



Comunità d'Azione Ferrovia del Brennero
Aktionsgemeinschaft Brennerbahn

02 | 13

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

trainsfer



Europa

3

EDITORIALE

EDITORIAL

4

L'UNIONE EUROPEA RATIFICA IL PROTOCOLLO "TRASPORTI" DELLA CONVENZIONE DELLE ALPI

EUROPÄISCHE UNION RATIFIZIERT DAS VERKEHRSPROTOKOLL DER ALPENKONVENTION

15

DA BERLINO A PALERMO - IL CORRIDOIO VISTO DALLA LOCOMOTIVA
VON BERLIN NACH PALERMO - ANSICHTEN AUS DER LOKPERSPEKTIVE

Accesso Nord Nordzulauf

MÜNCHEN

6

COMPLETAMENTO SOSTENIBILE DEL PROGETTO DELLA BASSA VALLE DELL'INN

NACHHALTIGER PROJEKTABSCHLUSS IM UNTERINNTAL

Brennero Brenner

INNSBRUCK

8

DUE LOTTI DI COSTRUZIONE DEL BBT SARANNO PRESTO COMPLETATI
ZWEI BAULOSE DES BBT STEHEN VOR DEM ABSCHLUSS

15

RAFFAELE ZURLO - CONFERMATO PER ULTERIORI TRE ANNI
RAFFAELE ZURLO - FÜR WEITERE DREI JAHRE BESTÄTIGT

FORTEZZA / FRANZENSFESTE

Accesso Sud Südzulauf

BOLZANO / BOZEN

10

AREALE FERROVIARIO DI BOLZANO: UNO SGUARDO AL FUTURO

BAHNHOFSAREAL BOZEN: EIN BLICK IN DIE ZUNKUNFT

12

REPERITI I FONDI PER LA PROGETTAZIONE DELLA CIRCONVALLAZIONE DI TRENTO E ROVERETO DELLA TRATTA D'ACCESSO SUD

DIE GELDMITTEL FÜR DIE PLANUNG DER UMFÄHRUNGEN TRIENT UND ROVERETO DER SÜDLICHEN ZULAUFSTRECKE ZUM BRENNER BASISTUNNEL STEHEN BEREIT

14

GRUPPO INTERPARLAMENTARE "AMICI TUNNEL DEL BRENNERO" NEL PARLAMENTO ITALIANO

VEREINIGUNG "FREUNDE DES BRENNERTUNNELS" IM ITALIENISCHEN PARLAMENT GEGRÜNDET

VERONA

Editoriale

Editorial

→ La piazza economica è ampia e ben organizzata. Troviamo aziende di nicchia, attività commerciali di successo, l'industria e l'artigianato - un settore, quest'ultimo, sempre trainante - servizi innovativi e come ciliegina sulla torta, il turismo. Con un fatturato superiore a 8,5 miliardi di Euro e un VAL di quasi 4,1 miliardi di Euro, il turismo garantisce introiti e posti di lavoro in tutto il Tirolo.

La premessa per un'economia solida in un mercato intensamente competitivo è la presenza di infrastrutture moderne; una regola di base che ha particolare importanza per il settore turistico. Oltre all'elevata qualità delle strutture ricreative come le piscine, le ferrovie di montagna, i comprensori sciistici e le strutture ricettive, gioca un ruolo sempre più importante l'accessibilità delle zone di villeggiatura con i mezzi pubblici.

La rete stradale primaria e secondaria del Tirolo è stata già ampiamente potenziata; è necessario soltanto completare alcuni tratti meno serviti e le circonvallazioni. La raggiungibilità delle nostre destinazioni delle vacanze con il treno lascia invece purtroppo ancora molto a desiderare.

Con l'entrata in esercizio della tratta della Bassa Valle dell'Inn e la realizzazione della Galleria di base del Brennero con le sue tratte di accesso nord e sud sarà a disposizione dei nostri ospiti una tratta moderna ad alta velocità che permette anche alle persone abituate a decidere all'ultimo minuto di visitare il Tirolo. Le zone turistiche del Tirolo si avvicinano così ai grandi centri urbani a nord e a sud degli Stati confinanti. I comprensori sciistici locali saranno improvvisamente ad un passo da chi ama gli sport invernali. Questo significa, per le nostre imprese, nuove sfide e nuove possibilità di marketing.

La possibilità di raggiungere in maniera ecosostenibile le destinazioni delle vacanze sarà un fattore decisamente più importante in futuro per le scelte dei nostri ospiti. La ferrovia - e naturalmente una ferrovia modernissima ad alta velocità - tornerà nuovamente alla ribalta. Le corse ad intervalli ragionevoli e gli snodi efficienti renderanno il viaggio in treno un'esperienza da ripetere.

La Galleria di base del Brennero non porterà una nuova dimensione soltanto al trasporto merci transalpino ma anche al trasporto passeggeri. Insieme ad esponenti politici del Tirolo, la Camera di Commercio si sta impegnando nell'ambito della Comunità d'Azione per la Ferrovia del Brennero per la rapida implementazione di questa importante infrastruttura in modo da creare non soltanto un'alternativa ecologica per il trasporto merci ma offrire anche ai nostri ospiti un'ulteriore moderna maniera di viaggiare.

→ Der Wirtschaftsstandort ist breit und gut aufgestellt. Wir haben die spezialisierte Industrie, den erfolgreichen Handel, das Gewerbe und Handwerk - das noch immer auf goldenen Boden baut, die innovativen Dienstleister und als Sahnehäubchen oben drauf: den Tourismus. Mit einem Umsatz von mehr als 8,5 Mrd. Euro und einer daraus resultierenden Bruttowertschöpfung von nahezu 4,1 Mrd. Euro sichert der Tourismus Einkommen und Arbeitsplätze in ganz Tirol.

Die Voraussetzung für erfolgreiches Wirtschaften in einem wettbewerbsintensiven Markt ist eine moderne Infrastruktur. Eine Faustregel, die für den Tourismus besondere Gültigkeit hat. Neben der hohen Qualität von Freizeiteinrichtungen wie Schwimmbädern, Bergbahnen, Ski-gebieten und Beherbergungsbetrieben bekommt auch die Erreichbarkeit der Ferienregionen mit öffentlichen Verkehrsmitteln einen zunehmend größeren Stellenwert.

Das hoch- und niederrangige Straßennetz in Tirol ist bereits gut ausgebaut und bedarf nur mehr einiger Lückenschlüsse und Ortsumfahrungen. Andererseits lässt die Erreichbarkeit unserer heimischen Feriendestinationen mit der Bahn aber leider noch viele Wünsche offen.

Mit der Inbetriebnahme der Unterinntaltrasse und dem Bau des Brenner Basistunnels samt den nördlichen und südlichen Zulaufstrecken steht unseren Gästen in Zukunft eine moderne Hochgeschwindigkeitsstrecke zur Verfügung, die es erlaubt, für Kurzentschlossene auch einmal einen Ausflug nach Tirol zu machen. Die Tiroler Tourismusregionen rücken damit ganz nahe an die großen Ballungszentren im Norden und im Süden unserer Nachbarstaaten. Die heimischen Skigebiete sind dann nur mehr einen „Steinwurf“ von ihren Zielgruppen entfernt. Damit ergeben sich natürlich auch für unsere Unternehmen ganz neue Marketingaufgaben und Chancen in der Vermarktung.

Umweltfreundlich erreichbare Ferienregionen werden in Zukunft einen wesentlich höheren Stellenwert im Auswahlverhalten unserer Gäste bekommen. Die Eisenbahn - natürlich eine hochmoderne Hochgeschwindigkeitsbahn - wird im Reiseverkehr eine Renaissance erleben. Sinnvolle Taktverkehre und effiziente Knotenpunkte werden das Reisen mit der Bahn zu einem Erlebnis werden lassen.

Der Brenner Basistunnel wird nicht nur für den alpenquerenden Güterverkehr eine neue Dimension einläuten, sondern auch für den Personenverkehr. Zusammen mit der Tiroler Landespolitik setzt sich die Wirtschaftskammer Tiroler im Rahmen der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn für die zügige Umsetzung dieser wichtigen Infrastruktur ein, damit nicht nur eine umweltfreundliche Alternative für den Warentransport geschaffen wird, sondern zusätzlich eine moderne Reisemöglichkeit für unsere Gäste vorhanden ist.



Jürgen Bodenseer
Presidente della
Camera di commercio
del Tirolo

Präsident der
Wirtschaftskammer Tirol

The precondition for success in a competitive market is the availability of modern infrastructure: a rule of thumb that is particularly true for tourism. Besides the high quality of structures such as swimming pools, mountain railways, ski areas and lodging providers, being able to travel to vacation destinations using public transport is increasingly important. The Brenner Base Tunnel will put a new face not only on transalpine freight traffic but on passenger traffic as well, offering guests in our region a further modern mode of travel.

L'Unione Europea ratifica il Protocollo "Trasporti" della Convenzione delle Alpi

Europäische Union ratifiziert das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention

European Union ratifies the Alpine Convention's Transport Protocol

With the decision adopted on 10 June 2013 by the Council, the European Union ratified the Transport Protocol of the Alpine Convention, which consequently enters into force in the EU and becomes European law. This decision is part of the EU 'greening transport' approach and confirms that the Alpine region is an important issue in the European transports policy.

→ Con la decisione del Consiglio Europeo del 10 giugno 2013 l'Unione europea ha ratificato il Protocollo "Trasporti" della Convenzione delle Alpi che entra quindi in vigore nell'UE e diventa una Legge Europea. Questa decisione fa parte della Strategia dell'Unione Europea "Greening Transport" e conferma che l'arco alpino è un elemento chiave della politica dei trasporti europea.

La Convenzione delle Alpi non è solo un catalogo giuridicamente vincolante degli obiettivi per lo sviluppo sostenibile e la tutela delle Alpi. Comprende anche l'incarico di affrontare l'impatto dei trasporti sull'ambiente e sulla salute, di assicurare una mobilità turistica a basso impatto ambientale, di sviluppare soluzioni per il traffico urbano e per le regioni ad alta densità di popolazione e di creare un'offerta di trasporti per le regioni alpine remote e scarsamente popolate.

Per meglio precisare gli obiettivi della Convenzione delle Alpi, questa è integrata dai Protocolli di attuazione per dodici settori quali il turismo, l'energia, le foreste montane, la tutela del suolo, il trasporto, ecc.

Le attività riguardano tra l'altro nuove realizzazioni e modifiche sostanziali delle infrastrutture di trasporto che devono essere concordate tra gli Stati membri e sono mirate a rafforzare il ruolo dei vettori di trasporto a basso impatto ambientale. Inoltre, i costi per le nuove infrastrutture di trasporto, dovrebbero essere a carico degli utenti inquinanti. Infine, si dovrà evitare di costruire nuovi collegamenti stradali che attraversino le Alpi, se la verifica di impatto ambientale è negativa e se il fabbisogno può essere soddisfatto sfruttando meglio le infrastrutture esistenti oppure attraverso una migliore organizzazione del traffico.

→ Mit dem Beschluss des Europäischen Rats vom 10. Juni 2013 hat die Europäische Union das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention ratifiziert, welche somit auf EU-Ebene in Kraft getreten ist und zum Europäischen Gesetz geworden ist. Dieser Beschluss ist Teil der „Greening Transport“-Strategie und bestätigt, dass die Alpenregionen ein zentrales Thema der europäischen Verkehrspolitik sind.

Die Alpenkonvention stellt nicht nur einen rechtlich verbindlichen Zielkatalog zur nachhaltigen Entwicklung und zum Schutz der Alpen dar. Sie enthält auch den Auftrag, sich mit den Auswirkungen von Verkehr auf Umwelt und Gesundheit zu befassen, eine umweltfreundliche Mobilität im Tourismus zu gewährleisten, zu Lösungen im Stadt- und Ballungsverkehr beizutragen sowie öffentliche Verkehrsangebote für dünn besiedelte, und entlegene Alpenregionen zu entwickeln.

Zur Präzisierung der Alpenkonvention sind Ausführungsprotokolle in zwölf Bereichen wie beispielsweise Tourismus, Energie, Bergwald, Bodenschutz und Verkehr etc. vorgesehen.

Dabei geht es unter anderem um Neubauten und wesentliche Änderungen von Verkehrsinfrastrukturen, die zwischen den Staaten abgestimmt werden sollen und um die Begünstigung umweltverträglicher Verkehrsmittel. Darüber hinaus sollen die Kosten neuer Bauten für die Verkehrsinfrastruktur von den Verursachern getragen werden. Schließlich soll auf den Bau neuer alpenquerender Straßen verzichtet werden, sofern die Umweltverträglichkeitsprüfung negativ ausfällt und die Transportbedürfnisse durch eine bessere Auslastung der bestehenden Infrastruktur oder durch verkehrsorganisatorische Maßnahmen erfüllt werden können.

Il Protocollo "Trasporti" consente un migliore coordinamento internazionale del traffico transalpino, promuove lo spostamento del traffico su altri vettori ed in particolare sostiene i mezzi di trasporto alternativi, indipendenti dalla strada - soprattutto per il traffico merci. Il protocollo offre una cornice per i provvedimenti accompagnatori, contribuendo così ad una minore frammentazione della politica dei trasporti nelle regioni alpine.

La Convenzione delle Alpi, firmata nel 1991 ed entrata in vigore nel 1995, è un trattato internazionale tra gli otto Stati alpini (Germania, Francia, Italia, Liechtenstein, Principato di Monaco, Austria, Svizzera e Slovenia) e l'Unione Europea che mira alla tutela delle Alpi e ad uno sviluppo sostenibile nell'arco alpino. La Convenzione delle Alpi è il primo trattato internazionale vincolante a livello mondiale per la protezione di una catena montuosa. Il Protocollo è stato ratificato da tutti gli Stati alpini. Il processo di ratifica in Italia si è concluso nell'ottobre dell'anno scorso. Il Coordinatore dell'asse ferroviario tra Berlino e Palermo della Rete di trasporto transeuropea (TEN-T) Pat Cox ha attivamente sostenuto il processo di ratifica in Italia, grazie alla quale si è potuto raggiungere anche la ratifica da parte della presidenza irlandese dell'UE.

Das Verkehrsprotokoll ermöglicht demzufolge eine verbesserte internationale Koordination des transalpinen Verkehrs. Es unterstützt die Verkehrsumlagerung, im Speziellen die Förderung von alternativen, straßenunabhängigen Verkehrsträgern - insbesondere für den Güterverkehr. Das Protokoll bietet einen Rahmen für flankierende Maßnahmen und trägt zu einer vermindernden Zersplitterung der alpenweiten Verkehrspolitik bei.

Die Alpenkonvention, unterzeichnet im Jahr 1991 und in Kraft getreten im Jahr 1995, ist ein internationaler Vertrag zwischen den acht Alpenstaaten (Deutschland, Frankreich, Italien, Liechtenstein, Monaco, Österreich, Schweiz und Slowenien) und der Europäischen Union, welcher auf den Alpenschutz und die nachhaltige Entwicklung der Alpen abzielt. Die Alpenkonvention ist der weltweit erste international bindende Vertrag für den Schutz eines Gebirges. Das Protokoll wurde von allen Alpenstaaten unterzeichnet. In Italien erfolgte die Ratifizierung letzten Oktober. Der EU-Koordinator des Transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) Eisenbahnachse Berlin – Palermo hat den Ratifizierungsprozess in Italien aktiv unterstützt, was die Ratifizierung seitens der irländischen EU-Präsidentschaft ermöglicht hat.



Il Protocollo "Trasporti" è stato ratificato da tutti i paesi aderenti alla Convenzione delle Alpi. Per il bene delle generazioni a venire è assolutamente necessario avere cura delle risorse naturali soprattutto nelle sensibili regioni alpine.

Das Verkehrsprotokoll ist von allen Partnern der Alpenkonvention ratifiziert. Zum Wohle zukünftiger Generationen ist vor allem auch in der sensiblen Alpenregion ein nachhaltiger Umgang mit den natürlichen Ressourcen ein Gebot der Stunde.



Completamento sostenibile del progetto della Bassa Valle dell'Inn

Nachhaltiger Projektabschluss im Unterinntal

→ Da dicembre 2012 è entrata in esercizio la nuova linea Kundl – Baumkirchen nella Bassa Valle dell'Inn in Tirolo. Le prime esperienze stanno dimostrando che le aspettative vengono pienamente soddisfatte. Il trasporto passeggeri locale e a lunga percorrenza e il traffico merci vengono gradualmente scorporati; anziché due binari sono ora disponibili quattro binari nella tratta di accesso nord alla Galleria di base del Brennero ad est di Innsbruck. A dicembre 2013 è previsto l'ampliamento del collegamento S-Bahn da Innsbruck a Jenbach che permetterà di viaggiare dai Comuni della Bassa valle dell'Inn al capoluogo con corse ogni mezz'ora.

Il progetto della linea ferroviaria della Bassa Valle dell'Inn si trova nella sua fase finale. Il team di progetto deve terminare la gestione di ca. 160 cantieri. Si tratta in parte di incarichi molto piccoli ma in parte vi sono ancora delle sfide notevoli per la demolizione delle infrastrutture di cantiere e degli impianti ferroviari non più necessari. Presso Brixlegg, ad esempio, va rimosso un ponte sull'Inn lungo oltre 100 m con i relativi accessi.

→ Seit Dezember 2012 ist die Neubaustrecke Kundl – Baumkirchen im Tiroler Unterinntal in Betrieb. Die ersten Erfahrungen zeigen, dass sich die in das Neubauprojekt gesetzten Erwartungen voll erfüllen. Personennah- und Personenfernverkehr sowie der Güterverkehr werden schrittweise entflochten, statt zwei Gleise stehen am Nordzulauf zum Brenner Basistunnel östlich von Innsbruck nun vier Gleise zur Verfügung. Mit Dezember 2013 ist die Ausweitung der S-Bahnverbindung von Innsbruck nach Jenbach geplant. Dies bedeutet eine Anbindung der Unterinntalgemeinden an die Landeshauptstadt im Halbstundentakt.

Das Projekt Unterinntalbahn befindet sich in seiner abschließenden Projektphase. Rund 160 Einzelbaustellen sind vom Projektteam noch abzuwickeln. Dabei handelt es sich zum Teil um sehr kleine Arbeitsaufträge, teilweise sind aber auch noch enorme Herausforderungen für den Rückbau von Baustelleninfrastrukturen und nicht mehr benötigten alten Bahnanlagen zu meistern. Bei Brixlegg muss zum Beispiel eine mehr als 100 m lange Innbrücke samt Zufahrten entfernt werden.



Nella Bassa Valle dell'Inn in Tirolo si è raggiunta un miglioramento della qualità della vita. Il traffico ferroviario scorre lungo il nuovo tracciato e al Comune si presentano opportunità di sviluppo urbanistico.

Neue Lebensqualität für die Anrainer im Siedlungsgebiet von Stans im Tiroler Unterland: Der Schienenverkehr fließt über eine neue Bahntrasse, die Gemeinde erhält attraktive Möglichkeit zur Ortsentwicklung.

Il Comune di Stans sta traendo particolare vantaggio dai lavori da terminare. Qui le ÖBB hanno spostato il tracciato ferroviario realizzato oltre 150 anni fa al di fuori dell'abitato. Dove fino a pochi mesi fa passavano per il paese fino a 350 treni al giorno in futuro ci saranno nuove case. Per diversi decenni, le case adiacenti non avevano alcun contatto visivo tra di loro a causa delle alte barriere antirumore e per i pedoni e il traffico veicolare erano a disposizione soltanto tre sottopassaggi. Il progetto a Stans comprende persino la rimozione di un ponte autostradale.

Besonders profitiert die Gemeinde Stans von den abschließenden Arbeiten. Hier haben die ÖBB die mehr als 150 Jahre alte Bahntrasse aus dem Siedlungsgebiet verlegt. Wo noch vor wenigen Monaten bis zu 350 Züge täglich durch den Ort gefahren sind, entstehen in Zukunft neue Wohnhäuser. Mehrere Jahrzehnte hatten auch unmittelbare Nachbarhäuser wegen der hohen Lärmschutzwände keinen Sichtkontakt zueinander, für Fußgänger und Fahrzeugverkehr standen lediglich drei Unterführungen zur Verfügung. Das Projekt in Stans beinhaltet sogar den Rückbau einer Autobahnbrücke.



→ Fanno parte dei provvedimenti di chiusura anche la realizzazione nella Bassa Valle dell'Inn le misure di compensazione ecologiche. Ca. 30 terreni avranno l'aspetto tipico della zona di paesaggio fluviale. La fauna e la flora, rara, si potranno nuovamente insediare trovando condizioni favorevoli per il loro sviluppo. Il traguardo dei nuovi spazi vitali è riuscire a creare il massimo beneficio ambientale. Le attività di demolizione e di ripristino, come anche l'attuazione di progetti verdi, continueranno fino a metà del 2014 e costeranno ca. 15 milioni di Euro.

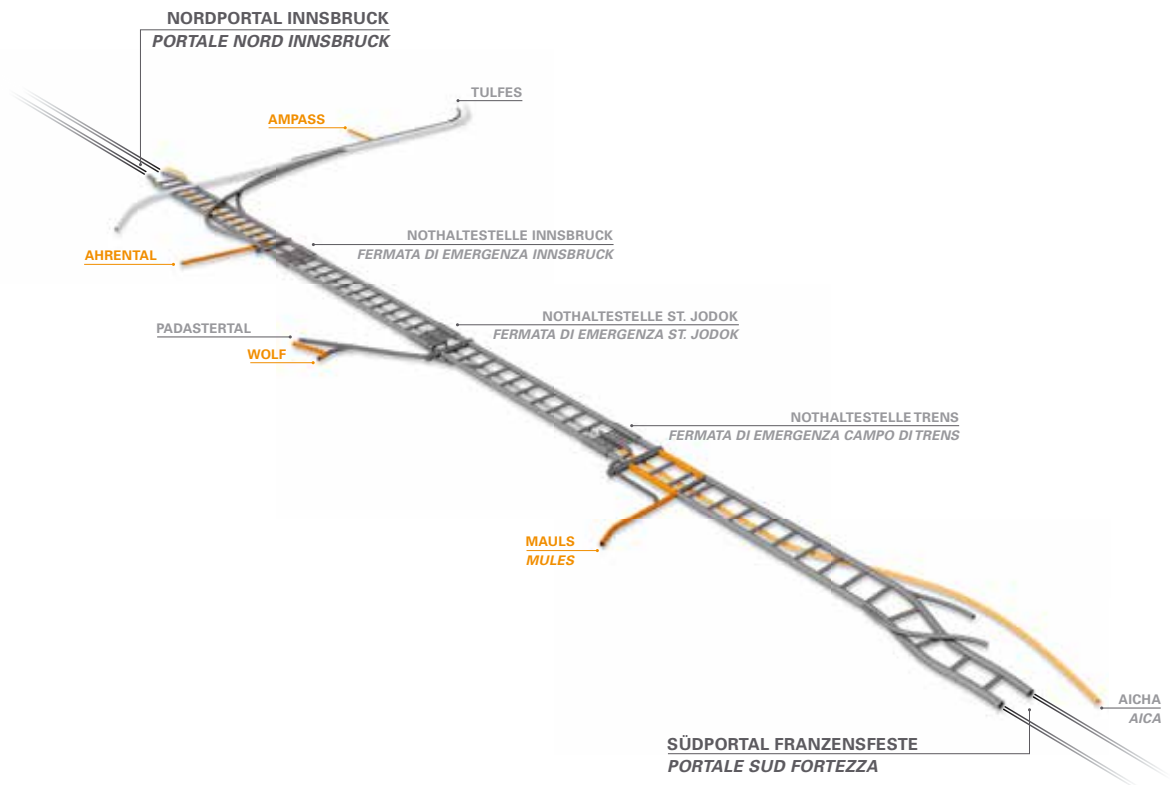
→ Teil der abschließenden Baumaßnahmen im Tiroler Unterinntal ist auch die Umsetzung von ökologischen Ausgleichsmaßnahmen. Rund 30 Flächen werden standorttypisch als Flusslandschaft gestaltet. Seltene Tier und Pflanzenarten können sich wieder ansiedeln und finden günstige Bedingungen für ihre weitere Entwicklung vor. Ziel der neuen Lebensräume ist, größtmöglichen ökologischen Nutzen zu stiften. Die Rückbaumaßnahmen sowie die Umsetzung der Ökoprojekte laufen bis Mitte 2014 und kosten rund 15 Millionen Euro.

Completion of the sustainable project in the Lower Inn Valley

The Lower Inn Valley project is in its final phase. There are about 160 construction sites left for the project team to wrap up. Part of them involve smaller contracts but others present enormous challenges in demolishing construction site infrastructure and railway systems that are no longer needed. In Brixlegg, for example, a 100-meter-long bridge over the Inn and its access ramps is to be removed.

Tracciato del BBT –
in arancione i tratti di
galleria già scavati.

Trassenführung des BBT –
in orange dargestellt die
bereits ausgebrochenen
Tunnelabschnitte.



Due lotti di costruzione del BBT saranno presto completati

Zwei Baulose des BBT stehen vor dem Abschluss

→ Il 4 dicembre 2009, il giorno di Santa Barbara (patrona dei minatori) è stato dato il primo colpo di piccone simbolico nella Gola del torrente Sill presso Innsbruck. Nel frattempo sono trascorsi tre anni e mezzo e sono stati realizzati otto chilometri di gallerie; il lotto di costruzione Innsbruck - Ahrental sta volgendo al termine. Resta solo da costruire un camerone che sarà scavato in galleria sotto al comune di Patsch, dopodiché tutti i lavori saranno completati: sono già stati scavati 5,5 km di cunicolo esplorativo da Innsbruck verso il Brennero mentre la galleria di accesso laterale di Ahrental è sfociata nel cunicolo esplorativo dopo 2,4 km di avanzamento.

Recentemente è stata anche ultimata la galleria di accesso di Ampass, lunga 1,3 km. Entro la fine dell'estate saranno completati gli ultimi lavori da svolgere sul posto.

→ Am 4. Dezember 2009, dem Tag der Hl. Barbara (Schutzpatronin der Mineure), fand in Österreich der Spatenstich des Brenner Basistunnels in der Sillschlucht bei Innsbruck statt. Dreieinhalb Jahre später und acht Tunnelkilometer weiter neigt sich das Baulos Innsbruck/Ahrental dem Ende zu. Es fehlt nur noch eine Kaverne, die im Tunnel unterhalb des Gemeindegebietes von Patsch ausgebrochen wird. Dann sind die Arbeiten abgeschlossen: 5,5 km Erkundungsstollen führen bereits von Innsbruck Richtung Brenner, der seitlich verlaufende Zufahrtstunnel Ahrental ist nach einer Länge von 2,4 km auf den Erkundungsstollen getroffen.

Vor kurzem wurde auch der 1,3 km lange Zufahrtstunnel Ampass fertiggestellt. Bis zum Ende des Sommers werden die letzten Arbeiten vor Ort abgeschlossen sein.



Raccordo tra la galleria di accesso di Ahrental e il cunicolo esplorativo di Innsbruck.

Kreuzungspunkt Zufahrtstunnel Ahrental mit Erkundungsstollen Innsbruck

Ora la società promotrice BBT SE rivolgerà tutta la sua attenzione alle gare di appalto e ai prossimi lavori. Le gare di appalto per la galleria di accesso di Wolf presso Steinach am Brenner e della galleria in Val Padaster (lotto costruttivo Wolf II), nonché per il lotto costruttivo di Tulfes-Pfons, sono già in corso. Quest'ultimo lotto prevede la costruzione di tre grandi opere di gallerie: il cunicolo di soccorso parallelo alla circonvallazione di Innsbruck già esistente, le gallerie di interconnessione a sud di Innsbruck, che collegano le canne principali della galleria di base del Brennero con la circonvallazione di Innsbruck e 15 km del cunicolo esplorativo verso il Brennero. In totale, il lotto di costruzione Tulfes-Pfons comprende 38 km di gallerie.

A sud del Brennero i lavori di scavo per il cunicolo esplorativo attraverso il cosiddetto Lineamento Periadriatico (una faglia geologica delle Alpi) proseguono a pieno regime. Parallelamente allo scavo del cunicolo esplorativo che si è già spinto per un chilometro all'interno di questa zona caratterizzata da una geologia molto complessa sono stati realizzati 1,6 km delle canne principali. Inoltre, sono stati realizzati due cameroni di montaggio con un volume di scavo di 300 m³.

Contemporaneamente sul versante italiano sono in corso i lavori propedeutici al prossimo grande lotto di costruzione. A Mezzaselva, lungo la strada statale, si possono vedere i lavori preparatori per il lotto di costruzione "Sottoattraversamento dell'Isarco".

Nun konzentriert sich die Errichtergesellschaft BBT SE auf die Ausschreibungen und auf die bevorstehenden Arbeiten. Die Bauausschreibungen für den Zufahrtstunnel Wolf in Steinach am Brenner und des Tunnels im Padastertal (Baulos Wolf II) sowie für das Baulos Tulfes-Pfons laufen bereits. Bei Letzterem sollen drei große Tunnelbauwerke errichtet werden: der Rettungsstollen parallel zur bereits bestehenden Umfahrung von Innsbruck, die Verbindungstunnels südlich von Innsbruck, welche die Haupttunnel des BBT mit der Umfahrung von Innsbruck verbinden, und 15 km Erkundungsstollen Richtung Brenner. Insgesamt umfasst das Baulos Tulfes-Pfons 38 km Tunnelanlagen.

Südlich des Brenners laufen die Arbeiten am Erkundungsstollen durch die sogenannte Periadriatische Naht (eine geologischen Störzone der Alpen) auf Hochtouren. Während der Erkundungsstollen bereits einen Kilometer durch das geologisch schwierige Gebirge vorgetrieben wurde, sind auch die ersten 1,6 km der Haupttunnelröhren ausgebrochen. Zusätzlich wurden zwei große Montagekavernen mit einem Ausbruchsvolumen von 300 m³ abgeschlossen.

Gleichzeitig laufen auf italienischer Seite vorbereitende Maßnahmen für die nächsten großen Baulose. So sind in Mittewald neben der Staatsstraße schon Vorbereitungen für das Baulos Eisackunterquerung zu sehen.

Two construction lot of the BBT are almost complete

On December 4th, 2009 the groundbreaking ceremony for the Brenner Base Tunnel took place in the Sill gorge near Innsbruck. Three and a half years later and eight kilometres of tunnel further, the Innsbruck/Ahrental construction lot is almost finished.

The 1.3 km long access tunnel in Ampass was also completed recently and BBT SE, the company building the infrastructure, is concentrating on the tender for the access tunnel in Wolf in Steinach am Brenner and the tunnel in the Padaster valley (Wolf II) and for the Tulfes-Pfons stretch of exploratory tunnel.



Ultimi lavori alla galleria di accesso di Ampass.

Letzte Arbeiten am Zufahrtstunnel Ampass.

Areale Ferroviario di Bolzano: uno sguardo al futuro

Bahnhofsareal Bozen: Ein Blick in die Zukunft

→ Nel settembre 2012 è stato stipulato un contratto per l'elaborazione di un piano di riorganizzazione e riqualificazione dell'areale ferroviario di Bolzano con il Raggruppamento temporaneo Boris Podrecca/Studio Tecnico ABDR/Theo Hotz Partner AG. Nella prima fase contrattuale era prevista la riorganizzazione dell'intera area e il suo recupero a funzioni urbane tramite l'elaborazione di un Masterplan. La seconda fase, avviata a maggio 2013, comprendeva la preparazione di un piano di attuazione e della progettazione preliminare del nuovo centro di mobilità e delle reti infrastrutturali.

Il piano di recupero dell'areale di Bolzano prevede una superficie di ca. 475.000 m² risultante principalmente dalla dismissione di aree ferroviarie e dall'acquisizione di alcune aree ad est dell'areale ferroviario attuale, necessarie per lo spostamento del tracciato ferroviario.

→ Mit der Bietergemeinschaft Boris Podrecca/Studio Tecnico ABDR/Theo Hotz Partner AG wurde im September 2012 ein Vertrag über die Erstellung eines Konzeptes zur Neugestaltung des Bozner Bahnhofareals abgeschlossen. In der ersten Phase des Auftrags war die Umgestaltung und Wiedergewinnung für städtische Funktionen des gesamten Areals in Form eines Masterplanes vorgesehen. Die zweite Phase, ab Mai 2013, enthält die Erstellung des Durchführungsplans sowie des Vorprojektes des neuen Mobilitätszentrums und des Infrastrukturnetzes.

Der Wiedergewinnungsplan des Areals Bozen sieht eine Fläche von ca. 475.000m² vor. Diese setzt sich überwiegend aus den frei gewordenen Bahnhofflächen und dem Erwerb von Flächen im östlichen Teil des bestehenden Bahnhofareals, die zur Verlegung der Gleistrasse notwendig sind, zusammen.



Rappresentazione grafica
con incorporazione
delle nuove strutture
da realizzare.

Schaubild mit Inkorporierung
der neuen Bebauung.

Il progetto stesso nasce dalla volontà di spostare verso sud il fascio di binari ferroviari mantenendo l'edificio storico della stazione di Bolzano come monumento cittadino. Il nuovo schema d'impianto prevede sette binari continui di corsa con un raggio di curvatura di 750 m con le relative banchine. Nel progetto il vecchio tracciato tra Rencio e i Piani di Bolzano sarà trasformato in un'area verde per il tempo libero.

Das Projekt selbst entwickelt sich aus der Neupositionierung der Gleisharfe in Richtung Süden und der Beibehaltung des historischen Bozner Bahnhofsgebäudes als Landmark. Das neue Aufteilungsschema sieht sieben durchgehende Gleise mit einem Krümmungsradius von 750 m – mit dazugehörigen Bahnsteigen vor. Die alte Trasse soll zwischen den Bozner Stadtteilen Rentsch und Bozner Boden zu einem Grünstreifen für Freizeitaktivitäten werden.



Attuale areale della stazione di Bolzano.

Bestehendes Bahnhofsareal Bozen.

L'elemento centrale del progetto è il nuovo centro di mobilità su due livelli che fungerà da interfaccia tra i mezzi di trasporto pubblici e privati. L'edificio storico della stazione sarà riadattato ad atrio per raggiungere il centro intermodale. Direttamente dal piazzale interno della stazione si potrà raggiungere un centro commerciale in cui saranno disponibili i servizi tipici delle stazioni.

Nel corso di questa riorganizzazione è prevista anche la costruzione di una stazione degli autobus sotterranea per il servizio di trasporto urbano e regionale. L'area antistante la vecchia stazione sarà trasformata in un viale alberato con tramvie o metrobus integrati. La conseguente riduzione del traffico in questa zona permetterà la realizzazione di un'ampia zona pedonale direttamente collegata al centro storico.

Il progetto prevede anche una stazione per le biciclette su più livelli presso il nuovo viale nonché numerosi parcheggi intorno al nuovo centro di mobilità e il nuovo quartiere ai Piani di Bolzano.

Alla fine della attuale fase di progettazione, sarà possibile valutare l'impostazione imprenditoriale per passare alla fase di realizzazione, nell'ottica dell'autofinanziamento del progetto.

Das zentrale Element des Projekts wird der neue Mobilitätsknotenpunkt auf zwei Ebenen sein, der als Schnittstelle zwischen privaten und öffentlichen Transportmitteln dienen soll. Das historische Bahnhofsgebäude wird zu einem Foyer, von dem aus ein intermodales Zentrum, erreicht werden kann. Vom internen Bahnhofplatz wird man außerdem ein Einkaufszentrum erreichen können, in dem vor allem bahnhofstypische Leistungen angeboten werden sollen.

Im Zuge der Neugestaltung soll darüber hinaus ein unterirdischer Busbahnhof, der regionalen sowie urbanen Busverkehr vereinen soll, errichtet werden. Der Bereich vor dem alten Bahnhof soll zu einem von Bäumen gesäumten Boulevard mit integrierten Straßenbahnlinien oder Metrobus umgestaltet werden. Die dadurch bedingte Verkehrsberuhigung dieses Abschnittes ermöglicht einen großzügigen Fußgängerbereich mit Anschluss an die Altstadt.

Das Projekt sieht weiters eine Fahrradstation auf mehreren Niveaus am neuen Boulevard sowie zahlreiche Abstellplätze um den Mobilitätsknotenpunkt und dem neuen Viertel am Bozner Boden vor.

Nach Abschluss der derzeitigen Planungsphase muss die unternehmerische Situation bewertet werden, bevor in die Bauphase des Projekts – in Selbstfinanzierung – übergegangen werden kann.

Bolzano Central Station: looking toward the future

The recovery plan for the area around the main station on Bolzano involves about 475,000 m². The project itself involves the repositioning of the sets of tracks clustered to the south and keeping the historical station building as a landmark. The new scheme involves seven continuous tracks with a curve radius of 750 m - and the platforms to go with them. The land formerly occupied by the old line will become a green area for leisure activities located between the city neighbourhoods of Rencio and Piani di Bolzano.

Reperiti i fondi per la progettazione della Circonvallazione di Trento e Rovereto della tratta d'accesso sud al Tunnel ferroviario del Brennero

Die Geldmittel für die Planung der Umfahrungen Trient und Rovereto der südlichen Zulaufstrecke zum Brenner Basistunnel stehen bereit

→ A seguito della sottoscrizione dell'intesa, nel febbraio 2013, volta all'attivazione del finanziamento incrociato e all'utilizzo del fondo accantonato dalla società Autostrada del Brennero come apporto alla realizzazione del Tunnel di base del Brennero e delle sue tratte d'accesso, il Ministero delle Infrastrutture ha provveduto alla verifica delle condizioni poste dalla Provincia autonoma di Trento al fine di garantire efficacia alla stessa.

Dei tre aspetti caratterizzanti l'intesa, viene qui in rilievo la richiesta di dare impulso alla progettazione e realizzazione della Circonvallazione di Trento e Rovereto e delle tratte di completamento poste in territorio trentino. Con l'accordo di febbraio il Ministero si è impegnato alla redazione del progetto definitivo entro il 2015 e a garantire l'attivazione della tratta almeno contestualmente alla messa in esercizio della galleria di base. A tal fine la deliberazione Cipe del 19 luglio 2013 ha assegnato in via programmatica ad RFI 70 milioni di euro per il progetto preliminare sopradetto, a valere sulle risorse messe a disposizione con il recente decreto legge 43 del 2013. Sarà compito della Provincia autonoma di Trento assicurare il costante presidio anche attraverso la attiva partecipazione allo specifico tavolo tecnico con il Ministero per il raggiungimento degli obiettivi concordati.

→ Im Februar 2013 wurde eine Vereinbarung zur Aktivierung und Verwendung des Fonds der Brennerautobahn-Gesellschaft unterzeichnet. Ziel des Fonds ist die Mitfinanzierung des Brenner Basistunnels und seiner südlichen Zulaufstrecken. Nunmehr hat das italienische Infrastrukturministerium die Bedingungen der Autonomen Provinz Trient für die Verwendung des Fonds überprüft und die Wirksamkeit dieser Vereinbarung garantiert.

Von besonderem Interesse ist für die Autonome Provinz Trient die Errichtung der Umfahrungen der Städte Trient und Rovereto und der weiteren in der Provinz Trient gelegenen Zulaufstrecken. Mit der im Februar abgeschlossenen Vereinbarung hat sich das Ministerium dazu verpflichtet, das Einreichprojekt bis 2015 zu erstellen und die Strecke zumindest zeitgleich mit dem Basistunnel in Betrieb zu nehmen. Zu diesem Zweck hat der Beschluss des CIPE (Interministerieller Ausschuss für Wirtschaftsplanung) vom 19. Juli 2013 der RFI programmatisch 70 Millionen Euro für das oben genannte Vorprojekt zugewiesen. Dies entspricht auch dem kürzlich erlassenen Gesetzesdekret Nr. 43 aus 2013. Aufgabe der Autonomen Provinz Trient ist es nun, das laufende Engagement durch die aktive Teilnahme an der eigens dafür mit dem Ministerium eingerichteten Fachgruppe sicherzustellen.

La realizzazione di tutta la tratta d'accesso sud in coerenza con i tempi di attivazione del tunnel di base del Brennero risponde a criteri di buona amministrazione e di efficacia nell'utilizzo della nuova infrastruttura, secondo una logica di corridoio. Essa si pone in linea anche con le più recenti normative europee che prevedono il trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia e impongono una significativa diminuzione delle emissioni.

La volontà di tutelare il proprio territorio e garantirne il rispetto e le peculiarità nel solco degli impegni sostenuti finora, è confermata e rafforzata anche dai risultati di un recente studio che, ponendo in primo piano la centralità del corridoio del Brennero, offre una valutazione degli aspetti economici delle nuove connessioni del Trentino, simulando diversi scenari.

Tale analisi conferma, in particolare per il trasporto merci, la maggiore sostenibilità e competitività del corridoio ferroviario del Brennero rispetto ad altre proposte, sia in termini di costi, di tempi di viaggio e di tutela ambientale. In aggiunta il documento mette in guardia rispetto agli effetti di interventi infrastrutturali sovradimensionati o distorsivi rispetto a tale obiettivo, i quali, lungi dal portare maggiore sviluppo, potrebbero provocare già nell'immediato squilibri significativi in termini economici, trasportistici, ambientali e sociali.

Die fristgerechte Fertigstellung der gesamten südlichen Zulaufstrecke bis zur Inbetriebnahme des Brenner Basistunnels entspricht den Prinzipien einer ordnungsgemäßen Verwaltung und einer effizienten Nutzung der neuen Infrastruktur aus einer „Korridorperspektive“: Diese entspricht auch den europäischen Vorgaben, welche die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene vorsehen und eine beträchtliche Reduzierung der Emissionen auferlegen.

Der Wille, die eigene Region und ihre Besonderheiten zu schützen, wird auch durch die Ergebnisse einer kürzlich veröffentlichten Studie bekräftigt, welche die zentrale Lage des Brennerkorridors in den Vordergrund stellt und durch Simulation diverser Szenarien eine Bewertung der wirtschaftlichen Aspekte der neuen Verkehrsverbindungen der Autonomen Provinz Trient bietet.

Diese Analyse bestätigt insbesondere für den Güterverkehr - sowohl in Hinblick auf Kosten, Reisezeiten und Umweltschutz - eine bessere Nachhaltigkeit und Wettbewerbsfähigkeit des Brenner Eisenbahnkorridors im Vergleich zu anderen Vorschlägen. Darüber hinaus wird vor den Auswirkungen von Infrastrukturmaßnahmen gewarnt, die im Vergleich zu diesem Ziel überdimensional oder verzerrend sind, alles andere als wachstumsfördernd sind und bereits in unmittelbarer Zukunft bedeutende wirtschaftliche, verkehrs- und umweltbezogene sowie soziale Ungleichgewichte erzeugen könnten.

Planning funds available for the Trento bypass

After the signing of the agreement in February 2013 for the activation of the cross-financing and the usage of the fund earmarked by Autostrada del Brennero for the construction of the Brenner Base Tunnel and its access routes, the Ministry for Infrastructure verified the conditions set by the Autonomous Province of Trento so as to guarantee the efficacy of said agreement.



La tratta di accesso sud a Trento entrerà in esercizio contemporaneamente con la Galleria di base del Brennero.

Der Südzulauf in Trient geht zeitgleich mit dem BBT in Betrieb.



Gruppo interparlamentare “amici tunnel del brennero” nel Parlamento italiano

Vereinigung “Freunde des Brennertunnels” im italienischen Parlament gegründet

Sono coinvolti parlamentari in tutta l’area di progetto: Daniel Alfreider, Anna Bonfrisco e Michele Nicoletti Rappresentanti dell’Alto Adige, del Trentino e di Verona.

Parlamentarier im gesamten Projektgebiet sind mit einbezogen: Daniel Alfreider, Anna Bonfrisco, und Michele Nicoletti als Vertreter von Südtirol, Verona und Trient.

→ Su iniziativa del Deputato Daniel Alfreider e della Senatrice Anna Bonfrisco è stato fondato il gruppo interparlamentare “amici tunnel del brennero”. Il gruppo è nato con l’obiettivo di promuovere il potenziamento dell’asse di trasporto TEN 1 tra Berlino e Palermo a livello politico.

Allo stesso tempo, si ambisce a rafforzare lo scambio di informazioni e la collaborazione con le pubbliche amministrazioni e le comunità in tutta l’area di progetto.

I parlamentari sono certi dell’utilità e dell’importanza di questo corridoio. Negli scorsi anni in Italia sono stati raggiunti dei traguardi significativi nel potenziamento delle ferrovie, infatti già oggi una linea ferroviaria ultramoderna collega Verona a Salerno. Desideriamo raggiungere gli stessi standard anche tra Monaco di Baviera e Verona e da Salerno verso sud, spiega la Senatrice Bonfrisco, e sottolinea che è necessario sviluppare i centri intermodali e creare le condizioni quadro anche in termini di politica dei trasporti contemporaneamente ai lavori.

Il Deputato Alfreider ambisce soprattutto a promuovere la collaborazione con le istituzioni europee per poter sfruttare al meglio e in maniera mirata i finanziamenti comunitari. Per lui è di massima importanza che la costruzione dell’infrastruttura si svolga sempre in collaborazione con la popolazione e le amministrazioni locali. Si può costruire in modo rapido ed economico solo con un ampio consenso, sottolinea il Deputato Nicoletti, che ribadisce l’importanza di coinvolgere la popolazione locale e di rappresentare i suoi interessi; inoltre, vale la pena investire di più, fin da subito, nella comunicazione per poi essere in grado di completare la costruzione in tempo e nel rispetto dell’ambiente.

→ Auf Initiative des Kammerabgeordneten Daniel Alfreider und der Senatorin Anna Bonfrisco wurde die Initiativgruppe „Freunde des Brennertunnels“ gegründet. Ziel und Zweck ist es, im Rahmen der politischen Tätigkeit den Ausbau der gesamten TEN-1-Achse zwischen Berlin und Palermo laufend voranzutreiben.

Gleichzeitig sollen der Informationsaustausch und der Kontakt mit den öffentlichen Verwaltungen und den Gemeinden im gesamten Projektgebiet verstärkt werden.

Die Parlamentarier sind von der Sinnhaftigkeit und Wichtigkeit des Verkehrskorridors überzeugt. In Italien wurden in den vergangenen Jahren wichtige Fortschritte beim Ausbau der Bahn erzielt, so verläuft heute eine hochmoderne Eisenbahnlinie zwischen Verona und Salerno. Genau dasselbe wollen wir für den Bereich München – Verona und südlich von Salerno erreichen, so Senatorin Bonfrisco, die ebenso unterstreicht, dass die Terminals gleichzeitig mit ausgebaut und verkehrspolitische Rahmenbedingungen erarbeitet werden müssen.

Der Kammerabgeordnete Alfreider will in diesem Zusammenhang vor allem die Zusammenarbeit mit den Europäischen Institutionen verstärken, um entsprechende Geldmittel bestmöglich auszunutzen und EU-Finanzierungen gezielt einzusetzen. Wichtig ist für ihn dabei, dass der Bau von Infrastruktur vor allem gemeinsam mit der Bevölkerung und den Gemeinden vor Ort abgewickelt wird. „Nur wenn es eine breite Zustimmung gibt, kann schnell und günstig gebaut werden, unterstrich auch der Abgeordnete Nicoletti der zusammenfassend festhält, dass es wichtig ist die Bevölkerung vor Ort miteinzubeziehen und dass es besser ist, vorab mehr Geld in die Kommunikation zu investieren, um anschließend den Bau zeitgerecht und umweltbewusst vorantreiben zu können.

Friends of the Brenner Tunnel

MP Daniel Alfreider and Senator Anna Bonfrisco founded the group “Friends of the Brenner Base Tunnel” as a vehicle for political initiatives aimed at furthering the continuing expansion of the entire TEN 1 axis between Berlin and Palermo.



Amministratore BBT SE
Raffaele Zurlo

BBT SE Vorstand
Raffaele Zurlo

CEO Raffaele Zurlo has been re-appointed by the Board for a further three-year term

At the meeting of the Supervisory Board CEO Raffaele Zurlo was re-appointed for a further three-year term. Together with the Austrian CEO Konrad Bergmeister, Zurlo leads the European society BBT SE.

Raffaele Zurlo - confermato per ulteriori tre anni

→ Il Consiglio di Sorveglianza di BBT SE ha riconfermato Raffaele Zurlo per ulteriori tre anni, nell'organo di gestione della società. Zurlo, insieme all'amministratore per la parte austriaca Konrad Bergmeister, costituisce il Consiglio di Gestione della società europea BBT SE.

28 km di galleria sono già stati realizzati. Quali sono i maggiori appalti che la BBT SE pubblicherà prossimamente?

In autunno verrà pubblicato l'appalto di progettazione e lavori del sottoattraversamento del fiume Isarco a Fortezza mentre è in corso l'appalto per la progettazione esecutiva dei lavori lato Italia. In Austria viene appaltato il cunicolo esplorativo Tulfes-Pfons e la galleria di accesso a Steinach/Wolf.

Sono dunque opere importanti che vengono appaltate e corrispondono ad un importante programma di investimenti?

Entro l'anno 2013 BBT SE bandirà gare per oltre un miliardo di euro sui due versanti, con effetti economici diretti, indiretti e indotti conseguenti. Attualmente sono impegnati nei cantieri italoaustriaci circa 130 operai, che diventeranno circa 1200 fino al 2019.

Raffaele Zurlo - für weitere drei Jahre bestätigt

→ Der Aufsichtsrat der BBT SE hat Raffaele Zurlo für weitere drei Jahre als italienisches Vorstandsvorsitzenden bestätigt. Zurlo leitet gemeinsam mit dem österreichischen Vorstandsvorsitzenden Konrad Bergmeister die Europäische Gesellschaft BBT SE.

28 Tunnelkilometer wurden bereits vorgetrieben. Welche wichtigen Ausschreibungen wird die BBT SE demnächst veröffentlichen?

Im Herbst wird die Planungs- und Bauausschreibung der Eisackunterquerung in Franzensfeste veröffentlicht. Auf italienischer Seite ist ebenfalls die Ausschreibung für die Ausführungsplanung der Arbeiten in Gang. In Österreich werden das Baulos Tulfes-Pfons und der Zugangstunnel Steinach/Wolf ausgeschrieben.

Handelt es sich hierbei um bedeutende Bauwerke mit einem umfassenden Investitionsprogramm?

Bis Ende 2013 wird die BBT SE Ausschreibungen um mehr als eine Milliarde Euro in beiden Ländern veröffentlichen, was direkte, indirekte und induzierte Effekte mit sich bringen wird. Derzeit sind auf den italienischen und österreichischen Baustellen ca. 130 Arbeiter tätig, deren Anzahl sich bis 2019 auf ca. 1200 erhöhen wird.

Da Berlino a Palermo - il corridoio visto dalla locomotiva

→ Poter viaggiare su una locomotiva è per molti il sogno di una vita. Il fotografo Markus Bstieler di Innsbruck si occupa da anni di diversi progetti che raccontano l'espansione dell'asse ferroviario del Brennero. Con il sostegno della Comunità d'Azione per la Ferrovia del Brennero è partito due anni fa per un viaggio del tutto particolare, andando in treno da Berlino a Palermo. La sua prospettiva era quella del macchinista della locomotiva. Ogni trenta minuti faceva scattare la macchina fotografica cogliendo così la vista dalla cabina del macchinista. Il risultato del progetto è stato presentato poco tempo fa al cinema Leokino di Innsbruck. Le riprese spettacolari non mostrano soltanto la forza e velocità del treno; Bstieler ha elaborato con grande sensibilità il fascino dei diversi paesaggi e la poesia del viaggiare con il treno. I prati, i campi, il mare e le montagne, gli abitati, le zone belle e brutte lungo il tracciato ferroviario passano davanti a chi osserva senza che il fotografo vi attribuisca un giudizio di qualche genere.

Bstieler ha ripreso anche il passaggio del treno sul traghetto per la traversata in Sicilia.

La serie fotografica è disponibile anche come folioscopio (allegato a Quart 21, Heft für Kultur, Haymon Verlag).

Von Berlin nach Palermo - Ansichten aus der Lokperspektive

→ Die Mitfahrt auf einer Lok ist für viele ein Lebenstraum. Fotograf Markus Bstieler aus Innsbruck beschäftigt sich seit Jahren in verschiedenen Projekten mit dem Ausbau der Eisenbahnachse Brenner. Unterstützt durch die Aktionsgemeinschaft Brennerbahn hat er sich vor zwei Jahren auf eine besondere Reise gemacht und ist mit dem Zug von Berlin nach Palermo gefahren. Bstieler hat dabei die Perspektive der Lokführer eingenommen. Jede halbe Stunde betätigte er den Auslöser seiner Kamera und hielt so die Sicht aus den Führerständen der Lokomotiven fest. Das Ergebnis des Projektes wurde kürzlich auf Großleinwand im Innsbrucker Leokino präsentiert. Die spektakulären Aufnahmen zeugen nicht nur von Kraft und Geschwindigkeit der Züge, auch der Reiz der verschiedenen Landschaften und die Poesie des Reisens mit der Bahn hat Bstieler gefühlvoll aufgearbeitet. Wiesen, Felder, Meer und Berge, Siedlungen, schöne und hässliche Gegenden entlang der Bahnstrecke ziehen am Betrachter vorüber, ohne dass sie der Fotograf durch seine Darstellung bewertet.

Bei der Überfahrt nach Sizilien hat Bstieler auch die Einfahrt des Zuges in eine Fähre festgehalten. Die Fotoserie gibt es auch als „Daumenkino“ (Beilage zu Quart 21, Heft für Kultur, Haymon Verlag).



Fotografo / Fotograf
Markus Bstieler

From Berlin to Palermo - the view from the engine driver's seat

The photographer Markus Bstieler of Innsbruck has been working for years on several projects concerning the expansion of the Brenner railway axis. Two years ago he set off on a very special journey; he took the train from Berlin to Palermo, trying to see what the engine driver sees. Every half an hour he would snap the shutter of his camera, catching the view from the driver's both.



02 | 13

transfer

imprint

Herausgeberin / Editore

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

Redaktion / Redazione

Heinrich Tschigg (AGB/CAB)

Produktion / Produzione

Heinrich Tschigg (AGB/CAB)

Autoren / autori

- Maria Celestina Antonacci
- Martin Ausserdorfer
- Ezio Facchin
- Leo Huberts
- Simon Lochmann
- Laura Pellizzari
- Martin Pellizzari
- Heinrich Tschigg

Fotos / immagini

- Beobachtungsstelle/Osservatorio (S. 1)
- Wirtschaftskammer Tirol (S. 3)
- AGB/CAB/Tschigg (S. 5)
- HH-Verkehrsplanung/EQ-Vis (S. 6, 7)
- ÖBB (S. 7)
- BBT SE (S. 8)
- BBT SE/Jovanovic (S. 9)
- Areal Bozen – ABZ AG (S. 10)
- Konsortium Beobachtungsstelle/
Consorzio Osservatorio (S. 11)
- Caro/picturedesk.com (S. 13)
- AGB/CAB (S. 14)
- ÖBB/Martin Pellizzari (S. 15)
- AGB/CAB/Tschigg (S. 15)

**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

Abbonamenti / Variazioni di indirizzo

Desidera ricevere **transfer** regolarmente
oppure cambiare il Suo indirizzo?
Scriva a info@ferroviabrennero.eu