



Comunità d'Azione Ferrovia del Brennero
Aktionsgemeinschaft Brennerbahn

02|09



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



trains jahr

Su questo numero

In dieser Ausgabe

<p>Europa</p>	<p>3 EDITORIALE EDITORIAL</p> <p>4 COMMISSARIO AI TRASPORTI ANTONIO TAJANI IN MEMORIAM KAREL VAN MIERT</p> <p>VERKEHRSKOMMISSAR ANTONIO TAJANI IN MEMORIAM KAREL VAN MIERT</p>	<p>8 DICHIARAZIONE DI INTENTI RELATIVA AL PIANO D'AZIONE BRENNERO 2009</p> <p>ABSICHTSERKLÄRUNG ZUM BRENNER-AKTIONSPLAN 2009</p>	<p>15 LA CAB AL SALONE "TRANSPORT LOGISTIC"</p> <p>DIE AGB AUF DER MESSE „TRANSPORT LOGISTIC“</p>
<p>Accesso Nord Nordzulauf</p> <p>MÜNCHEN</p>	<p>11 SCELTA DELLE VARIANTI DI TRACCIATO CONCLUSA</p> <p>TRASSENAUSWAHLVERFAHREN ABGESCHLOSSEN</p>		
<p>Brennero Brenner</p> <p>INNSBRUCK</p>	<p>9 3.500 VISITATORI ALLA GIORNATA DELLE PORTE APERTE BBT</p> <p>3.500 BESUCHTEN BBT-BAUSTELLE IN MAULS</p>	<p>10 VIA AI LAVORI AL CUNICOLO ESPLORATIVO IN TIROLO</p> <p>BAUBEGINN DES ERKUNDUNGSSTOLLENS IN TIROL</p>	<p>12 TRASPORTO A LUNGA PERCORRENZA SULL'ASSE DEL BRENNERO</p> <p>FERNVERKEHR ÜBER DEN BRENNER</p>
<p>Accesso Sud Südulauf</p> <p>FORTEZZA / FRANZENSFESTE</p> <p>BOLZANO / BOZEN</p> <p>TRENTO</p> <p>VERONA</p>	<p>6 INAUGURAZIONE DELLA LINEA VERONA - BOLOGNA</p> <p>ERÖFFNUNG DER AUSBAUSTRECKE VERONA - BOLOGNA</p>	<p>7 IN DIRITTURA DI ARRIVO LA PROCEDURA DI V.I.A. PROVINCIALE</p> <p>UVP-VERFAHREN AUF PROVINZEBENE VOR DEM ABSCHLUSS</p>	

Dall'istituzione della Comunità d'Azione Ferrovia del Brennero (CAB), la Camera dell'Industria e del Commercio per Monaco e l'Alta Baviera rappresenta gli interessi del mondo economico nell'ambito dell'attività di lobbying della CAB.

Un collegamento ferroviario sull'asse del Brennero ben funzionante, efficiente e capace di esercitare una forte attrattiva, costituisce, infatti, in modo particolare per l'azienda Baviera, paese con un forte orientamento all'esportazione, la necessaria premessa a rapporti commerciali proficui con l'Italia, uno dei nostri partner principali nel settore del commercio estero. "La mobilità è futuro" – con questo motto la Camera dell'Industria e del Commercio si adopera affinché le esigenze di mobilità delle nostre imprese siano prese in considerazione nel processo decisionale politico. Se ciascun vettore di trasporto deve essere impiegato laddove risulti più vantaggioso, allora nel traffico transalpino risultano evidenti i punti di forza delle ferrovie. È solo, infatti, con il potenziamento della linea ferroviaria del Brennero, di cui la nuova Galleria di Base del Brennero è un elemento cardine, che riusciremo a trasferire il crescente volume dei trasporti nella Valle dell'Inn dalla strada alla ferrovia. Personalmente considero gli anni 2009 e 2010 sotto la Presidenza bavarese della CAB di fondamentale importanza ai fini dello sviluppo del progetto, poiché dopo decenni dedicati a visioni, discussioni e studi di fattibilità entriamo nel vivo della fase di realizzazione. Il potenziamento della linea nella Bassa Valle dell'Inn in Austria con due ulteriori binari avanza secondo i piani e dovrebbe essere completato entro il 2012. Anche la pianificazione e la progettazione della linea di accesso sud in Italia procedono energicamente. Per quanto concerne la galleria, stanno per iniziare i lavori per il cunicolo esplorativo in Austria, così che per l'anno prossimo si prevede l'avvio dei lavori di costruzione della galleria principale. Tali attività di preparazione per la tratta Monaco – Verona dell'Asse TEN n. 1 Berlino – Palermo, generosamente cofinanziate dall'UE, e la disponibilità sostanziale al finanziamento da parte di Austria e Italia spianano la strada alla realizzazione del progetto.

"Solo con la BBT riusciremo a trasferire alla rotaia il crescente volume dei trasporti nella Valle dell'Inn."

È in particolare la Germania ad essere ora chiamata a dare un maggiore contributo al potenziamento dell'accesso nord e, a causa dei lunghi preparativi, ad avviare concretamente la progettazione. Confido nel nuovo governo di Berlino, che nell'accordo di coalizione di ottobre 2009 ha emesso un chiaro segnale a favore della mobilità e del potenziamento degli assi principali. La Camera dell'Industria e del Commercio, insieme al governo bavarese, anche in futuro supporterà energicamente il lavoro della Comunità d'Azione, affinché questo progetto secolare sia coronato da successo.

Seit Gründung der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn (AGB) vertritt die Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern (IHK) die Interessen der Wirtschaft im Rahmen der Lobby-Arbeit der AGB.

Denn eine gut funktionierende, leistungsfähige und attraktive Schienenverbindung über den Brenner ist gerade für das Exportland Bayern eine unerlässliche Standortvoraussetzung im Geschäft mit Italien, einem unserer wichtigsten Außenhandelspartner. „Mobilität ist Zukunft“ – dieses Dictum verpflichtet die IHK, die Mobilitätsbedürfnisse unserer Wirtschaft immer wieder in den politischen Entscheidungsprozess einzubringen. Jeder Verkehrsträger muss seine spezifischen Stärken zum Einsatz bringen können. Im alpenquerenden Verkehr ist dies vor allem die Schiene. Denn nur durch eine Ertüchtigung der Brennerstrecke mit dem neuen Brenner Basistunnel als Kernstück sind wir in der Lage, den Mehrverkehr von der Straße im stark belasteten Inntal auf die Schiene zu bringen. Ich sehe die Jahre 2009/2010 unter bayerischem Vorsitz in der AGB als richtungsweisend für die Entwicklung des Projekts. Denn nach Jahrzehnten mit Visionen, Diskussionen und Machbarkeitsstudien sind wir jetzt mitten in der Realisierung. Der Ausbau des österreichischen Unterinntals mit zwei zusätzlichen Gleisen liegt voll im Plan und soll bis 2012 vollendet sein. Und auch am Südzulauf in Italien wird kräftig geplant und projektiert. Am Tunnel selbst beginnen die Arbeiten am Erkundungsstollen nun auch in Österreich, so dass im kommenden Jahr mit einem Baubeginn am Hauptstollen gerechnet werden kann. Alle diese von der EU großzügig mitfinanzierten vorbereitenden Tätigkeiten am Abschnitt München – Verona der TEN-Strecke Nr. 1 Berlin – Palermo, sowie auch die grundsätzliche Finanzierungsbereitschaft Österreichs und Italiens, weisen den Weg zur Realisierung des Projekts.

„Nur mit dem BBT können wir den Mehrverkehr im Inntal auf die Schiene bringen.“

Jetzt ist vor allem Deutschland gefordert, seinen Beitrag zum Ausbau des Brenner-Nordzulaufs zu forcieren und – wegen des langen Vorlaufs – endlich mit konkreten Planungen zu beginnen. Ich setze hier auf die neue Bundesregierung in Berlin, die in ihrem Koalitionsvertrag vom Oktober 2009 ein klares Bekenntnis zur Mobilität und zur Ertüchtigung der Hauptachsen abgegeben hat. Die IHK-Organisation wird sich gemeinsam mit der Bayerischen Staatsregierung auch künftig nach Kräften in die Arbeit der Aktionsgemeinschaft einbringen, damit dieses Jahrhundertprojekt nicht auf der Strecke bleibt. (eg)



**Prof. Dr. Dr. h.c. mult.
Erich Greipl,
Stellvertretender Präsident
der AGB
Vice Presidente della CAB**

From the very beginning, the Munich Chamber of Commerce has played an important part in the AGB/CAB's lobbying work. Being one of Europe's leading exporting countries, Bavaria has a vital interest in efficient rail transport across the Brenner. Both in Austria and Italy, pilot drills are well under way; now it is time for Germany to catch up. AGB/CAB Vice President Greipl is confident that the new Federal Government will not fail to meet these demands.

Commissario ai trasporti Antonio Tajani in memoriam Karel Van Miert

Verkehrskommissar Antonio Tajani in memoriam Karel Van Miert

Karel Van Miert è stato coordinatore europeo del progetto prioritario 1, l'asse ferroviario Berlino-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo, dal 20 luglio 2005 al 22 giugno 2009, giorno della sua improvvisa scomparsa.

Karel Van Miert è stato un grande statista europeo. Agli albori della sua carriera ha lavorato presso la Commissione europea con i commissari Sikko Mansholt e Henri Simonet. Dopo un significativo periodo di attività politica nel suo paese, il Belgio, ha fatto ritorno alla Commissione europea, prima in veste di commissario responsabile dei trasporti e in seguito come vicepresidente responsabile della concorrenza. Ma, anche in seguito, Karel Van Miert è rimasto fortemente attivo nel perseguimento della causa europea in qualità, tra l'altro, di presidente di un gruppo di alto livello sulla rete transeuropea di trasporto (TEN-T) nel 2003 e di coordinatore europeo per il progetto Berlino-Palermo nel 2005.

„Tuttavia, ciò per cui maggiormente desidero ricordare Karel Van Miert erano le sue qualità umane, la sua cordialità, la sua apertura nei confronti della vita.“

Nel coordinamento del progetto Berlino-Palermo Karel Van Miert ha conseguito risultati di grande rilievo. Fin dall'inizio fu chiara la sua scelta di concentrarsi sulla sezione transfrontaliera Monaco di Baviera-Verona, creando le condizioni per la corretta attuazione del progetto. Successivamente ha portato la sua attenzione su altri aspetti istituendo la piattaforma per il corridoio del Brennero nel maggio 2007 e il gruppo di lavoro finanziario nel dicembre 2008.

Ne è scaturito un approccio integrato che va oltre la pura e semplice realizzazione di un progetto infrastrutturale e che affronta non solo aspetti quali l'interoperabilità, i terminal e gli aspetti ferroviari correlati, ma anche il monitoraggio ambientale, le misure di accompagnamento e infine la relazione tra ferrovie, strade, ambiente ed energia.

Karel Van Miert war vom 20. Juli 2005 bis zu seinem plötzlichen Tod am 22. Juni 2009 Europäischer Koordinator des prioritären TEN 1 Eisenbahnprojektes Berlin – Palermo.

Er war ein wahrhaft außergewöhnlicher europäischer Staatsmann. Zu Beginn seiner beruflichen Karriere arbeitete er bei der Europäischen Kommission mit Sikko Mansholt und Henri Simonet.

Nach einer eindrucksvollen Karriere als nationaler Politiker in Belgien kehrte er zur Europäischen Kommission zurück. Als Kommissar für Verkehr und anschließend für Wettbewerb prägte er über lange Jahre die europäische Politik. Aber auch nach seiner Zeit in der Kommission blieb Van Miert der europäischen Causa verpflichtet und war Vorsitzender einer Expertengruppe der TEN-V-Projekte im Jahr 2003 sowie Europäischer Koordinator für das Eisenbahnprojekt Berlin – Palermo seit 2005.

„Was mir von Karel Van Miert deutlich in Erinnerung bleiben wird, sind seine Menschlichkeit, Höflichkeit und sein offenes Wesen.“

Die Fortschritte im Eisenbahnprojekt Berlin – Palermo, die unter der Leitung von Karel Van Miert gemacht wurden, sind nicht zu unterschätzen. Von Beginn an hat er den Fokus auf die grenzüberschreitende Teilstrecke zwischen München und Verona gerichtet. Er machte eindeutige Vorgaben für die ordnungsgemäße Durchführung und Realisierung des Projekts. Davon ausgehend hat er schrittweise die Aufmerksamkeit auf weitere Aspekte des Vorhabens gelenkt, indem er im Mai 2007 als verantwortlicher Koordinator die Brennerkorridor-Plattform und im Dezember 2008 die Arbeitsgruppe Projektfinanzierung gründete. Dies führte zu einem ganzheitlichen Ansatz, der über die reine Umsetzung eines Infrastrukturprojekts hinausging. Fragen hinsichtlich Interoperabilität, Terminals und damit verbundene Aspekte des Schienenverkehrs wurden ebenso berücksichtigt wie die Umweltüberwachung, Begleitmaßnahmen und letztlich die Wechselbeziehung zwischen Schiene, Straße, Umwelt und Energie.



Antonio Tajani
Vizepräsident, Verkehrs-
kommissar der EU
Vicepresidente, commissario
dei trasporti UE

From 20 July 2005 to his sudden death on 22 June 2009, Karel Van Miert served as European Coordinator for the TEN Rail Priority Project for the Berlin – Palermo axis. The progress made under his guidance should not be underestimated. From the start he focussed on the cross-border sections between Munich and Verona, taking account of questions of interoperability, terminals and related aspects of rail traffic, as well as environmental audits, supporting measures and the whole question of the interrelationship between rail, road, energy supply and the environment.



Era capace di presentare il suo punto di vista e di difenderlo con rigore ma senza asprezza, rimanendo però fedele alla propria idea una volta presa una decisione. Possedeva una rara visione d'insieme degli affari, della politica e delle relazioni umane, qualità della quale molte persone e lo stesso progetto hanno beneficiato enormemente.

Non si è trattato assolutamente di un compito semplice. Karel Van Miert ha preso il suo ruolo di coordinatore europeo in maniera estremamente seria. Ha visitato regolarmente tutti e tre gli Stati membri e tutte le regioni interessate, ha preso parte a tutte le riunioni della commissione intergovernativa, ha fatto visita ai cantieri lungo la linea e ha incontrato regolarmente la popolazione. Sono stati il suo grande interesse personale, le lunghissime giornate lavorative e le innumerevoli riunioni a portare a questi risultati e a impressionare noi tutti così profondamente. Quando nel mio discorso a Roma il 16 giugno annunciavo che la Commissione aveva proposto di rinnovare il mandato di Karel Van Miert per altri quattro anni, vi fu un applauso spontaneo di tutti i presenti.

A Karel Van Miert e alla sua famiglia va il mio sincero ringraziamento per tutti i giorni dedicati all'avanzamento di questo progetto che gli stava tanto a cuore, nell'autentica convinzione che avrebbe contribuito a realizzare il suo sogno di integrazione europea.

Il completamento di quest'opera sarà il più bel monumento alla memoria di Karel Van Miert.

Er hat stets seinen Standpunkt vertreten ohne verletzend zu sein. Wenn er sich seiner Meinung sicher war, ließ er sich nicht mehr davon abbringen. Er besaß die Gabe, Zusammenhänge von Wirtschaft, Politik und Mensch zu sehen. Vielen Personen, aber auch dem Brenner-Projekt ist dies enorm zu Gute gekommen. Dies war nicht immer eine leichte Aufgabe. Karel Van Miert nahm seine Rolle als Europäischer Koordinator sehr ernst. Er besuchte regelmäßig die drei Mitgliedstaaten und alle betroffenen Regionen. Er nahm an allen Sitzungen der zwischenstaatlichen Kommission teil, inspizierte die laufenden Arbeiten und hat sich regelmäßig auch mit der Bevölkerung getroffen. Sein persönliches Engagement, die langen Arbeitstage, zahllose Zusammentreffen – genau das waren die Faktoren, die viele positive Ergebnisse hervorbrachten, für die man ihn auch so schätzte. Als ich in meiner Rede vom 16. Juni in Rom mitteilte, dass die Europäische Kommission vorschlägt, das Mandat von Karel Van Miert um weitere vier Jahre zu verlängern, gab es spontanen Applaus von allen Anwesenden.

Ich kann Karel Van Miert und seiner Familie nur für die zahlreichen Tage danken, die er in stetiger Überzeugung für das Projekt investiert hat. Er war von ganzem Herzen ein überzeugter Europäer, der das Projekt liebte und mit ganzer Kraft verwirklichen wollte.

Mit der Vollendung dieses Projektes werden wir Karl van Miert die Ehre erweisen, die ihm gebührt.

What I will always remember about Karel Van Miert is his humanity, and his polite and open manner. He was always able to present his arguments without offending others. When he was certain that he had found the answer, he was not to be dissuaded. He had the ability to see the relationships between the economic, political and human aspects, an ability that many people – and the Brenner project itself – greatly benefited from. I can only thank Karel Van Miert and his family for the many days he invested in the project with such unwavering conviction. He was a dedicated European with all his heart, one who loved the project and sought to implement it with all his energy.

Inaugurazione della linea Verona – Bologna

Eröffnung der Ausbaustrecke Verona – Bologna



Ing. Ezio Facchin
Vorstand BBT SE
Amministratore BBT SE

Con il raddoppio della linea Bologna – Verona, tenuto a battesimo il 1 ottobre dal ministro Altero Matteoli, accompagnato dalle Istituzioni locali e dal vertice del Gruppo FS, si conclude un percorso, avviato nel maggio del 2002 con il primo tratto Nogara – Ca’ di David, che ha visto il suo traguardo a luglio di quest’anno con l’apertura del secondo ponte sul fiume Po.

Lunga 114 chilometri, la nuova linea offre prestazioni uniformi per caratteristiche e velocità fino a 200 km/h e consente il potenziamento dei collegamenti sia regionali sia di lunga percorrenza.

Con sei stazioni intermedie e altrettante fermate, numerosi viadotti e tratti di viabilità alternativi, la linea è stata aperta progressivamente nel corso degli ultimi sette anni e ha comportato per il Gruppo FS un impegno economico di oltre 1 miliardo di euro. Oggi è attrezzata con un sistema tecnologico di controllo automatico della marcia del treno che permette la circolazione in sicurezza su entrambi i binari nei due sensi di marcia. Tutti gli apparati e le tecnologie di stazione e di linea sono gestiti a distanza dal sistema di comando e controllo della circolazione con posti centrali a Bologna e Verona.

Strategica a livello europeo, perché parte integrante del Corridoio 1 Berlino – Palermo e crocevia con il Corridoio 5 Lisbona – Kiev, la Bologna – Verona darà un contributo fondamentale ai collegamenti Nord/Sud portando la capacità di trasporto della linea a 240 treni al giorno con una riduzione dei tempi di viaggio tra i due capoluoghi di 35 minuti.

Da dicembre poi, con l’attivazione dell’Alta Velocità Bologna – Firenze i tempi si ridurranno ulteriormente: di 30 minuti fra Bologna e Roma, di 45 minuti tra Verona e Roma. Le nuove linee tra Treviglio e Padova e tra Verona e Fortezza, in prosecuzione della Galleria di Base del Brennero, fanno parte del nuovo programma che vedrà impegnate le Ferrovie italiane nei prossimi anni.

(ef)

Mit dem zweigleisigen Ausbau der Strecke Bologna – Verona, die am 1. Oktober von Verkehrsminister Altero Matteoli im Beisein der lokalen Institutionen und der FS-Führung eingeweiht wurde, ist der im Mai 2002 mit dem ersten Abschnitt Nogara – Ca’ di David begonnene Ausbau abgeschlossen. Das Projekt beinhaltet unter anderem eine zweite Brücke über den Po.

Auf einer Länge von 114 Kilometern verfügt die Strecke nun über einen einheitlichen Standard und ermöglicht eine Reisegeschwindigkeit bis zu 200 km/h. Sowohl der regionale als auch national Bahnverkehr kann ausgebaut werden. Mit je sechs Bahnhöfen und Haltestellen, zahlreichen Unterführungen und Ausweichgleisen, wurde dieser Abschnitt während der letzten sieben Jahre stufenweise ausgebaut. Der FS-Konzern hat über 1 Milliarde Euro investiert. Die Strecke Verona – Bologna ist mit einem automatischen Zugsicherungssystem ausgestattet, das eine sichere Fahrt auf beiden Gleisen und in beiden Richtungen ermöglicht. Sämtliche Stellwerke und Streckensicherungsanlagen werden mittels Zugleitsystems ferngesteuert. Die Betriebsführungszentralen befinden sich in Bologna und Verona.

Als Bestandteil des Korridors 1 Berlin – Palermo und Kreuzungspunkt mit dem Korridor 5 Lissabon – Kiev nimmt dieser Streckenabschnitt auf europäischer Ebene eine strategische Position ein. Durch eine Erhöhung der Transportkapazität auf 240 Züge pro Tag und eine Verkürzung der Reisezeit zwischen Bologna und Verona um 35 Minuten wird ein wesentlicher Beitrag zur Optimierung der Nord-Süd-Verbindungen geleistet.

Ab Dezember werden sich die Reisezeiten mit Inbetriebnahme der Hochgeschwindigkeitsstrecke Bologna – Florenz verkürzen: 30 Minuten zwischen Bologna und Rom, 45 Minuten zwischen Verona und Rom. Die neuen Streckenabschnitte zwischen Verona und Franzensfeste als Fortsetzung des Brenner Basistunnels sowie zwischen Treviglio und Padua sind Teil des neuen Projekts der italienischen Bahn in den kommenden Jahren.

In October 2009 the Italian “Ferrovie dello Stato” inaugurated the doubling of the Verona-Bologna line after 7 years of intensive work.

The new line is 114 km long, including new stations, numerous viaducts and alternative traffic routes.

The investment of over 1 billion euro in this line is strategically important for the European traffic circulation and an integral part of the Corridor 1 (Berlin-Palermo) with the intersection of Corridor 5 (Lisbon-Kiev).

The new line will reduce travel time between the two provincial capitals by 35 minutes.



In dirittura di arrivo la procedura di V.I.A. provinciale

UVP-Verfahren auf Provinzebene vor dem Abschluss

La Giunta della Provincia Autonoma di Trento ha avviato nella scorsa primavera la procedura di impatto ambientale relativa al lotto 3 – Circonvallazione di Trento – Rovereto e tratte di collegamento – della tratta di accesso sud del corridoio del Brennero.

Dopo questi mesi di confronto e discussione le amministrazioni comunali interessate dal progetto stanno procedendo all'adozione delle previste deliberazioni. Nella maggior parte dei casi si tratta di pareri positivi che però sollecitano l'approfondimento di alcuni aspetti che non si ritengono ancora sufficientemente chiariti dalla documentazione a disposizione, quali ad esempio le conseguenze di carattere ambientale, economico, occupazionale, chiedono l'installazione di barriere antirumore, interventi per ridurre le vibrazioni, l'avvio di studi sulle ricadute del progetto per il Trentino.

Il Presidente della Giunta provinciale, Lorenzo Dellai e il suo Vice nonché assessore ai trasporti, Alberto Pacher, nel corso dei numerosi incontri hanno fornito tutte le informazioni a disposizione precisando peraltro che si tratta di opere decise a livello europeo e nazionale e che quindi non è in discussione la loro realizzazione, semmai è aperto il confronto sul come debbano inserirsi nel contesto territoriale trentino in modo da costituire fonte per uno sviluppo sostenibile e un vantaggio per la società nelle sue molteplici espressioni.

A seguito dell'espressione dei pareri da parte delle amministrazioni locali la Giunta provinciale adotterà una specifica deliberazione che verrà successivamente inviata al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che coordina le complesse procedure previste per la progettazione e il finanziamento delle opere. Gli attuali progetti preliminari e di fattibilità saranno quindi sottoposti alla procedura di Via nazionale e successivamente al Comitato interministeriale di programmazione economia e finanziaria competente in materia.

(mca)

Die Landesregierung der Autonomen Provinz Trient hat diesen Frühling das UVP-Verfahren für den Südzulauf zum Brennerkorridor bezüglich des Bauloses 3 (Umfahrung Trient – Rovereto und die Verbindungsstrecken) begonnen.

Nach den Auseinandersetzungen und Diskussionen der letzten Monate sind die von diesem Projekt betroffenen Gemeindeverwaltungen im Begriff, die vorgesehenen Beschlüsse zu fassen. In den meisten Fällen handelt es sich um positive Stimmen, die jedoch die Vertiefung der Punkte fordern, welche auf Grund der vorliegenden Dokumentation noch nicht als ausreichend geklärt angesehen werden.

Darunter fallen zum Beispiel die Folgen für Umwelt, Wirtschaft und Beschäftigung. Hier werden die Errichtung von Lärm- und Erschütterungsschutzanlagen sowie die Einleitung von Studien über die Auswirkungen des Projektes auf das Trentino gefordert. Landeshauptmann Lorenzo Dellai und sein Stellvertreter, Landesrat für Verkehr Alberto Pacher, haben im Verlauf von zahlreichen Treffen alle zur Verfügung stehenden Informationen aufbereitet und dabei betont, dass es sich um Bauwerke handelt, die auf europäischer und nationaler Ebene entschieden wurden und deren Realisierung nicht in Frage steht; es gilt allenfalls zu diskutieren, wie sich diese in die Landschaft der Provinz Trient einfügen, damit sie die Basis für eine nachhaltige Entwicklung werden und Vorteile für eine vielfältige Gesellschaft bringen.

Nachdem die lokalen Verwaltungen ihre Stellungnahmen abgegeben haben, wird die Landesregierung einen spezifischen Beschluss fassen, der später dem Ministerium für Infrastruktur und Verkehr zugeleitet wird. Dieses koordiniert die komplexen Verfahren, die für die Planung und Finanzierung der Bauwerke vorgesehen sind. Die aktuellen Vor- und Machbarkeitsprojekte werden dann dem nationalen UVP-Verfahren unterworfen und später dem hierfür zuständigen Interministeriellen Ausschuss für Wirtschaftsplanung vorgelegt.



In the Province of Trento, the regional Environmental Impact Assessment (EIA) for the contract section # 3 (bypass Trento - Rovereto) is about to be completed. The reactions on the part of municipal authorities have been mostly positive, although demands for further investigation of matters such as protection against noise and vibration remain. The results of the regional EIA will be forwarded to the Italian Ministry of Infrastructure and Transport, who will carry out the national EIA on this basis.

Dichiarazione di intenti relativa al Piano d'Azione Brennero 2009

Absichtserklärung zum Brenner-Aktionsplan 2009



Il 18 maggio 2009 i Ministri dei Trasporti di Germania, Austria e Italia, i Presidenti dei Länder e delle Province dalla Baviera a Verona nonché gli Amministratori Delegati delle Società di gestione delle reti ferroviarie nazionali hanno sottoscritto una dichiarazione di intenti comune relativa al Piano d'Azione Brennero (PAB) 2009.

Nella dichiarazione di intenti i firmatari affidano alla Piattaforma per il Corridoio del Brennero (PCB) l'attività di coordinamento degli sforzi inerenti l'asse nord-sud sulla base del PAB 2009. Tale mandato segna l'apice dell'impegno del coordinatore Karel Van Miert, scomparso poco dopo per un tragico incidente. Con la costituzione della BCP, Van Miert è riuscito a riunire attorno allo stesso tavolo tutte le parti interessate al fine di potenziare il corridoio del Brennero ricorrendo ad un approccio completo comprendente rotaia e strada.

La BCP provvederà pertanto al coordinamento e alla verifica dell'attuazione puntuale delle 50 misure concrete, descritte nel PAB 2009, fino alla messa in esercizio della Galleria di Base del Brennero nel 2022, con l'obiettivo di promuovere il trasferimento del traffico dalla strada alla ferrovia.

Il mandato internazionale innovativo della BCP spiana la strada a questo importante progetto infrastrutturale europeo. La Presidenza bavarese della CAB associa ad esso, in particolare, anche l'auspicio che finalmente possa essere avviata la progettazione della tratta tedesca dell'accesso nord al Brennero. La Comunità d'Azione Ferrovia del Brennero farà tutto il possibile per sostenere l'operato della BCP.

Martin Zeil, in qualità di Presidente della CAB, si è rivolto al Vicepresidente della Commissione Europea, Tajani, chiedendo di procedere alla nomina tempestiva di un nuovo coordinatore affinché al lavoro consolidato della BCP, ispirato da Karel Van Miert, sia garantita continuità.

Am 18. Mai 2009 haben in Rom die Verkehrsminister Deutschlands, Österreichs und Italiens, die Regierungschefs der Länder und Provinzen von Bayern bis Verona sowie die Vorstände der Eisenbahninfrastrukturunternehmen eine gemeinsame Absichtserklärung zum Brenner-Aktionsplan (BAP) 2009 unterzeichnet.

In der Absichtserklärung beauftragen die Unterzeichner die Brennerkorridor-Plattform (BCP) mit der Koordinierung der Bemühungen um die wichtige Nord-Süd-Achse auf Basis des BAP 2009. Dieser Auftrag markiert einen Höhepunkt der Bemühungen des durch einen tragischen Unfall kurz darauf verstorbenen Koordinators Karel Van Miert. Ihm ist es mit der Gründung der BCP gelungen, alle Beteiligten an einem Tisch zu versammeln, um den Brennerkorridor mit Hilfe eines umfassenden, Schiene und Straße integrierenden Ansatzes weiterzuentwickeln.

Die BCP wird nun die zeitgerechte Umsetzung der im BAP 2009 beschriebenen 50 konkreten Maßnahmen bis zur Inbetriebnahme des Brenner Basistunnels im Jahr 2022 koordinierend begleiten und den Aktionsplan fortschreiben. Ziel ist die kontinuierlich stärkere Verlagerung der Verkehre auf die Schiene.

Das richtungweisende internationale Mandat der BCP ebnet den Weg für dieses wichtige europäische Infrastrukturprojekt. Die bayerische AGB-Präsidentschaft verbindet hiermit vor allem auch die Erwartung, dass nun endlich die Planungen zum Brenner-Nordzulauf auf deutscher Seite aufgenommen werden.

Die Aktionsgemeinschaft Brennerbahn will die Arbeit der BCP nach Kräften unterstützen. AGB-Präsident Martin Zeil hat sich gegenüber EU-Vizepräsident Tajani für eine rasche Besetzung der vakanten Koordinatorenposition eingesetzt, damit die bewährte Arbeit der BCP im Sinne von Karel Van Miert nahtlos weitergeführt wird.



On 18th May 2009, the Transport Ministers of Germany, Austria and Italy, the Heads of Provincial Governments from Bavaria throughout Verona and the CEOs of the corresponding railway infrastructure companies signed a Memorandum of Understanding (MoU) concerning the "Brenner Action Plan (BAP) 2009". The BAP comprises 50 measures which all aim at achieving a modal shift from road to rail by the time the Brenner Base Tunnel is completed. The aforesaid MoU entitles the Brenner Corridor Platform (BCP) to supervise the implementation of these measures.



Forte affluenza alla manifestazione. 3.500 persone in cantiere ad informarsi sull'avanzamento del progetto.

L'interesse alla Galleria di Base del Brennero ha superato ogni aspettativa: circa 3.500 visitatori provenienti da tutto l'Alto Adige, dal Trentino e dal Tirolo hanno raggiunto il cantiere BBT di Mules o con mezzi propri, o con i servizi navetta messi a disposizione.

La giornata si è aperta con la Santa Messa per visitatori ed operai del cantiere, celebrata dal parroco di Mules, Padre Pius.

L'attrazione principale è stata indubbiamente la possibilità di visitare la galleria di accesso recentemente completata, della lunghezza complessiva di circa 1.800 m.

I visitatori, accompagnati con un pulmino fino al fronte di scavo, hanno potuto assistere a simulazioni audio-video delle volate esplosive utilizzate per lo scavo della galleria di accesso.

Sull'intera area del cantiere era inoltre a disposizione del pubblico un percorso informativo sul progetto della Galleria di Base del Brennero.

Presso stand informativi, tecnici e collaboratori della BBT SE hanno fornito spiegazioni dettagliate sul progetto e sulle principali attività del cantiere.

Il pubblico ha così potuto toccare con mano i lavori di costruzione della Galleria di Base del Brennero.

(ip)

3.500 visitatori alla Giornata delle Porte Aperte BBT

3.500 besuchten BBT-Baustelle in Mault

Großer Andrang herrschte am 13. September 2009 auf der Baustelle für den BBT-Pilotstollen in Mault.

Das Interesse am Brenner Basistunnel übertraf alle Erwartungen: Rund 3.500 Besucher reisten aus Südtirol, dem Trentino und Tirol nach Mault, um sich persönlich ein Bild von den Arbeiten am Erkundungsstollen zu machen. Nicht nur mit eigenen Fahrzeugen, auch per Bahn und mit Shuttlebussen kamen die Tunnelbesucher auf die Baustelle.

Als Auftakt zelebrierte Pater Pius, Pfarrer von Mault, für die Besucher und Bauarbeiter eine Heilige Messe. Hauptattraktion der Veranstaltung war natürlich die Besichtigung des kürzlich fertiggestellten Fensterstollens mit einer Gesamtlänge von ca. 1.800 m. Die Besucher hatten die Möglichkeit an einer Tunnelfahrt teilzunehmen, die sie zur Ortsbrust brachte. Mittels Audio-Video-Installationen wurde dort die Sprengung für den Vortrieb des Zugangstunnels simuliert.

Auf dem gesamten Baustellenbereich konnten sich die Besucher zudem umfassend über das Projekt Brenner Basistunnel informieren. An verschiedenen Infoständen standen auch die Techniker der BBT SE den Interessierten Rede und Antwort zum Projekt. Im wahrsten Sinne des Wortes wurden die Bauarbeiten zum Brenner Basistunnel für jeden greifbar.

In mid-September some 3,500 visitors came to Mault for the open day held at the construction site of the BBT pilot tunnel in order to obtain a first-hand impression of the work there. Above all, they were able to inspect the recently excavated 1,800 m long Aicha pilot tunnel. They were also treated to an audio-visual show created to simulate the blasting required for the excavation works. The BBT engineers were on hand to answer general questions relating to the project.



Via ai lavori al cunicolo esplorativo in Tirolo

Baubeginn des Erkundungsstollens in Tirol



Konrad Bergmeister
Vorstand BBT SE
Amministratore BBT SE

Work on the Brenner Base Tunnel is starting on the Austrian side this year. An Austrian consortium has been commissioned by BBT SE to construct the Innsbruck/Ahrental exploratory gallery and the Ahrental access tunnel. The latter will be driven by TBM over a total length of 2.4 kilometres to reach the axis of the planned railway tunnel system. Work on the access tunnel starts in spring 2010. The Innsbruck/Ahrental exploratory gallery will provide valuable data on the properties of the rock and the possible presence of water, thus reducing potential risks in terms of the construction schedule and costs for the main tunnel.

In Austria i lavori per la Galleria di Base del Brennero inizieranno quest'anno. Un consorzio di offerenti austriaco, su incarico della BBT SE, costruirà il cunicolo esplorativo di Innsbruck/Ahrental nonché la finestra Ahrental.

Il cunicolo esplorativo di Innsbruck/Ahrental ha una lunghezza di 5,6 km e viene scavato in tradizionale, ovvero con l'uso di esplosivi. Analogamente al cunicolo esplorativo di Aica, la sezione della galleria è pari a sei metri. Nella zona di Ahrental, così come a Mules, è prevista la realizzazione di una finestra laterale. La finestra Ahrental viene realizzata, per una lunghezza complessiva di 2,4 km, con scavo tradizionale e incontra l'asse della futura galleria ferroviaria.

Grazie ad una pianificazione ottimizzata si è riusciti a realizzare il deposito di Ahrental nelle dirette vicinanze della finestra, riducendo così al minimo l'itinerario per il trasporto del materiale di scavo.

Il cunicolo esplorativo di Innsbruck/Ahrental fornisce informazioni preziose sulle condizioni dell'ammasso roccioso e sul suo comportamento allo scavo, nonché sulle possibili risorse idriche nella zona della fillite quarzifera di Innsbruck. I rischi riguardanti costi e tempi di costruzione per la realizzazione della galleria principale possono in questo modo essere meglio rilevati e minimizzati.

Il cunicolo esplorativo, nella fase di costruzione del tunnel ferroviario a doppia canna, servirà per il trasporto del materiale di scavo, mentre nella fase di esercizio fungerà da cunicolo di drenaggio.

Indipendentemente dall'esercizio ferroviario, in futuro potranno essere eseguiti, in ogni momento, interventi di ispezione e manutenzione.



Die Arbeiten am Brenner Basistunnel beginnen auf österreichischer Seite noch in diesem Jahr. Ein österreichisches Bieterkonsortium wird im Auftrag der BBT SE den Erkundungsstollen Innsbruck/Ahrental sowie den Fensterstollen Ahrental bauen.

Der Erkundungsstollen Innsbruck/Ahrental weist eine Gesamtlänge von 5,6 km auf und wird im Sprengvortrieb hergestellt. Ähnlich dem Erkundungsstollen Aicha beträgt der Tunnelquerschnitt sechs Meter. Im Bereich Ahrental wird genauso wie in Mauls ein seitlicher Fensterstollen gegraben. Der Fensterstollen Ahrental wird auf einer Gesamtlänge von 2,4 Kilometer bergmännisch vorangetrieben und trifft auf die Achse des zukünftigen Bahntunnelsystems.

Durch eine optimierte Planung ist es gelungen die Deponie Ahrental unmittelbar beim Fensterstollen anzuordnen. Damit ergeben sich die denkbar kürzesten Transportwege für das Aushubmaterial.

Der Erkundungsstollen Innsbruck/Ahrental bringt wertvolle Erkenntnisse über die Gebirgseigenschaften, das Gebirgsverhalten und mögliche Wasservorkommen im Bereich des Innsbrucker Quarzphyllits. Risiken hinsichtlich Baukosten und Bauzeiten für den Haupttunnelbau können damit besser erfasst und minimiert werden.

Der Erkundungsstollen dient in der Bauphase des zweiröhrigen Bahntunnelsystems zum Abtransport des Ausbruchsmaterials und in der Betriebsphase als Entwässerungsstollen. Unabhängig vom Bahnbetrieb können zukünftig jederzeit Inspektions- und Wartungsarbeiten durchgeführt werden.

(kob)

Scelta delle varianti di tracciato conclusa

Trassenauswahlverfahren abgeschlossen

Dopo una campagna pluriennale di sondaggi geognostici, la ÖBB Infrastruktur AG ha concluso a settembre la procedura di definizione del tracciato per la seconda tratta della nuova linea ferroviaria nella Bassa Valle dell'Inn (Kundl – Schafteuau).

Il team di progettazione della ÖBB ha posto particolare attenzione alla stretta cooperazione con i comuni e la popolazione. Nell'ambito di numerose riunioni del "Forum regionale" sono state presentate le proposte di tracciato, poi approfondite con la collaborazione di tutte le parti interessate. Sulla base dello studio di fattibilità esistente, nel 1993 le varianti da esplorare a nord e a sud della Valle dell'Inn, nonché a fondovalle, erano 17.

Nach mehrjähriger Erkundung hat die ÖBB Infrastruktur AG im September das Trassenfindungsverfahren für den zweiten Ausbauschritt der neuen Unterinntalbahn abgeschlossen (Kundl – Schafteuau).

Besonderes Augenmerk legte das ÖBB-Planungsteam auf eine intensive Zusammenarbeit mit den Gemeinden und der Bevölkerung. In zahlreichen Sitzungen des „Regionalforums“ wurden Trassierungsüberlegungen vorgestellt und unter Mitarbeit aller Beteiligten weiterentwickelt.



La colonna portante della procedura di definizione del "tracciato complessivamente migliore" è stata l'elaborazione di un sistema di valutazione obiettivo. I rappresentanti dei comuni di Kundl, Breitenbach, Angath, Angerberg e Langkampfen, insieme a periti edili, esperti in tema di trasporti e rappresentanti del Land Tirolo, hanno elaborato un catalogo di criteri, in base al quale sono state valutate le proposte di tracciato.

In tale contesto sono stati contemplati settori quali la pianificazione territoriale, l'ambiente, i trasporti, la tecnica, i costi e i rischi. La definizione del tracciato è pertanto ricostruibile in ogni momento e consente una valutazione generale obiettiva.

La prossima fase prevede l'esecuzione di interventi preliminari alla Valutazione di Impatto Ambientale. Dopo l'ultimazione del concetto DCA, sarà indetta la gara di appalto per gli altri lavori di progettazione. Per i rilevamenti inerenti al mondo animale e vegetale nella zona del progetto è necessario perlomeno un periodo vegetativo completo, ai fini dell'accurata elaborazione di tutta la documentazione.

Auf Grundlage der bestehenden Machbarkeitsstudie 1993 waren 17 Varianten nördlich und südlich des Inntales sowie in der Talflur zu erkunden.

Tragende Säule des Auswahlverfahrens für die „gesamthaft beste Trasse“ war die Erarbeitung eines objektiven Beurteilungssystems. Gemeindevertreter aus Kundl, Breitenbach, Angath, Angerberg und Langkampfen haben gemeinsam mit Bau- und Verkehrsfachleuten sowie Vertretern des Landes Tirol einen Kriterienkatalog erarbeitet, nach dem die Planungsvorschläge bewertet wurden. Themen wie Raumordnung, Umwelt, Verkehr, Technik, Kosten und Risiken waren dabei zu berücksichtigen. Die Trassenauswahl ist dadurch nachvollziehbar und ermöglicht eine objektive Beurteilung.

Als nächster Schritt sind Vorarbeiten zur Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Nach Fertigstellung eines UVE-Konzeptes erfolgt die Ausschreibung weiterer Planungsleistungen. Für Erhebungen zur Tier- und Pflanzenwelt im Projektraum ist zumindest eine vollständige Vegetationsperiode zur sorgfältigen Erstellung aller Unterlagen erforderlich.

Following years of investigations, ÖBB Infrastruktur AG completed the route selection process for the second section of the new Lower Inn Valley railway in September. In collaboration with local residents and authorities, seventeen variant routes were studied on the basis of the 1993 feasibility study for the section between Kundl and Schafteuau near the German border. The key to selection of the "best overall route" was the joint elaboration of an objective assessment system to ensure full transparency of the final decision. The next step is to complete preparations for the environmental impact assessment.

Trasporto a lunga percorrenza sull'asse del Brennero

Fernverkehr über den Brenner

Grandi speranze sono riposte nella Galleria di Base del Brennero (BBT) per il trasporto merci e passeggeri a lunga distanza con treni ad alta velocità che, a cadenza oraria, passeranno sotto il principale arco alpino a una velocità di 250 km/h.

A fronte di tale visione, non si può ignorare che, negli ultimi quattro anni, l'offerta del trasporto di lunga percorrenza sull'asse del Brennero è stata oggetto di una tendenza assai preoccupante. Il peggioramento ha toccato in primo luogo il traffico notturno, sempre più danneggiato dalla concorrenza esercitata dai voli low cost. Nel 2005 l'offerta era ancora ampia: un treno giornaliero circolava da Monaco di Baviera a Napoli via Roma, un altro garantiva buoni collegamenti notturni per Firenze e Venezia, e nel periodo estivo transitava una terza coppia di treni lungo la costa Adriatica fino a Pescara.

Quest'ultima nel 2006 arriva solamente fino ad Ancona per poi venire soppressa del tutto dal 2007. I due treni restanti alla fine del 2007 vengono unificati in un unico treno per Roma e Venezia, e da allora è venuto meno il collegamento con Napoli. Sapere che il treno rimasto circola con materiale rotabile tedesco di qualità discreta e con grande puntualità è una magra consolazione.

Diradamento sistematico

A decorrere dalla metà del 2008 iniziano le soppressioni dei treni diurni. Fino a quel momento era in vigore un cadenzamento tradizionale ogni 2 ore da Monaco di Baviera a Verona con 6 coppie di treni EuroCity, di cui una per Milano, Venezia e Roma, rispettivamente.

Da giugno 2008, su pressione delle Ferrovie dello Stato Italiane, la coppia di treni per Roma viene limitata alla tratta Monaco di Baviera - Rimini; da allora Monaco non ha più un collegamento diretto diurno con la Toscana e con Roma.

Auf dem Brenner Basistunnel (BBT) ruhen große Hoffnungen nicht nur für den Güter-, sondern auch für den Personenfernverkehr. Hochgeschwindigkeitszüge im Stundentakt sollen den Alpenhauptkamm mit 250 km/h unterqueren.

Angesichts dieser Vision darf man nicht übersehen, dass sich das Fernverkehrsangebot über den Brenner in den letzten vier Jahren sehr unerfreulich entwickelt hat.

Die Verschlechterungen betrafen zunächst den Nachtverkehr, der unter der zunehmenden Konkurrenz von Billigflugangeboten leidet. Im Jahr 2005 gab es noch ein umfangreiches Angebot: ein täglicher Zug verkehrte von München über Rom bis Neapel, ein weiterer sorgte für gute Nachtverbindungen nach Florenz und Venedig. In der Sommersaison fuhr ein drittes Zugpaar entlang der Adriaküste bis Pescara.

Im Jahr 2006 fuhr der Adria-Zug nur noch bis Ancona, seit 2007 wird er gar nicht mehr angeboten. Ende 2007 wurden die beiden verbliebenen Verbindungen zu einem Zug nach Rom und Venedig zusammengelegt, Neapel wird seitdem nicht mehr angefahren. Ein schwacher Trost: Der übriggebliebene Zug verkehrt mit passablem deutschen Wagenmaterial und hoher Pünktlichkeit.

Systematische Ausdünnung

Mitte 2008 begannen dann die Reduzierungen im Tagesverkehr. Bis dahin hatte es einen traditionellen 2-Stunden-Takt von München nach Verona mit 6 EuroCity-Zugpaaren gegeben, von denen je eines nach Mailand, Venedig und Rom durchgebunden war.

For the medium term, we must also consider the potential generated through the various improvements made to the infrastructure on the north and south approaches to the BBT. This includes the recently completed upgrade of the Verona-Bologna route and the high-speed line between Bologna and Florence, which opens in December 2009. As of 2012, the Lower Inn Valley rail upgrade in the Tyrol, which is already well advanced, will further enhance the quality of the service on a rail link that is also of great importance for passenger traffic.

Quasi contemporaneamente, con l'eliminazione delle carrozze ristorante, i treni italiani vengono declassati a InterCity. Nel dicembre del 2008 seguono ulteriori tagli: una coppia di treni termina la corsa a Bolzano, senza coincidenze utili; un'altra non raggiunge più l'Italia e circola solo tra Monaco di Baviera e Innsbruck, e viene meno anche l'ultima possibilità di trasportare una bicicletta in Italia con un treno diretto.

Nel 2010 si comincerà a risalire la china?

A partire da dicembre 2009, quando entrerà in vigore il nuovo orario dei treni, è previsto un ulteriore peggioramento del servizio ferroviario, c'è tuttavia motivo per sperare bene. È vero infatti che verranno soppressi i collegamenti diretti per Venezia e che la stazione termine di corsa del treno per Rimini sarà già Bologna, ma le Ferrovie Tedesche (DB) e le Ferrovie Federali Austriache (ÖBB), a fronte dei danni arrecati per molti anni al traffico sull'asse del Brennero, a causa della qualità dei treni italiani impiegati, hanno rotto la cooperazione con Trenitalia. Già a decorrere dal mese di dicembre 2009 si vuole sfruttare la liberalizzazione del traffico ferroviario a lunga percorrenza nell'UE e offrire, in collaborazione con Ferrovie Nord Milano, l'operatore non statale italiano del settore, cinque coppie di treni. L'anno prossimo si può ben immaginare che sulla tratta del Brennero transitino i treni austriaci *Railjet*.

È questo un obiettivo ambizioso, per il cui conseguimento si richiede coraggio e perseveranza alle ferrovie interessate, giacché le tracce orarie devono essere ancora approvate e si deve attendere la procedura di autorizzazione a cura dell'Italia prima di poter impiegare il *Railjet*.

A medio termine sono da considerare le possibilità che vengono gradualmente create tramite miglioramenti infrastrutturali nelle linee d'accesso nord e sud alla Galleria di Base del Brennero quali il potenziamento recentemente concluso della tratta tra Verona e Bologna e la linea ad alta velocità Bologna – Firenze che verrà attivata in dicembre 2009. Il potenziamento, in avanzato stato di realizzazione, in corso nella Bassa Valle dell'Inn in Tirolo, a partire dal 2012 darà un importante contributo all'incremento dell'attrattiva del trasporto ferroviario.

Auf Druck der Italienischen Staatsbahnen wurde das Zugpaar nach Rom seit Juni 2008 auf den Laufweg nach Rimini eingekürzt; seitdem gibt es tagsüber keine Direktverbindung mehr von München in die Toskana und die italienische Hauptstadt. Fast zeitgleich wurden die italienischen Züge durch Streichung der Speisewagen zum InterCity abgewertet. Zum Dezember 2008 folgten weitere Kürzungen. Ein Zugpaar endet seitdem ohne brauchbare Anschlüsse in Bozen, eines erreicht Italien gar nicht mehr und verkehrt nur noch zwischen München und Innsbruck. Seitdem ist auch die letzte Möglichkeit entfallen, tagsüber das Fahrrad in einem Direktzug nach Italien mitzunehmen.

Wird 2010 die Talsohle durchschritten?

Zum Fahrplanwechsel im Dezember 2009 sind weitere Verschlechterungen angekündigt, es gibt aber auch Anlass zur Hoffnung: Zwar sollen die Direktverbindung nach Venedig entfallen und der Rimini-Zug bereits in Bologna enden. Allerdings haben die Deutsche Bahn und die Österreichischen Bundesbahnen – nachdem der Brennerverkehr viele Jahre unter der Qualität der eingesetzten italienischen Züge litt – die Zusammenarbeit mit Trenitalia aufgekündigt. Schon ab Dezember 2009 möchte man die EU-weite Liberalisierung des Fernverkehrs nutzen und in Zusammenarbeit mit der italienischen Privatbahn Ferrovie Nord Milano selbst fünf Zugpaare anbieten. Ein Jahr später kann man sich vorstellen, dass die österreichischen *Railjet*-Züge über den Brenner fahren.

Ein ehrgeiziges Ziel, für das den beteiligten Bahnen Mut und Durchhaltewillen zu wünschen ist. Schließlich müssen noch die Fahrplantrassen bewilligt werden, und vor einem Einsatz des *Railjet* steht noch das italienische Zulassungsverfahren.

Auf mittlere Sicht sind auch die Möglichkeiten zu berücksichtigen, die sukzessive durch die Infrastrukturverbesserungen im Nord- und Südzulauf auf den BBT realisiert werden. Zu nennen sind hier der jüngst abgeschlossene Streckenausbau zwischen Verona und Bologna und die Schnellfahrstrecke Bologna – Florenz, die im Dezember 2009 in Betrieb gehen soll.



In the long term it will make sense to consider operating a high-speed and a standard line for long-haul services. The latter could be used like the present line to handle trains running between Munich and Verona with stops as required for the regional tourism industry in North and South Tyrol. The other line would be reserved for trains calling at the main stations only (Munich, Innsbruck, Bozen, Trento, Verona) so as to reduce travel time still further and provide a fast link to Verona and the Italian high-speed rail network with its attractive destinations in central Italy.

A lungo termine si dovrebbe valutare l'opportunità di una suddivisione dell'offerta dei servizi di trasporto a lunga percorrenza in una linea veloce e in una più lenta. Quest'ultima, similmente ai treni odierni, potrebbe servire la tratta Monaco di Baviera – Verona e continuare a effettuare le fermate turistiche in entrambe le parti del Tirolo.

La linea più veloce, limitandosi a poche fermate (Monaco di Baviera, Innsbruck, Bolzano, Trento, Verona), potrebbe essere ulteriormente accelerata e raggiungere rapidamente, a Verona, la rete italiana ad alta velocità che collega interessanti destinazioni nell'Italia centrale. Da Verona sarebbero utili, almeno una volta al giorno, collegamenti senza cambio in direzione Milano, Venezia e Roma nonché per la costa Adriatica e la Riviera ligure.

Alla luce del potenziale di passeggeri, senza dubbio esistente, ci si auspica che l'offerta del trasporto di lunga percorrenza sull'asse del Brennero l'anno prossimo cominci a risalire la china. Risulta quindi anche più facile credere che un giorno, con l'apertura della BBT, si possa offrire un servizio che preveda un treno ogni ora.



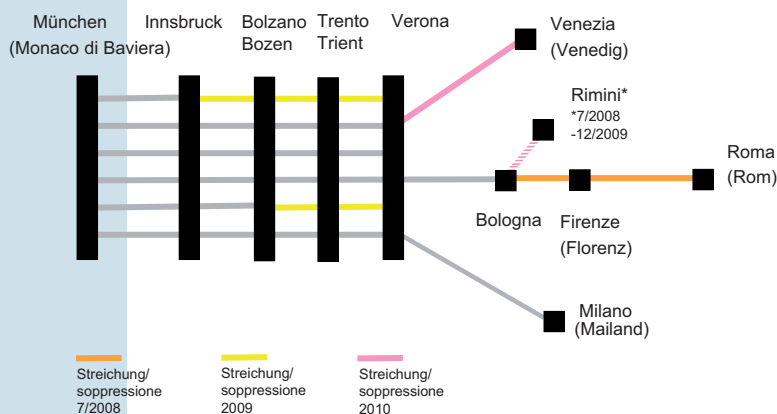
Der weit gediehene Ausbau im Tiroler Unterinntal wird ab 2012 ein Übriges zur Attraktivitätssteigerung beitragen. Langfristig sollte über eine Aufteilung des Fernverkehrsangebots in eine schnelle und eine langsamere Linie nachgedacht werden. Letztere könnte ähnlich der heutigen Züge von München nach Verona verkehren und dabei weiterhin die touristischen Halte in beiden Teilen Tirols bedienen.

Die schnellere Linie könnte durch die Beschränkung auf wenige Halte (München, Innsbruck, Bozen, Trient, Verona) zusätzlich beschleunigt werden und in Verona zügig das italienische Hochgeschwindigkeitsnetz mit interessanten Zielen in Mittelitalien erreichen. Hier wären zumindest ein Mal täglich umsteigefreie Verbindungen Richtung Mailand, Venedig und Rom sowie an die Adria- und Rivieraküste sinnvoll.

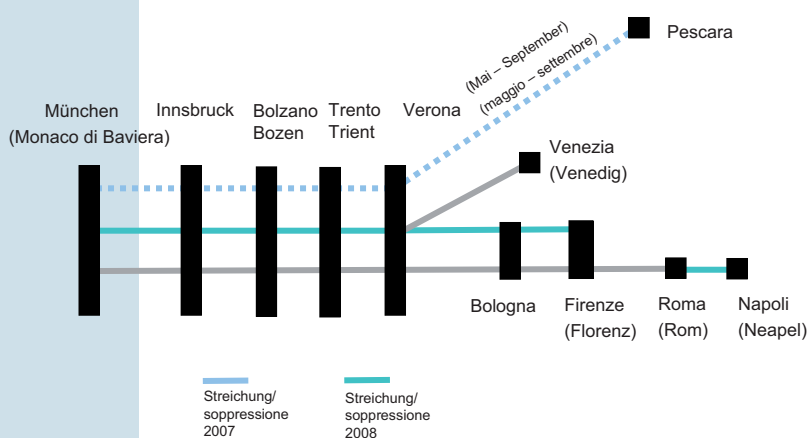
Angesichts des zweifellos bestehenden Fahrgastpotenzials ist zu hoffen, dass die Talsohle beim Fernverkehrsangebot über den Brenner im nächsten Jahr durchschritten wird. Dann fällt es auch leichter zu glauben, dass einst bei Eröffnung des BBT wirklich ein Stundentakt angeboten wird.

(fl)

Fernverkehrsangebot im Tagesverkehr | Offerta ferroviaria diurna di lunga percorrenza



Fernverkehrsangebot im Nachtverkehr | Offerta ferroviaria notturna di lunga percorrenza





La CAB al Salone “transport logistic”

Die AGB auf der Messe „transport logistic“

Erstmals in ihrer Geschichte ist die Aktionsgemeinschaft Brennerbahn (AGB) auf der europäischen Leitmesse für Verkehrs- und Logistikbranche, der „transport logistic“ in München, in Erscheinung getreten.

Bayerns Verkehrsminister Martin Zeil hatte dabei in seiner Eigenschaft als AGB-Präsident die Schirmherrschaft über das Europaforum der Deutschen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft (DVWG) zum Thema „Übern Berg? Europäische intermodale Logistik für den Alpen transit“ übernommen.

Minister Zeil beteiligte sich am 13. Mai an einer Podiumsdiskussion unter dem Titel „Wohin führt der politisch regulierte Verkehrsträgerwettbewerb im Alpen transit?“ Er unterstrich dabei die Wichtigkeit einer umwelt- und sozialverträglichen Abwicklung des Transitverkehrs. Zur Erreichung dieses Ziels lehnte er aber rein restriktive Maßnahmen ab, sondern plädierte für eine Attraktivitätssteigerung bei Schiene und kombiniertem Verkehr.

Am 14. Mai wurde im Rahmen des Europaforums der Informationsfilm „Die Neue Brennerbahn mit Basistunnel“ der Öffentlichkeit präsentiert. Bayerns Verkehrsstaatssekretärin Katja Hessel nahm das erste Exemplar des Films in Empfang, den die BBT-Beobachtungsstelle für Umwelt- und Arbeitsschutz mit finanzieller Unterstützung der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn produzieren hatte lassen. Er zeigt die aktuelle Bedeutung der Strecke und die Probleme mit der bestehenden Infrastrukturauf, befasst sich mit verkehrspolitischen Begleitmaßnahmen und stellt die Fortschritte auf den bereits laufenden Baustellen dar. Der Film kann direkt bei der Beobachtungsstelle (www.bbtinfo.eu) bestellt werden.

(ab)

The AGB/CAB took part in the “transport logistic” fair for the first time. President Zeil acted as patron of the DVWG platform on transalpine intermodal logistics and participated in a panel discussion. The first copy of an educational film about the Brenner Base Tunnel, which was financially supported by the AGB/CAB, was presented to State Secretary Katja Hessel.

La Comunità d’Azione Ferrovia del Brennero (CAB) ha fatto la sua prima apparizione al “transport logistic” di Monaco di Baviera, il Salone leader europeo per il settore dei trasporti e della logistica.

In quest’ambito il Ministro Bavarese dei Trasporti Martin Zeil, in qualità di Presidente della CAB, ha assunto il patrocinio del Forum europeo della Società delle scienze dei trasporti tedesca (DVWG) sul tema “In vetta? Logistica intermodale europea per il transito alpino”.

Il 13 maggio il Ministro Zeil ha partecipato ad una tavola rotonda dal titolo “Dove porta la concorrenza dei mezzi di trasporto, regolamentata a livello politico, nel settore del transito alpino?“, in occasione della quale ha sottolineato l’importanza di una gestione ecocompatibile e socialmente equa del traffico di transito. Per il conseguimento di tale obiettivo si è dichiarato a favore di un incremento dell’attrattiva del trasporto ferroviario e del traffico combinato, respingendo misure puramente restrittive.

Il 14 maggio, nell’ambito del Forum europeo, è stato presentato al pubblico il film informativo dal titolo “La nuova ferrovia del Brennero con la galleria di base“. Il Sottosegretario di Stato ai trasporti della Baviera Katja Hessel ha ricevuto il primo esemplare del film, dato in produzione dall’Osservatorio BBT per l’ambiente e la sicurezza del lavoro, con il supporto finanziario della Comunità d’Azione Ferrovia del Brennero. Il filmato illustra l’importanza della tratta ed i problemi connessi alle infrastrutture esistenti, si occupa delle misure di accompagnamento nel campo dei trasporti e presenta l’avanzamento dei lavori nei cantieri in corso. Il film può essere richiesto direttamente all’Osservatorio (www.bbtinfo.eu).



02 | 09

transfer

imprint

Herausgeberin / Editore:

Aktionsgemeinschaft Brennerbahn (AGB)
c/o Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft,
Infrastruktur, Verkehr und Technologie
80525 München, Deutschland

Redaktion / Redazione:

Kurt Bechtold, Andreas Beer
AGB@stmwivt.bayern.de
Martin Pellizzari, ÖBB Infrastruktur AG
Simon Lochmann, BBT SE Innsbruck

Produktion / Produzione:

Martin Ausserdorfer, Silvia De Bettin,
BBT - Beobachtungsstelle Franzensfeste
Simon Lochmann, BBT SE Innsbruck
Martin Pellizzari, ÖBB Infrastruktur AG

Autoren / Autori:

- Erich Greipl (*eg*)
- Kurt Bechtold (*kub*)
- Andreas Beer (*ab*)
- Konrad Bergmeister (*kob*)
- Ezio Facchin (*ef*)
- Maria Celestina Antonacci (*mca*)
- Isabella Pedrazza (*ip*)
- Martin Pellizzari (*mp*)
- Florian Liese (*fl*)

Übersetzungen / Traduzioni

- Susanna Barzanti (*Italienisch/Deutsch*)
- Lisa Marie Terzariol (*Englisch*)
- Susanne Weiß (*Englisch*)
- Chris Marsh (*Englisch*)
- Christine Mittermann (*Deutsch*)

Fotos / Immagini:

- Markus Bstieler (Titelseite/Copertina)
- Fotoarchiv ÖBB Infrastruktur AG
(pag. / S. 11)
- Martin Pellizzari, ÖBB Infrastruktur AG
(pag. / S. 2, 13)
- IHK für München und Oberbayern (pag. / S. 3)
- Credit © European Communities, (pag. / S. 4, 5)
- Bayerisches Verkehrsministerium
(pag. / S. 8, 14, 15)
- Fotoarchiv BBT Infopoint Franzensfeste
(pag. / S. 2, 9)
- Fotoarchiv BBT SE (pag. / S. 6, 10)
- Dipartimento Protezione Civile e Infrastrutture
- Provincia di Trento (pag. / S. 7)

Druck / Stampa:

Dipdruck OHG

Gestaltung / Editing:

Silvia De Bettin, Kommunikationsdesign
BBT - Beobachtungsstelle Franzensfeste