



Comunità d'Azione Ferrovia del Brennero  
Aktionsgemeinschaft Brennerbahn

01 | 19

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

# trainsfer



### Europa

MÜNCHEN

3 EDITORIALE

EDITORIAL

13

“È UN’OPPORTUNITÀ CHE NON POSSIAMO PERDERE”  
I COMITATI DELLA CAMERA DI COMMERCIO DI MONACO (IHK)  
LANCIANO UN SEGNALE RIGUARDO ALL’ACCESSO NORD ALLA  
GALLERIA DEL BRENNERO – SPERANDO IN UNA SPINTA DA BRUXELLES

„DAS IST UNSERE CHANCE“  
IHK-AUSSCHÜSSE SETZEN ZEICHEN FÜR DEN BRENNER-NORDZULAUF –  
HOFFEN AUF DEN DRUCK AUS BRÜSSEL

### Accesso Nord Nordzulauf

INNSBRUCK

4

SOPRALLUOGO DEL MINISTRO.  
SCHEUER IN PRESSING PER L’ACCESSO NORD  
ALLA GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO

DER MINISTER VOR ORT –  
SCHEUER TREIBT DEN BRENNER-NORDZULAUF VORAN

6

VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE SCHAFTENAU – RADFELD  
UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG SCHAFTENAU – RADFELD

### Brennero Brenner

FRANZENSFESTE

BOLZANO / BOZEN

7

GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO:  
SCAVATI 100 KM DI GALLERIE

BRENNER BASISTUNNEL:  
100 KM TUNNEL SIND AUSGEBROCHEN

12

TRATTA D’ACCESSO BBT FORTEZZA-PONTE GARDENA:  
UN PASSO AVANTI

BBT-ZULAUFSTRECKE FRANZENSFESTE-WAIDBRUCK:  
EINEN SCHRITT WEITER

### Accesso Sud Südzulauf

TRENTO

VERONA

10

CIRCONVALLAZIONE FERROVIARIA E RIQUALIFICAZIONE URBANA:  
UN PROGETTO INTEGRATO PER LA CITTÀ DI TRENTO

BAHNUMFAHRUNG UND STADTSANIERUNG:  
EIN INTEGRIERTES PROJEKT FÜR DIE STADT TRIENT

# Editoriale

## Editorial

→ L'1 gennaio 2019 il Libero Stato di Baviera ha assunto la presidenza di turno della Comunità d'Azione per la Ferrovia del Brennero (CAB) per il prossimo biennio, succedendo alla Provincia Autonoma di Trento. La CAB è una piattaforma per le regioni e le camere di commercio lungo l'asse del Brennero, tra Monaco e Verona, e da anni è impegnata nel potenziamento della rete ferroviaria. Tra le priorità della CAB vi è inoltre il miglior utilizzo possibile dell'infrastruttura ferroviaria esistente allo scopo di trasferire il traffico merci dalla gomma alla rotaia, e con l'esigenza di operare importanti investimenti lungo il corridoio del Brennero.

Durante il periodo di presidenza bavarese continueremo a lavorare con impegno per perseguire gli obiettivi della CAB. A tal fine, il Ministero bavarese per l'edilizia e i trasporti e la Camera di Commercio e Industria di Monaco e dell'Alta Baviera hanno elaborato un programma di lavoro che è stato approvato nel mese di gennaio in occasione del passaggio di consegne a Trento.

Nel biennio di presidenza bavarese concentreremo i nostri sforzi sul tema del trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia, organizzando a tal fine, anche manifestazioni informative per le imprese, finalizzate a presentare i progetti e le tecnologie pertinenti.

Oltre agli interessi dell'economia, la nostra attenzione sarà rivolta soprattutto alle esigenze dei residenti, in quanto il trasporto di passeggeri e merci e i suoi effetti rappresenta una delle sfide più importanti a cui fare fronte nelle aree alpine e richiede un approccio sovra-regionale e un'intensa cooperazione tra tutti i paesi coinvolti.

In un'ottica di massima trasparenza, durante l'intero periodo di presidenza organizzeremo inoltre varie manifestazioni nell'area interessata dal progetto. Nello specifico, quest'anno, in occasione della fiera *Transport + Logistik* che si svolgerà a Monaco nel mese di giugno, si terrà una tavola rotonda con relatori di spicco, dal titolo "Alpenquerender Güterverkehr: Transportqualität versus Lebensqualität?" (Trasporto di merci attraverso le Alpi: qualità dei trasporti vs qualità della vita?) e, come da prassi ormai consolidata, pubblicheremo il relativo numero di *transfer* contenente informazioni sulla situazione di fatto dell'asse ferroviario del Brennero.

→ Der Freistaat Bayern hat zum 1. Januar 2019 turnusmäßig für die nächsten zwei Jahre den Vorsitz der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn (AGB) von der Autonomen Provinz Trient übernommen. Die AGB als Plattform der Regionen und Wirtschaftskammern entlang der Brenner-Achse München – Verona setzt sich seit Jahren mit großem Engagement für den Ausbau der Schiene ein. Ein weiteres Anliegen der AGB liegt in der bestmöglichen Nutzung der vorhandenen Schieneninfrastruktur mit dem Ziel, den Güterverkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Hierfür braucht es bedeutende Investitionsmaßnahmen entlang des Brenner-Korridors.

Im Rahmen der bayerischen Präsidentschaft werden wir die Ziele der AGB engagiert weiterverfolgen. Hierzu hat das Bayerische Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr mit der Industrie- und Handelskammer für München und Oberbayern ein Arbeitsprogramm ausgearbeitet, das anlässlich der Staffelübergabe im Januar in Trient genehmigt wurde.

Den Fokus legt Bayern unter seinem Vorsitz auf die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene. Dazu organisieren wir unter anderem Informationsveranstaltungen für die Wirtschaft, um entsprechende Konzepte und Technologien vorzustellen.

Neben den Interessen der Wirtschaft stehen für uns vor allem die Anliegen der Anwohnerinnen und Anwohner im Vordergrund. Der Personen- und Güterverkehr mit all seinen Auswirkungen stellt eine der größten Herausforderungen im Alpenraum dar und verlangt einen überregionalen Ansatz sowie intensive Zusammenarbeit aller beteiligten Länder.

Um möglichst transparent zu agieren, werden wir über den gesamten Zeitraum der Präsidentschaft unterschiedliche Veranstaltungen im Projektgebiet organisieren. Auf der Leitmesse „transport logistic“, die im Juni in München stattfindet, wird es eine hochkarätig besetzte Podiumsdiskussion mit dem Titel „Alpenquerender Güterverkehr: Transportqualität versus Lebensqualität?“ geben. In bewährter Weise werden wir auch das hier vorliegende Heft „transfer“ mit Informationen zum Sachstand der Brenner-Eisenbahnachse publizieren.



**Dr. Hans Reichhart**  
Ministro bavarese  
dell'edilizia e dei trasporti

Bayerischer Staatsminister  
für Wohnen, Bau und Verkehr

The Bavarian Presidency will continue to pursue the objectives of AGB. For this purpose, a work programme was prepared by the Bavarian State Ministry of Housing, Construction and Transport and the Chamber of Commerce and Industry for Munich and Upper Bavaria and approved at the presidential conference on the occasion of the January handover ceremony in Trento.

# *Sopralluogo del ministro. Scheuer in pressing per l'accesso nord alla Galleria di base del Brennero*

## *Der Minister vor Ort – Scheuer treibt den Brenner-Nordzulauf voran*

→ Fin dalla presentazione dei primi progetti per il tracciato di massima dell'estate 2018, nella parte bavarese della Valle dell'Inn si discute animatamente non solo sul "come" ma anche sul "se" di un'eventuale nuova tratta. Dietro richiesta della regione, il ministro federale dei trasporti Andreas Scheuer ha presentato a Rosenheim a inizio anno uno studio che illustra vari scenari di crescita del traffico attraverso il valico del Brennero, scenari che considerano tra l'altro anche lo sviluppo economico dei porti italiani. Tutte le previsioni indicano la necessità di realizzare due binari aggiuntivi per l'accesso nord alla galleria di base del Brennero. Il messaggio trasmesso dal ministro alle figure politiche locali e alle iniziative civiche è stato chiaro: l'esigenza c'è e i piani devono procedere, e procedere celermente. DB e ÖBB ora danno seguito a questo invito prospettando in tempi rapidi, entro la prima metà dell'anno, una rosa ormai ristrettissima di varianti del tracciato.

→ Seit der Vorstellung der ersten Grobtrassenentwürfe im Sommer 2018 wird im bayerischen Inntal intensiv über das WIE, aber auch über das OB einer Neubaustrecke diskutiert. Auf Wunsch der Region stellte der deutsche Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer Anfang des Jahres eine Studie mit mehreren Wachstumsszenarien für den Brennerverkehr in Rosenheim vor. Dabei ist unter anderem die wirtschaftliche Entwicklung der italienischen Häfen mit einbezogen. Alle Prognosen weisen auf die Notwendigkeit hin, zwei zusätzliche Gleise für den Brenner-Nordzulauf zu errichten.

Die Botschaft, die der Minister den versammelten Kommunalpolitikern und Bürgerinitiativen überbrachte, war also klar: Der Bedarf ist vorhanden, die Planungen müssen vorankommen und zwar schnell. Mit einer beschleunigten Auswahl auf nur noch eine Handvoll Grobtrassen-Varianten bis Mitte des Jahres tragen DB und ÖBB dem nun Rechnung.

Un treno merci sulla tratta in essere, nella parte tedesca della Valle dell'Inn

Güterzug auf der bestehenden Strecke im deutschen Inntal





Stand d'informazione  
a Oberaudorf 2018  
Accesso nord

Info-Markt Oberaudorf 2018  
Brenner-Nordzulauf

Fino a quel momento, DB darà spazio anche alla richiesta di verifica del tracciato attuale per quanto riguarda l'ampliamento della capacità e la protezione contro il rumore, nonché le eventuali varianti di circoscrizione dei centri abitati. Sotto esame anche i punti di collegamento. DB e ÖBB verificheranno tali esigenze tenendo anche in considerazione le caratteristiche tecniche e del traffico, i vantaggi in termini di gestione del trasporto passeggeri e merci, ed il dimensionamento del sistema.

„Queste verifiche aggiuntive affiancano il nostro incarico progettuale“, afferma Torsten Gruber, project manager di DB, e annuncia: „Entro l'estate cercheremo di trarre più informazioni possibili dalla verifica. Con la sua visita, il ministro ha rafforzato il progetto dell'accesso nord alla BBT. La sua venuta a Rosenheim è stata importante“. Per la selezione del tracciato, DB e ÖBB, dopo le critiche avanzate da alcuni comuni, effettueranno un sondaggio preventivo tra i cittadini. Le due società ferroviarie hanno infatti operato alcuni cambiamenti, andando incontro in tal modo all'esigenza di una maggiore trasparenza.

Per informazioni aggiornate  
[www.brennernordzulauf.eu](http://www.brennernordzulauf.eu)

Bis dahin wird die DB auch dem Wunsch folgen und die bestehende Strecke hinsichtlich Kapazitätserweiterung und Lärmschutz sowie auch mit Varianten von Ortsumfahrungen prüfen. Nochmals unter die Lupe genommen werden auch die Verküpfungsstellen. DB und ÖBB prüfen die Notwendigkeit im Hinblick auf technische und verkehrliche Gegebenheiten, auf Vorteile bei der Steuerung des Personen- und Güterverkehrs und auf die Dimensionierung der Anlagen.

„Diese zusätzlichen Prüfungen flankieren unseren Planungsauftrag“, urteilt DB-Projektleiter Torsten Gruber und kündigt an: „Wir werden versuchen bis zum Sommer Erkenntnisse daraus zu gewinnen. Der Bundesminister hat dem Projekt Brenner-Nordzulauf mit seinem Besuch den Rücken gestärkt. Es war wichtig, dass er nach Rosenheim kam.“ Bei der Trassenauswahl führen DB und ÖBB eine frühe Bürgerbeteiligung durch. Auch dabei übten einige Gemeinden Kritik am Verfahren. Auf Anregung des Verkehrsministers nahmen die Bahnen nun Veränderungen vor und erfüllten damit einige Wünsche nach mehr Transparenz.

Aktuelle Infos unter  
[www.brennernordzulauf.eu](http://www.brennernordzulauf.eu)

(FL)

### **Minister on spot – Scheuer encourages the Brenner Nord- zulauf project**

Since the first rough draft was presented in the summer of 2018, there has been a lot of discussion in the Bavarian Inn valley on “how” to plan a new railway line but also “if” to plan it in the first place. At the request of the regional authorities, German Federal Minister of Transport, Andreas Scheuer, presented in Rosenheim earlier this year a study with several growth scenarios for the Brenner Pass traffic. This includes, among other things, the economic development of Italian ports. All predictions seem to suggest the need to build two additional tracks for the Northern access to the Brenner Tunnel.

# Valutazione di Impatto Ambientale Schaftenau – Radfeld

## Umweltverträglichkeitsprüfung Schaftenau – Radfeld

### Environmental impact assessment Schaftenau – Radfeld

Since 2016, ÖBB-Infrastruktur AG has been involved in the environmental impact assessment for the second section of the new Lower Inn Valley railway. If everything goes as planned, all necessary documents will be submitted to the authorities in the summer of 2019.

A team of experts will then assess the project. The procedure will end with a public negotiation procedure.

→ Dal 2016 ÖBB-Infrastruktur AG si sta occupando della Valutazione di Impatto Ambientale riguardante la seconda tratta della nuova linea ferroviaria della Bassa Valle dell'Inn. Se tutto va secondo i piani, nell'estate 2019 i documenti richiesti saranno sottoposti all'esame dell'autorità, dopodiché un team di specialisti valuterà il progetto. L'iter si concluderà con una procedura negoziata pubblica.

La fase preparatoria ha visto la realizzazione di un esteso programma esplorativo. Più di 60 trivellazioni, 12 mesi di osservazioni di flora e fauna e un approfondito e dettagliato studio dei lavori da eseguire e della progettazione della tratta hanno impegnato negli scorsi mesi il team ÖBB e i suoi appaltatori.

Particolarmente impegnativo si è rivelato il compito di integrare nel progetto gli spunti tratti dalle presentazioni tenutesi l'anno scorso. Frontisti e interessati, oltre ovviamente ai comuni, hanno formulato proposte per il miglioramento del progetto, proposte che, dove possibile, sono state prese in considerazione. In tal modo il progetto ha potuto essere notevolmente valorizzato e ora risponde in molti dettagli ai desideri delle popolazioni locali. Nei pressi dell'area di servizio di Angath la tratta di nuova costruzione corre interamente in galleria. A Langkampfen il tracciato ferroviario è stato ottimizzato in posizione e altezza. Inoltre, il progetto per la prosecuzione della linea in direzione di Kufstein e della Germania si baserà su un tracciato di forma concava.

Il corso del tracciato della nuova linea ferroviaria, lunga più di 20 km, è il risultato di uno studio condotto negli anni dal 2006 al 2009. Nel 2016 ÖBB ha intensificato il lavoro sul progetto, definendo di concerto con il Forum Regionale – un organismo composto da rappresentanti dei comuni e dei gruppi d'interesse – molti dettagli della progettazione. Questo rapporto di costruttiva collaborazione in ambito regionale si è rivelato particolarmente vantaggioso per lo sviluppo del progetto.

In futuro, i due binari aggiuntivi del nuovo progetto Schaftenau – Nodo di Radfeld incanaleranno ecologicamente il traffico merci in transito attraverso l'area di Wörgl e i clienti ÖBB che effettuano viaggi a breve o lunga distanza potranno contare su tempi più brevi e su un'offerta più articolata.

→ Seit 2016 ist die ÖBB-Infrastruktur AG mit der Umweltverträglichkeitsprüfung für den zweiten Abschnitt der neuen Unterinntalbahn befasst. Läuft alles nach Plan, so werden im Sommer 2019 alle erforderlichen Unterlagen bei der Behörde zur Prüfung eingereicht. Ein Team aus Sachverständigen prüft anschließend das Projekt. Abschluss des Verfahrens wird eine öffentliche Verhandlung sein.

Zur Vorbereitung wurde ein umfangreiches Erkundungsprogramm realisiert. Mehr als 60 Bohrungen, 12 Monate Beobachtung von Tier- und Pflanzenwelt sowie umfassende Details von Baudurchführung und Streckenplanung haben das ÖBB-Team und ihre Auftragnehmer in den vergangenen Monaten gefordert.

Besonders anspruchsvoll war auch die Einarbeitung der Anregungen aus den Planausstellungen im vergangenen Jahr. Anrainer und Interessierte sowie die Gemeinden haben Stellungnahmen zur Verbesserung des Vorhabens abgegeben. Wo dies möglich war, wurden die Vorschläge berücksichtigt. Dadurch konnte die Planung deutlich aufgewertet werden und entspricht in vielen Details den Vorstellungen der Menschen aus der Region. Im Bereich der Autobahnraststätte Angath verläuft die Neubaustrecke nun vollständig im Tunnel. In Langkampfen wurde die Bahnanlage in Lage und Höhe optimiert. Weiteres wird als Planungsgrundlage für die Weiterführung der Trasse Richtung Kufstein und Deutschland eine Wanne angenommen.

Der Streckenverlauf für die neue mehr als 20 km lange Bahnstrecke ist Ergebnis einer Trassenfindung, die in den Jahren 2006 – 2009 stattgefunden hat. 2016 haben die ÖBB die Arbeit am Projekt intensiviert. Gemeinsam mit dem Regionalforum – das Gremium aus Gemeinde- und Interessensvertretern – konnten zahlreiche Planungsdetails im Dialog abgestimmt werden. Die konstruktive Zusammenarbeit in der Region hat sich für den Projektfortschritt als besonders wertvoll erwiesen.

Die beiden zusätzlichen Gleise des Neubauprojektes Schaftenau – Knoten Radfeld sollen in Zukunft den durchreisenden Eisenbahn-Güterverkehr umweltfreundlich durch den Großraum Wörgl schleusen. ÖBB-Kunden im Nah- und Fernverkehr können kürzere Reisezeiten und eine Ausweitung des Angebotes erwarten.

Programma di misurazione  
nell'area del tracciato attuale

Messprogramm im  
Bereich der Bestandsstrecke



# *Galleria di Base del Brennero: scavati 100 km di gallerie*

## *Brenner Basistunnel: 100 km Tunnel sind ausgebrochen*

### → Lotto Pfons-Brennero

Il 29 marzo 2019 è stato dato l'ultimo colpo di piccone presso il "cunicolo esplorativo sud" sotto la località di Wolf (Steinach am Brenner). Da qui in poi, si scaveranno ciclicamente 5,5 km di galleria in direzione sud fino a raggiungere il Brennero, consolidando l'opera con spritzbeton. Ciò significa che in questo lotto saranno effettuati quattro avanzamenti in contemporanea. Dal punto di vista geologico la difficoltà in quest'area sta nel superare la zona di Hochstegen. Già nel lotto precedente "Wolf 2" erano stati scavati circa 1,2 km di cunicolo esplorativo.

La rottura dell'ultimo diaframma del cunicolo esplorativo al Brennero avverrà tra la fine del 2022 e l'inizio del 2023.

### Lotto Tulfes-Pfons

L'8 febbraio 2019 è stato abbattuto l'ultimo diaframma mediante scavo in tradizionale con brillamento nella sezione H33 Tulfes - Pfons. I lavori hanno avuto inizio nell'estate 2014 e ad oggi sono stati scavati oltre 27 km di galleria mediante scavo con brillamento. L'avanzamento con TBM nel cunicolo esplorativo prosegue in direzione sud (attualmente 14 km su 15). Se i lavori di scavo con la TBM proseguiranno come da cronoprogramma, anche il cunicolo esplorativo potrà essere ultimato entro l'estate 2019, smantellando poi la TBM e sgomberando il cantiere entro la fine del 2019.

In questo lotto saranno scavati in totale circa 42 km di galleria. Un tunnel di collegamento di 3,5 km e uno di 2 km collegheranno la Galleria di Base del Brennero con la circonvallazione ferroviaria di Innsbruck. Parallelamente alla circonvallazione ferroviaria di Innsbruck, è stato realizzato un cunicolo di soccorso di 9 km, per soddisfare i più moderni requisiti in termini di sicurezza e consentire così in futuro di utilizzare la linea ferroviaria, che dalla Unterinntal conduce al Passo del Brennero, oltre che per il trasporto merci anche per il trasporto di passeggeri. I lavori di costruzione delle opere a cielo aperto procedono come da programma; in Ahrental si sta procedendo al getto del calcestruzzo per il blocco sud, è terminata la posa delle casseforme per il getto della calotta, mentre per quanto riguarda il blocco ovest è in corso la posa dell'armatura. A Tulfes entro giugno 2019 verranno realizzati i lavori in cemento armato.

### → Baulos Pfons-Brenner

Am 29. März 2019 erfolgte unterhalb des Ortsteils Wolf (Steinach am Brenner) der letzte Tunnelanschlag des „Erkundungsstollens Süd“. Von hier aus werden nun mittels zyklischem Sprengvortrieb mit Spritzbetonsicherung, 5,5 km Stollen Richtung Süden bis zum Brennero vorgetrieben. Somit laufen in diesem Baulos vier Vortriebe gleichzeitig. Die geologisch schwierige Hochstegenzone gilt es hier zu meistern. Bereits im Vorlos „Wolf 2“ wurden ca. 1,2 km Erkundungsstollen aufgeföhren.

Der Durchschlag des Erkundungsstollens am Brenner wird im Zeitraum Ende 2022 / Anfang 2023 erfolgen.

### Baulos Tulfes-Pfons

Am 08.02.2019 erfolgte der letzte Durchschlag im konventionellen Sprengvortrieb im Bauabschnitt H33 Tulfes - Pfons. Die Arbeiten haben im Sommer 2014 begonnen und über 27 km Tunnel wurden im Sprengvortrieb ausgebrochen. Der maschinelle Vortrieb im Erkundungsstollen mittels Tunnelbohrmaschine geht Richtung Süden weiter (derzeit 14 km von 15). Bei planmäßigem Verlauf der Tunnelbauarbeiten wird auch der Vortrieb des Erkundungsstollens im Sommer 2019 abgeschlossen sein, die TBM abmontiert und die Baustelle mit Ende 2019 geräumt werden.

In diesem Baulos werden insgesamt ca. 42 Tunnelkilometer ausgebrochen. Ein 3,5 km und ein 2 km langer Verbindungstunnel verbinden den Brenner Basistunnel mit der Eisenbahnumfahrung Innsbruck. Parallel zur Eisenbahnumfahrung Innsbruck wurde ein 9 km langer Rettungsstollen errichtet, um den neuesten Sicherheitsanforderungen gerecht zu werden und in Zukunft neben dem Gütertransport auch Personenverkehr vom Unterinntal über die Eisenbahntrasse, die zum Brennerpass führt, zu ermöglichen. Die Bauarbeiten der Obergebäude sind planmäßig unterwegs; im Ahrental erfolgt aktuell die Betonage des Südblockes, die Schalung für die Deckenbetonage wurde montiert, im Westblock erfolgt die Verlegung der Bewehrung. In Tulfes werden bis Juni 2019 die Rohbauarbeiten des Portalbauwerkes fertig gestellt.

By 2023, 39.8 km of the main tunnel, 14.8 km of the exploratory shaft, the Trens emergency stop with the corresponding access tunnels, as well as the cross cuts connecting the main tunnel every 333 m will be built.

On 29 March 2019, the last tunnel inset of the southern exploratory shaft took place below the village of Wolf (Steinach am Brenner). From here, a shaft of 5.5 km will be bored south all the way to Brenner Pass using the cyclical drill and blast method secured with shotcrete.

On 8 February 2019, the last break through using the conventional drill and blast method took place in the construction section H33 Tulfes - Pfons. Work began in the summer of 2014 and over 27 km of tunnels were bored using the drill and blast method.

## Mules 2-3

L'attuale lotto di costruzione denominato "Mules 2-3" è stato avviato a settembre 2016 ed è il più grande della Galleria di base del Brennero nonché la principale parte del tracciato della galleria di base sul versante italiano. Questo lotto comprende il completamento di tutte le opere civili in sotterraneo nel tratto dal confine di Stato a Mezzaselva presso Fortezza (BZ) dove si ricongiunge al lotto del "Sottoattraversamento del fiume Isarco".

Entro il 2023 saranno scavati 39,8 km di gallerie di linea, 14,8 km di cunicolo esplorativo, la fermata di emergenza di Trens con la relativa galleria di accesso, e i cunicoli trasversali di collegamento ogni 333 m tra le due gallerie di linea.

In direzione del Brennero, nella fase iniziale di questo lotto, i lavori sono stati eseguiti con il cosiddetto metodo di scavo "in tradizionale" (mediante esplosivo ed escavatori). A partire da maggio 2019 lo scavo delle gallerie di linea procederà fino al confine di Stato con l'uso di due frese (Flavia e Virginia), dette anche TBM (Tunnel Boring Machine). Già da maggio 2018 è in funzione la TBM Serena, che è impiegata nella realizzazione del cunicolo esplorativo: in un anno di attività ha scavato ca. 4,3 km.

## Sottoattraversamento dell'Isarco

Nel tratto più meridionale della Galleria di base del Brennero il tracciato della nuova linea ferroviaria sottoattraverserà il fondovalle, già attraversato dalla strada statale e dall'autostrada, dalla linea storica e dal fiume isarco, da cui questo lotto prende il nome. È un lotto di breve estensione ma che, per le sue caratteristiche, racchiude tutti i campi dell'ingegneria civile in sotterraneo e che vede anche l'impiego di particolari tecniche costruttive. Il lotto è ubicato a 1 km circa a nord dell'abitato di Fortezza, in località Prà di Sopra. Le opere di questo lotto collegheranno la galleria di base con la linea ferroviaria storica del Brennero e la stazione di Fortezza. Complessivamente, verranno realizzati 4,2 km di gallerie principali e 1,5 km di tratte d'interconnessione con la linea storica del Brennero.

Il lotto del sottoattraversamento dell'Isarco si collega a sud con la stazione di Fortezza dove, in occasione della ricorrenza della S. Barbara, il 4 dicembre 2018, alla presenza di numerose autorità, è stato inaugurato il Portale Sud della Galleria di base del Brennero.

## Mauls 2-3

Das aktuelle Baulos „Mauls 2-3“ wurde im September 2016 eingeleitet und ist das größte des Brenner Basistunnels sowie der wichtigste Teil der Trasse des Basistunnels auf italienischer Seite. Dieses Baulos umfasst die Fertigstellung der Rohbauarbeiten im gesamten Abschnitt zwischen der Staatsgrenze und Mittewald bei Franzensfeste (BZ), wo es an das Baulos „Eisackunterquerung“ angrenzt.

Innerhalb 2023 werden 39,8 km Haupttunnel, 14,8 km Erkundungsstollen, die Nothaltestelle Trens mit dem entsprechenden Zugangsstollen, sowie die Querschläge, die alle 333 m die Haupttunnel miteinander verbinden, errichtet.

Die Arbeiten in Richtung Brenner erfolgten in der Anfangsphase nach der so genannten „bergmännischen“ Vortriebsmethode (mit Sprengungen). Ab Mai 2019 werden die Vortriebsarbeiten der Haupttunnel bis zur Staatsgrenze mithilfe von zwei Tunnelbohrmaschinen (TBM, Flavia und Virginia) fortgesetzt. Bereits seit Mai 2018 ist die TBM „Serena“ im Erkundungsstollen in Betrieb. In einem Jahr konnte sie ca. 4,3 km vortreiben.

## Eisackunterquerung

Im südlichsten Abschnitt des Brenner Basistunnels wird die neue Eisenbahntrasse die Staatsstraße, die Autobahn, die Bestandsstrecke und den Fluss Eisack unterqueren. Dieses Baulos erstreckt sich zwar nur auf einer relativ begrenzten Fläche, deckt jedoch aufgrund seiner Eigenschaften sämtliche Bereiche des Tiefbaus ab und erfordert den Einsatz spezieller Bautechniken. Das Baulos befindet sich ca. 1 km nördlich von Franzensfeste in der Ortschaft Oberau. In diesem Baulos wird der Brenner Basistunnel mit der Bestandsstrecke der Brenner Eisenbahn und dem Bahnhof Franzensfeste verbunden. Insgesamt werden 4,2 km Haupttunnel und 1,5 km Anbindung mit der Bestandsstrecke errichtet.

Das Baulos der Eisackunterquerung schließt im Süden an den Bahnhof Franzensfeste an, wo anlässlich der Barbarafeier am 4. Dezember 2018 und in Gegenwart zahlreicher Amtsträger das Süd-Portal des Brenner Basistunnels eingeweiht worden ist.

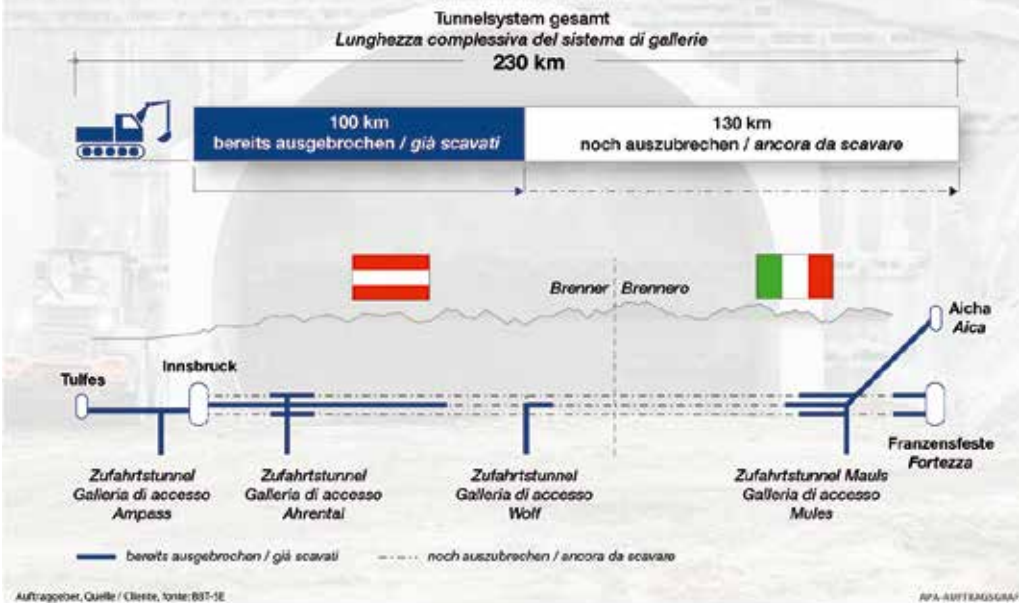
*Weitere Einzelheiten zum Baufortschritt:*  
**[www.bbt-se.com](http://www.bbt-se.com)**

*Per ulteriori dettagli sull'avanzamento:*  
**[www.bbt-se.com](http://www.bbt-se.com)**



## Brenner Basistunnel Baufortschritt / Stato d'avanzamento dei lavori

April / Aprile 2019



Attualmente sono stati scavati 100 km dei 230 previsti per la realizzazione del progetto della Galleria di Base del Brennero, che una volta terminato, diverrà il collegamento ferroviario più lungo del mondo.

Gegenwärtig sind 100 km der 230 Tunnelkilometer des Brenner Basistunnels ausgebrochen, der nach seiner Vollendung die weltweit längste Eisenbahnverbindung sein wird.

### L'UE sostiene al 100% il "progetto faro"

Pat Cox, coordinatore europeo del corridoio scandinavo-mediterraneo SCAN-MED, apre la prospettiva di un cofinanziamento pari al 50% per i collegamenti transfrontalieri, le attrezzature ferroviarie e le tecnologie innovative per gli investimenti infrastrutturali tramite la Connecting Europe Facility (CEF). Un ulteriore finanziamento del 5% è possibile per progetti in cui vi è presente un elevato grado di scambi strutturati e di connessione.

La Galleria di Base del Brennero, quale progetto esemplare di collaborazione transnazionale, rappresenta l'unità dell'Europa. Già durante la fase di costruzione di questo progetto a lungo termine è nato un prezioso scambio di conoscenze ed esperienze tra aziende e organizzazioni di vari Paesi, il che consoliderà ulteriormente l'identità europea.

Con il progetto della Galleria di Base del Brennero, la Comunità europea beneficerà di un sistema unitario di trasporto ferroviario e soprattutto creerà preziosi posti di lavoro. Per il Commissario europeo per i trasporti, signora Violeta Bulc, la Galleria di Base del Brennero è un "faro", che consentirà agli Stati europei di avvicinarsi sempre più, rafforzare i loro mercati e lavorare in modo più efficiente. Le innovazioni tecnologiche indicano la strada per il futuro e l'UE sostiene al 100 per cento il progetto della Galleria di Base del Brennero.

### 15 anni di Accordo di Stato

Con l'Accordo di Stato del 30 aprile 2004 abbiamo posto la prima pietra per questo progetto infrastrutturale europeo. Il testo pregnante di tale Accordo di Stato ha tuttora validità ed è stato, così come lo è ancora oggi, un esempio di collaborazione transfrontaliera.

Nel 2009 il progetto è stato approvato in Italia e in Austria. Grazie ad una cooperazione esemplare è stato possibile scavare già 100 chilometri di galleria. Auguriamo a BBT SE che la collaborazione transfrontaliera continui a portare i suoi frutti ed al progetto di ottenere numerosi successi pionieristici fino alla sua messa in servizio nel 2028.

### EU steht zu 100 Prozent hinter „Leuchtturmprojekt“ BBT

Pat Cox, der Europäische Koordinator des SCAN-MED Kernnetz-Korridors stellt hinsichtlich allgemeiner Investitionen in Infrastrukturen durch die „Connecting Europe Facility“ (CEF) eine Mitfinanzierung von 50% für grenzüberschreitende Verbindungen, die bahntechnische Ausrüstung und innovative Technologien in Aussicht. Eine zusätzliche Förderung von 5% für Projekte, in denen es einen hohen Grad an strukturiertem Austausch und Vernetzung gibt, ist möglich.

Als grenzüberschreitendes Vorzeigeprojekt repräsentiert der BBT ein gemeinsames Europa. Bereits in der Bauphase dieses Jahrhundertprojekts entsteht ein wertvoller Wissens- und Erfahrungsaustausch zwischen Unternehmen und Organisationen verschiedener Länder, wodurch der europäische Gedanke noch zusätzlich bekräftigt wird.

Mit dem BBT-Projekt erhält die europäische Gemeinschaft ein einheitliches System im Zugverkehr und schafft wertvolle Arbeitsplätze. Für Verkehrs-EU-Kommissarin Violeta Bulc ist der BBT ein „Leuchtturm“, der dafür sorgen wird, dass die europäischen Staaten einander näher rücken und deren Märkte stärker und effizienter funktionieren. Die technischen Innovationen sind wegweisend für die Zukunft. Die EU steht zu 100 Prozent hinter dem BBT.

### 15 Jahre Staatsvertrag

Mit dem Staatsvertrag am 30. April 2004 haben wir den Grundstein für dieses europäische Infrastrukturprojekt gelegt. Dieser prägnant gestaltete Text des Staatsvertrages hat nach wie vor Gültigkeit und war damals wie heute ein Beispiel grenzüberschreitender Zusammenarbeit.

Im Jahr 2009 wurde das Projekt in Österreich und Italien genehmigt. In vorbildhafter Kooperation ist es gelungen, bereits 100 Kilometer Tunnel auszubrechen. Wir wünschen der BBT SE eine weitere fruchtbare länderübergreifende Zusammenarbeit und dem Projekt viele bahnbrechende Erfolge bis zur Inbetriebnahme 2028.



**Pat Cox**  
Coordinatore europeo  
SCAN-MED

Europäischer Koordinator  
SCAN-MED



**Pietro Lunardi**  
ex-Ministro



**Hubert Gorbach**  
Bundesminister a.D.

# *Circonvallazione ferroviaria e riqualificazione urbana: un progetto integrato per la città di Trento*

## *Bahnumfahrung und Stadtsanierung: ein integriertes Projekt für die Stadt Trient*

→ Nell'ambito della pianificazione e realizzazione delle tratte di accesso sud alla Galleria di Base del Brennero, la Provincia autonoma di Trento è direttamente interessata dal Lotto prioritario n° 3 "Circonvallazione di Trento e Rovereto".

In data 17 aprile 2018 è stato sottoscritto un Protocollo d'intesa per la "Riqualificazione urbana della città di Trento intersecata dalla linea ferroviaria Verona-Brennero" tra la Provincia autonoma di Trento, il Comune di Trento e Rete Ferroviarie Italiane (RFI).

→ Im Rahmen der Planung und des Baus der südlichen Zulaufstrecken zum Brenner Basistunnel ist die Autonome Provinz Trient vom prioritären Baulos Nr. 3 „Umfahrung von Trient und Rovereto“ direkt betroffen.

Am 17. April 2018 ist ein Vereinbarungsprotokoll „Sanierung der von der Eisenbahnlinie Verona-Brenner betroffenen Stadt Trient“ von der Autonomen Provinz Trient, der Stadtgemeinde Trient und Rete Ferroviaria Italiana (RFI) unterzeichnet worden.



Il primo approfondimento svolto, nell'ottica della realizzazione accelerata della circonvallazione di Trento, ha analizzato la fattibilità tecnica di un progetto integrato che preveda la realizzazione della circonvallazione ferroviaria della città di Trento (secondo il progetto proposto da RFI nel 2015), l'interramento della ferrovia esistente per un tratto di 2,5 km (previsto nel PRG del Comune di Trento) e la realizzazione di un servizio metropolitano denominato Nordus (proposto alcuni anni fa dalla Provincia e previsto nel PUM del Comune di Trento).

Il gruppo di lavoro istituito ha confrontato, tramite un'analisi multicriteriale, tre alternative: la realizzazione della circonvallazione merci e del progetto Nordus, senza l'interramento della linea storica (alternativa 1) e la realizzazione in successione della circonvallazione ferroviaria, dell'interramento della linea storica e del Nordus (alternative 2.1 e 2.2, con due diverse uscite a Trento Nord).

I risultati dello studio indicano un sostanziale equilibrio tra le alternative in termini di modalità di realizzazione delle opere (ovvero complessità infrastrutturale, effetti sul territorio e costruzione), mentre valutando le finalità e l'efficacia (efficacia trasportistica, impatti economici ed externalità ambientali) si evidenzia un risultato a favore delle alternative 2.1 e 2.2, ovvero del progetto integrato, per la possibilità di intervenire in modo più significativo sul quadro trasportistico e per le opportunità di riqualificazione urbana del centro di Trento.

Da un punto di vista economico, il costo di costruzione delle tre soluzioni si colloca in un range contenuto, tra i 1,135 e i 1,3 mrd euro, e quindi il fattore costo può essere considerato non dirimente rispetto alla scelta.

I prossimi passi previsti nel Protocollo riguardano ulteriori approfondimenti finalizzati alla redazione di linee guida per un progetto di assetto del nodo di Trento e per un piano di assetto complessivo del territorio quale base per un concorso di idee per la riqualificazione urbana e architettonica della città, nonché la fondamentale individuazione delle risorse economiche da utilizzare.

Die erste Detailuntersuchung, die im Hinblick auf eine beschleunigte Realisierung der Bahnnumfahung von Trient durchgeführt worden ist, hat die technische Machbarkeit eines integrierten Projekts analysiert, in dem die Bahnnumfahung der Stadt Trient (gemäß dem Projektvorschlag der RFI von 2015), die Untertage-Verlagerung eines Abschnitts von 2,5 km der bestehenden Strecke (gemäß Generalbebauungsplan der Stadtgemeinde Trient) und der Bau einer neuen städtischen Verkehrsinfrastruktur namens Nordus (von der Provinz Trient vor einigen Jahren vorgeschlagen und im Mobilitätsplan der Stadtgemeinde Trient enthalten) vorgesehen sind.

Die eingerichtete Arbeitsgruppe hat drei Alternativen nach mehreren Kriterien untersucht: die Realisierung der Umfahungsstrecke für den Güterverkehr und des Projekts Nordus ohne Untertage-Verlagerung der bestehenden Bahnstrecke (Alternative 1) bzw. die aufeinanderfolgende Realisierung der Umfahungsstrecke, der Untertage-Verlagerung der bestehenden Bahnstrecke und des Projekts Nordus (Alternativen 2.1 und 2.2, mit zwei unterschiedlichen Ausfahrten in Trient Nord).

Die Ergebnisse der Studie weisen hinsichtlich der Bauausführung (Komplexität der Infrastruktur, Auswirkungen auf das Territorium, Baueingriffe) ein Gleichgewicht zwischen den Alternativen aus; bezüglich der Zielsetzung und Auswirkungen (Verkehrseffizienz, Auswirkungen auf Wirtschaft und Umwelt) weisen die Alternativen 2.1. und 2.2, d.h. das integrierte Projekt, jedoch Vorteile aus, da sie signifikantere Verbesserungen des Verkehrs und die Möglichkeit einer städtebaulichen Umstrukturierung der Stadtmitte von Trient mit sich bringen.

Hinsichtlich der Kosten liegen die drei Alternativen in einem Bereich zwischen 1,135 und 1,3 Milliarden Euro, sodass der Kostenaspekt für die Wahl der Alternative als nicht ausschlaggebend betrachtet werden kann.

### ***Railway loop line and urban regeneration: an integrated project for the city of Trento***

On 17 April 2018, a Memorandum of Understanding for the "Urban regeneration of the city of Trento crossed through by the Verona-Brenner railway line" was signed by the Autonomous Province of Trento, the Municipality of Trento and Rete Ferroviaria Italiana S.p.A..

A first survey conducted with a view to accelerating the construction of the loop line for Trento analysed the technical feasibility of an integrated project that envisages the construction of the railway loop line of the city of Trento, the placing underground of a 2.5 km long section of the existing railway line, and the creation of a metropolitan service called 'Nordus'.

# Tratta d'accesso BBT Fortezza-Ponte Gardena: un passo avanti

## BBT-Zulaufstrecke Franzensfeste-Waidbruck: einen Schritt weiter

*La Provincia autonoma di Bolzano approva il progetto migliorato. Provincia e comuni vedono così realizzarsi i loro desideri.*

*Land Südtirol gibt verbessertem Projekt grünes Licht.*

*Land und Gemeinden sehen darin ihre Wünsche verwirklicht.*

### **BBT access track Fortezza-Ponte Gardena: one step further**

The Autonomous province of Bolzano gives the nod to the improved project. The province and communities see their wishes fulfilled. In concrete terms, they demanded and were granted an increase in noise protection measures in both the construction and the operation phases, in all open areas.

Especially during construction, care will be taken to ensure that dust, noise and light pollution are reduced.

→ A fine febbraio si è svolta a Roma la Conferenza nazionale dei servizi, nel corso della quale la PA Bolzano ha approvato il progetto del lotto Fortezza-Ponte Gardena con i miglioramenti richiesti. Infatti, i comuni e la PA Bolzano non erano d'accordo su alcuni dettagli del progetto e avevano chiesto di rivederli. Ora RFI, gestore della rete e committente, ha inserito i corrispondenti miglioramenti nel progetto. "Vedo con soddisfazione che nel progetto di costruzione definitivo si è tenuto conto delle richieste della PA Bolzano e dei comuni interessati, tese a contenere gli effetti dei lavori di costruzione della tratta d'accesso Fortezza-Ponte Gardena alla galleria di base del Brennero", dichiara il presidente della Provincia Arno Kompatscher, sottolineando che in tal modo le preoccupazioni degli amministratori comunali e dei cittadini dei territori interessati dal progetto sono state prese nella debita considerazione.

### **Miglioramenti concreti**

In termini concreti è stato richiesto un potenziamento delle misure di protezione contro il rumore in tutti gli spazi aperti, sia in fase di costruzione che di esercizio. In particolare, si presterà la massima attenzione al contenimento dell'inquinamento da polveri e rumore e di quello luminoso. Precise limitazioni anche al traffico di mezzi pesanti da e per i cantieri: i mezzi potranno utilizzare soltanto i percorsi approvati. A tal fine sarà costruita per il cantiere anche un'apposita uscita autostradale. Finora le autorità competenti non hanno concesso l'approvazione a un'entrata dedicata nello stesso luogo, ma si sta spingendo fortemente per raggiungere anche questo obiettivo. È stata accolta inoltre la richiesta dei comuni e della PA Bolzano di eliminare un accesso a un cantiere e un'area di cantiere originariamente previsti. La Provincia ha inoltre potuto imporre standard antirumore rigorosissimi per l'utilizzo del ponte attraverso la valle; a Ponte Gardena le misure di protezione contro il rumore saranno poste in atto quanto prima possibile e inoltre sarà tamponato il problema delle vibrazioni sulla tratta preesistente.

Ora al progetto definitivo manca soltanto l'approvazione del Comitato Interministeriale per la programmazione economica (CIPE), che dovrebbe arrivare già nella prima metà del 2019. Intanto RFI sta già preparando la gara d'appalto per i lavori. Il Ministero dei trasporti ha già messo a disposizione di RFI i mezzi finanziari necessari.

→ Ende Februar fand die staatliche Dienststellenkonferenz in Rom statt, bei der das Land Südtirol das Projekt des Bauloses Franzensfeste-Waidbruck samt den geforderten Nachbesserungen gutgeheißen hat. Mit einigen Details des Projekts waren die Gemeinden und das Land Südtirol zunächst nicht einverstanden gewesen und hatten Nachbesserungen verlangt. Diese arbeitete der Netzbetreiber und Bauherr RFI nunmehr ins Projekt ein. „Ich stelle mit Genugtuung fest, dass die Forderungen des Landes Südtirol und der betroffenen Gemeinden, welche die Auswirkungen der Bauarbeiten der Zulaufstrecke Franzensfeste-Waidbruck des Brenner Basistunnels mindern werden, nun im definitiven Bauprojekt berücksichtigt sind“, sagte Landeshauptmann Arno Kompatscher. Somit wurde laut Landeshauptmann, den Sorgen der Gemeindeverwalter und der Bürger im Projektgebiet Rechnung getragen.

### **Konkrete Nachbesserungen**

Im Konkreten wurden die Erhöhung der Schutzmaßnahmen gegen Lärm sowohl im Bau als auch im Betrieb an allen offenen Bereichen eingefordert und erhalten. Vor allem in der Bauphase wird genauestens darauf geachtet, dass Staub-, Lärm- und Lichtbelastungen eingeschränkt werden. Auch der Schwerverkehr von und zu den Baustellen erhält klare Auflagen: Dieser darf nur die genehmigten Strecken benutzen. Hierzu wird zur Baustelle auch eine eigene Abfahrt von der Autobahn gebaut. Die Genehmigung für eine eigene Einfahrt am selben Ort wurde bisher von den zuständigen Behörden nicht erteilt, dieses Ziel wird aber weiter mit Nachdruck verfolgt. Auf Wunsch der betroffenen Gemeinden und des Landes Südtirol wurden eine ursprünglich vorgesehene Baustellenzufahrt und ein vorgesehene Baustellenareal gestrichen. Bei einer Talquerung mit der Brücke konnte das Land höchste Standards für den Lärmschutz vorschreiben und in Waidbruck sollen die Lärmschutzmaßnahmen ehestmöglich umgesetzt und zudem die Bestandsstrecke hinsichtlich Vibrationen saniert werden.

Das definitive Projekt braucht nun noch die Genehmigung des Interministeriellen Ausschusses für Wirtschaftsplanung, CIPE, welche noch im ersten Halbjahr 2019 erwartet wird. Gleichzeitig beginnt RFI bereits mit der Vorbereitung der Ausschreibung der Arbeiten. Die Mittel für das Projekt Franzensfeste-Waidbruck hat das Transportministerium RFI bereits zur Verfügung gestellt.

***“È un’opportunità  
che non possiamo perdere”  
I comitati della Camera di commercio  
di Monaco (IHK) lanciano un  
segnale riguardo all’accesso nord  
alla galleria del Brennero –  
sperando in una spinta da Bruxelles***

***„Das ist unsere Chance”  
IHK-Ausschüsse setzen Zeichen  
für den Brenner-Nordzulauf –  
hoffen auf den Druck aus Brüssel***

→ L’invito è stato già di per sé una dichiarazione politica. Il 13 febbraio il Comitato Trasporti e il Comitato regionale della Camera di Commercio di Monaco hanno tenuto per la prima volta una seduta comune. Il tema però (l’accesso nord alla galleria di base del Brennero) era di grande portata e l’obiettivo di portata ancora maggiore: l’economia dell’Alta Baviera alza gli scudi contro un disastro di proporzioni europee.

Il luogo della riunione, la IHK l’ha scelto veramente ad hoc: in passato, infatti, la locanda Alte Post di Flintsbach costituiva una tappa lungo il percorso del traffico merci transalpino. In nessun altro posto la valle dell’Inn, attraverso la quale in futuro dovranno transitare le linee percorse dai treni merci diretti al Brennero, è altrettanto stretta. E in nessun altro posto il dibattito sull’accesso nord alla BBT è tanto accanito.

Konrad Bergmeister, amministratore di BBT SE, la società della galleria di base del Brennero, è venuto a Flintsbach per ottenere fiducia e per far conoscere il potenziale del progetto. “È la nostra galleria”, ha detto agli imprenditori. Non si tratta solo di un’opera edile, ma della salita dell’Europa sul carro della mobilità sostenibile.

→ Schon die Einladung war ein politisches Statement. Erstmals haben sich am 13. Februar der IHK-Verkehrsausschuss und der IHK-Regionalausschuss zu einer gemeinsamen Sitzung getroffen. Es ging schließlich um ein großes Thema, den Brenner-Nordzulauf, und ein noch größeres Ziel: Die Wirtschaft Oberbayerns stemmt sich gegen ein Desaster von europäischem Ausmaß.

Dafür hatte die IHK die Location klug gewählt. Der Gasthof Alte Post in Flintsbach diente einst als Etappenziel alpenquerender Handelsströme. Nirgendwo sonst ist das Inntal, durch das dereinst Güterzüge auf neuen Trassen Richtung Brenner rollen sollen, so schmal. Nirgendwo sonst wird der Streit um den Brenner Nordzulauf so verbissen geführt.

Konrad Bergmeister, Vorstand der BBT SE-Gesellschaft, war nach Flintsbach gekommen, um für Zuversicht und das Potenzial dieses Projekts zu werben. „Das ist unser Tunnel“, machte Bergmeister den Unternehmern klar. Es gehe dabei nicht nur um ein Bauvorhaben, sondern um Europas Einstieg in die nachhaltige Mobilität.

***The committees  
of the Chamber  
of commerce of  
Munich (IHK) set  
markers for the  
Northern access to  
the Brenner Tunnel,  
hoping for pressure  
from Brussels***

On 13 February, IHK’s Transport Committee and Regional Committee held a joint meeting. Stakes were high: the Northern access to the Brenner Tunnel.

La situazione attuale – e su questo hanno concordato tutti i referenti – contrasta con tutti gli obiettivi di politica dei trasporti: oggi sono più i camion che attraversano il Brennero in direzione sud di quelli che percorrono le strade dell'intera Svizzera. L'anno scorso sono stati due milioni e mezzo, con l'ennesimo incremento, stavolta del 7,4%. Se a questo numero si aggiungono 11 milioni di autovetture, si capisce come lungo l'autostrada del Brennero l'inquinamento dell'aria sia ormai in "zona rossa".

Georg Dettendorfer, vicepresidente della IHK e presidente del Comitato Trasporti, ha detto che già ora gli spedizionieri fanno fatica a tenere in piedi la catena logistica attraverso il Brennero. Code, divieti di transito, controlli alle frontiere - Dettendorfer ritiene che il trasporto merci in Europa stia correndo seri rischi. E questo è solo l'inizio. Josef Ölhafen, caposezione della Camera di commercio del Tirolo, ha dichiarato che tutti i divieti di transito sull'autostrada della Valle dell'Inn saranno resi ancora più stringenti. Nel corso della seduta, però, nessuno ha ricordato che la UE sta lavorando all'aumento della tassa sulle emissioni di CO2 al fine di raggiungere i propri obiettivi in materia di salvaguardia del clima, cosa che produrrebbe un aumento esponenziale della domanda di trasporto merci per ferrovia.

È uno scenario per cui finora non ci sono capacità adeguate. Il portavoce BBT Bergmeister, di conseguenza, sta promuovendo un pacchetto di misure che prevede la realizzazione di tutte le tratte d'accesso, un maggior numero di terminal per poter effettuare il trasbordo delle merci, regole unitarie per il traffico su rotaia. "Non possiamo cambiare locomotiva e macchinista in galleria solo perché oltrepassiamo un confine di Stato", sostiene.

Che questi investimenti valgano la pena è indubbio, a parere di Bergmeister, "posto che il sistema funzioni perfettamente". Il successo degli ICE da Monaco a Berlino gli dà ragione. E Bergmeister si aspetta lo stesso effetto per la galleria di base del Brennero, se il tempo di percorrenza da Innsbruck a Monaco si ridurrà a una sola ora. Per lui questo è anche il metro di misura che determinerà la "tenuta" dell'Europa nella concorrenza con la Cina.

Le visioni di Bergmeister contrastano però con quello che ha detto Torsten Gruber della realtà bavarese. Gruber è "l'uomo dell'accesso nord" di Deutsche Bahn Netz AG – finora un incarico di scarsissima soddisfazione. "Signor Bergmeister, la invidio sinceramente. A me basterebbe avere almeno un cantiere aperto", ha dichiarato apertamente il portavoce di Deutsche Bahn.

Mentre in Italia e in Austria si lavora alacremente alla costruzione della galleria, la Baviera si trova, secondo Gruber, ancora nella fase della scelta del tracciato. Il suo scadenzario fa sospirare gli imprenditori riuniti all'Alte

Die heutige Lage, da waren sich die Referenten einig, widerspreche allen verkehrspolitischen Zielen: Heute fahren mehr Lkw über den Brenner Richtung Süden als durch die gesamte Schweiz. Knapp 2,5 Millionen waren es im vergangenen Jahr, nochmal ein Plus von 7,4 Prozent. Dazu kommen 11 Millionen Pkw. Entlang der Brenner-Autobahn liegt die Luftschadstoff-Belastung im roten Bereich.

Georg Dettendorfer, IHK-Vizepräsident und Vorsitzender des Verkehrsausschusses, klagte, schon jetzt hätten Spediteure Mühe, die Logistik-Kette über den Brenner aufrecht zu erhalten. Staus, Fahrverbote, Grenzkontrollen – Dettendorfer sieht den Warenverkehr in Europa ernsthaft in Gefahr. Und das ist erst der Anfang.

Josef Ölhafen, Spartenchef der Tiroler Wirtschaftskammer, erklärte, alle bestehenden Fahrverbote auf der Inntal-Autobahn würden nachgeschärft. Was auf der Sitzung niemand erwähnte: Die EU arbeitet daran, eine CO2-Abgabe zu erheben, um ihre Klimaschutzziele zu verwirklichen. Dann würde sich die Nachfrage nach dem Schienen-Gütertransport sprunghaft erhöhen.

Ein Szenario, für das man bislang keine Kapazitäten hat. Tunnel-Sprecher Bergmeister forderte folglich ein Maßnahmenpaket: Bau aller Zulaufstrecken, mehr Terminals, um überhaupt Fracht verladen zu können, und einheitliche Regeln für den Schienenverkehr. „Wir können nicht im Tunnel die Lok und den Lokführer tauschen, nur weil wir eine Staatsgrenze passieren“, sagte er.

Dass sich diese Investitionen lohnen, steht für Bergmeister außer Frage: „Ein funktionierendes System wird angenommen.“ Der Erfolg des Express-ICEs von München nach Berlin gibt ihm Recht. Bergmeister erwartet den gleichen Effekt für den Brenner Basistunnel, wenn sich etwa die Fahrzeit von München nach Innsbruck auf eine Stunde verkürzt. Für ihn ist das auch der Gradmesser, ob Europa im Wettbewerb mit China bestehen wird.

Die Visionen Bergmeisters standen im Kontrast zu dem, was Torsten Gruber über Bayerns Realität sagte. Gruber ist bei der Deutschen Bahn Netz AG der Mann für den Nord-Zulauf. Bislang ein bedauernswerter Job. „Herr Bergmeister, ich bin neidisch auf Sie. Ich wäre froh, wenn ich eine Baustelle hätte“, gab der Bahnsprecher offen zu.

Während man in Italien und Österreich mit Hochdruck am Tunnelbau arbeitet, befindet sich Bayern laut Gruber in der Phase der Trassenauswahl. Sein Zeitplan ließ die Unternehmer in der Alten Post leicht stöhnen. Der Brennertunnel wird 2027/2028 eröffnet. „Im Idealfall“, so Gruber, „steht der Nord-Zulauf aber erst im Jahr 2038 oder 2041 zur Verfügung.“



Hanno discusso sulla tratta di accesso nord /  
**Debattierten über den Brenner Nordzulauf**

Josef Ölhafen  
*(WK-Tirol/  
 Camera di Commercio Tirol),*  
 Andreas Bensegger  
*(Vorsitzender IHK-Regional-  
 ausschuss Rosenheim/  
 Presidente Comitato  
 regionale Rosenheim della  
 Camera di Commercio),*  
 Stefan Lederwascher  
*(Bürgermeister/  
 Sindaco Flintsbach am Inn),*  
 Konrad Bergmeister  
*(Vorstand/  
 Amministratore Brenner  
 Basistunnel BBT SE),*  
 Torsten Gruber  
*(Projektleiter/  
 Project Manager DB Netz)  
 e/und Georg Dettendorfer  
 (IHK-Vizepräsident  
 und Vorsitzender IHK-  
 Verkehrsausschuss/  
 Vicepresidente Camera di  
 Commercio e presidente  
 Comitato alla mobilità)  
 (v.l./da sinistra)*

Post: la galleria del Brennero sarà inaugurata nel 2027/2028, ma “nel migliore dei casi”, lamenta Gruber, “l’accesso nord sarà disponibile solo nel 2038 o nel 2041”.

Gruber ha criticato l’“imbarbarimento della discussione” che serve solo a far perdere tempo ed energie. Gran parte della popolazione ha una visione positiva della linea ferroviaria e del progetto della galleria. Quindi l’iniziativa della Camera di commercio di Monaco lancia un segnale importante. Il sindaco di Flintsbach, Stefan Lederwascher, ha sostenuto gli stessi argomenti: in regione la gente sarebbe favorevole al progetto se la si coinvolgesse nella pianificazione. “Non vogliamo essere cittadini di seconda classe”, ha affermato.

Dal canto suo il portavoce di BBT Bergmeister valuta positivamente il dibattito sul tracciato, che secondo lui serve a mettere in moto le cose, e considera incoraggiante il fatto che la commissaria europea per i trasporti Violeta Bulc abbia visitato, a dicembre, i cantieri della galleria di base del Brennero. L’Unione Europea non finanzia il 40% del progetto per poi lasciarlo naufragare. “È un’opportunità che non possiamo perdere”, ha affermato Bergmeister.

A conclusione della riunione, i due comitati della Camera di commercio hanno approvato all’unanimità una presa di posizione scritta; il referente IHK per i trasporti, Korbinian Leitner, ha chiarito che lo scopo non è solo dare un segnale in tema politica dei trasporti, ma contenere quanto più possibile gli effetti negativi per la popolazione coinvolta e per l’ambiente, e che quindi bisognerà parlare anche di tratte in galleria. Su un punto Leitner e il sindaco Lederwascher hanno concordato: il progetto non può fallire per una questione di soldi.

Gruber criticò una „verrohung der Diskussion“, die Zeit und Energie koste. Ein Großteil der Bevölkerung sehe die Bahn und das Tunnelprojekt positiv. Daher sei diese IHK-Veranstaltung ein wichtiges Signal. Flintsbachs Bürgermeister Stefan Lederwascher argumentierte ähnlich. Die Menschen in der Region stünden zu dem Projekt, wenn man sie in die Planungen einbinde. „Wir wollen keine Bürger zweiter Klasse sein“, stellte er fest.

Tunnel-Sprecher Bergmeister wertete selbst den Trassenstreit als hilfreich. So komme Bewegung in die Sache. Als ermutigend wertete er zudem, dass EU-Verkehrskommissarin Violeta Bulc im Dezember die Baustellen des Brenner Basistunnels besucht habe. Die EU werde das Projekt nicht mit 40 Prozent fördern, um es danach scheitern zu lassen. „Das ist unsere Chance“, sagte Bergmeister.

Als Fazit der Veranstaltung haben beide IHK-Ausschüsse ein Positionspapier zum Brenner-Nordzulauf einstimmig verabschiedet. IHK-Verkehrsfachmann Korbinian Leitner erklärte, man wolle nicht nur ein verkehrspolitisches Zeichen setzen. Ziel sei, die Belastungen für Anwohner und Umwelt so gering wie möglich zu halten. Hierfür müsse man auch über unterirdische Streckenabschnitte reden. In dem Punkt waren sich Leitner und Bürgermeister Lederwascher einig: Am Geld darf es nicht scheitern.



01 | 19

transfer

imprint

**Herausgeberin / Editrice**

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

**Redaktion / Redazione**

Heinrich Tschigg (AGB/CAB)

**Produktion / Produzione**

Heinrich Tschigg (AGB/CAB)

**Autoren / Autori**

- Franz Lindemair (FL)
- Marin Pellizzari (MP)
- Andreas Ambrosi (AA)
- Thomas Albarello (TA)
- Marion Graus (MG)
- Laura Pretto (LP)
- Aaron Gottardi (AG)

**Fotos / Immagini**

- Cover: DB/Lindemair
- StMB (S. 3)
- DB/Lindemair (S. 4, 5)
- ÖBB/Pellizzari (S. 6)
- BBT SE (S. 9)
- IHK/Gottardi (S. 15)

**Gestaltung und Druck /  
Editing e stampa**

Artprint GmbH  
[www.artprint.bz.it](http://www.artprint.bz.it)



**Abobestellung / Adressänderungen**

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

**Abbonamenti / Variazioni di indirizzo**

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