



Comunità d'Azione Ferrovia del Brennero
Aktionsgemeinschaft Brennerbahn

01 | 11

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
- 4 INCONTRO TRA IL COORDINATORE UETEN-1 PAT COX, IL PRESIDENTE DEL LAND TIROLO GÜNTHER PLATTER E I SINDACI DELLA WIPPTAL
TREFFEN ZWISCHEN EU-KOORDINATOR TEN-1 PAT COX, LANDESHAUPTMANN GÜNTHER PLATTER UND BÜRGERMEISTERN DES WIPPTALS
- 7 IL BRENNERCONGRESS ATTIRA UN PUBBLICO INTERNAZIONALE
BRENNERCONGRESS ZIEHT INTERNATIONALES PUBLIKUM AN

Accesso Nord Nordzulauf

INNSBRUCK

- 14 UN IMPONENTE APPALTO STA DANDO I SUOI FRUTTI
EINE GEWALTIGE AUFGABE KOMMT GUT VORAN
- 15 CONFERENZA DEI PRESIDENTI DELLA COMUNITÀ D'AZIONE FERROVIA DEL BRENNERO
PRÄSIDENTENKONFERENZ DER AKTIONSGEMEINSCHAFT BRENNERBAHN

Brennero Brenner

FORTEZZA / FRANZENSFESTE

- 5 ANNUNCIATO IL VIA AI LAVORI DI COSTRUZIONE DEL TUNNEL PRINCIPALE DELLA GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO
HAUPTBAUPHASE DES BRENNER BASISTUNNELS WIRD EINGELÄUTET
- 12 INAUGURATO UN NUOVO CANTIERE DELLA GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO
WEITERE BAUSTELLE FÜR BRENNER BASISTUNNEL ERÖFFNET

Accesso Sud Südzulauf

BOLZANO / BOZEN

TRENTO

VERONA

- 8 ACCESSIBILITÀ COME FATTORE COMPETITIVO
ERREICHBARKEIT ALS WETTBEWERBSFAKTOR
- 10 INTERVISTA A MAURO FABRIS
INTERVIEW MIT MAURO FABRIS

Editoriale

Editorial

→ Posso affermare senza timore di essere smentito che la Provincia di Bolzano è sempre stata in prima linea nel sostegno ai progetti di ammodernamento della ferrovia del Brennero. Un ruolo che dall'inizio di quest'anno ci è riconosciuto anche in maniera ufficiale, visto che la sede della Società europea che gestisce il progetto della Galleria di Base è stata trasferita a Bolzano.

Questo riconoscimento ci consente di delineare una serie di obiettivi che vanno al di là dello stato di avanzamento dell'opera, che procede già in maniera piuttosto spedita. Se, fino a qualche anno fa, la priorità era l'avvio dei lavori, ora la cosa più importante è diventata sensibilizzare la popolazione sul fatto che l'ammodernamento della linea ferroviaria sarà un successo sotto tutti i punti di vista.

Per raggiungere questo obiettivo è fondamentale informare i cittadini in maniera chiara, completa e trasparente, perché solo così ciascuno può costruirsi una propria solida opinione sul tema. A questo scopo abbiamo deciso di creare un apposito Segretariato che sarà operativo a partire dalla seconda metà del 2011 e insediato nell'Osservatorio della Galleria di Base del Brennero. Oltre a ciò, cercheremo di utilizzare i più diversi canali per veicolare le informazioni al maggior numero di persone possibili. Il primo esempio è rappresentato dalla rivista che state sfogliando, il secondo si concretizzerà in un nuovo portale internet, mentre il terzo consisterà nel continuo scambio di informazioni fra i rappresentanti della Comunità d'azione ferrovia del Brennero e della Brenner Corridor Platform. A questi si aggiungerà poi l'Infopoint sul BBT e sulle tratte d'accesso che verrà realizzato a Fortezza e i cui lavori sono in fase di completamento.

Per confermare alla popolazione la bontà del progetto non dobbiamo limitarci a mettere a disposizione informazioni corrette, complete e oggettive sull'opera, ma dobbiamo anche spiegare quali vantaggi porterà con sé l'ampliamento della linea ferroviaria. Vantaggi che, in realtà, si stanno già facendo sentire nella fase di esecuzione dei lavori, come dimostra l'analisi dei positivi effetti sull'economia locale derivati dall'apertura dei cantieri.

→ Südtirol war – das kann ich ohne falsche Bescheidenheit behaupten – von Anfang an eines der Zentren der Bemühungen um einen Ausbau der Brennerbahnlinie. Seit Anfang des Jahres ist diese unsere Rolle auch offiziell, führen wir doch den Vorsitz der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn.

Im Rahmen dieses Vorsitzes haben wir uns eine Reihe von Zielen gesteckt. Diese haben vorderhand wenig mit dem eigentlichen Ausbau der Brennerachse zu tun, läuft dieser doch bereits auf Hochtouren. Ihn anzuschieben, Hauptaugenmerk der letzten Jahre, ist also nicht mehr notwendig. Was sehr wohl notwendig ist, ist die Bevölkerung hinter dem Projekt zu scharen. Nur dann können wir davon ausgehen, dass der Ausbau ein Erfolg wird, und zwar in jedem Sinn dieses Wortes.

Die Bevölkerung von einem Projekt zu überzeugen, kann unseres Erachtens nur gelingen, wenn wir die Bürger möglichst umfassend informieren. So und nur so kann sich jeder eine fundierte Meinung bilden. Deshalb werden wir ein eigenes Sekretariat einrichten, das bei der BBT-Beobachtungsstelle angesiedelt ist und in der zweiten Jahreshälfte aktiv wird. Zudem nutzen wir die unterschiedlichsten Kanäle, um Informationen breitestmöglich zu streuen: das „Transfer“-Heft, das Sie in Händen halten, ist ein Instrument der Information, ein neuer Internetauftritt ist ein zweites, der Informationsaustausch unter den Mitgliedern der Aktionsgemeinschaft und mit der Brenner Corridor Platform ein drittes. Dazu kommt noch der Infopoint zu BBT und Zulaufstrecken, den wir in der Franzensfeste einrichten werden. Die notwendigen Umbauarbeiten dafür laufen bereits.

Wollen wir die Bürger überzeugen, müssen wir ihnen nicht nur sach- und fachlich korrekte Informationen zur Verfügung stellen, wir müssen ihnen auch zeigen, welchen Nutzen sie vom Ausbau der Brennerbahn zu erwarten haben. Mehr noch: Wir müssen ihnen zeigen, dass dieser Nutzen bereits heute – mit den Bauarbeiten – einsetzt: Eine Untersuchung über die Auswirkungen der Bauarbeiten auf die regionalen Wirtschaftskreisläufe soll dies klar aufzeigen.



Luis Durnwalder
Presidente della Provincia di Bolzano
Landeshauptmann Südtirol

South Tyrol has, since the beginning of the year, held the presidency of the AGB/CAB.

As part of its presidency, South Tyrol has set itself the goal of convincing the population of the need for the project and keeping people fully informed. It is thus establishing its own secretariat, due to start work in the second half of the year.

Konrad Bergmeister (BBT SE),
Bernhard Tilg (Assessore ai
Trasporti del Land Tirolo),
Günther Platter
(presidente del Land Tirolo),
Pat Cox
(Coordinatore UE TEN-1)

Konrad Bergmeister (BBT SE),
Bernhard Tilg
(Verkehrslandesrat Tirol),
Günther Platter
(Landeshauptmann Tirol),
Pat Cox
(EU-Koordinator TEN-1)



Incontro tra il Coordinatore UE TEN-1 Pat Cox, il presidente del Land Tirolo Günther Platter e i sindaci della Wipptal

Treffen zwischen EU-Koordinator TEN-1 Pat Cox, Landeshauptmann Günther Platter und Bürgermeister des Wipptals

On the occasion of the meetings between European Union Coordinator Pat Cox with the Governor of Tyrol, Günther Platter, and the Governor of South Tyrol, Luis Durnwalder, in Innsbruck and Bozen, a meeting was also held on 19 March with the Mayors representing the Wipp Valley at the Offices of the Regional Administration in Innsbruck. Pat Cox expressed optimism at the meeting and stated that "the tunnel will be built". Alfons Rastner, speaking for the Wipp Valley municipalities, hoped that "the start of the works phase on the North Tyrolean side will not be delayed any further and will begin at the end of April".

→ In occasione di un incontro tra il Coordinatore UE Pat Cox e i presidenti Günther Platter e Luis Durnwalder a Innsbruck e Bolzano, il 19 marzo si è tenuta anche una riunione con i sindaci della Wipptal presso il Palazzo della Regione di Innsbruck. Durante l'incontro, Pat Cox si è detto ottimista e ha assicurato che "la Galleria si farà". Al contempo, il Coordinatore UE ha sottolineato che il finanziamento definitivo per la terza fase progettuale, ovvero quella relativa ai lavori di costruzione della galleria principale, deve essere concesso, in quanto i fondi europei o vengono impiegati subito, o vanno persi. In merito alla promessa di finanziamento da parte dell'Unione Europea, ha altresì dichiarato che la loro validità non sarebbe più limitata al 2013, ma si intenderebbe estesa fino al 2015. "Il termine è fissato per il 18 aprile," entro tale data il governo austriaco deve accordare il finanziamento. In caso contrario si correrebbe il rischio di perdere i miliardi già stanziati. Secondo il presidente Platter risulta evidente che il Land Tirolo "si impegnerà a fondo per ottenere le relative delibere" entro il 18 aprile. Il Ministero austriaco delle Infrastrutture e dei Trasporti intratterà colloqui con il Ministero delle Finanze, le Ferrovie Federali Austriache (ÖBB) e il Tirolo al fine di raggiungere un accordo. Lo stesso Tirolo contribuirà con 120 milioni di euro nei prossimi 20 anni, poiché "la popolazione ritiene che sia arrivato il momento di dare voce ai cantieri". È dello stesso parere anche Alfons Rastner, sindaco di Mühlbachl nonché portavoce delle comunità della Wipptal. Rastner spera "che l'inizio dei lavori sul fronte nord-tirolese non venga ulteriormente rinviato e possa aver luogo alla fine di aprile".

→ Anlässlich eines Zusammentreffens von EU-Koordinator Pat Cox und den Landeshauptleuten Günther Platter und Luis Durnwalder in Innsbruck und Bozen fand am 19. März auch ein Treffen mit den Bürgermeistern des Wipptals im Landhaus in Innsbruck statt. Pat Cox gab sich beim Zusammentreffen optimistisch und versicherte, dass „der Tunnel kommt“. Gleichzeitig drängte der EU-Koordinator aber auch darauf, dass die endgültige Finanzierung für die Projekt-Phase III, die Hauptbauphase, stehen müsse, denn entweder werde das EU-Geld jetzt eingesetzt oder es gehe verloren. Für die Finanzierungszusage seitens der EU erklärte er aber auch, dass die Zusage nun nicht mehr nur bis 2013, sondern bis 2015 gelte. „Deadline ist aber der 18. April“, bis dahin muss die Österreichische Regierung die Finanzierung zusagen, denn sonst laufe man Gefahr, die bereits zugesagte Milliarde zu verlieren. Für Landeshauptmann Platter stand indes fest, dass das Land Tirol bis zum 18. April „voll draufbleiben und die Beschlüsse einfordern“ wird. Es werden Abstimmungsgespräche zwischen dem österreichischen Verkehrsministerium, dem Finanzministerium, den Österreichischen Bundesbahnen und dem Land Tirol stattfinden. Das Land Tirol selbst wird dazu in den nächsten 20 Jahren 120 Millionen Euro beitragen, denn „die Bevölkerung will, dass endlich die Baumaschinen sprechen“. In dieselbe Kerbe schlägt Alfons Rastner, Bürgermeister von Mühlbachl und Sprecher der Wipptaler Gemeinden. Er hofft, „dass sich der Baustart auf Nordtiroler Seite nicht weiter verzögert und Ende April begonnen wird.“

Annunciato il via ai lavori di costruzione del tunnel principale della Galleria di Base del Brennero

Hauptbauphase des Brenner Basistunnels eingeleitet

→ Con la cerimonia svoltasi presso il Palazzo della Regione di Innsbruck è stato ufficialmente annunciato l'avvio dei lavori di costruzione del tunnel principale della Galleria di Base del Brennero. Contemporaneamente il pacchetto azionario del Land Tirolo della società appaltatrice BBT SE è stato ceduto alle Ferrovie Federali Austriache (ÖBB). È stato deliberato anche il trasferimento della sede sociale da Innsbruck a Bolzano. Il segnale più importante sotto il profilo politico dell'assemblea generale è stato comunque l'appalto della "terza fase", ovvero quella relativa ai lavori di costruzione del tunnel principale della Galleria di Base del Brennero.

Nel suo intervento di apertura, il presidente del Land Tirolo Günther Platter ha parlato di "un momento storico" e di un segno del fatto che la popolazione non viene lasciata sola con i problemi. Allo stesso tempo, ha richiesto all'UE misure politiche adeguate per promuovere il passaggio delle merci dalla strada alla rotaia. Il Coordinatore UE Pat Cox ha sottolineato nel suo discorso che questo passo segna "un punto di non ritorno" e ha ribadito la necessità dell'approntamento puntuale delle tratte d'accesso, "poiché la Galleria di Base senza le sue tratte d'accesso sarebbe triste come un Irish pub senza birra".

→ Bei einem feierlichen Festakt im Landhaus in Innsbruck wurde am 18. April der Startschuss für die Hauptbauphase des Brenner Basistunnels gegeben. Gleichzeitig wurden die Anteile des Landes Tirol an der Projektgesellschaft BBT SE an die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) übertragen. Beschlossen wurde auch die Verlegung des Sitzes von Innsbruck nach Bozen. Das politisch wichtigste Signal bei der Hauptversammlung war allerdings der Auftrag für die „Bauphase III“, die Hauptröhren des Brenner Basistunnels.

Tirols Landeshauptmann Günther Platter sprach in seiner Eröffnungsrede „von einem historischen Moment“ und einem Zeichen an die Menschen, dass sie mit den Problemen nicht alleine gelassen werden. Gleichzeitig forderte er von der EU entsprechende rahmenpolitische Maßnahmen für eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene. EU-Koordinator Pat Cox unterstrich in seiner Rede, dass mit diesem Schritt „ein Punkt ohne Wiederkehr“ eingeleitet wurde und forderte die rechtzeitige Fertigstellung der Zulaufstrecken, „denn ein BBT ohne Zulaufstrecken ist wie ein Irish Pub ohne Bier“.

A ceremony at the Offices of the Regional Administration in Innsbruck was held to mark the commencement of the main construction phase of the Brenner Base Tunnel. The 25% tranche of shares held by the Tyrol was transferred to the Austrian Federal Railways, which thus now hold one half of the Austrian share in the construction company BBT SE. It was decided to transfer the company headquarters from Innsbruck to Bolzano. The politically most important signal was however the placing of the order for "building phase III", the main construction phase of the Brenner Base Tunnel.



da destra: Pat Cox
(Coordinatore UE TEN-1),
Siim Kallas (Vice presidente
della Commissione europea
incaricato per Trasporti),
Luis Durnwalder (Presidente
della Provincia di Bolzano),
Günther Platter (Presidente
del Land Tirolo),
Doris Bures (Ministro per i
Trasporti, l'Innovazione e la
Tecnologia),
Altero Matteoli
(Ministro delle Infrastrutture
e dei Trasporti),
Andreas Scheurer
(Segretario di stato,
Ministero per i Trasporti,
per l'Edilizia e l'Urbanistica)

v.l n.r: Pat Cox
(EU Koordinator TEN-1),
Siim Kallas (Vize-Präsident
der EU-Kommission,
zuständig für Verkehr),
Luis Durnwalder
(Landeshauptmann Südtirol),
Günther Platter
(Landeshauptmann Tirol),
Doris Bures
(Bundesministerin für Verkehr,
Innovation und Technologie),
Altero Matteoli (Minister für
Infrastruktur und Verkehr),
Andreas Scheuer
(Parlamentarischer Staats-
sekretär im Bundesministerium
für Verkehr)



Il commissario europeo ai trasporti Siim Kallas ha evidenziato che le ferrovie devono diventare più competitive per gestire una politica dei trasporti ecologica. Servono più investimenti nelle infrastrutture per i trasporti, anche se il passaggio dalla strada alla via ferrata deve seguire le regole della concorrenza. Il Ministro austriaco delle Infrastrutture e dei Trasporti Doris Bures riconosce nel progetto di costruzione “la vocazione comune a spostare il traffico dalla gomma alla rotaia”

Alla cerimonia ufficiale a Innsbruck hanno partecipato, oltre ai presidenti rispettivamente del Land Tirolo e dell'Alto Adige Günther Platter e Luis Durnwalder, anche i rappresentanti dell'Unione Europea Siim Kallas e Pat Cox, il Ministro austriaco delle Infrastrutture e dei Trasporti Doris Bures, il suo omologo italiano Altero Matteoli e i vertici delle Ferrovie Federali Austriache (ÖBB) e delle Ferrovie dello Stato (FS), Christian Kern e Mauro Moretti.

La Galleria di Base del Brennero, lunga 55 chilometri, rappresenta l'elemento chiave del corridoio Monaco di Baviera – Verona. I costi per la sua costruzione vengono stimati in 8,2 miliardi di euro. L'UE cofinanzia il progetto per il 27 per cento. Le spese eccedenti vengono ripartite tra Austria e Italia.

EU-Verkehrskommissar Siim Kallas betonte, dass die Bahnen wettbewerbsfähiger werden müssen, um eine ökologische Verkehrspolitik zu betreiben. Es müsse für die Verkehrsinfrastruktur mehr bezahlt werden, die Verlagerung solle aber über den Wettbewerb erfolgen. Verkehrsministerin Doris Bures sieht im Bauprojekt das „gemeinsame Bekenntnis, den Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern“

Am Festakt in Innsbruck nahmen neben den Landeshauptleuten von Tirol und Südtirol Günther Platter und Luis Durnwalder, die EU-Vertreter Siim Kallas und Pat Cox, Österreichs Verkehrsministerin Doris Bures, Italiens Verkehrsminister Altero Matteoli und die Spitzen der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) und Ferrovie dello Stato (FS) Christian Kern und Mauro Moretti teil.

Der 55 Kilometer lange Brenner Basistunnel ist das Kernelement des Korridorabschnitts München – Verona, wird 2025 in Betrieb gehen und vorausvalorisiert 8,2 Milliarden Euro kosten. Die EU übernimmt 27 Prozent der Kosten. Die übrigen Ausgaben teilen sich Österreich und Italien.

Il BrennerCongress attira un pubblico internazionale

BrennerCongress zieht internationales Publikum an

→ Il BrennerCongress ha avuto luogo per la prima volta a Bolzano, in concomitanza con la fiera specialistica Viatec, dal 17 al 18 marzo. L'ampio ventaglio di tematiche sulle infrastrutture nelle zone alpine ha attirato in ugual misura ingegneri, scienziati, committenti e imprenditori. Oltre 200 partecipanti da otto Paesi diversi hanno visitato il convegno.

Il convegno, oltre alla Galleria di Base del Brennero e le sue tratte di accesso, ha presentato anche altri grandi progetti di gallerie nell'arco alpino e analizzati dal punto di vista scientifico e pratico. Alcuni rappresentanti dei progetti per le gallerie di base del Brennero, del San Gottardo e del Löttschberg, della nuova linea della Bassa Valle dell'Inn e delle tratta Torino-Lione hanno riferito sulle loro esperienze nelle fasi di costruzione ed esercizio. "La partecipazione del Coordinatore europeo Pat Cox con il suo intervento sull'importanza dell'asse TEN-1 è stato un chiaro segno della dimensione europea di tali progetti", ha detto Konrad Bergmeister, direttore scientifico del convegno.

Argomento di primo piano inoltre erano le gallerie stradali nell'area alpina e altre tematiche rilevanti per l'edilizia stradale. Con 29 interventi, il BrennerCongress 2011 ha rappresentato un forum per lo scambio di sapere su aspetti importanti dell'edilizia infrastrutturale e la relativa manutenzione nelle regioni alpine.

Ha riscosso particolari consensi anche il workshop sui diversi metodi usati per gli scavi in sotterranea: il NÖM (nuovo metodo austriaco), l'ADECO (un metodo sviluppato dal Prof. Lunardi) e l'avanzamento meccanico con fresa (TBM). Già settimane prima del convegno, i posti per la partecipazione al workshop erano stati tutti prenotati.

Ciliatina sulla torta sono state le visite al cunicolo esplorativo Aica-Mules della Galleria di Base del Brennero o al cantiere dell'impianto pilota per la produzione e distribuzione di idrogeno dell'Autostrada del Brennero.

Il BrennerCongress 2011 è stato organizzato sotto la direzione tecnica di Konrad Bergmeister (Università di Vienna e BBT SE) e Walter Purrer (Università di Innsbruck) in collaborazione con la Fiera di Bolzano, la società BBT SE, le università di Innsbruck e Bolzano nonché la Provincia Autonoma di Bolzano.

→ Parallel zur Fachmesse Viatec fand der BrennerCongress vom 17. bis 18. März 2011 erstmals in Bozen statt. Das breite Themenspektrum rund um Infrastrukturen im alpinen Bereich zog Ingenieure, Wissenschaftler, Auftraggeber und Unternehmer gleichermaßen an. Mehr als 200 Teilnehmer aus acht verschiedenen Ländern besuchten die Tagung.

Der Kongress beleuchtete neben dem Brenner Basistunnel und seinen Zulaufstrecken auch weitere große Tunnelprojekte im Alpenraum aus wissenschaftlicher und praktischer Sicht. Vertreter der Projekte Brenner, Gotthard- und Löttschberg-Basistunnel, der Neuen Unterinntalbahnen sowie der Strecke Turin-Lyon informierten über ihre Erfahrungen bei Bau bzw. Betrieb. „Die Teilnahme von EU-Koordinator Pat Cox und sein Vortrag über die Notwendigkeit der TEN-1 Achse waren ein eindeutiges Zeichen für die europäische Dimension dieser Projekte“, so Konrad Bergmeister, wissenschaftlicher Leiter des Kongresses.

Weiters standen Straßentunnel im alpinen Umfeld sowie relevante Themen zum Straßenbau im Vordergrund. Mit 29 Vorträgen bildete der BrennerCongress 2011 ein Forum zum Austausch von Wissen über relevante Sachverhalte des Infrastrukturbaus und der Erhaltung im alpinen Bereich.

Besonderer Beliebtheit erfreute sich auch der Workshop über die verschiedenen Methoden im Tunnelbau: Neue Österreichische Tunnelbaumethode (NÖM), ADECO (ein von Prof. Lunardi entwickeltes Verfahren) und der maschinelle Vortrieb mittels Tunnelbohrmaschine (TBM). Die Teilnahme am Workshop war bereits Wochen vor dem Kongress ausgebucht.

Exkursionen zum Erkundungsstollen Aicha-Mauls des Brenner Basistunnels oder zur Baustelle der Pilot-Anlage für die Wasserstoffproduktion und -distribution der Brennerautobahn rundeten das Angebot ab.

Der BrennerCongress 2011 wurde unter der technischen Leitung von Konrad Bergmeister (Universität Wien und BBT SE) und Walter Purrer (Universität Innsbruck) in Zusammenarbeit mit der Messe Bozen, der Gesellschaft BBT SE, den Universitäten Innsbruck und Bozen sowie der Autonomen Provinz Bozen organisiert.



The BrennerCongress was held for the first time in Bolzano from 17 to 18 March 2011, in parallel with the specialist Viatec trade fair. The wide range of topics, concerning infrastructures in the Alpine area, attracted engineers, scientists, awarding authorities and contractors in equal measure. Over 200 participants from eight different countries visited the congress.



Accessibilità come fattore competitivo

Erreichbarkeit als Wettbewerbsfaktor

→ Il 4 marzo 2011, la Camera di commercio di Bolzano ha organizzato una conferenza sul trasporto intermodale non accompagnato lungo la linea ferroviaria del Brennero. Al centro delle discussioni è stato posto il tema dell'accessibilità e del passaggio del trasporto di merci dalla strada alla rotaia. Alla conferenza è stato invitato un numero cospicuo di noti rappresentanti dei Länder e delle province lungo l'asse Monaco di Baviera – Verona, nonché esperti delle strutture di trasporto intermodale.

Nell'arco alpino, circa il 42 per cento del trasporto complessivo di merci viene gestito attraverso il Passo del Brennero. Benché il trasporto ferroviario internazionale sia in continuo aumento, la quota di beni trasportati su rotaia ammonta appena al 29 per cento delle merci. Secondo il presidente della Camera di commercio, Michl Ebner, risulta quindi evidente che con gli attuali tassi di crescita annui (in media del 2,7 per cento nel periodo 2000 - 2007) del trasporto di merci e passeggeri "presto si raggiungeranno i limiti capacitivi dell'autostrada del Brennero". Per tale motivo, durante la conferenza si sono valutati i requisiti necessari per implementare il passaggio del trasporto da gomma a rotaia. Oltre alle caratteristiche qualitative generali, quali la puntualità, la velocità e i costi del trasporto di merci su rotaia, si è discusso anche delle infrastrutture di scambio intermodale necessarie sul versante alpino settentrionale nella zona di Monaco di Baviera e in Baviera, nonché sul versante alpino

→ Die Handelskammer Bozen organisierte am 4. März 2011 eine Konferenz über den unbegleiteten, kombinierten Warenverkehr auf der Brennerstrecke. Das Thema Erreichbarkeit und die Verlagerung des Warenverkehrs von der Straße auf die Schiene standen dabei im Zentrum der Ausführungen. Für die Konferenz wurden eine Reihe namhafter Vertreter der Länder und Provinzen entlang der Achse München – Verona sowie Experten für den intermodalen Verkehr eingeladen.

Innerhalb des Alpenbogens werden über den Brennerpass rund 42 Prozent des gesamten Güterverkehrs abgewickelt. Auch wenn der internationale Eisenbahnverkehr stetig zunimmt, werden auf der Schiene erst 29 Prozent transportiert. Für Handelskammer-Präsident Michl Ebner steht deshalb fest, dass bei den jährlichen Wachstumsraten (durchschnittlich 2,7 Prozent 2000 – 2007) des Güter- und Personenverkehrs „die Kapazitätsgrenze der Brennerautobahn in naher Zukunft erreicht sein wird.“ Im Rahmen der Konferenz wurde deshalb analysiert, unter welchen Voraussetzungen eine Verlagerung von der Straße auf die Schiene stattfinden kann. Neben den allgemeinen Qualitätsmerkmalen wie Pünktlichkeit, Geschwindigkeit sowie den Kosten für den Transport der Waren auf Schiene wurden auch die notwendigen Verladeinfrastrukturen an der Alpen-Nordseite im Raum München bzw. in Bayern und auf der Alpen-Südseite im Großraum Verona diskutiert. Gerade im Hinblick auf die Verwirk-



meridionale nell'area di Verona. Proprio in riferimento alla realizzazione della tratta ad alta velocità Monaco – Verona, nell'ambito del progetto TEN-1, i terminal per le operazioni di carico-scarico dei container dovranno essere ubicati lontano dalle Alpi e nelle vicinanze delle località di partenza e destinazione. Anche in tale ambito si è evidenziata una grande necessità di interventi nella Baviera meridionale e a Verona.

In Baviera, il centro focale dei terminal è situato a nord di Monaco lungo il Danubio, mentre il terminal Monaco-Riem risulta sfruttato pressoché al limite delle sue capacità. L'area a sud di Monaco si presenta, quindi, priva di un'adeguata infrastruttura di carico e scarico. Al fine di superare tale empassa si sta vagliando la realizzazione di terminal a Burghausen, Teisendorf e Traunstein. Nel Quadrante Europa di Verona l'indice medio di efficienza ammonta a 1,18 coppie di treni al giorno e per binario combinato. L'obiettivo è di portare l'intero sistema di scambio intermodale a due convogli ferroviari per binario combinato. Per rendere possibile tale incremento è necessario apportare adeguate modifiche alle infrastrutture e al sistema di gestione. Di conseguenza, prossimamente si darà nuovo slancio al potenziamento dei terminal grazie all'acquisto di nuovi carroporti e gru stradali, mentre la fase di check-in sarà ulteriormente armonizzata alle procedure ferroviarie e all'operatività dei terminal.

lichung der Hochleistungsstrecke München – Verona im Rahmen des TEN-1 Projektes müssen Terminals für die Containerverladung fern der Alpen und nahe der Quell- und Bestimmungsorte errichtet werden. Hier zeigte sich auch ein großer Handlungsbedarf im südlichen Bayern und in Verona.

In Bayern liegt der Schwerpunkt der Terminals nördlich von München entlang der Donau und der Terminal München-Riem ist nahezu ausgelastet. Der Süden von München ist also weitgehend mit Terminals unterversorgt. Um diesen Engpass zu beseitigen, stehen Terminals in Burghausen, Teisendorf und Traunstein zur Diskussion. Im Quadrante Europa in Verona liegt der durchschnittliche Effizienzindex bei 1,18 Durchschnittszugsparen pro Tag und kombiniertem Gleis. Ziel ist es, das gesamte System des Umschlagplatzes auf zwei Züge pro Kombigleis zu bringen. Um dies zu erreichen, bedarf es Änderungen in der Infrastruktur und in der Führung. So wird demnächst der Ausbau der Terminals durch den Kauf von neuen Brücken- oder Straßenkranen angegangen, und die Check-In-Phase wird mit den Eisenbahnvorgängen und Terminalabläufen besser abgestimmt.

The Bolzano Chamber of Commerce organised a conference held on 4 March 2011 on unaccompanied combined goods transport on the Brenner route. The topics of accessibility and the shifting of goods traffic from road to rail were central to the discussions. A number of important representatives from the regions and provinces along the Munich-Verona axis, as well as intermodal transport experts, were invited to the conference.



Rappresentanti dei Länder e delle province ed esperti alla conferenza sul trasporto intermodale non accompagnato.

Für die Konferenz wurden namhafte Vertreter der Länder und Provinzen sowie Experten für den unbegleiteten kombinierten Verkehr eingeladen.

Intervista a Mauro Fabris

Interview mit Mauro Fabris

The decision of the Inter-Ministerial Committee for Economic Planning (CIPE) taken on 18 November 2010 gave the green light for the planning of construction lot 1, the section between Fortezza and Ponte Gardena. The project design will be completed by the beginning of February 2013. It is already established that the section will consist of two tunnels: the Scaleres tunnel, 15.5 km long, and the Gardena tunnel, 5.9 km long.

→ **Onorevole Mauro Fabris, Lei è il commissario straordinario per le opere di accesso e la Galleria di Base del Brennero; la Galleria di Base del Brennero è in fase di avanzamento, ma qual è la situazione della tratta d'accesso tra Fortezza e Verona?**

Con la deliberazione del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) del 18 novembre 2010 si è resa possibile la progettazione del lotto 1, ossia la tratta tra Fortezza e Ponte Gardena. Il progetto definitivo sarà presentato all'inizio di febbraio 2013. Già oggi è evidente che il potenziamento della tratta prevederà due gallerie. La galleria Scaleres sarà lunga 15,5 Km, mentre la galleria Gardena 5,9 Km. La sfida maggiore sotto il profilo tecnico riguarda Ponte Gardena: a causa della limitata disponibilità di spazio e dei requisiti di sicurezza tecnica è particolarmente difficoltoso pianificare il collegamento alla galleria Sciliar.

Con la deliberazione CIPE del 18 novembre 2010 si è resa possibile la progettazione della tratta tra Fortezza e Ponte Gardena. Mit dem CIPE-Beschluss vom 18. November 2010 wurde die Projektierung der Strecke Franzensfeste – Waidbruck ermöglicht

La tratta Fortezza – Ponte Gardena si trova quindi in fase di progettazione. Può indicarci anche lo stato di avanzamento degli altri lotti di costruzione?

Sì, per la tratta Fortezza – Ponte Gardena il finanziamento è stato concesso. Sono stati stanziati 1,618 miliardi di euro.

Nel lotto 4, nei pressi di Verona, l'amministrazione provinciale e la città di Verona stanno cercando di definire un andamento del tracciato accettabile per tutte le parti interessate. I lavori stanno procedendo bene e si inizia ad intravedere una soluzione. Il progetto definitivo è previsto per il 2013. L'autorizzazione da parte del CIPE è attesa per agosto 2014.

→ **Sehr geehrter Herr außerordentlicher Kommissar für die Zulaufstrecke und den Brenner Basistunnel Mauro Fabris, der Brenner Basistunnel ist auf Schiene, wie sieht es aber mit den Zulaufstrecken zwischen Franzensfeste und Verona aus?**

Mit dem Beschluss des interministeriellen Komitees für die wirtschaftliche Planung (CIPE) vom 18. November 2010 wurde die Projektierung des Bauloses 1 - die Strecke zwischen Franzensfeste und Waidbruck - ermöglicht. Das endgültige Projekt wird Anfang Februar 2013 vorliegen. Bereits heute steht fest, dass der Streckenausbau aus zwei Tunnels bestehen wird. Der Schalderertunnel wird 15,5 Kilometer und der Grödenertunnel 5,9 Kilometer lang sein. Die größte technische Herausforderung steht in Waidbruck an. Auf Grund der beschränkten Platzverhältnisse und der sicherheitstechnischen Auflagen ist es besonders schwierig, die Anbindung an den Schlerntunnel zu planen.

Die Strecke Franzensfeste – Waidbruck befindet sich also in der Projektierungsphase. Können Sie uns zu den anderen Baulosen den Stand der Dinge nennen?

Ja, für die Strecke Franzensfeste – Waidbruck steht die Finanzierung. Es wurden 1,618 Milliarden Euro freigegeben. Beim Baulos 4 - im Bereich Verona - ist die Landesverwaltung gemeinsam mit der Stadt Verona dabei, eine für alle Seiten vertretbare Trassenführung zu finden. Diese Arbeit läuft gut voran und eine Lösung ist in Sicht. Das definitive Projekt ist für 2013 geplant. Die Genehmigung durch das CIPE ist für August 2014 vorgesehen.

Für das Baulos 2 - die Umfahrung Bozen - besteht ein Vorprojekt, das zur Überprüfung in den beteiligten Ministerien in Rom aufliegt. Es kann damit gerechnet werden, dass die definitive Projektierung Anfang 2015 vorliegen wird und die entsprechende CIPE-Genehmigung Anfang 2016 erfolgt.

Ähnlich ist der Sachverhalt beim Baulos 3, der 42 Kilometer langen Umfahrung zwischen Trient und Rovereto. Das definitive Projekt soll Ende 2014 vorliegen, die CIPE-Genehmigung im Herbst 2015 erfolgen.

**“una delle mie attività più importanti
è garantire il coinvolgimento
della popolazione interessata”
„eine meiner wichtigsten Aufgaben
ist die Einbindung
der betroffenen Bevölkerung“**

Per il lotto 2, la circonvallazione di Bolzano, esiste un progetto preliminare che è stato presentato al vaglio dei ministeri competenti di Roma. Si può presumere che la progettazione definitiva sarà pronta all'inizio del 2015 e, di conseguenza, il CIPE concederà la propria autorizzazione all'inizio del 2016.

Simile è anche il caso del lotto 3, la circonvallazione tra Trento e Rovereto lunga 42 chilometri. Il progetto definitivo dovrebbe essere presentato alla fine del 2014, l'autorizzazione del CIPE arriverà nell'autunno del 2015.

Quindi, le tratte d'accesso alla Galleria di Base del Brennero sono pianificate?

Tra Fortezza e Verona non è stato dimenticato alcun lotto. Il cronoprogramma dei lavori è stato elaborato minuziosamente e concordato in base all'entrata in funzionamento della Galleria di Base del Brennero. In Italia, per motivi di carattere amministrativo non sarebbe stato possibile un finanziamento complessivo delle tratte d'accesso. Ai sensi della legislazione italiana, infatti, per poter dare avvio alla progettazione sarebbe stata necessaria la copertura integrale del finanziamento della tratta d'accesso Fortezza – Verona. L'UE eroga i finanziamenti sotto forma di contributo, quando i fondi sono già stati spesi. Per ovviare a questo problema amministrativo si deve cercare una soluzione di concerto con l'UE.

Per finire, una domanda sul Suo ruolo. Come definirebbe il Suo settore di attività?

Un anno e mezzo fa, il governo italiano mi ha nominato commissario straordinario per le tratte d'accesso e per la Galleria di Base del Brennero. In questo periodo siamo riusciti non solo a definire il finanziamento della Galleria di Base del Brennero, ma anche quello per la tratta Fortezza – Ponte Gardena pari a circa 1,6 miliardi di euro. Ora ci attende lo stesso compito per gli altri lotti. Il mio incarico consiste nel garantire i mezzi finanziari necessari e nel permettere l'avanzamento dei progetti. Inoltre, una delle mie attività più importanti è garantire il coinvolgimento della popolazione interessata.

Die Zulaufstrecken zum Brenner Basistunnel sind also im Plansoll?

Zwischen Franzensfeste und Verona wurde kein Bau-los vergessen. Der Zeitplan wurde sorgfältig erarbeitet und auf die Inbetriebnahme des Brenner Basistunnels abgestimmt. Eine Gesamtfinanzierung der Zulaufstrecken wäre für Italien verwaltungstechnisch nicht möglich gewesen. Laut italienischem Gesetz hätte man die gesamte Deckung der Finanzierung für die Zulaufstrecke Franzensfeste – Verona benötigt, um die Planung zu starten. Die EU bezahlt die Fördergelder in Form eines Beitrages aus, wenn die Geldmittel ausgegeben wurden. Für die Behebung dieses verwaltungstechnischen Problems muss man gemeinsam mit der EU eine Lösung finden.

Abschließend die Frage nach Ihrer Aufgabe? Wie definieren Sie Ihren Aufgabenbereich?

Die italienische Regierung hat mich vor eineinhalb Jahren zum außerordentlichen Kommissar für die Zulaufstrecken und den Brenner Basistunnel ernannt. In dieser Zeit konnte nicht nur die Finanzierung des Brenner Basistunnels, sondern auch für die Strecke Franzensfeste – Waidbruck mit rund 1,6 Milliarden Euro aufgebracht werden. Dieselbe Aufgabe steht nun für die weiteren Baulose an. Meine Aufgabe ist es, die notwendigen finanziellen Mittel zu sichern und die Projekte voranzutreiben. Zudem ist die Einbindung der betroffenen Bevölkerung eine meiner wichtigsten Aufgaben.



Mauro Fabris
Commissario straordinario
per le opere di accesso
e Galleria di Base del
Brennero

Außerordentlicher
Kommissar für die
Zulaufstrecken und den
Brenner Basistunnel

Il terzo grande cantiere della Galleria di Base del Brennero è attivato sul lato austriaco

Die dritte große Baustelle des BBT auf österreichischer Seite ist aktiv



Inaugurato un nuovo cantiere della Galleria di Base del Brennero

Weitere Baustelle für Brenner Basistunnel eröffnet

In Tirolo sono in corso lavori in tre cantieri della Galleria di Base del Brennero

In Tirol wird an drei Baustellen des Brenner Basistunnels gearbeitet

→ Venerdì, 8 aprile alle ore 15 è stata eseguita la prima volata per la galleria d'accesso Wolf presso Steinach am Brenner. Con ciò è stato attivato anche il terzo grande cantiere della Galleria di Base del Brennero sul lato austriaco. Dopo aver allestito la superficie di cantiere compreso l'impianto di trattamento delle acque, l'impianto di betonaggio, l'officina e gli uffici di cantiere, sono stati iniziati i lavori di scavo veri e propri.

→ Am Freitag, 8. April um 15 Uhr wurde die erste Sprengung für den Zufahrtstunnel in Wolf bei Steinach am Brenner durchgeführt. Damit ist nun auch die dritte große Baustelle auf österreichischer Seite des Brenner Basistunnels aktiv. Nachdem die Baustellenfläche samt Gewässerschutzanlage, Betonmischanlage, Werkstätte und Baubüros eingerichtet war, begannen die eigentlichen Vortriebsarbeiten.

Il cunicolo d'accesso Wolf viene scavato in tradizionale, a sezione parziale. Inizialmente, la galleria avrà una sezione pari a 104m² poiché è di grande importanza soprattutto nella parte iniziale, per motivi logistici. A partire dal cantiere di Wolf si dirama, dopo il sottoattraversamento della linea ferroviaria esistente, la galleria laterale di Padaster. Questo collegamento sotterraneo lungo 700 m ha funzioni meramente logistiche e serve alla rimozione del materiale di scavo. In tal modo, tutto il materiale estratto sarà trasferito in sotterraneo al deposito nella val Padaster. Attualmente, l'avanzamento della calotta per la galleria di Padaster ha raggiunto la progressiva metrica 600.

Ancora a maggio sono iniziati anche gli scavi della galleria di Padaster, partendo dalla Val Padaster, e della galleria di Saxen, partendo da Wolf. In tal modo, solo in questo cantiere saranno eseguiti 3 scavi contemporaneamente.

Allo stesso tempo, la BBT SE sta spostando un impianto per l'acqua potabile nella Val Padaster. A questo fine sarà realizzato un nuovo serbatoio e sarà posata una nuova condotta a pressione che, nel ripido terreno montuoso, passerà attraverso una galleria appositamente realizzata e lunga 500 metri.

A giugno 2011 saranno pubblicati gli appalti per le prestazioni di lavori riguardanti la finestra di Ampass. Avremo così raggiunto l'obiettivo, per quanto ambizioso possa apparire, di rendere operativi tutti i cantieri per la Galleria di Base del Brennero nel Tirolo entro il 2011.



Der Zufahrtstunnel Wolf wird im konventionellen Vortrieb in Teilausbrüchen aufgeföhren. Der Tunnel wird zunächst einen Querschnitt von 104 m² haben, da er vor allem im Anfangsbereich aus logistischen Gründen von größter Bedeutung ist. Von der Baustelle Wolf zweigt nach der Unterquerung der bestehenden Eisenbahnlinie der Padastertunnel ab. Diese 700 Meter lange unterirdische Verbindung ist ein rein logistischer Tunnel und dient zum Abtransport des Aushubmaterials. Somit wird das gesamte Aushubmaterial unterirdisch direkt zu der Deponie im Padastertal geführt. Derzeit steht der Kalottenvortrieb für den Padastertunnel auf Meter 600.

Im Mai wurden die Vortriebe des Padastertunnels von der gegenüberliegenden Seite - vom Padastertal aus - und des Saxenertunnels von Wolf aus begonnen. Damit sind allein auf dieser Baustelle drei Vortriebe gleichzeitig aktiv.

Zur selben Zeit verlegt die BBT SE eine Trinkwasseranlage im Padastertal. Hierfür wird ein neuer Hochbehälter errichtet und eine neue Druckrohrleitung verlegt, die im steilen bergigen Gelände durch einen eigens errichteten 500 m langen Tunnel geführt wird.

Im Juni 2011 werden die Bauleistungen zum Fensterstollen Ampass vergeben. Somit haben wir das ehrgeizige Ziel, dass alle Baustellen für den BBT auf österreichischer Seite noch in diesem Jahr operativ sind, erreicht.

At 3.00 pm on Friday, 8 April, the first blasting took place for the access tunnel in Wolf, near Steinach am Brenner. This saw the opening of the third large construction site on the Austrian side of the Brenner Base Tunnel. Once the site area had been provided with a water protection plant, concrete mixing equipment, workshops and site offices, the actual tunnelling work could begin.



Un imponente appalto sta dando i suoi frutti

Eine gewaltige Aufgabe kommt gut voran

Each week sees another kilometre of new track laid, while each month a new shaft head structure is completed. Over 300 men are working round the clock to ensure that the technical installations between Kundl and Baumkirchen will be ready on time. More than 40 kilometres of track have already been laid and the first test journeys will be starting soon. Regular operation is scheduled to begin at the end of 2012.

→ Ogni settimana un chilometro di nuovi binari, ogni mese un nuovo edificio di servizio: il lavoro per la realizzazione della nuova ferrovia della Bassa Valle dell'Inn è enorme. Oltre 300 persone sono impegnate senza sosta per la posa in opera a regola d'arte degli impianti tecnici tra Kundl e Baumkirchen. Oltre 40 chilometri di tracciato sono già stati posati, ben presto avranno inizio le prime corse di prova. L'avvio dell'esercizio regolare è previsto per la fine del 2012. Tutte le fasi di costruzione stanno rispettando il cronoprogramma dei lavori.

La tecnologia ferroviaria garantisce alla nuova tratta della Bassa Valle dell'Inn un posto di primo piano tra le ferrovie più moderne in Europa. Come prima tratta del nuovo asse Monaco di Baviera – Verona, sarà dotata del sistema di gestione del traffico ferroviario ETCS-livello 2 (European Train Control System). I macchinisti riceveranno gli ordini operativi via radio direttamente nella cabina di guida, garantendo così la massima disponibilità della tratta e i più elevati standard di sicurezza.

Anche le misure ambientali sono in fase di avanzamento. Sono già stati realizzati 24 chilometri di sistemi a massa flottante che, secondo i primi rilievi, stanno funzionando come previsto.



→ Jede Woche ein Kilometer neues Gleis, pro Monat ein neues Schachtkopfgebäude - die Arbeitsleistung der Ausrüster für die neue Unterinntalbahn ist enorm. Mehr als 300 Mann sind rund um die Uhr beschäftigt, um die technischen Anlagen zwischen Kundl und Baumkirchen zeitgerecht fertig zu stellen. Mehr als 40 Kilometer Fahrweg sind schon eingebaut, bald werden die ersten Testfahrten beginnen. Ende 2012 ist der Start des fahrplanmäßigen Betriebes vorgesehen. Alle Bauabläufe liegen im Zeitplan.

Die Eisenbahntechnik sichert der neuen Unterinntalbahn einen prominenten Rang unter den modernsten Bahnen Europas. Sie wird als erster Abschnitt der Achse München – Verona mit dem Zugsicherungssystem ETCS-Level 2 (European Train Control System) ausgestattet. Fahrbefehle erhalten die Lokführer dabei direkt per Funk auf den Führerstand, eine maximale Verfügbarkeit der Strecke und höchste Sicherheitsstandards sind gesichert.

Gut auf Schiene sind auch die Umweltmaßnahmen. 24 Kilometer Masse-Feder-Systeme sind bereits hergestellt. Erste Messungen zeigen, dass die Systeme plangemäß funktionieren.

Conferenza dei presidenti della Comunità d'Azione Ferrovia del Brennero

Präsidentenkonferenz der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn

→ Il 13 dicembre 2010 si è tenuta a Monaco di Baviera la conferenza dei presidenti della Comunità d'Azione Ferrovia del Brennero. Particolare attenzione è stata dedicata ai divieti di fermata nei confronti dei treni EuroCity in Italia e alla creazione di un segretariato permanente.

Il 6 dicembre 2010, l'Ufficio italiano per la Regolazione dei Servizi Ferroviari (URSF) ha emesso un divieto di fermata nei confronti dei treni EuroCity tedeschi e austriaci in Italia. I treni internazionali possono raggiungere solo le stazioni di destinazione senza effettuare fermate intermedie. Assieme alla Provincia Autonoma di Bolzano, che assume la presidenza dal 2011, si è deciso di coinvolgere il Commissario dell'UE ai trasporti, Siim Kallas, e i ministri delle infrastrutture e dei trasporti di Italia, Germania e Austria allo scopo di rendere reversibile la decisione assunta dall'autorità competente per la regolazione del traffico ferroviario, contraria alla politica in materia di trasporti e di concorrenza dell'Unione Europea. Il 25 maggio 2011 l'URSF ha fatto un passo indietro acconsentendo a una conciliazione stragiudiziale tra le società ferroviarie, che sortirà effetti positivi anche sulla decisione dell'Ufficio stesso.

Inoltre è stata deliberata l'istituzione di un segretariato permanente della Comunità d'Azione Ferrovia del Brennero, che fungerà da sportello di servizio per tutti le esigenze della Comunità stessa e permetterà il miglioramento della comunicazione interna ed esterna. Il segretariato permanente sarà dislocato presso l'osservatorio della Galleria di Base del Brennero e sarà diretto a partire da metà marzo da Heinrich Tschigg.

Heinrich Tschigg nasce nel 1972 a Merano/Italia.

Dopo gli studi in scienze politiche a Innsbruck assume numerose funzioni dirigenziali presso l'azienda APA-MediaWatch, un'affiliata dell'agenzia di stampa Austria Presse Agentur, a Innsbruck. Il settore di attività si estende dalla collaborazione per la creazione di un'azienda di start-up all'integrazione nell'agenzia di stampa austriaca (APA), fino alla gestione del personale e alla responsabilità di bilancio nel reparto Gestione e analisi dei dati. Tschigg si occupa di image building mediale, tematizzazione e de-tematizzazione, issue management, reputation management e controllo della comunicazione. Nel 2009/2010 termina il percorso di laurea in comunicazione d'impresa e stakeholder relations presso il Management Center Innsbruck (MCI).

→ Am 13. Dezember 2010 fand in München die Konferenz der Präsidenten der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn statt. Besondere Aufmerksamkeit wurde den Halteverboten von EuroCity-Zügen in Italien und der Errichtung eines Ständigen Sekretariats gewidmet.

Die italienische Schienenregulierungsbehörde (URSF) hat mit 6. Dezember 2010 ein Halteverbot für deutsche und österreichische EuroCity-Züge in Italien ausgesprochen. Internationale Züge dürfen demnach in Italien nur mehr die Endbahnhöfe anfahren und keine Zwischenhalte mehr durchführen. Gemeinsam mit der Autonomen Provinz Bozen, die den Vorsitz ab 2011 übernimmt, wurde vereinbart, den EU-Verkehrskommissar Siim Kallas sowie den italienischen, deutschen und österreichischen Verkehrsminister zu involvieren. Ziel war es, die Entscheidung der Schienenregulierungsbehörde rückgängig zu machen, da sie im Widerspruch zur europäischen Verkehrs- und Wettbewerbspolitik steht. Mit 25. Mai 2011 kam es zu einem Einlenken. Die Bereitschaft zu einem außergerichtlichen Vergleich der Bahngesellschaften, welcher letztendlich auch die Entscheidung der Schienenregulierungsbehörde positiv beeinflusst, wurde gezeigt.

Darüber hinaus wurde die Errichtung eines Ständigen Sekretariats der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn beschlossen. Es soll als Service-Stelle für alle Belange der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn dienen und die interne und externe Kommunikation verbessern. Das Ständige Sekretariat ist bei der Beobachtungsstelle des Brenner Basistunnels angesiedelt und wird seit Mitte März von Heinrich Tschigg besetzt.

Heinrich Tschigg, geb. 1972 in Meran/Italien.

Nach dem Studium der Politikwissenschaften in Innsbruck war er elf Jahre lang in verschiedenen leitenden Funktionen im Unternehmen APA-MediaWatch – einem Tochterunternehmen der Austria Presse Agentur - in Innsbruck tätig. Sein Aufgabengebiet erstreckte sich von der Mitarbeit am Aufbau eines Start-Up-Unternehmens über die Integration in die Österreichische Nachrichtenagentur (APA) bis hin zur Mitarbeiterführung und Budgetverantwortung in der Abteilung Datenmanagement- und Analyse. Inhaltlich hat er sich mit medialem Image-Building, mit Thematisierung und De-Thematisierung, mit Issues- und Reputations-Management und Kommunikations-Controlling befasst.

2009/2010 absolvierte er den Hochschullehrgang Unternehmenskommunikation & Stakeholder-Relations am Management Center Innsbruck (MCI).



Membri della Conferenza dei Presidenti della CAB

Mitglieder der Präsidentenkonferenz der AGB

The Chairman's Conference of the AGB/CAB took place in Munich on 13 December 2010. Special attention was paid to the restrictions on EuroCity trains stopping in Italy and the establishment of a permanent secretariat.



Heinrich Tschigg



01 | 11

transfer

imprint

Herausgeberin / Editore

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

Redaktion / Redazione

Martin Ausserdorfer (BUAS), Simon Lochmann (BBT SE)
Martin Pellizzari (ÖBB-Infrastruktur), Heinrich Tschigg (AGB/CAB)

Produktion / Produzione

Martin Ausserdorfer (BUAS)
Heinrich Tschigg (AGB/CAB)

Autoren / Autori

- Martin Ausserdorfer (*ma*)
- Luis Durnwalder
- Simon Lochmann (*sl*)
- Martin Pellizzari (*mp*)
- Nadja Schölzhorn (*ns*)
- Heinrich Tschigg (*ht*)

Fotos / Immagini

- Landespresseamt (S. 3)
- AGB/CAB (S. 4, 15)
- BBT SE (S. 5, 6, 7, 12, 13)
- Handelskammer Bozen (S. 8, 9)
- ÖBB/Gerhard Berger (S. 1, 14)

Gestaltung und Druck / Editing e stampa

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

Abobestellung / Adressänderungen

Möchten Sie **transfer** regelmäßig erhalten oder
möchten Sie Ihre Adressdaten aktualisieren?
Bitte senden Sie Ihre Daten an info@brennerbahn.eu

Abbonamenti / Variazioni di indirizzo

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