



Comunità d'Azione Ferrovia del Brennero  
Aktionsgemeinschaft Brennerbahn

01 | 12

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



# trainsfer

### Europa

3

EDITORIALE / EDITORIAL

5

BRENNERCONGRESS 2012 –  
ALL'INSEGNA DELLA GESTIONE PROFESSIONALE DEI CONFLITTI  
BRENNERCONGRESS 2012 –  
IM ZEICHEN DES PROFESSIONELLEN KONFLIKTMANAGEMENTS

### Accesso Nord Nordzulauf

MÜNCHEN

7

TRENO IN PARTENZA!  
BASSA VALLE DELL'INN: PRIMI VIAGGI  
DI PROVA NELLA BASSA VALLE DELL'INN

ZUG FÄHRT AB!  
ERSTE MESSFAHRTEN AUF DER NEUEN UNTERINNTALBAHN

### Brennero Brenner

INNSBRUCK

8

LA FAGLIA DEL LINEAMENTO PERIADRIATICO - UNA VERA SFIDA  
HERAUSFORDERUNG PERIADRIATISCHE STÖRUNGSZONE (LINEAMENT)

10

RISANAMENTO DELLA FERROVIA DEL BRENNERO  
UMFANGREICHE SANIERUNG DER BRENNERBAHNSTRECKE

FORTEZZA / FRANZENSFESTE

### Accesso Sud Südzulauf

BOLZANO / BOZEN

12

SONO STATI COMPIUTI GRANDI PASSI  
PER LA TRATTA DI ACCESSO FORTEZZA - PONTE GARDENA  
GROSSE SCHRITTE BEI DER ZULAUFSTRECKE  
FRANZENSFESTE - WAIDBRUCK

TRENTO

14

INTERMODALITÀ IN TRENTINO  
INTERMODALITÄT IM TRENTINO

VERONA

15

CONFERENZA DEI PRESIDENTI DELLA COMUNITÀ D'AZIONE  
PER LA FERROVIA DEL BRENNERO  
PRÄSIDENTENKONFERENZ  
DER AKTIONSGEMEINSCHAFT BRENNERBAHN

# Editoriale

## Editorial

→ Ci troviamo, oggi, dinnanzi alla più importante crisi che abbia mai colpito l'Unione Europea in tutta la sua storia. La confluenza di una crescente incertezza e la concomitante austerità ha portato l'UE all'orlo della recessione.

In questi tempi caratterizzati da condizioni economiche austere, il settore dei trasporti e le moderne infrastrutture dei trasporti sono di fondamentale importanza, facilitando e favorendo la mobilità e, di conseguenza, la ripresa economica. Inoltre, dobbiamo tenere conto del fatto che il settore dei trasporti è in continua crescita: entro il 2050 si prevede un aumento del traffico merci del 80 per cento e del traffico di persone del 50 per cento. Contestualmente, le emissioni di CO2 saranno ridotte del 60 per cento. È proprio per questo che ora più che mai sono richieste decisioni chiare per il nostro avvenire.

Nell'ambito dei 30 Progetti Prioritari TEN-T si sono già raggiunti obiettivi importanti e i progressi lungo il corridoio del Brennero sono impressionanti. Tuttavia, il nostro percorso sarà ancora lungo perché l'attuale Rete di trasporti transeuropea è tuttora frammentata. In passato, troppo spesso si è attribuita molta importanza a progetti infrastrutturali locali mettendo così in secondo piano i collegamenti internazionali tra gli stati membri.

Ora è tempo di creare la nuova rete che sarà di importanza vitale a livello europeo. Il 19 ottobre 2011 la Commissione Europea ha adottato un pacchetto legislativo per la revisione della rete transeuropea dei trasporti. Il pacchetto contiene due proposte: le nuove Linee guida TEN-T che creano i presupposti politici e la Connecting Europe Facility che crea le basi per il finanziamento.

Le Linee guida TEN-T creano i presupposti per un nuovo approccio coordinato e transnazionale nei casi in cui manchino le vie di collegamento transnazionali o sussistessero dei colli di bottiglia conseguenti a differenze di qualità o accessibilità delle infrastrutture;

→ Wir sind heute Zeugen der schwersten wirtschaftlichen Krise in der Geschichte der Europäischen Union. Die wachsende Unsicherheit einerseits und die mehrfachen Sparprogramme andererseits haben die EU erneut an den Rand der Rezession geführt.

In dieser wirtschaftlich schwierigen Zeit sind moderne Transportinfrastrukturen und der Transport selbst von wesentlicher Bedeutung, denn sie fördern Mobilität und in der Folge Wirtschaftswachstum. Darüber hinaus müssen wir berücksichtigen, dass das Verkehrsaufkommen weiterhin wachsen wird: beim Güterverkehr wird bis 2015 ein Wachstum von 80 Prozent erwartet, während der Personenverkehr um 50 Prozent steigen wird. Gleichzeitig müssen die CO2-Emissionen um 60 Prozent reduziert werden. Deshalb ist es jetzt mehr denn je notwendig, klare Zeichen zu setzen und wichtige Entscheidungen für unsere Zukunft zu treffen.

Viel wurde bereits durch die 30 prioritären Projekte des TEN-V-Netzes erreicht. Der auf dem Brenner-Korridor erzielte Fortschritt ist beeindruckend. Dennoch muss noch viel mehr unternommen werden. Das Transeuropäische Transportnetzwerk ist derzeit noch weitgehend fragmentiert. Allzu oft wurde grenzüberschreitenden Verbindungen zwischen einzelnen Mitgliedsstaaten eine geringere Priorität beigemessen als rein innerstaatlichen Infrastrukturprojekten.

Mittlerweile ist es unumgänglich, ein neues Netzwerk zu errichten. Am 19. Oktober 2011 hat die Kommission deshalb ein Gesetzespaket für die Überarbeitung des Transeuropäischen Transportnetzwerks verabschiedet. Dieses beinhaltet zwei Vorschläge: die neuen TEN-V-Richtlinien, welche die politischen Instrumente zur Verfügung stellen und die „Connecting Europe Facility“, die den entsprechenden finanziellen Rahmen stellt.

Die überarbeiteten Richtlinien sehen ein neues, koordiniertes und länderübergreifendes Vorgehen bei fehlenden Verbindungen in grenzüberschreitenden Abschnitten oder bei Engpässen durch Unterschiede in der Qualität und Verfügbarkeit der Infrastruktur vor;



**Siim Kallas**  
Vice Presidente della  
Commissione europea,  
Commissario ai Trasporti  
Vizepräsident der Euro-  
päischen Kommission,  
Kommissar für Verkehr

On October 19th, 2011, the Commission adopted a legislative package for the revision of the Trans-European Transport Network (TEN-T). The revised TEN-T guidelines allow for a new, coordinated and transnational approach when transport links in transnational areas are missing or in case of bottlenecks caused by differences in quality and availability of infrastructures; they also render the creation of multi-modal transport links, operational standards, interoperability between the different transport modes and a reduction of greenhouse gas emissions caused by traffic possible. In order to meet these challenges, the new guidelines provide for a step-by-step plan according to which the core network shall be completed by 2030 and the comprehensive network by 2050.

permettono, inoltre, di creare vie di trasporto intermodali, standard d'esercizio, condizioni di interoperabilità tra differenti vettori di trasporto nonché la riduzione dell'effetto serra dovuto alle emissioni del traffico. Per affrontare tutte queste nuove sfide, le nuove linee guida introducono un programma in più fasi grazie al quale il core network sarà completato entro il 2030 e l'intera rete sarà operativa entro il 2050.

Il core network è il pilastro e l'elemento strategicamente più importante dell'intera rete di trasporti. I corridoi sono lo strumento principale per la realizzazione dei core networks. La Commissione ha proposto 10 corridoi core network che collegheranno tre vettori di traffico servendo almeno tre stati. Lungo i corridoi gli stati membro dell'UE coopereranno per realizzare le basi per lo sviluppo contemporaneo di tutti i vettori di traffico al fine di creare un "valore aggiunto" per tutta la rete e l'intera UE. È chiaro che gli investimenti di un solo stato membro creeranno meno valore aggiunto di quanto ne possano creare progetti comuni sulla base di accordi di cooperazione.

In questi tempi caratterizzati da condizioni economiche austere gli investimenti nelle infrastrutture dei trasporti e nel settore dei trasporti stesso sono strumenti fondamentali per promuovere la competitività e conseguentemente favorire la crescita economica e la creazione di posti di lavoro. Per questa ragione, la Connecting Europe Facility stanZIA, in totale, 31,7 miliardi di euro per investimenti in questo settore.

Il nostro obiettivo nei prossimi anni è l'implementazione di questi progetti perchè presto diventino realtà. Il corridoio del Brennero potrà assumere un ruolo molto importante in questo processo. La nostra politica dei trasporti non è un'ipotesi meramente astratta, è visibile, concreta e manifesta e tutti noi ne potremo usufruire. Siamo in un momento cruciale, ci troviamo ad un punto di svolta ove ci è data la possibilità di percorrere una nuova strada lasciando una traccia positiva per il bene comune e per le generazioni a venire. Per questo il mio appello di cogliere l'attimo, di dimostrare che siamo in grado di creare una infrastruttura di trasporto in tutto il paese che sia competitiva e sostenibile, adeguata alle nostre finalità e al nostro futuro.

fermer ermöglichen sie die Herstellung multi-modaler Verkehrsverbindungen, Betriebsstandards und Interoperabilität zwischen den einzelnen Verkehrsträgern sowie eine Reduzierung der verkehrsbedingten Treibhausgas-Emissionen. Zur Bewältigung dieser Herausforderung sehen die neuen Leitlinien einen Stufenplan vor, in dem die Kernnetze bis 2030 und ein flächendeckendes Transportnetzwerk bis 2050 errichtet werden soll.

Das Kernnetz bildet dabei das Rückgrat und den strategisch wichtigsten Abschnitt des gesamten Netzwerks. Die wichtigsten Instrumente für die Implementierung des Kernnetzes sind die Korridore. Die Kommission hat zehn Korridore im Kernnetzwerk vorgeschlagen. Diese werden drei Verkehrsträger verbinden und sich über mindestens drei Staaten erstrecken. Entlang dieser Korridore werden die EU-Mitgliedstaaten gemeinsam an der Schaffung einer Grundlage für die ausgewogene Entwicklung aller Verkehrsträger arbeiten, um dadurch einen Mehrwert für das gesamte Netzwerk und die EU zu schaffen. Klar ist, dass Investitionen eines einzelnen Mitgliedsstaats weniger Zusatznutzen stiften als Investitionen, die in gemeinsamer Abstimmung und Koordinierung getätigt werden.

Gerade auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten sind Investitionen in Transportinfrastruktur und in den Transport selbst ein prioritäres Instrument, um die Wettbewerbsfähigkeit unserer Wirtschaft zu beleben sowie Wirtschaftswachstum und Arbeitsplätze zu sichern. Deshalb stellt die „Connecting Europe“-Maßnahme insgesamt 31,7 Milliarden Euro für solche Investitionen zur Verfügung.

Unsere Herausforderung für die kommenden Jahre wird es sein, diesen Plan in die Tat umzusetzen. Der Brenner-Korridor kann in diesem Prozess eine bedeutende Rolle einnehmen. Unsere Transportpolitik ist kein abstraktes Gebilde, sondern ein sichtbares, konkretes und greifbares Gefüge, von dem zukünftig alle profitieren sollen. Wir befinden uns an einem entscheidenden Wendepunkt an dem es gilt, dauerhafte Zeichen für das Gemeinwohl und die kommenden Generationen zu setzen. Darum möchte ich Sie heute dazu auffordern, diesen Zeitpunkt zu nutzen, um zu beweisen, dass es uns gelingen wird, eine wettbewerbsfähige, flächendeckende und nachhaltige Transportinfrastruktur zu errichten, die darüber hinaus zweckmäßig und zukunftsorientiert ist.





Pubblico di esperti al  
BrennerCongress 2012

Fachpublikum beim  
BrennerCongress 2012

## ***BrennerCongress 2012 – all’insegna della gestione professionale dei conflitti***

## ***BrennerCongress 2012 – im Zeichen des professionellen Konfliktmanagements***

→ Il “Brenner Congress” ha avuto luogo a Innsbruck, in concomitanza con la fiera specialistica Viatec, dal 16 al 17 febbraio. L’ampio ventaglio di tematiche sulle infrastrutture nelle zone alpine ha attirato in ugual misura ingegneri, scienziati, committenti e imprenditori. Circa 300 partecipanti da sei Paesi del mondo hanno visitato il convegno. Nell’ambito del congresso si sono trattati temi quali lo stato attuale di avanzamento dei lavori per la Galleria di base del Brennero, le simulazioni scientifiche dell’ammasso roccioso con la galleria, le tratte di accesso e i metodi di gestione dei conflitti nei grandi progetti. Sono state presentate anche le più recenti scoperte concernenti lo scavo con fresa nelle Alpi, i rischi naturali che incombono e le opere di protezione nelle zone alpine.

→ Parallel zur Fachmesse Viatec fand der BrennerCongress vom 16. bis 17. Februar 2012 in Innsbruck statt. Das breite Themenspektrum rund um Infrastrukturen im alpinen Bereich zog Ingenieure, Wissenschaftler, Auftraggeber und Unternehmer gleichermaßen an. Rund 300 Teilnehmer aus sechs verschiedenen Ländern besuchten die Tagung. Der Kongress beleuchtete neben dem aktuellen Stand des Brenner Basistunnel, die wissenschaftlichen Simulationen des Gebirges mit dem Tunnel, die Zulaufstrecken und Ansätze zur Streitbeilegung in der Bauabwicklung von Großbaustellen. Neue Erkenntnisse wurden im Bereich des Einsatzes von Tunnelbohrmaschinen in den Alpen präsentiert und die Naturgefahren sowie die Schutzbauwerke im alpinen Raum näher beleuchtet.



Coorganizzatore e amministratore delegato di BBT SE

Mitorganisator und BBT SE Vorstand  
Konrad Bergmeister

### **BrennerCongress 2012 - New ways of professional dispute settlement**

This year's BrennerCongress was held in Innsbruck from February 16th to 17th.

Apart from the progresses made in the Brenner Base Tunnel Project, within the Congress a rock mass simulation including the tunnel, the access routes and new ways of professional dispute settlement in construction sites of large scale projects were presented. Furthermore, new knowledge in the field of TBM excavation in the Alps, natural hazards and protection structures in alpine regions were discussed in detail.

Si è dedicato particolare attenzione alle "zone grigie" che sono considerate come potenziale fattore scatenante di conflitti nello svolgimento dei lavori molto complesso nell'ambito di progetti di grandi dimensioni. In svariate relazioni tecniche sono state esposte e messe a confronto diverse metodologie di approccio alla gestione dei conflitti professionale a livello internazionale. Sono state quindi presentate diverse strategie di deescalation tenendo in considerazione gli aspetti giuridici, tecnici, economici e anche socioculturali sulla base di esempi empirici. Il Prof. Konrad Bergmeister considera il progetto, che è stato discusso in un'ottica scientifica nell'ambito del BrennerCongress 2012, un modello esemplare a livello europeo. "La BBT SE è una società di diritto europeo e, pertanto, è un esempio tangibile e concreto per un progetto, ove è necessario superare contrasti giuridici, linguistici e culturali quotidianamente", spiega Bergmeister.

In 10 presentazioni circa sono stati illustrati l'impiego di frese meccaniche, le opere di protezione da valanghe e frane nonché la regolazione dei corsi d'acqua.

Inoltre, sono state organizzate delle escursioni per vedere dal vivo il cunicolo esplorativo del BBT nella Gola del torrente Sill, l'area del tracciato della Bassa Valle dell'Inn e le opere di protezione dalle valanghe lungo la catena montuosa Innsbrucker Nordkette.

Il BrennerCongress 2012 è stato organizzato sotto la direzione scientifica dei Professori Konrad Bergmeister (Università di risorse naturali e scienze biologiche applicate di Vienna e BBT SE) e Walter Purrer (Università di Innsbruck) in collaborazione con le Università di Innsbruck e di Bolzano, la Società BBT SE, il LandTirolo nonché la Fiera di Innsbruck.

**"La BBT SE è una società di diritto europeo e, pertanto, è un esempio tangibile e concreto per un progetto, ove è necessario superare contrasti giuridici, linguistici e culturali quotidianamente", spiega Bergmeister.**

**„Die BBT SE als Gesellschaft europäischen Rechts ist eine gelebte Realität, wo tagtäglich ein Konsens bei den juristischen, sprachlichen und kulturellen Unterschieden gesucht werden muss“, so Bergmeister.**

„Grauzonen“ als potentielle Auslöser von Konflikten in der komplexen Abwicklung des Bauablaufes von Großbaustellen wurde besondere Aufmerksamkeit geschenkt. In zahlreichen Fachreferaten wurden unterschiedliche methodische Ansätze eines professionellen Konfliktmanagements im internationalen Vergleich erörtert. So wurden Deeskalationsstrategien unter juristischen, technischen, wirtschaftlichen aber auch soziokulturellen Aspekten durchleuchtet und anhand von konkreten Praxiserfahrungen dargestellt. Hier sieht Konrad Bergmeister beim Brenner Basistunnel ein europäisches Vorzeigebispiel, welches beim BrennerCongress 2012 auf wissenschaftlicher Basis diskutiert wurde. „Die BBT SE als Gesellschaft europäischen Rechts ist eine gelebte Realität, wo tagtäglich ein Konsens bei den juristischen, sprachlichen und kulturellen Unterschieden gesucht werden muss“, so Bergmeister.

In insgesamt rund zehn Referaten wurde dem Einsatz von TBM-Tunneltechnik und Lawinen- und Muren-schutzbauten sowie der Wildbachverbauung Rechnung getragen.

Exkursionen zum BBT-Erkundungsstollen in die Sillschlucht, zur Unterinntaltrasse und zu den Lawinenschutzbauten auf die Innsbrucker Nordkette rundeten das Angebot ab.

Der BrennerCongress 2012 wurde unter der wissenschaftlichen Leitung von Walter Purrer (Universität Innsbruck) und Konrad Bergmeister (Universität für Bodenkultur, Wien und BBT SE) in Zusammenarbeit mit den Universitäten Innsbruck und Bozen, der Gesellschaft BBT SE, dem Land Tirol sowie der Messe Innsbruck organisiert.

# Treno in partenza!

## Zug fährt ab!

*Bassa Valle dell'Inn: Primi viaggi di prova nella Bassa Valle dell'Inn*

*Erste Messfahrten auf der neuen Unterinntalbahn*

→ Ormai tutti i lavori sono stati ultimati e la nuova tratta della Bassa Valle dell'Inn potrà entrare in esercizio il 9 dicembre 2012. Poche settimane fa è stata avviata la fase di prova d'esercizio sulla tratta tra Jenbach e Baumkirchen. Gli ingegneri hanno eseguito test per l'alimentazione elettrica e di manovrabilità dei treni a velocità fino a 250 km/h. Inoltre, con degli apparecchi di misurazione mobili sono stati testati gli impianti di segnalamento e di comunicazione nelle nuove gallerie. Sin da ora il posto di comando e controllo di Innsbruck dirige e sorveglia tutto il traffico ferroviario sulla nuova linea.

L'elevata velocità di viaggio nella bassa Valle dell'Inn rappresenta una novità anche per gli ingegneri e per i tecnici che percorrono di media 500 chilometri al giorno tra Jenbach e Innsbruck, quando per la percorrenza della galleria basterebbero poco più di quattro minuti. Durante questi viaggi di prova vengono registrati decine di migliaia di dati. La cabina di pilotaggio della vettura di prova è costruita con elementi di vetro blindato come quello utilizzato per i jet per permettere l'osservazione della linea di contatto.

Un apposito team analizza tutti gli impianti adoperati durante i viaggi di prova sia la mattina che la sera. Tutti i lavori propedeutici e di costruzione per la nuova ferrovia della Bassa Valle dell'Inn si svolgono come da programma. Sono previsti ulteriori viaggi di prova e test degli impianti di segnalamento fino alla messa in esercizio definitiva.



→ Alle Signale sind auf grün, die neue Unterinntalbahn geht am 9. Dezember 2012 in Betrieb. Vor wenigen Wochen ist der Testbetrieb auf der neuen Strecke zwischen Jenbach und Baumkirchen voll angelaufen. Mit Geschwindigkeiten bis 250 km/h prüfen Messingenieure nun die Energieversorgung und das Fahrverhalten der Züge. Zudem überprüfen mobile Messeinrichtungen die Kommunikations- und Signalanlagen in den neuen Tunnels. Bereits jetzt steuert und überwacht die Betriebsführungszentrale Innsbruck alle Bewegungen des Schienenverkehrs auf der Neubaustrecke.

Die im Unterinntal gefahrene Geschwindigkeit ist auch für die Ingenieure und Techniker etwas Besonderes. Rund 500 Kilometer täglich legen sie im Schnitt zwischen Jenbach und Innsbruck zurück. Dabei dauert die Tunneldurchfahrt nur etwas mehr als vier Minuten. Zehntausende Datenzeilen werden dabei aufgezeichnet. Die Kanzel des verwendeten Messwagens besteht aus Panzerglaselementen eines Düsenjets. Sie erlaubt die unmittelbare Beobachtung der Fahrleitung.

Morgens und abends überprüft ein Kontrollteam alle von den Testfahrten beanspruchten Anlagen. Alle abschließenden Bau- und Vorbereitungsarbeiten für die neue Unterinntalbahn befinden sich im Zeitplan. Bis zur Betriebsaufnahme sind weitere Fahr- und Signaltests laufend vorgesehen.

### **First measuring runs in the Lower Inn Valley (Tyrol, Austria)**

A few weeks ago the operational trial period started in the new section from Jenbach to Baumkirchen. Measuring engineers run test drives with speeds up to 250 km/h to test the energy supply and the drivability of the trains.



## PERIADRIATISCHE STÖRUNGSZONE LINEA PERIADRIATICA



Il Lineamento Periadriatico attraversa le Alpi in una lunghezza di circa 700 km

Das Periadriatische Lineament durchquert die Alpen auf einer Gesamtlänge von rund 700 km

## La faglia del Lineamento Periadriatico - una vera sfida

### Herausforderung Periadriatische Störungszone (Lineament)

→ I lavori per la Galleria di Base del Brennero in Alto Adige sono stati riavviati il 21 dicembre 2011. Ora i progettisti, gli ingegneri e i tecnici ambientali di BBT saranno posti davanti ad una vera sfida, il lotto costruttivo "Lineamento Periadriatico" che prevede l'attraversamento dell'omonima faglia geologica.

Il Lineamento Periadriatico è una delle principali faglie geologiche che attraversa le Alpi. La faglia è lunga all'incirca 700 km, inizia a nord-est di Torino e si sviluppa lungo il Lago Maggiore e il Lago di Como attraversando il Trentino, la Val d'Ultimo situata in Alto Adige, interseca l'alta Val d'Isarco, prosegue lungo la Val

→ Am 21. Dezember 2011 wurden die Arbeiten für den Brenner Basistunnel in Südtirol wieder aufgenommen. Das Bauwerk „Periadriatische Naht“ stellt die Planer, Ingenieure und Umwelttechniker vor schwierige Aufgaben, denn dieses Bauwerk quert die gleichnamige geologische Störzone.

Das Periadriatische Lineament ist eine der bedeutendsten geologischen Störzonen der Alpen. Es durchquert die Alpen auf einer Gesamtlänge von rund 700 km, beginnt nordöstlich von Turin und verläuft entlang der Norditalienischen Seen Lago Maggiore und Comer See durch das Trentino, das Südtiroler Ultental, kreuzt das



Pusteria fino in Austria e termina, lungo il confine italo-austriaco e austro-sloveno, nel bacino Pannonico nell'Ungheria meridionale.

A Mules la Galleria di Base del Brennero attraversa una sezione lunga 1000 m della faglia che separa le Alpi Meridionali, che comprendono tra altro le Dolomiti, dalle Alpi Orientali tra cui si annoverano le Alpi delle valli Ötztal e Zillertal. Il Lineamento Periadriatico è composto da più faglie di spessore ridotto che rappresentano intercalazioni di rocce magmatiche di recente formazione, ad esempio tonaliti. Si alternano, pertanto, dei settori con caratteristiche dell'ammasso roccioso svantaggiose con settori con buone caratteristiche tecnico-costruttive.

Per questa ragione vengono eseguiti regolarmente sondaggi in avanzamento con un diametro di perforazione di ca. 140 mm e una lunghezza di 80 m che iniziano direttamente dal fronte di scavo del cunicolo esplorativo. Allo stesso tempo vengono eseguite indagini geofisiche che permettono di ottenere informazioni sul prossimo settore da scavare già in anticipo. I risultati delle indagini che vengono analizzati da geologi, idrogeologi, geofisici e ingegneri permettono di chiarire già anticipatamente come si configurerà la successiva tratta di scavo. Essendo le indagini preliminari eseguite a cadenza regolare, ogni criticità potrà essere anticipata e potranno essere prese tempestivamente le misure adeguate. Solo ora si potrà dare inizio alla vera e propria attività di scavo della galleria.

Poiché nella faglia sono previste venute d'acqua, la presenza d'acqua in galleria come anche le acque in superficie vengono monitorate continuamente, in modo tale da poter rilevare qualsiasi variazione ed eventualmente adottare le misure necessarie.

Wipptal, setzt sich entlang des Pustertales bis nach Österreich fort und endet, der österreichisch-italienischen und österreichisch-slowenischen Grenze folgend, im Pannonischen Becken in Südungarn.

Der Brenner Basistunnel trifft in Mauis, voraussichtlich auf einer Länge von 1000 m, auf diese Störungszone. Sie trennt dort das Südalpin, zu dem unter anderem die Dolomiten gehören, vom Ostalpin, zu welchem zum Beispiel die Ötztaler und die Zillertaler Alpen zählen. Das Periadriatische Lineament setzt sich aus mehreren geringmächtigen Störungen zusammen, welche Einschaltungen aus jüngerem magmatischem Gestein, z.B. Tonalite, aufweisen. Somit wechseln sich Bereiche mit bautechnisch schlechten Gebirgseigenschaften und bautechnisch guten Gebirgseigenschaften ab.

Von der Ortsbrust des Erkundungstollens aus werden regelmäßig Vorausbohrungen mit einem Bohrdurchmesser von ca. 140 mm und einer Länge von 80 m durchgeführt. Gleichzeitig erfolgen geophysikalische Untersuchungen, die einen Einblick in den bevorstehenden Abschnitt gewähren. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen werden von Geologen, Hydrogeologen, Geophysikern und Bautechnikern gemeinsam begutachtet und ergeben ein sehr wahrscheinliches Bild der bevorstehenden Strecke. Da diese Vorauskundungen regelmäßig durchgeführt werden, können auf der Baustelle zeitgerecht Maßnahmen ergriffen werden, um die ermittelten Schwierigkeiten zu bewältigen. Erst dann beginnt der wirkliche Vortrieb des Tunnels.

Da in den Störungen mit Wasserzutritten zu rechnen ist, werden die Wasservorkommen sowohl im Tunnel als auch die Gewässer an der Geländeoberfläche kontinuierlich überwacht, um etwaige Abweichungen festzustellen und umgehend entsprechende Maßnahmen zu setzen.

### **Challenges of the Periadriatic seam (lineament)**

Since December 21st, 2011 work on the Brenner Base Tunnel has been underway in Alto Adige. In Mules the Brenner Base Tunnel is likely to cross a 1000 m thick section of the Periadriatic seam which separates the Southern Alps, that among others comprise the Dolomites, and the Eastern Alps, which for example include the Zillertal Alps.



Lavora al diaframma del Lineamento Periadriatico

Arbeiten an der Ortsbrust zum Periadriatischen Lineament



Caricatore idraulico  
ibrido all'opera

Zweigelegbagger im Einsatz

## *Risanamento della ferrovia del Brennero*

### *Umfangreiche Sanierung der Brennerbahnstrecke*

→ L'11 giugno inizieranno i lavori di risanamento della tratta di montagna a doppio binario tra Innsbruck e Brennero - tutti i lavori di costruzione saranno eseguiti e conclusi entro pochi mesi. È previsto un servizio di trasporto alternativo per mezzo di corriere della ÖBB per tutta la durata dei lavori.

Le Ferrovie Federali austriache, ÖBB investono circa 55 milioni di Euro nella modernizzazione della tratta montana inaugurata nel lontano 1867. A partire dall'11 giugno saranno completamente risanati 26 km di tratta ferroviaria, cioè 59 km di binari, 46.000 traversine e fino a 130.000 t di ghiaia e materiali da costruzione. Per trasportare solo i binari, le traversine, la ghiaia e il materiale da costruzione servirebbe un treno merci lungo 55 km. "Ciò corrisponde alla tratta Innsbruck - Brennero e ritorno", spiega Robert Huber della ÖBB Infrastruktur in Tirolo. Sarà risanato tutto il sottosuolo di una tratta lunga 14 km e implementati provvedimenti di drenaggio ad ampio raggio per ulteriori 20 km. Il ponte Vikarbachbrücke nei pressi di Schönberg (lunghezza 20 metri) sarà

→ Am 11. Juni starten die Arbeiten an der zweigleisigen Gebirgsstrecke zwischen Innsbruck und dem Brenner – alle Baumaßnahmen werden innerhalb weniger Monate umgesetzt. Während der Dauer der Streckensperre wird ein Schienenersatzverkehr mit ÖBB-Postbussen eingerichtet.

Rund 55 Mio. Euro investieren die ÖBB in die Modernisierung der 1867 eröffneten Gebirgsstrecke. Ab 11. Juni werden insgesamt 26 Km Bahnstrecke generalsaniert. Dabei werden über 59 Km Schienen, 46.000 Eisenbahnschwellen und bis zu 130.000 t Gleisschotter und Baumaterial verarbeitet. Allein Schienen, Schwellen, Schotter und Baumaterial würden zum Beispiel einen Güterzug von 55 Km Länge füllen. „Das entspricht ungefähr der Strecke Innsbruck – Brenner und wieder zurück“, so der Regionalleiter für die ÖBB Infrastruktur in Tirol, Robert Huber. Auf einer Länge von 14 km wird der komplette Untergrund saniert. Auf weiteren 20 Km Länge werden umfangreiche Entwässerungsmaßnahmen durchgeführt. Zudem wird die 20 Meter lange Vikarbachbrücke bei Schönberg

#### **Renewal of the Brenner Railway infrastructure**

On coming June 11th, construction works for the Brennero railway renewal will start. During the railway traffic block, a rail replacement bus service will be organized. Freight traffic will be detoured on alternative lines through the Tauern tunnel and Switzerland.



completamente risanato e saranno eseguiti lavori di risanamento molto complessi della calotta delle due gallerie ferroviarie. Tutta la tratta sarà risanata e rinnovata dal punto di vista tecnico perché possa smaltire il traffico ferroviario previsto nei prossimi anni. I diversi scenari di fermo del traffico sono stati discussi già anticipatamente con politici ed economisti coinvolti nel progetto. Da un compromesso è risultata la cosiddetta variante „1-3-6“ secondo la quale i lavori lungo la ferrovia del Brennero saranno avviati l'11 giugno e conclusi entro ottobre 2012.

Il fermo totale del traffico ferroviario durerà un mese; e inoltre il traffico sarà sospeso per ulteriori sei fine settimana. A giugno, luglio e settembre singole tratte saranno percorribili solo su un binario.

- **1 mese fermo totale** dal 06.08. al 10.09.2012 (fermo totale del traffico ferroviario)
- **3 mesi traffico su un solo binario** dall'11 giugno, a luglio e settembre 2012
- **6 mesi fermo nei fine settimana**, da sabato 04:00 fino a lunedì alle 24:00 (fermo totale del traffico ferroviario)  
Sa 16.06. – Lu 18.06. / Sa 23.06. – Lu 25.06. /  
Sa 30.06. – Lu 02.07. / Sa 14.07. – Lu 16.07. /  
Sa 15.09. – Lu 17.09. / Sa 22.09. – Lu 24.09.

Durante i periodi in cui sarà aperto solo un binario tutti i treni a lunga percorrenza tra Monaco di Baviera e Verona viaggeranno. Durante il periodo di fermo totale nonché nei sei fine settimana indicati il traffico passeggeri tra Innsbruck e Brennero sarà effettuato con gli autobus della ÖBB. Per il traffico merci invece sono previsti tragitti alternativi come la ferrovia dei Tauri o attraversando la Svizzera.

komplett erneuert sowie an zwei Bahntunnels eine aufwendige Gewölbeerneuerung durchgeführt. Insgesamt wird die Strecke technisch saniert, um den zu erwartenden Zugverkehr der nächsten Jahre bewältigen zu können. Im Vorfeld wurden mit Stakeholdern aus Wirtschaft und Politik verschiedene Sperrscenarien diskutiert. In einem gemeinsamen Kompromiss wurde die sogenannte Variante „1-3-6“ beschlossen. Diese sieht vor, dass vom 11. Juni bis Oktober 2012 alle Bauarbeiten an der Brennerbahnstrecke umgesetzt werden.

Für einen Monat sowie an sechs Wochenenden kommt es zu einer kompletten Sperre der Bahnstrecke. Im Juni, Juli und September sind Teilabschnitte nur eingleisig befahrbar.

- **1 Monat Dauersperr**e ab 06.08. bis 10.09.2012 (kein Zugverkehr möglich)
- **3 Monate eingleisige Abschnitte** ab 11. Juni, im Juli sowie im September 2012
- **6 Wochenendsperren** von Samstag 04:00 bis Montag 24:00 (kein Zugverkehr möglich)  
Sa 16.06. – Mo 18.06. / Sa 23.06. – Mo 25.06. /  
Sa 30.06. – Mo 02.07. / Sa 14.07. – Mo 16.07. /  
Sa 15.09. – Mo 17.09. / Sa 22.09. – Mo 24.09.

Während der eingleisigen Zeiträume verkehren alle Fernverkehrszüge zwischen München und Verona. Während der Dauersperr sowie an den sechs Wochenenden wird ein Schienenersatzverkehr mit ÖBB-Postbussen zwischen Innsbruck und Brenner eingerichtet. Für den Güterverkehr stehen während der Dauersperr Ausweichrouten über die Tauernroute und die Schweiz zur Verfügung.

**The following traffic blockages between Innsbruck and Brennero are planned**

- 1 month - total blockage of traffic from 06/08 to 10/09/2012 (no rail traffic)
- 3 months - single track traffic in some sections - from June 11th, in July and in September 2012
- total blockage of traffic on 6 weekends, from Saturday 4 am to Monday midnight  
Sa 16.06. – Mo 18.06. /  
Sa 23.06. – Mo 25.06. /  
Sa 30.06. – Mo 02.07. /  
Sa 14.07. – Mo 16.07. /  
Sa 15.09. – Mo 17.09. /  
Sa 22.09. – Mo 24.09.

Robert Huber della ÖBB Infrastruttura in Tirolo illustra i lavori di risanamento necessari

ÖBB Infrastruttura  
Regionalleiter Robert Huber  
explains the necessary  
sanitation work





L'allacciamento della tratta d'accesso al tunnel esistente dello Sciliar a Ponte Gardena viene pagata grandissima attenzione. La progettazione avviene in concordanza con i comuni vicini.

Der Anbindung der Zulaufstrecke an den bestehenden Schlerntunnel in Waidbruck wird größte Aufmerksamkeit geschenkt. Die Planung erfolgt in Absprache mit den anliegenden Gemeinden.



## *Sono stati compiuti grandi passi per la tratta di accesso Fortezza - Ponte Gardena*

### *Große Schritte bei der Zulaufstrecke Franzensfeste - Waidbruck*

#### **Great progresses have been made in the project for the access route Fortezza - Ponte Gardena**

Over the course of the processes for the ministerial approvals of the sub-construction lot regarding the access route Fortezza - Ponte Gardena, during the Inter-Ministry Committee for Economic Planning (CIPE) the majors of the concerned municipalities were invited to offer their observations on the project. The municipalities want to be involved in the planning activities for the BBT access route.

→ Nel corso della procedura di approvazione ministeriale del sublotto costruttivo della tratta di accesso Fortezza - Ponte Gardena che prevede vari lavori propedeutici presso le stazioni di Fortezza e Ponte Gardena, in sede di approvazione CIPE è stato chiesto ai comuni limitrofi di prendere posizione in merito al progetto. I comuni, in detta sede, hanno richiesto di essere coinvolti attivamente nella pianificazione e progettazione della tratta di accesso. Su iniziativa del Commissario Straordinario di Governo On. Mauro Fabris e dei tecnici della Provincia Autonoma si sono immediatamente indette riunioni di discussione con i rappresentanti dei comuni. I rappresentanti dei comuni, primo di tutti il sig. Oswald Rabanser, Sindaco del comune di Ponte Gardena, hanno esposto il loro punto di vista in merito alla costruzione della tratta di accesso del BBT e il loro timore, che non fossero tenuti in considerazione gli interessi della popolazione nella progettazione e nella costruzione.

I sindaci hanno firmato un protocollo d'intesa che garantisce il dialogo costante durante la progettazione

→ Im Zuge der ministeriellen Genehmigung des Unterbauloses der Zulaufstrecke Franzensfeste - Waidbruck, welches propädeutische Arbeiten an den jeweiligen Bahnhöfen in Franzensfeste und Waidbruck vorsieht, wurden die Anrainergemeinden im Rahmen der CIPE Genehmigung aufgefordert, eine Stellungnahme zum Projekt abzugeben. Die Gemeinden haben dabei die Forderung gestellt, aktiv in die Planung und Projektierung der Zulaufstrecke einbezogen zu werden. Umgehend danach fanden auf Initiative des außerordentlichen Kommissars für die Brennerachse On. Mauro Fabris und Landestechnikern Gespräche mit den Gemeindevertretern statt. Die Gemeindevertreter, allen voran Oswald Rabanser, Bürgermeister der Gemeinde Waidbruck, schilderten ihre Standpunkte zum Bau der BBT Zulaufstrecke und äußerten ihre Bedenken, wenn bei der Planung und beim Bau nicht die Interessen der Bevölkerung berücksichtigt würden.

Mit der konkreten Zielsetzung, dass die Planung gemeinsam mit den Gemeinden abgewickelt und die BBT Beobachtungsstelle zu diesem Zweck auf

Sondaggi di prospezione a Fortezza: Norbert Faller, proprietario fondiario, gli operai incaricati dell'esecuzione dei sondaggi e Martin Ausserdorfer, Direttore dell'Osservatorio Ambientale BBT.

Erkundungsbohrungen in Franzensfeste: Grundbesitzer Norbert Faller, die Bauarbeiter beim Vortrieb der Erkundung und Martin Ausserdorfer, Direktor der BBT Beobachtungsstelle.



al fine di assicurare che i comuni vengano coinvolti nelle fasi di progettazione e che l'ambito di competenza dell'Osservatorio venga esteso includendo anche la tratta di accesso. Successivamente la collaborazione tra progettisti, enti, comuni e popolazione è stata molto stretta, mentre l'osservatorio fungeva da cardine.

Dall'inizio di quest'anno i lavori concreti di progettazione per la tratta di accesso del BBT proseguono. Grazie a metodi di sondaggio specifici vengono raccolte informazioni precise per l'elaborazione di un modello geologico, idrogeologico e geotecnico a quota galleria. In tal modo le condizioni in profondità possono essere preventivate in base alle condizioni riscontrate in superficie. In primo luogo va rilevato l'assetto geologico. Dalle carote estratte si può determinare la sequenza degli strati. Inoltre, nei fori dei sondaggi possono essere eseguite prove geotecniche e idrogeologiche al fine di determinare le condizioni del suolo. In questo modo si potrà determinare se durante l'avanzamento le sezioni saranno caratterizzate da roccia compatta o se sono presenti delle falde acquifere nell'ammasso roccioso. Dalle carote stesse vengono estratti dei campioni per le analisi in laboratorio. In tal modo possono essere analizzate le caratteristiche di resistenza e di deformazione del suolo. Il progettista deve conoscere i relativi valori per il dimensionamento dell'opera. Infine i fori di sondaggio vengono attrezzati di piezometri per poter monitorare il livello di falda freatica nel corso del tempo.

die Zulaufstrecke ausgedehnt wird, haben die Bürgermeister ein Einvernehmensprotokoll, welches den Planungsdialog garantiert, unterzeichnet. Seitdem gibt es über die Beobachtungsstelle engen Kontakt zwischen Planern, Behörden, Gemeinden und der Bevölkerung.

Parallel dazu schreiten die konkreten Arbeiten für die Planung der BBT Zulaufstrecke seit Jahresbeginn voran. Mit Hilfe von spezifischen Erkundungsbohrungen werden nun genaue Informationen für die Erstellung des geologischen, hydrogeologischen und geotechnischen Modells auf Tunnelniveau gesammelt. Damit können die an der Oberfläche angetroffenen Verhältnisse in die Tiefe interpretiert werden. In erster Linie ist der geologische Aufbau zu erfassen. Dabei geben die Bohrkerns Auskunft über die einzelnen Schichten. Zudem können in den Bohrlöchern geotechnische und hydrogeologische Versuche durchgeführt werden, um die Beschaffenheit des Untergrundes zu erkunden. Damit gelingt es festzustellen, ob man beim Tunnelbau auf kompaktes Gestein trifft oder ob Wasser im Gebirge vorhanden ist. Aus den Bohrkernen selbst werden Proben entnommen und im Labor untersucht. So können Festigkeits- und Verformungseigenschaften des Baugrundes ermittelt werden. Diese Kennwerte werden vom Planer für die Bemessung des Bauwerkes benötigt. Schlussendlich werden die Bohrungen zu Grundwassermessstellen ausgebaut, um den Grundwasserspiegel im Laufe der Zeit beobachten zu können.

The close cooperation between the Government Commissioner Mauro Fabris, the planners of the Italian railway operator RFI, the engineers of the Autonomous Province of Bolzano and the BBT Observatory inspires confidence to the majors.



Il Presidente di Interbrennero Giuseppe Detomas (a sinistra) e del Direttore Flavio Maria Tarolli (a destra)

Interbrennero Präsident Giuseppe Detomas (links) und Direktor Flavio Maria Tarolli (rechts)



### **Intermodal transport systems in the Province of Trento**

Since the early 1990s, the Autonomous Province of Trento has developed intermodal policies whereby a logistic platform, integrated in the area called Roncafort, has been created. The Trento freight village routinely sees 6,715 trains per year, in other words it diverts 110,000 trucks from road to rail. By the end of 2008 a separate goods station has become operative to the north of Trento, an intermodal transport station for highly flammable substances, in particular hydrocarbon; this rendered the diversion of more than 5000 tankers - that earlier travelled on roads - to rail possible. The main priority is to further develop this system. This is why it is necessary to develop the infrastructures coherently on one hand and to introduce measures to optimize the efficiency on the other hand so as to progressively divert the traffic from road to rail. The Autonomous Province is keen on the establishment of a facility designed to serve several commuting areas.

→ Fin dai primi anni '90 la Provincia autonoma di Trento ha provveduto a sviluppare le proprie politiche intermodali, che hanno comportato la realizzazione di una piattaforma logistica integrata nella zona denominata Roncafort a nord del capoluogo, dandola in gestione a società controllate. Le attività svolte riguardano principalmente il trasporto ferroviario in modalità accompagnata, ovvero la cosiddetta autostrada viaggiante (RoLa) diretta verso varie destinazioni in Austria, Germania e Italia, modalità per la quale l'Interporto di Trento è specializzato. Tale modalità di trasporto ha avuto dal 1999 uno sviluppo incrementale arrivando oggi ad una quantità di merce trasportata di circa 3.137.000 ton all'anno. Oltre a questo servizio è assicurato il trasporto ferroviario in modalità non accompagnata e il trasporto ferroviario tradizionale per circa 600.000 ton all'anno. L'Interporto di Trento con i suoi 6.715 treni all'anno, toglie dalla strada oltre 110.000 TIR. A fine 2008 è anche entrata in funzione, in uno scalo dedicato a nord di Trento, un'attività di trasporto intermodale di merci infiammabili, nello specifico di idrocarburi, che ha consentito di togliere dalle strade del Trentino oltre 5000 autocisterne all'anno che viaggiavano su gomma. Queste quantità costituiscono ad oggi solo una minima parte del volume complessivo delle merci che annualmente transitano sul territorio provinciale.

Le possibilità di evoluzione futura della situazione sono di primaria importanza anche alla luce degli orientamenti delle nuove politiche UE dell'ottobre 2011 in materia di rete Ten, secondo i quali le emissioni di gas serra nel settore dei trasporti dovrebbero essere ridotte entro il 2050 del 60 per cento. Appare quindi necessario agire con diverse modalità volte ad adeguare e sviluppare coerentemente le infrastrutture e a introdurre strumenti che migliorino l'efficienza e indirizzino sempre più allo spostamento delle merci su ferrovia. In tale direzione la Provincia è interessata tra l'altro allo sviluppo di piastre ferroviarie di carico e scarico che intercettino la domanda di bacini specifici. L'obiettivo di incrementare il trasporto merci su ferrovia risponde anche alla necessità di salvaguardare l'ambiente montano, dove l'inquinamento ha significative ripercussioni sul territorio.

## **Intermodalità in Trentino**

## **Intermodalität im Trentino**

→ Schon seit Beginn der 90er Jahre arbeitet die Autonome Provinz Trient an intermodalen Systemen; auf dieser Grundlage ist nördlich der Landeshauptstadt eine logistische Plattform in der Gegend von Roncafort entstanden, die von Tochtergesellschaften betrieben wird. Ihre Tätigkeit umfasst im Wesentlichen den begleiteten Eisenbahntransport, d.h. die sogenannte rollende Landstraße (RoLa) zu verschiedenen Bestimmungsorten in Österreich, Deutschland und Italien; darauf ist der Umschlagplatz Interporto Trento spezialisiert. Diese Transportart hat sich seit 1999 rasant weiterentwickelt und fertigt heute ein Warenvolumen von 3.137.000 t pro Jahr ab. Abgesehen von dieser Tätigkeit wird auch der nicht begleitete und der gewöhnliche Eisenbahnverkehr betrieben, wobei 600.000 t im Jahr transportiert werden. Der Umschlagplatz Trient mit seinen 6.715 Zügen pro Jahr verlagert mehr als 110.000 LWKs von der Straße auf die Schiene. Ende 2008 ging nördlich von Trient ein eigener Umschlagplatz für leicht entflammbare Güter, insbesondere Kohlenwasserstoff, in Betrieb, wodurch über 5000 Tanklastwagen, die jährlich auf den Straßen des Trentino fahren, auf die Schiene verlegt werden konnten. Diese Transporte machen derzeit nur einen minimalen Anteil am Gesamtvolumen aller jährlich im Land transportierten Güter aus.

Die Weiterentwicklung dieser Systeme ist von höchster Priorität, insbesondere in Hinblick auf die neue europäische Verkehrspolitik der TEN-Netze von Oktober 2011, wonach die Treibhausgasemissionen des Güterverkehrs binnen 2050 um 60 Prozent verringert werden sollen. Daher ist es notwendig, an mehreren Fronten anzusetzen und die Infrastrukturen kohärent weiter zu entwickeln sowie angemessene Optimierungsmaßnahmen zu treffen, um die Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene zu fördern. Diesbezüglich ist die Autonome Provinz Trient auch daran interessiert, Eisenbahnumschlagplätze einzurichten, welche die Nachfrage in spezifischen Einzugsbereichen decken sollen. Die Nutzung der Schiene für den Güterverkehr dient vorwiegend dem Schutz der alpinen Natur- und Kulturlandschaft, wo die Umweltverschmutzung erhebliche Schäden verursacht.



# *Conferenza dei Presidenti della Comunità d'Azione per la Ferrovia del Brennero*

## *Präsidentenkonferenz der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn*

→ Il 22 novembre 2011 si è tenuta a Bolzano la Conferenza dei Presidenti della Comunità di Azione per la Ferrovia del Brennero. Il Presidente della Giunta Provinciale Luis Durnwalder ha enfatizzato il carattere europeo del progetto Galleria di Base del Brennero, comprese le tratte di accesso, al fine dello spostamento del traffico dalla strada alla rotaia. Ed è proprio questo uno dei motivi per cui l'Unione Europea è disposta a contribuire fino al 40 per cento dei costi, così il Presidente della Giunta Provinciale Luis Durnwalder. La regolazione del traffico merci a vantaggio della popolazione lungo l'asse del Brennero è di massima importanza anche secondo il presidente della Camera di Commercio di Bolzano, Michl Ebner. Nel 2010, nonostante la crisi economica, 50 milioni di tonnellate di merci sono state trasportate attraverso il Brennero, raggiungendo così il limite delle capacità delle infrastrutture esistenti, spiega Ebner, ed è previsto un incremento annuo del quattro per cento circa. È urgentemente necessario adottare provvedimenti adeguati per ridurre l'impatto sulla popolazione lungo quest'asse di transito.

La Conferenza dei Presidenti ha rivolto particolare attenzione al tema della trasparenza nell'informazione. Solo una politica informativa all'insegna della trasparenza lungo l'asse del Brennero da Monaco di Baviera a Verona permetterà di ottenere credibilità. Per il presidente della giunta provinciale del Trentino Lorenzo Dellai il progetto non si deve limitare a "costruire dei binari che attraversano il paese", ma deve anzitutto "mirare ad ottenere il consenso della popolazione attraverso una politica informativa coerente". La coerenza in tal contesto richiede però anche delle garanzie per quanto concerne il finanziamento. In particolare, sarà necessario proseguire l'iter del finanziamento incrociato da parte dell'autostrada, sostiene Dellai.

→ Am 22. November 2011 fand in Bozen die Konferenz der Präsidenten der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn statt. Landeshauptmann Luis Durnwalder bekräftigte die Wichtigkeit und die europäische Dimension des Brenner Basistunnels samt seiner Zulaufstrecken für die Verlagerung der Güter von der Straße auf die Schiene. Dies ist, so Landeshauptmann Durnwalder auch ein wesentlicher Grund für die Kofinanzierung von bis zu 40 Prozent seitens der Europäischen Union. Die Sicherstellung des Warenverkehrs bei gleichzeitiger Entlastung der Bevölkerung entlang der Brennerachse ist auch für Handelskammerpräsident Michl Ebner von vorrangiger Bedeutung. Trotz der Finanzkrise, so Ebner, sind 2010 rund 50 Millionen Tonnen Güter über den Brenner transportiert worden und die Kapazitätsgrenze ist erreicht. Ebenfalls erwarte man sich jährlich durchschnittliche Steigerungsraten von rund vier Prozent. Die Bevölkerung entlang der Transitachse benötigt dringend eine Entlastung zur Aufwertung der Lebensqualität.

Große Aufmerksamkeit in den Ausführung schenken die Präsidenten der Aktionsgemeinschaft dem Thema transparente Information. Nur eine transparente und offene Informationspolitik entlang der Brennerachse von München bis Verona ermöglicht es die Glaubwürdigkeit des Projektes zu erhöhen. Für Trients Landeshauptmann Lorenz Dellai bedeutet das Projekt, „nicht nur Geleise durch die Länder zu bauen, sondern dass für die Akzeptanz in der Bevölkerung eine kohärente Information gegeben sein muss.“ Im Sinne der Kohärenz müsse jedoch auch die Finanzierung gewährleistet sein. Im Besondern müsse der gemeinsame Weg der Qeurfinanzierung durch die Autobahn weiterbeschritten werden, so Dellai weiter.

The Chairman's Conference of the AGB/CAB was held in Bolzano on November 22nd, 2011.

The Conference emphasized the importance of a transparent information policy along the Brenner Corridor from Munich to Verona and of the financing aspects of the project.



01 | 12

# transfer

## imprint

### Herausgeberin / Editore

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

### Redaktion / Redazione

Martin Ausserdorfer (BUAS), Simon Lochmann (BBT SE),  
Heinrich Tschigg (AGB/CAB)

### Produktion / Produzione

Heinrich Tschigg (AGB/CAB)

### Autoren / autori

- Siim Kallas
- Martin Ausserdorfer (*ma*)
- Maria Celestina Antonacci (*mca*)
- Kapferer Johann (*jk*)
- Simon Lochmann (*sl*)
- Martin Pellizzari (*mp*)
- Heinrich Tschigg (*ht*)

### Fotos / immagini

- ÖBB/Gerhard Berger (S. 1, 7)
- AGB/CAB (S. 3, 5, 6)
- BBT SE (S. 8)
- BBT SE/Gerhard Berger (S. 9)
- ÖBB (S. 10, 11)
- BUAS/OASL (S. 13)
- PAT (S. 14)

### Gestaltung und Druck /

### Editing e stampa

Artprint Gmbh  
Tel. +39 0472 200 183  
[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@brennerbahn.eu](mailto:info@brennerbahn.eu)