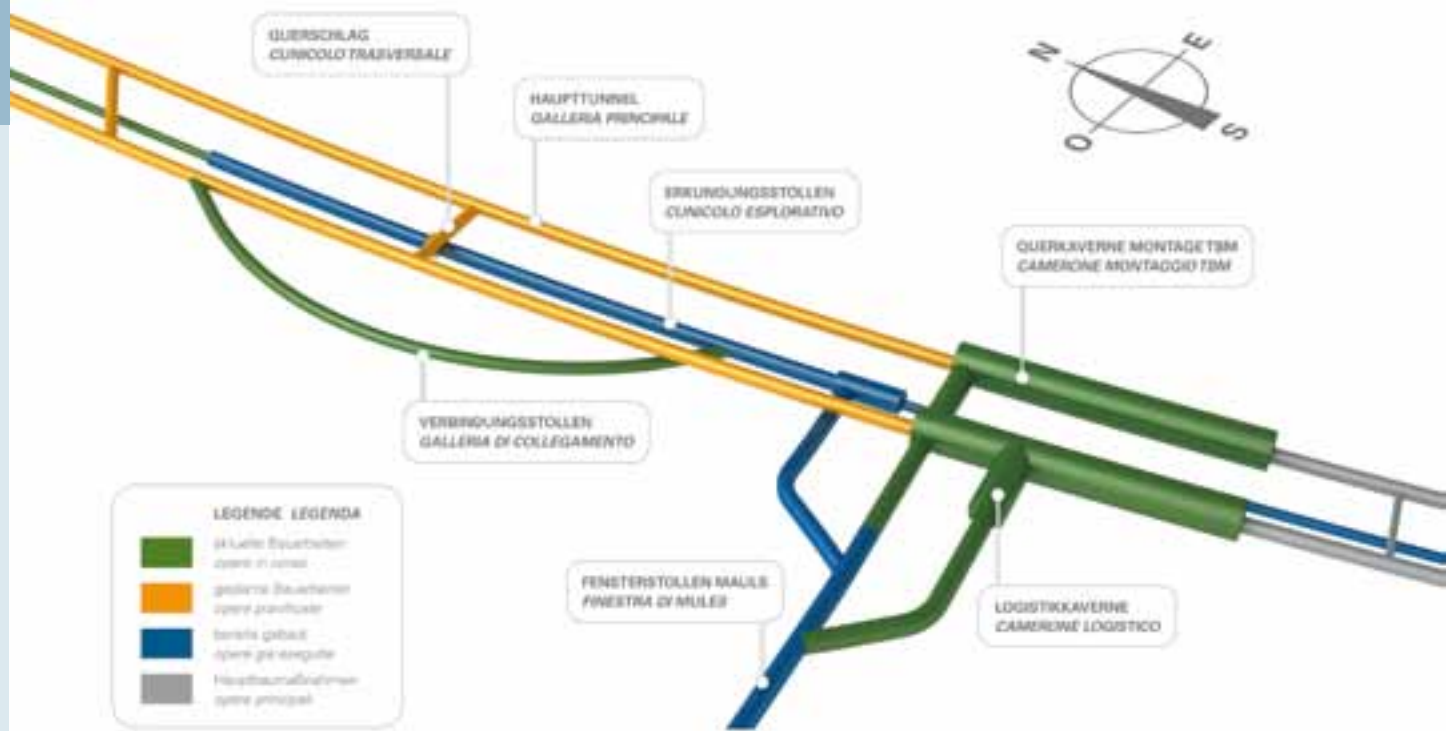
### ***The site as an attraction for visitors***

Since 2003, the ÖBB has welcomed about 35,000 visitors on the construction site, where they were offered guided tours in small groups. Around half of the visitors were residents of the project area; the other visitors were from other Austrian Länder (federal states) and from abroad.



Nella giornata delle porte aperte migliaia di visitatori nella Bassa valle dell'Inn si sono interessati allo svolgimento dei lavori.

Tausende Besucher haben sich bei den Tagen der offenen Baustelle im Unterinntal über den Bauablauf informiert.



## Intervista con l'amministratore di BBT SE Ing. Raffaele Zurlo

### Interview mit dem italienischen Vorstandsmitglied der BBT SE Ing. Raffaele Zurlo

→ Dalla fine del 2011, a Mules si sta lavorando per la prosecuzione dello scavo del cunicolo esplorativo attraverso il cosiddetto Lineamento Periadriatico. Le sfide per gli ingegneri e i geologi sono numerose e molto impegnative. Per questo, Transfer ha intervistato l'amministratore Italiano Ing. Raffaele Zurlo sull'argomento.

**Signor Zurlo, il cantiere a Mules è attivo dalla fine del 2011. Quali sono i lavori previsti per questo lotto?**

Il lotto Lineamento Periadriatico comprende vari fronti di avanzamento, sui quali si lavora contemporaneamente. A partire dalla galleria di accesso laterale di Mules in direzione Brennero, saranno scavati un tratto di 1,3 chilometri del cunicolo esplorativo e un tratto di 1,2 chilometri per ciascuna delle due gallerie princi-

→ Seit Ende 2011 laufen die Vortriebsarbeiten des Erkundungstollens im Abschnitt der sogenannten Periadriatischen Naht. Die Herausforderungen für die Ingenieure und Geologen sind zahlreich und besonders groß. Transfer hat darüber mit dem italienischen Vorstand Ing. Raffaele Zurlo gesprochen.

**Herr Zurlo, die Baustelle Mauls ist seit Ende des Jahres 2011 in Betrieb.**

**Welche Arbeiten sind in diesem Baulos vorgesehen?**

Das Baulos Periadriatische Naht umfasst mehrere Ortsbrüste an denen gleichzeitig gearbeitet wird. Vom Fensterstollen Mauls aus werden 1,3 Kilometer des Erkundungstollens in Richtung Brenner und jeweils 1,2 Kilometer beider projektgegenständlicher Hauptröhren vorgetrieben. Überdies wird ein Verbindungstunnel zwischen den



**“A Mules i minatori avanzano con il metodo cosiddetto “tradizionale”, abbattendo la roccia per brevi tratti con l’impiego di esplosivo, cioè mediante “volate” di precisione.”**

**„In Mauls erfolgt der Ausbruch im sogenannten bergmännischen bzw. konventionellen Vortrieb, d.h. mittels Präzisionssprengungen.“**

pali previste in progetto. Oltre a ciò, si realizzerà una galleria di collegamento tra una delle canne principali e il cunicolo esplorativo, che assumerà particolare importanza durante le successive fasi realizzative: sarà infatti utilizzata per la movimentazione di tutto il materiale proveniente dallo scavo delle gallerie principali.

Contemporaneamente allo scavo del cunicolo, nel presente lotto saranno realizzati due grandi cameroni in cui, nell’ambito di un successivo contratto, si procederà al montaggio delle frese meccaniche (TBM) per la prosecuzione dello scavo delle due gallerie principali verso Fortezza.

**I lavori di questo lotto sono molto complessi. Può spiegarci il motivo?**

A Mules, la Galleria di Base del Brennero attraversa un tratto lungo circa 1.000 metri del Lineamento Periadriatico, una delle principali discontinuità geologiche che attraversano le Alpi. La faglia è lunga all’incirca 700 chilometri e separa le Alpi Meridionali, che comprendono le Dolomiti, dalle Alpi Orientali, che comprendono le Alpi delle valli Ötztal e Zillertal. La faglia in se è a sua volta composta da più faglie di minor spessore che rappresentano intercalazioni di rocce magmatiche di recente formazione, quali ad esempio le tonaliti. Nello scavo delle gallerie si alternano, pertanto, tratti con buone caratteristiche geomeccaniche e tratti di maggiore complessità.

**Signor Zurlo, come avviene l’avanzamento in condizioni tanto particolari?**

A Mules i minatori avanzano con il metodo cosiddetto “tradizionale”, abbattendo la roccia per brevi tratti con l’impiego di esplosivo, cioè mediante “volate” di precisione. Per questa ragione vengono correntemente eseguiti sondaggi in avanzamento sul fronte di scavo per una profondità di circa 80 metri. Questa operazione rende possibile esplorare le caratteristiche geologiche, idrogeologiche e geomeccaniche della roccia, preliminarmente all’avanzamento.

Hauptröhren und dem Erkundungsstollen errichtet, welcher in späteren Projektrealisierungsphasen eine besonders wichtige Rolle spielen wird: er wird nämlich zu logistischen Zwecken, d.h. zum Abtransport des Ausbruchsmaterials aus den Haupttunnels dienen.

Zeitgleich mit dem Vortrieb des Erkundungsstollens werden in diesem Erkundungslos zwei große Kavernen errichtet, in welchen im Rahmen eines weiteren Auftrags die Tunnelbohrmaschine (TBM) zum Vortrieb der beiden Haupttunnelröhren montiert wird.

**Die Arbeiten in diesem Bauabschnitt gestalten sich besonders komplex.**

**Können Sie uns näher erklären warum dies so ist?**

In Mauls durchörtert der Brenner Basistunnel über eine Strecke von ungefähr 1000 Metern die Periadriatische Naht, eine der bedeutendsten geologischen Störungszonen der Alpen. Die circa 700 Kilometer lange Störungszone trennt das Südalpin, zu dem unter anderem die Dolomiten gehören, vom Ostalpin, zu welchem zum Beispiel die Ötztaler und die Zillertaler Alpen zählen. Die Periadriatische Naht setzt sich aus mehreren geringmächtigen Störungen zusammen, welche Einschaltungen aus jüngerem magmatischem Gestein, z.B. Tonalite, aufweisen. Im Zuge des Vortriebs der Tunnel wechseln sich Abschnitte mit günstigen geologischen Verhältnissen und komplexere Abschnitte ab.

**Herr Zurlo, wie erfolgt der Vortrieb unter derart komplexen Verhältnissen?**

In Mauls erfolgt der Ausbruch im sogenannten bergmännischen bzw. konventionellen Vortrieb, d.h. mittels Präzisionssprengungen. Aus diesem Grund werden an der Ortsbrust des Erkundungsstollens regelmäßig Vorausbohrungen mit einer Länge von ca. 80 Metern durchgeführt. Dadurch ist eine frühzeitige Erkundung der geologischen, hydrogeologischen und geomechanischen Verhältnisse des Gebirges möglich.

The construction lot “Periadriatic Seam” comprises several working faces, where construction activities are carried out simultaneously. Starting from the lateral access tunnel in Mules a 1.3 km long section of the Exploratory tunnel and respectively 1.2 km of both main tubes foreseen in the project will be excavated. Furthermore, a connection tunnel will be built from the main tubes to the Exploratory tunnel and two big caverns will be built for the purpose of the assembly of the Tunnel Boring Machine (TBM) - which is pertinent to another contract - so as to excavate both main tunnels towards Fortezza.



Amministratore BBT SE  
Raffaele Zurlo

BBT SE Vorstand  
Raffaele Zurlo

Sindaci all'incontro informativo sul corridoio del Brennero.

Lokale Entscheidungsträger bei der Informationsveranstaltung zum Brennerkorridor.



## *Il Coordinatore UE TEN-1 Pat Cox incontra i sindaci delle città lungo il corridoio del Brennero*

### *EU TEN-1 Koordinator Pat Cox trifft Entscheidungsträger des Brennerkorridors*

→ Circa 50 sindaci e i rappresentanti dei consigli comunali della Valle Isarco e dell'Alta Val d'Isarco hanno accettato l'invito del Parlamentare europeo Herbert Dorfmann e dell'Osservatorio Ambientale di BBT e si sono incontrati all'Accademia Cusanus di Bressanone con il Coordinatore UE TEN-1 Pat Cox e il Commissario straordinario di Governo per le opere di accesso e la Galleria di Base del Brennero On. Mauro Fabris.

Herbert Dorfmann nel suo discorso introduttivo ha sottolineato che, dopo l'assenso alla costruzione della Galleria di Base del Brennero a Vienna e a Roma, sarà necessario proseguire i lavori anche per le tratte di accesso. Infatti, il corridoio deve essere considerato nel suo insieme. Ciò implica che le tratte di accesso entrino in esercizio il giorno stesso della galleria di base. Allo stesso tempo è fondamentale prendere i dovuti provvedimenti a livello politico sin da ora. Il Commissario straordinario di Governo On. Mauro Fabris ha sottolineato che la Galleria di Base del Brennero e le tratte di accesso costituiscono attualmente il progetto ferroviario prioritario in Italia. Garantiscono

→ Rund 50 Bürgermeisterinnen und Bürgermeister sowie Vertreter der Gemeindeausschüsse des nördlichen und südlichen Wipp- und Eisacktals sind der Einladung von EU-Parlamentarier Herbert Dorfmann und der BBT Beobachtungsstelle gefolgt und sind in der Brixner Cusanus Akademie mit EU TEN-1 Koordinator Pat Cox sowie dem italienischen Regierungskommissar für die Brennerachse Mauro Fabris zusammengetroffen.

Herbert Dorfmann unterstrich in seiner Eröffnungsrede, dass nach dem „Ja“ zum Bau des Brenner Basistunnels in Wien und Rom nun auch an der Zulaufstrecke weitergearbeitet werden muss. Die Strecke müsse als Ganzes gesehen werden und bei der Inbetriebnahme der Zulaufstrecke dürfe es nicht einen Tag Verzögerung geben. Ebenso müsse man bereits jetzt damit beginnen, verkehrspolitische Maßnahmen zu setzen. Der Regierungskommissar für den Brenner Basistunnel Mauro Fabris stellte klar, dass der Brenner Basistunnel und die Zulaufstrecken derzeit die wichtigsten Eisenbahnprojekte für Italien sind. Sie garantieren die

**“L’Unione Europea ha elaborato delle nuove Linee guida per il traffico merci, per la cui attuazione la Galleria di Base del Brennero è fondamentale.”**

**Pat Cox**

**“Europa hat neue Richtlinien für den Gütertransport erarbeitet und um diese einzuhalten, benötigt es den Brenner Basistunnel.”**

**Pat Cox**

infatti il collegamento con l’Europa e integrano la rete ferroviaria esistente tra Napoli e Verona. Quando si parla di trasporto merci moderno, spiega Fabris, si sta parlando della ferrovia. Attualmente sono in corso i lavori di progettazione per la tratta di accesso Fortezza – Ponte Gardena e per il Terminale Quadrante Europa di Verona. Nel contempo Fabris incita l’Europa a sostenere maggiormente il progetto. Sostegno che l’Unione Europea ha garantito, conferma il Coordinatore UETEN-1 Pat Cox, sottolineando nel suo discorso che il progetto per la Galleria di Base del Brennero costituisce il progetto infrastrutturale prioritario per l’UE. Gli stati membro coinvolti e l’UE, ribadisce Cox, hanno assicurato il proprio sostegno al progetto del BBT. “L’Unione Europea ha elaborato delle nuove Linee guida per il traffico merci, per la cui attuazione la Galleria di Base del Brennero è fondamentale. Proprio per questo l’Unione Europea intende co-finanziare i progetti con contributi fino al 40 per cento e in casi particolari fino al 50 per cento”, spiega il Coordinatore Cox.

Verbindung zu Europa und ergänzen das bereits bestehende und modernisierte Eisenbahnnetz von Neapel nach Verona. Wenn man von modernem Gütertransport spricht, so Fabris weiter, müsse man von der Eisenbahn sprechen. Die Planungen laufen derzeit für die Zulaufstrecke Franzensfeste - Waidbruck und den Terminal Quadrante Europa in Verona. Ebenso forderte Fabris Europa auf, die Bauarbeiten verstärkt zu unterstützen. Dieser Aufforderung folge Europa, so EU TEN-1 Koordinator Pat Cox. Er unterstrich in seiner Rede, dass der Brenner Basistunnel für Europa das wichtigste Infrastrukturprojekt ist. Die beteiligten Staaten und Europa haben sich, so Cox, gemeinsam zum Bau des BBT verpflichtet. „Europa hat neue Richtlinien für den Gütertransport erarbeitet und um diese einzuhalten, benötigt es den Brenner Basistunnel. Deshalb muss Europa auch die Projekte beim Bau mit bis zu 40 Prozent, in besonderen Fällen mit bis zu 50 Prozent finanziell besser unterstützen“, so der Koordinator weiter.

**EU TEN-1  
Coordinator  
Pat Cox meets  
the policymakers  
of all cities along  
the Brenner Corridor**

At the invitation of the MEP Herbert Dorfmann together with the BBT Observatory, about 50 Mayors and the representatives of the local committees coming from the northern and the southern Wipp and Isarco valley participated in a meeting at the Cusanus Academy at Bressanone with the EU TEN-1 Coordinator Pat Cox and the Italian Government Commissioner Mauro Fabris.



Coordinatore UE TEN-1  
Pat Cox

EU TEN-1 Koordinator  
Pat Cox

Walter Huber,  
Presidente Osservatorio

Walter Huber,  
Präsident  
Beobachtungsstelle



**A new ownership structure and extended responsibilities for the BBT Observatory**

The range of duties and responsibilities of the BBT Observatory was extended in May. The activities of environmental supervision and monitoring, of securing the compliance with all work safety and health regulations and of transparent communication with the population and the stakeholders were extended and now include the construction activities for the Brenner Base Tunnel itself and its access route Fortezza - Ponte Gardena.

→ L'Assemblea Generale di metà maggio non solo ha portato ad un nuovo assetto proprietario, ma ha anche deciso di estendere le mansioni e le competenze dell'Osservatorio. Al Consorzio, costituito dalla Provincia Autonoma di Bolzano (50 per cento), dalla Galleria di Base del Brennero SE (40 per cento) e, recentemente, anche da Rete Ferroviaria Italiana (10 per cento), ha in capo principalmente il monitoraggio delle condizioni ambientali delle aree dell'Alto Adige direttamente interessate dai lavori di costruzione per la Galleria di base del Brennero e la tratta di accesso sud Fortezza – Ponte Gardena. Inoltre, è suo compito verificare che le norme di tutela sociale e tecnica del lavoro e di sicurezza e igiene del lavoro vengano rispettate durante la fase di costruzione. Tra le svariate attività del Consorzio rientra anche la gestione dell'Infopoint nonché la sua funzione di sportello a disposizione della popolazione e dei vari gruppi direttamente interessati dalla costruzione dell'opera. "Anche in futuro la comunicazione trasparente e aperta sarà al centro della nostra attenzione. All'insegna di questa, intendiamo non solo tematizzare le questioni attuali, ma proporre delle soluzioni concrete", spiega Walter Huber, Presidente dell'Osservatorio Ambientale.

L'efficacia delle attività dell'Osservatorio si dimostra nelle cifre: l'Infopoint registra approssimativamente 4000 visitatori all'anno. Inoltre, la popolazione ha mostrato moltissimo interesse per le visite guidate in cantiere e in galleria.

**Osservatorio BBT:  
nuovo assetto proprietario e maggiori competenze**

**BBT-Beobachtungsstelle mit neuer Eigentümerstruktur und erweiterten Kompetenzen**

→ Mit der Gesellschafterversammlung von Mitte Mai erhielt die BBT-Beobachtungsstelle eine neue Eigentümerstruktur und erweiterte Kompetenzen. Gegründet als Konsortium zwischen der Autonomen Provinz Bozen (50 Prozent), der Brenner Basistunnel SE (40 Prozent) und neu an Bord, der Rete Ferrovia Italiana (10 Prozent) bestehen die Aufgaben des Konsortiums nunmehr in der Überwachung der Umweltbedingungen des vom Bau des Brenner Basistunnels und den Abschnitten der südlichen Zulaufstrecke Franzensfeste – Waidbruck betroffenen Südtiroler Gebietes. Ebenso zu den Aufgaben zählen die Kontrolle darüber, ob die Bestimmungen zum sozialen und technischen Arbeitsschutz, zur Arbeitssicherheit und –hygiene während der Bauphase eingehalten werden. Großes Augenmerk wird auch weiterhin auf die Führung des InfoPoints und die Führung einer Anlaufstelle für die Bevölkerung und die verschiedenen vom Bauwerk betroffenen Anspruchsgruppen gelegt. „Eine transparente und offenen Kommunikation und das Ansprechen und Lösen von Problemen wird auch zukünftig zentraler Bestandteil unseres Aufgabengebiets sein“, so Walter Huber der Präsident.

Messbar ist die diese Arbeit u.a. durch die rund 4.000 jährlichen Besuche im InfoPoint und das große Interesse an Führungen auf der Baustelle und im Tunnel.



Sottoscrizione della risoluzione in data 31 maggio 2012. da sinistra a destra: Markus Zuest, Consigliere di stato urano, Bernard Soulage, vice presidente della regione Rodano-Alpi, Bernhard Tilg, Assessore regionale per i trasporti del Tirolo

Unterzeichnung der Resolution am 31. Mai 2012 v.l.n.r.: Markus Zuest, Regierungsrat Kanton Uri, Bernard Soulage, Vizepräsident der Region Rhône-Alpes, Bernhard Tilg, Verkehrslandesrat Tirol

## ***iMONITRAF! - Strategia di gestione del traffico merci che attraversa le Alpi***

## ***iMONITRAF! – Strategie zur Steuerung des Alpen querenden Güterverkehrs***

→ Il traffico merci che attraversa l'arco alpino è uno dei temi d'attualità più scottanti che coinvolgono sia la popolazione che l'economia e la politica delle regioni interessate. È indiscussa l'importanza del traffico merci per lo sviluppo economico e sociale sia all'interno che all'esterno delle regioni Alpine, tuttavia il volume di traffico attuale sta raggiungendo dei livelli critici. Infatti, sempre più spesso si registrano superamenti del valore limite indicato per gli inquinanti atmosferici e del livello di emissioni di rumore da cui conseguono non solo i relativi impatti sulla salute e sulla qualità di vita della popolazione, ma anche sull'economia e sul turismo. Per discutere e trovare delle soluzioni ai problemi menzionati, a partire dal gennaio 2005 sono stati organizzati degli incontri tra esperti di svariate regioni alpine, i programmi INTERREG MONITRAF (dal 2005 fino al 2008) e iMONITRAF! (2009-2012).

→ Der Alpen querende Güterverkehr ist eines der aktuellsten und brisantesten Themen für Bevölkerung, Wissenschaft und Politik im Alpenraum. Seine Bedeutung für die wirtschaftliche und soziale Entwicklung im und außerhalb des Alpenbogens ist unbestritten. Zugleich haben seine negativen Auswirkungen bereits ein kritisches Maß erreicht. Immer häufiger werden die zulässigen Grenzwerte bei Luftschadstoffen überschritten, stark erhöhter Dauerlärmpegel und negative Effekte auf Gesundheit und Lebensqualität der Bevölkerung sowie auf Wirtschaft und Tourismus sind weitere Folgen des Verkehrs. Um diesen Problemen Lösungen gegenüberzustellen, haben sich seit Januar 2005 Experten aus verschiedenen Alpenregionen im Rahmen der INTERREG-Programme MONITRAF (2005 bis 2008) und iMONITRAF! (2009-2012) zusammengefunden.

**iMONITRAF! -  
Strategy to  
control the  
freight traffic  
through alpine  
regions**

Freight traffic crossing the Alps is one of the most current and controversial issues not only for the population, but also for the economic and political systems in Alpine regions.

The aim of the program iMONITRAF! is to find solutions for this issues in connection with monitoring systems to register traffic flows, their impacts and the effects of intervention measures and to implement short-term measures in periods with particular high traffic volumes.

Si sono tenuti anche diversi incontri, workshop regionali e tre Forum internazionali dei trasporti, atti a fungere da piattaforma di dibattito e a favorire la creazione di network per tutto quanto concerne i corridoi di transito del Brennero, del Gottardo, del Frejus e del Mont Blanc. Inoltre, a Innsbruck e a Bolzano sono stati organizzati due incontri di lavoro sul tema dei sistemi di gestione e controllo del traffico, con particolare riferimento al corridoio del Brennero, ai quali hanno partecipato alcuni esperti di spicco. In tal contesto sono state individuate anche delle sinergie con la Comunità d'Azione per la Ferrovia del Brennero e con la Brenner Corridor Plattform.

L'obiettivo principale della iMONITRAF! è l'incremento della qualità di vita lungo le principali assi di transito delle aree alpine attraverso una riduzione degli impatti ambientali causati del traffico merci e passeggeri. A tale scopo si registrano i flussi di traffico e i loro impatti mediante sistemi di monitoraggio comuni, si verificano gli effetti di diversi "interventi guida" e si prendono provvedimenti a breve termine qualunque si verifichino dei picchi dell'intensità del traffico.

In occasione del Forum dei trasporti a Lione il 31 maggio 2012 si sono incontrati i rappresentanti politici delle regioni alpine, dove gli esperti dalla Svizzera, dalla Francia, dall'Austria e dall'Italia hanno preso accordi su un sistema di obiettivi e un modo di procedere comune per la gestione del traffico di transito. Il sistema di obiettivi mira a una mitigazione ambientale e climatica a breve termine e allo sfruttamento massimo delle capacità della ferrovia a lungo termine. Perché la gestione del traffico sia sostenibile a lungo termine tuttavia saranno necessarie altre misure: per questo le regioni alpine nella risoluzione chiedono agli stati nazionali e all'unione europea l'introduzione di un sistema di gestione del traffico, per esempio la Borsa dei transiti alpini.

In der gesamten Projektphase haben Arbeitstreffen, regionale Workshops sowie drei internationale Transportforen stattgefunden, die zur Vernetzung beigetragen und Problemdiskussionen in den Transitkorridoren des Brenners, des Gotthards, des Frejus und des Mont Blanc vorangetrieben haben. In Innsbruck und Bozen wurden zudem zwei hochkarätig besetzte Arbeitstreffen zu Steuerungsinstrumenten insbesondere für den Brennerkorridor durchgeführt, in denen auch Synergien mit der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn und der Brenner Corridor Plattform identifiziert werden konnten.

Das Hauptziel von iMONITRAF! besteht in der Erhöhung der Lebensqualität entlang der Haupttransitachsen des Alpengebiets durch eine Reduktion der von Güter- und Personenverkehr verursachten Umweltbelastungen. Dazu werden mit Hilfe eines gemeinsamen Monitoring-Systems die Verkehrsströme und ihre Auswirkungen erfasst, die Wirkung von Lenkungsmaßnahmen geprüft und kurzfristige Maßnahmen für Perioden mit besonderer Verkehrsbelastung gesteuert.

Anlässlich des Transport Forums in Lyon haben sich am 31. Mai 2012 politische Vertreter der Alpenregionen aus der Schweiz, Frankreich, Österreich und Italien in einer Resolution auf ein gemeinsames Zielsystem und ein gemeinsames Vorgehen beim Transitverkehr geeinigt. Dieses gemeinsame Zielsystem fokussiert kurzfristig auf Umwelt- und Klimazielen und langfristig auf einer maximalen Ausnutzung der Kapazitäten des Schienenverkehrs. Für ein nachhaltiges Verkehrsmanagement werden jedoch weitergehende Maßnahmen benötigt: die Alpenregionen fordern daher in ihrer Resolution auch von den Nationalstaaten und der EU die Einführung eines Verkehrsmanagement-Systems, wie beispielsweise eine Alpentransitbörse.



Convegno iMONITRAF!  
a Bolzano

iMONITRAF!-Tagung  
in Bozen

# Notizie in breve Kurzmeldungen

## La Comunità di Azione Ferrovia del Brennero presenta il nuovo sito internet

→ Recentemente la Comunità d'Azione Ferrovia del Brennero ha completamente rinnovato il proprio sito internet. All'indirizzo [www.brennerbahn.eu](http://www.brennerbahn.eu) o [www.ferroviabrennero.eu](http://www.ferroviabrennero.eu) si possono trovare tutte le informazioni attuali e rilevanti sul corridoio del Brennero. Sulla prima pagina viene proposta una panoramica di tutti gli argomenti più importanti. Il menù principale permette di navigare con semplicità in tutte le sezioni del sito, che propone i seguenti temi principali: La Comunità di Azione, Traffico, Sviluppo del progetto, Asse ferroviario, Links, Stampa e Contatto. I comunicati stampa e l'iscrizione alla newsletter sulla pagina iniziale permettono un accesso semplice e rapido a tutte le informazioni. Nella sezione downloads è inoltre possibile scaricare la versione digitale di "Transfer".

Per un "impatto visivo" sul corridoio del Brennero è stato rielaborato il capolavoro fotografico "Berlino - Palermo" del fotografo professionista Markus Bstieler ([www.markusbstieler.at](http://www.markusbstieler.at)). Le immagini sono state riproposte in un filmato della linea ferroviaria Monaco - Verona dalla prospettiva della locomotiva.

## Die Aktionsgemeinschaft Brennerbahn im neuen Onlinekleid

→ Seit kurzem präsentiert sich die Homepage der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn im neuen, frischen Design. Unter [www.brennerbahn.eu](http://www.brennerbahn.eu) bzw. [www.ferroviabrennero.eu](http://www.ferroviabrennero.eu) findet man Aktuelles und Hintergrundinformationen zum Brennerreisebahnkorridor. Beim Aufruf der Homepage sind die wichtigsten Themen gleich ersichtlich. Die Hauptmenüleiste ermöglicht eine einfache und übersichtliche Navigation durch die wichtigsten Themengebiete: Die Aktionsgemeinschaft Brennerbahn, Brennerverkehr, Projektentwicklung, Eisenbahnachse, Partner, Presse und Kontakt. Die Pressemeldungen und die Newsletter-Anmeldung auf der Startseite verschaffen eine rasche Informationsvermittlung und unter Downloads kann die digitale Ausgabe von „Transfer“ heruntergeladen werden.

Damit die Webseitenbesucher auch einen visuellen Eindruck des Brennerreisebahnkorridors gewinnen können, wurde aus einem Teil der künstlerischen Arbeit „Berlin – Palermo“ von Fotograf Markus Bstieler ([www.markusbstieler.at](http://www.markusbstieler.at)) ein Film der Fotos aus der Lokomotiv-Perspektive zwischen München und Verona erstellt.



### **The new homepage of the Brenner Railway Action Group**

Recently the Brenner Railway Action Group presented its redesigned homepage. Please visit [www.brennerbahn.eu](http://www.brennerbahn.eu) or [www.ferroviabrennero.eu](http://www.ferroviabrennero.eu) and find latest news and background information on the Brenner Corridor. All latest news are listed on the start page.

## Konrad Bergmeister confermato per ulteriori tre anni

→ Il Consiglio di Sorveglianza di BBT SE nell'ambito della riunione tenutasi l'11 giugno del mese scorso ha riconfermato Konrad Bergmeister per ulteriori tre anni. Bergmeister insieme all'amministratore italiano Raffaele Zurlo costituiscono il Consiglio di Gestione della società europea BBT SE.

### **La Fase principale del progetto è stata avviata nel 2011. Quali attività sono attualmente in corso?**

Attualmente tutti i cantieri del BBT sono attivi. In Italia sono stati avviati i lavori del lotto costruttivo "Lineamento Periadriatico", mentre in Austria, oltre ai cantieri di Wolf, Ahrental e Sillschlucht, a partire da maggio 2012 sono stati avviati anche i lavori di scavo per la galleria finestra di Ampass. Finora sono stati scavati oltre 22 chilometri di sistemi di gallerie.

### **Orientati verso il futuro, quali saranno i prossimi lotti costruttivi?**

In futuro, sono ancora previsti l'avanzamento della galleria di accesso laterale di Wolfunga 3,6 chilometri, la prosecuzione dei lavori di costruzione del cunicolo esplorativo da Ahrental verso il Brennero e i cunicoli di soccorso ad Innsbruck, per un volume di investimento complessivo di circa 400 milioni di euro sul lato austriaco. In Italia si sta procedendo alla predisposizione del lotto costruttivo Sottotraversamento dell'Isarco; anche qui il volume di investimento stimato ammonta a circa 400 milioni di Euro.

## Konrad Bergmeister für weitere drei Jahre bestellt

→ Der Aufsichtsrat der BBT SE hat in seiner Sitzung vom 11. Juni das Vorstandsmandat für Konrad Bergmeister für weitere drei Jahre verlängert. Bergmeister führt zusammen mit seinem italienischen Vorstandskollegen Raffaele Zurlo die Europäische Aktiengesellschaft BBT SE.

### **Die Hauptbauphase wurde 2011 eingeleitet. Welche Bautätigkeiten laufen seither?**

Mittlerweile sind alle Baustellen des BBT aktiv. In Italien arbeiten wir am Baulos „Periadriatische Naht“, während neben den Baustellen in Wolf, Ahrental und Sillschlucht seit Mai 2012 nun auch der Fensterstollen in Ampass vorgetrieben wird. In Summe haben wir bis dato über 22 Kilometer Tunnel ausgebaut.

### **Richten wir den Blick in die Zukunft.**

#### **Welche sind die nächsten Baulose, die angegangen werden?**

Die nächsten Schritte sind die Fortführung des seitlichen Zufahrtstunnels in Wolf mit einer Länge von 3,6 Kilometern, die Weiterführung des Erkundungsstollens vom Ahrental Richtung Brenner sowie die Rettungsstollen in Innsbruck. Zusammen also ein Investitionsvolumen von ca. 400 Mio. Euro in Österreich. In Italien geht es an die Vorbereitung des Bauloses Unterquerung Eisack mit einem geschätzten Investitionsvolumen von ebenfalls 400 Mio. Euro.



Amministratore BBT SE  
Konrad Bergmeister

BBT SE Vorstand  
Konrad Bergmeister

### **CEO Konrad Bergmeister has been re-appointed by the Board for a further three-year term**

At the meeting of the Supervisory Board on June 11<sup>th</sup>, CEO Konrad Bergmeister was re-appointed for a further three-year term. Together with the Italian CEO Raffaele Zurlo, Bergmeister leads the European society BBT SE.



02 | 12

transfer

imprint

**Herausgeberin / Editore**

Aktionsgemeinschaft Brennerbahn (AGB)  
Comunità d'Azione Ferrovia del Brennero (CAB)  
Bahnhofstraße 3 / via Stazione 3  
I-39045 Franzensfeste / Fortezza (BZ)

**Redaktion / Redazione**

Heinrich Tschigg (AGB/CAB)

**Produktion / Produzione**

Heinrich Tschigg (AGB/CAB)

**Autoren / autori**

- Martin Ausserdorfer (*ma*)
- Simon Lochmann (*sl*)
- Martin Pellizzari (*mp*)
- Heinrich Tschigg (*ht*)
- Frank Weber (*fw*)

**Fotos / immagini**

- Markus Bstielier (S. 1)
- AGB/CAB (S. 3, 4, 5, 9, 10, 11, 15)
- ÖBB/Christian Wucherer (S. 6)
- ÖBB/Bernhard Graf (S. 7)
- BBT SE (S. 8)
- Beobachtungsstelle/Osservatorio (S. 12)
- Provincia Autonoma di Bolzano  
Autonome Provinz Bozen (S. 14)

**Gestaltung und Druck /**

**Editing e stampa**

Artprint Gmbh  
Tel. +39 0472 200 183  
www.artprint.bz.it

**Abobestellung / Adressänderungen**

Möchten Sie **transfer** regelmäßig erhalten oder  
möchten Sie Ihre Adressdaten aktualisieren?  
Bitte senden Sie Ihre Daten an [info@brennerbahn.eu](mailto:info@brennerbahn.eu)

**Abbonamenti / Variazioni di indirizzo**

Desidera ricevere **transfer** regolarmente  
oppure cambiare il Suo indirizzo?  
Scriva a [info@brennerbahn.eu](mailto:info@brennerbahn.eu)