



Comunità d'Azione Ferrovia del Brennero
Aktionsgemeinschaft Brennerbahn

02 | 11

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

trainsfer



Europa

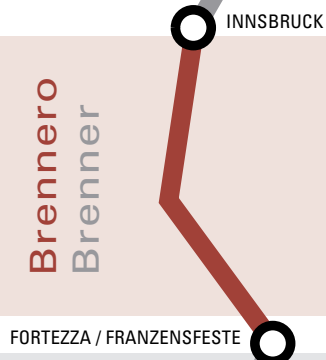
- 3 EDITORIALE / EDITORIAL
- 4 EUROVIGNETTA IN ARRIVO
DIE EUROVIGNETTE KOMMT
- 5 CONFERENZA SPECIALISTICA SUI CORRIDOI VERDI A TRENTO
GREEN CORRIDOR FACHKONFERENZ IN TRIENT

Accesso Nord Nordzulauf



- 7 EVENTO DI LANCIO DELLA TRATTA D'ACCESSO NORD
DELLA GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO IN BAVIERA
AUFTAKTVERANSTALTUNG
ZUM BBT-NORDZULAUF IN BAYERN
- 9 BASSA VALLE DELL'INN:
5,4 CHILOMETRI I NUOVO TRACCIATO IN FUNZIONE
UNTERINNTAL: 5,4 KILOMETER
NEUE BAHNTRASSE IN BETRIEB

Brennero Brenner



- 10 TUTTI I CANTIERI DELLA GALLERIA DI BASE
DEL BRENNERO SONO OPERATIVI
ALLE BAUSTELLEN DES BBT IN BETRIEB

Accesso Sud Südzulauf



- 12 ACCESSO SUD FORTEZZA - VERONA
LOTTO 1: FORTEZZA - PONTE GARDENA
SÜDZULAUF FRANZENSFESTE - VERONA
BAULOS 1: FRANZENSFESTE - WAIDBRUCK
- 14 INTERPORTO QUADRANTE EUROPA
GÜTERVERKEHRSZENTRUM QUADRANTE EUROPA

Editoriale

Editorial

→ Il Passo del Brennero è, a memoria d'uomo, un punto di congiunzione tra nord e sud, ed è destinato, anche in futuro, a essere un nodo centrale in Europa. A tal fine, Tirolo, Alto Adige, Austria e Italia mirano a realizzare un presupposto fondamentale: la Galleria di Base del Brennero.

La nostra popolazione disporrà così di un'infrastruttura moderna, sostenibile e rispettosa dell'ambiente, esemplare in Europa. Che le nostre intenzioni fossero serie l'abbiamo già dimostrato: il 18 aprile ha avuto luogo l'avvio ufficiale della fase costruttiva principale. Sulla linea d'accesso nord – la tratta della Bassa Valle dell'Inn da Baumkirchen a Kundl – si lavora intensamente già dal 1999. L'inaugurazione ufficiale è prevista per il 9 dicembre 2012.

La prima parte del progetto comune transfrontaliero diventerà così realtà, dando impulso alla continuazione logistica, cioè alla Galleria di Base del Brennero. Tutti gli Stati e le regioni coinvolti stanno concentrando gli sforzi nella stessa direzione. Poiché la galleria è su rotaia, si tratterà ora di lavorare sulle condizioni della politica dei trasporti per il trasferimento del traffico merci dalla gomma alla rotaia, in modo tale che la Galleria di Base del Brennero venga utilizzata.

Di qui il nostro interesse a coinvolgere e tenere informata la popolazione in modo esaustivo. Presso la stazione ferroviaria di Innsbruck è già in funzione un info-point. Con il nuovo centro visite di Steinach am Brenner compiremo il prossimo passo di questa offensiva d'informazione. Un ulteriore importante elemento è costituito dalla Comunità d'Azione Ferrovia del Brennero che, in qualità di interfaccia transfrontaliera, è competente per la comunicazione di questo grande progetto.

In questo contesto vorrei ringraziare di cuore tutti coloro che stanno dimostrando impegno in quest'operazione e che offrono un contributo essenziale per la riuscita della Galleria di Base del Brennero.

→ Der Brennerpass – seit Menschengedenken Verbindungsglied zwischen Nord und Süd. Auch in Zukunft wird er ein zentraler Knotenpunkt in Europa sein. Dafür schaffen Nord- und Südtirol, Österreich und Italien eine grundlegende Voraussetzung: den Brenner Basistunnel.

Unsere Bevölkerung wird eine moderne, nachhaltige und umweltschonende Infrastruktur erhalten, die für Europa vorbildlich ist. Wie ernst uns damit ist, haben wir bereits gezeigt: So war der offizielle Start der Hauptbauphase am 18. April. Und an der nördlichen Zulaufstrecke – der Neuen Unterinntaltrasse von Baumkirchen bis Kundl – wird bereits seit 1999 intensiv gearbeitet. Am 9. Dezember 2012 folgt die offizielle Eröffnung.

Der erste Teil des gemeinsamen länderübergreifenden Projekts wird somit Wirklichkeit und soll gleichzeitig Rückenwind für die logische Fortsetzung – in Form des Brenner Basistunnels – geben. Mittlerweile ziehen alle involvierten Staaten und Regionen an einem Strang. Der Tunnel ist auf Schiene. Jetzt gilt es, an den verkehrspolitischen Rahmenbedingungen für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene zu arbeiten. Damit der Brenner Basistunnel auch genutzt wird.

Dazu gehört, dass wir die Bevölkerung mit einbeziehen und sie umfassend informieren. Ein entsprechender Info-Point am Hauptbahnhof in Innsbruck ist bereits in Betrieb. Mit dem neuen Besucherzentrum in Steinach am Brenner machen wir den nächsten Schritt dieser Informationsoffensive. Ein weiterer, wichtiger Bestandteil ist die Aktionsgemeinschaft Brenner, die als länderübergreifende Schnittstelle für die Kommunikation dieses Großprojekts zuständig ist.

In diesem Zusammenhang möchte ich mich bei allen herzlich bedanken, die sich hier engagieren und einen wesentlichen Beitrag zum Gelingen des BBT leisten.



Günther Platter
Presidente del Land Tirol
Landeshauptmann Tirol

The Brenner Pass has always been a link connecting north and south: in future, too, it will represent a central node in Europe. North and South Tyrol, Austria and Italy are creating a fundamental pre-condition for this: the Brenner Base Tunnel. The population will be provided with a modern, sustainable and environmentally friendly infrastructure, a model for all Europe. We have already shown how seriously we are taking this project with the official start of the main construction phase on 18 April. Now the task is to make sure that the Brenner Base Tunnel will actually be used, establishing a traffic policy framework for a modal shift from road to rail.

Eurovignetta in arrivo

Die Eurovignette kommt

The Eurovignette is on its way

At the beginning of June the European Parliament in Strasbourg adopted the new "Eurovignette" directive for an environmental supplement on road tolls. Costs will be calculated on the "polluter pays" principle and added to tolls. Low-pollution vehicles of Euro Class V will remain exempt from the additional external costs until the end of 2013, with Euro Class VI vehicles exempt until the end of 2017. These measures will produce greater economic efficiency as well as reducing negative effects on the environment. By agreeing to the new regulation in principle, Member States undertake to reinvest the toll revenues in the traffic sector.

→ All'inizio di giugno a Strasburgo il Parlamento europeo ha emanato la nuova direttiva relativa a un sovrapprezzo sui pedaggi per l'inquinamento ambientale. Gli Stati membri possono introdurre un pedaggio per i costi esterni secondo il principio del "chi inquina paga". Il pedaggio potrà così rincarare di tre -quattro centesimi di Euro per vettura e chilometro. Sarà possibile anche modulare tale pedaggio per tener conto della congestione stradale, con un aumento massimo del 175% rispetto alla tariffa usuale durante i periodi di picco. I veicoli poco inquinanti di classe Euro 5 sono esentati dall'applicazione dei costi esterni fino alla fine del 2013; i veicoli Euro 6 fino alla fine del 2017. Le misure atte all'applicazione dei costi esterni comportano pertanto una maggiore efficienza economica nonché la riduzione degli effetti negativi sull'ambiente. In un parere in Parlamento a Strasburgo, l'europarlamentare altoatesino Herbert Dorfmann ha dichiarato che la direttiva muove un passo nella giusta direzione. Oltre al diritto di avere un efficiente sistema di trasporto merci si deve tutelare il diritto dei cittadini che vivono lungo i percorsi autostradali a una qualità della vita accettabile, così ha affermato Dorfmann. In particolare nelle zone di montagna, maggiormente esposte all'inquinamento atmosferico causato dal traffico, l'aggravio potrà essere raddoppiato in futuro.

Con l'approvazione della nuova direttiva gli Stati membri si impegnano in linea di principio a reinvestire le entrate generate dai pedaggi nel settore dei trasporti. Almeno il 15% dovrà essere destinato allo sviluppo delle reti di trasporto e alla costruzione di strutture che proteggano dall'inquinamento acustico. La direttiva non obbliga gli Stati membri a introdurre il pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture, ma prescrive un quadro normativo che per la prima vale al di là della rete TEN-T anche per tutte le autostrade e riguarda in linea di principio tutti i veicoli che superano le 3,5 tonnellate. I Paesi possono esonerare i veicoli che superano le 12 tonnellate; tuttavia, essi devono informare la Commissione circa i motivi di tale decisione.



→ Das Europäische Parlament hat Anfang Juni in Straßburg die neue Richtlinie zum Umweltaufschlag auf Mautgebühren verabschiedet. Mitgliedsstaaten können demnach die externen Kosten nach dem Verursacherprinzip berechnen und auf die Maut aufschlagen. Diese kann damit um zwischen drei und vier Eurocent je Fahrzeug und Kilometer teurer werden. In Hauptverkehrszeiten kann ein Aufschlag bis zu einer Höhe von 175 Prozent der üblichen Gebühr erhoben werden. Schadstoffarme Fahrzeuge der Klasse Euro V bleiben bis Ende 2013 von dem Aufschlag der externen Kosten befreit, Euro-VI-Fahrzeuge bis Ende 2017. Die Maßnahmen, die die Internalisierung der externen Kosten bezwecken, führen damit zu einer größeren wirtschaftlichen Effizienz sowie zur Verminderung der negativen Auswirkungen auf die Umwelt. Der Südtiroler EU-Abgeordnete Herbert Dorfmann nannte in seiner Stellungnahme im Parlament in Straßburg die neue Regelung einen kleinen Schritt in die richtige Richtung. Neben dem Recht auf einen effizienten Güterverkehr müsse es, so Dorfmann, ein Recht der Menschen entlang der Straßen auf eine akzeptable Lebensqualität geben. Besonders in Berggebieten, die einer höheren Umweltbelastung durch den Transit ausgesetzt sind, kann nun die Maut in Zukunft verdoppelt werden.

Die Mitgliedstaaten verpflichten sich mit der Zustimmung zur neuen Regelung grundsätzlich, die Mauteinnahmen wieder in den Verkehrssektor zu investieren. Mindestens 15 Prozent davon müssen zwingend für den Ausbau der Verkehrsnetze und den Bau von Lärmschutzstrukturen ausgegeben werden. Die Richtlinie verpflichtet die Mitgliedstaaten nicht zur Erhebung von generellen Straßennutzungsgebühren, gibt ihnen dafür aber den Rahmen vor, gilt über das TEN-T-Netz hinaus erstmals auch für alle sonstigen Autobahnen und inkludiert grundsätzlich alle Fahrzeuge über 3,5 Tonnen. Länder, die Fahrzeuge unter 12 Tonnen ausnehmen wollen, müssen dies der EU-Kommission gegenüber begründen.



Conferenza specialistica sui Corridoi verdi a Trento

Green Corridor Fachkonferenz in Trient

→ Il 6 e 7 settembre a Trento si è tenuta una conferenza specialistica sul tema dei corridoi verdi lungo l'asse del Brennero su iniziativa della Comunità di Lavoro delle Regioni Alpine, della Piattaforma del Corridoio del Brennero e della Provincia autonoma di Trento. In 26 conferenze e tavole rotonde si è parlato delle possibili misure di sviluppo delle infrastrutture stradali e ferroviarie per l'attuazione di un modello territoriale a basse emissioni e l'integrazione delle diverse esigenze secondo parametri di valutazione ancora in parte inesplorati. Le tematiche più significative riguardano, oltre ai diversi modi ed esigenze di trasporto, le questioni delle nuove fonti di energia e della loro incentivazione, della riduzione delle emissioni e del minore inquinamento nonché delle influenze sul e del clima. Con lo sguardo rivolto al futuro si è parlato dello sviluppo di nuove tecnologie per la decarbonizzazione dei trasporti e della disponibilità di un sistema logistico efficiente fino alla creazione di nuovi fondamenti culturali e sociali, come la "Sostenibilità ambientale, sociale ed economica - Proposte delle regioni alpine" "Corridoio verde del Brennero – Piattaforma del Corridoio del Brennero e le infrastrutture di trasporto internazionale Monaco-Verona" e "La posizione dei territori del Corridoio e le iniziative a livello regionale".

→ Am 6. und 7. September fand in Trient auf Initiative der ARGE-Alp, der Brenner Corridor Platform und der Autonomen Provinz Trient eine Fachkonferenz zum Thema Green Corridor entlang der Brennerachse München – Verona statt. In insgesamt 26 Fachreferaten und Runden Tischen wurden mögliche Entwicklungsmaßnahmen für Straßen- und Bahninfrastrukturen zur Durchsetzung eines regionalen Niedrigemissionsmodells und die Zusammenführung der verschiedenen Anforderungen nach teilweise noch unerforschten Bewertungsparametern erörtert. Neben den verschiedenen Verkehrsträgern und der Berücksichtigung der Verkehrsnachfrage waren die bedeutsamsten Fragestellungen die neuen Energiequellen und ihre Förderung, die Reduktion der Emissionen und der Umweltverschmutzung sowie die damit einhergehenden Auswirkungen auf das Klima und des Klimawandels. Mit Blick auf die Zukunft ging es über die Entwicklung neuer Technologien für einen CO₂-reduzierten Verkehr und die Bereitstellung eines effizienten Logistiksystems hinaus um die Schaffung neuer kultureller und gesellschaftlicher Grundlagen, gegliedert in verschiedene Themenblöcke wie „Nachhaltigkeit in Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft - Vorschläge der Alpenländer“, „Grüner Korridor Brenner - die Brenner Corridor Platform und die internationalen Verkehrsinfrastrukturen München-Verona“ und „Die Stellung der Regionen im Korridor und regionale Initiativen“.

Green Corridor Conference in Trento

At the initiative of ARGE Alp, the Brenner Corridor Platform and the Autonomous Province of Trento, a conference was held on 6 and 7 September in Trento on the Green Corridor along the Munich-Verona Brenner Axis. Apart from the various modes of transport and the consideration of the demand for transportation, the most important questions were new energy sources and their promotion, the reduction of emissions and environmental pollution and the accompanying effects on the climate and climate change. With a view to the future, discussion ranged from the development of new technologies for reduced-CO₂ traffic and the provision of an efficient logistics system to the creation of new cultural and social foundations.



In complessive 26 conferenze si è illustrato il progetto del corridoio verde sull'Asse del Brennero

Bei insgesamt 26 Fachvorträgen wurde der Green Corridor Ansatz auf der Brennerachse erörtert

Nella conferenza stampa conclusiva, Mauro Fabris, il Commissario straordinario di Governo per le opere di accesso e la Galleria di Base del Brennero ha sottolineato che il progetto del Brennero è a tutti gli effetti un corridoio verde per la semplice ragione che il progetto pone grande enfasi sulle questioni energetiche, sulla riduzione delle emissioni di CO₂, su una mobilità diversa e su questioni ambientali. Inoltre, Mauro Fabris ha confermato che il finanziamento per il potenziamento del corridoio del Brennero nelle trattative sul pacchetto di risparmio in Italia non è mai stato messo in discussione. I lavori per la Galleria di Base del Brennero sono già nella fase costruttiva principale e pertanto non costituiscono parte della decisione che prevede il blocco delle spese pubbliche.

L'obiettivo del corridoio verde è l'ottenimento entro il 2030 di una riduzione di CO₂ pari al 50% nel corridoio Monaco-Verona.

In der abschließenden Pressekonferenz betonte der außerordentliche Regierungskommissar für die Zulaufstrecken und den Brenner Basistunnel Mauro Fabris, dass der Brenner Basistunnel in jeglicher Hinsicht ein grüner Korridor sei, aus dem einfachen Grund, weil das Projekt mit großem Nachdruck auf Energieeinsparungen, die Reduktion von CO₂-Emissionen und generell auf Umweltfragen hinarbeitet. Ebenso bestätigte Mauro Fabris, dass die Finanzierung des Ausbaus des Brennerkorridors bei den Verhandlungen zum Sparpaket in Italien nie zur Diskussion stand. Die Arbeiten zum Brenner Basistunnel sind schon in der Hauptbauphase und somit nicht Teil der Beschlussfassung, die die Blockierung öffentlicher Ausgaben vorsieht.

Ziel des Green Corridor ist es, bis 2030 im Korridor von München bis Verona 50 Prozent CO₂-Reduktion zu erreichen.

Evento di lancio della tratta d'accesso nord della Galleria di Base del Brennero in Baviera

Auftaktveranstaltung zum BBT-Nordzulauf in Bayern

→ Per divulgare informazioni sullo stato attuale e sull'ulteriore avanzamento dei lavori di costruzione della Galleria di Base del Brennero e delle sue tratte di accesso, all'inizio di luglio su iniziativa dell'ARGE-Transitverkehr (Gruppo di lavoro bavarese sul traffico di transito) ha avuto luogo una manifestazione informativa a Rosenheim che ha visto la partecipazione del segretario di stato parlamentare Andreas Scheuer, del responsabile di gruppo Deutsche Bahn per la Baviera Klaus-Dieter Josel e dei rappresentanti dell'Austria. Il Consigliere Josef Neiderhell illustra in un'intervista gli obiettivi e le prossime fasi in Baviera.

Il 4 luglio nella sede del Landratsamt Rosenheim ha avuto luogo l'evento di lancio della tratta bavarese della Galleria di Base del Brennero. Qual era l'obiettivo della manifestazione?

L'obiettivo della manifestazione era informare sindaci, mandatarî e tutti i cittadini interessati nell'area del tragitto ferroviario sul territorio bavarese dello stato di fatto della costruzione della Galleria di Base del Brennero e delle sue tratte di accesso sul lato italiano, austriaco e bavarese. Ciò è avvenuto nella consapevolezza che, per quanto riguarda il territorio italiano e austriaco, si è già progettato, costruito e in parte già approntato, mentre nella valle dell'Inn bavarese le progettazioni non sono ancora iniziate. Un obiettivo essenziale dell'evento è stato pertanto anche quello di sensibilizzare la parte tedesca a un pronto inizio della fase progettuale.

**“È stato espressamente stabilito di coinvolgere sin dall'inizio in questa fase sia i decisori politici sia la popolazione locale che vive nei Comuni interessati”
„Ausdrücklich wurde dabei zugesagt, die politischen Entscheidungsträger wie die Bevölkerung entlang der Trassengemeinden von Anfang an in die Planungsverfahren mit einzubeziehen“**

→ Um dem Informationsbedürfnis zum aktuellen Stand und weiteren Vorgehen beim Bau des Brenner Basistunnels und seiner Zulaufstrecken Rechnung zu tragen, fand Anfang Juli auf Einladung der ARGE-Transitverkehr eine Informationsveranstaltung in Rosenheim unter Teilnahme des Parlamentarischen Staatssekretärs Andreas Scheuer, des Deutsche Bahn Konzernbevollmächtigten für Bayern Klaus-Dieter Josel und Vertretern aus Österreich statt. Landrat Josef Neiderhell erklärt im Interview die Ziele und die nächsten Schritte in Bayern.

Am 4. Juli fand im Landratsamt Rosenheim die Auftaktveranstaltung zum bayerischen Zulauf des Brenner Basistunnels statt. Was war das Ziel der Veranstaltung?

Ziel der Veranstaltung war, Bürgermeister, Mandatsträger und alle betroffenen Bürger im Bereich der Bahnstrecke auf bayerischer Seite über den Sachstand zum Bau des Brenner Basistunnels und seiner Zulaufstrecken auf italienischer, österreichischer und bayerischer Seite zu unterrichten. Dies geschah im Wissen, dass auf italienischer und österreichischer Seite geplant, gebaut und in Teilen bereits fertig gestellt wird, während im bayerischen Inntal noch nicht mit Planungen begonnen wurde. Ein wesentliches Ziel der Veranstaltung war deshalb auch, die deutsche Seite zum bald möglichen Einstieg in Planungen aufzufordern.

Wie sehen die nächsten Schritte aus? Werden politische Entscheidungsträger entlang der Trassengemeinden im Planungsverfahren eingebunden?

Das Bundesverkehrsministerium und die Deutsche Bahn als Maßnahmenträger haben in der Veranstaltung zugesagt, Ende dieses Jahres zu bilateralen Vereinbarungen mit dem Land Österreich zu kommen und auf dieser Basis die Planungen unter Bereitstellung der notwendigen finanziellen Mittel konkret voranzutreiben. Ausdrücklich wurde dabei festgehalten, die politischen Entscheidungsträger wie die Bevölkerung entlang der Trassengemeinden von Anfang an in die Planungsverfahren mit einzubeziehen.

Opening event in Bavaria for the BBT northern access line

On 4 July, the Rosenheim District Administration Offices hosted the opening event for the Bavarian access line to the Brenner Base Tunnel: its aim was to inform and involve mayors, political representatives and all citizens living or working close to the rail line on the Bavarian side regarding the progress of construction on the Brenner Base Tunnel and its access lines on the Italian, Austrian and Bavarian sides.



“Come successo in passato, ARGE-Transitverkehr continuerà a tenere regolarmente informata la popolazione sull'avanzamento dell'intero progetto.”

„Die ARGE-Transitverkehr wird, wie in der Vergangenheit schon geschehen, die Bevölkerung über den Fortgang des gesamten Projektes regelmäßig informieren.“

Come si prospettano le prossime fasi? I decisori politici dei Comuni interessati prenderanno parte al processo di progettazione?

Il ministero federale dei trasporti e la Deutsche Bahn, in quanto soggetti responsabili delle misure da adottare, hanno confermato nel corso della manifestazione che alla fine di quest'anno si terranno accordi bilaterali con l'Austria, e che la fase progettuale procederà concretamente su questa base una volta messe a disposizione le risorse finanziarie necessarie. È stato espressamente stabilito di coinvolgere sin dall'inizio in questa fase sia i decisori politici sia la popolazione locale che vive nei Comuni interessati.

Gli eventi informativi sono rivolti anche alla popolazione, per esempio in fase di progettazione?

Come successo in passato, ARGE-Transitverkehr continuerà a tenere regolarmente informata la popolazione sull'avanzamento dell'intero progetto.

Infine, quali sono, a Suo parere, le sfide maggiori nell'individuazione del tracciato?

Le sfide principali sono, da un lato, l'individuazione e la realizzazione di un tracciato su cui il traffico su rotaia possa scorrere, una volta ultimata la Galleria di Base del Brennero, in modo funzionale con l'approvazione e l'accettazione della popolazione interessata e, dall'altro, la fattibilità finanziaria del progetto.

Sind auch Informationsveranstaltungen für die Bevölkerung angedacht bzw. in Planung?

Die ARGE-Transitverkehr wird, wie in der Vergangenheit schon geschehen, die Bevölkerung über den Fortgang des gesamten Projektes regelmäßig informieren.

Abschließend, welches sind Ihrer Meinung nach die größten Herausforderungen in der Trassenfindung?

Die großen Herausforderungen sind zum einen, eine Trasse zu finden bzw. zu realisieren, auf welcher der Schienenverkehr nach Fertigstellung des Brenner Basistunnels leistungsfähig unter Zustimmung und Akzeptanz der betroffenen Bevölkerung abgewickelt werden kann und zum anderen, dass dieses Vorhaben letztlich auch finanzierbar ist.



A Stans la ferrovia nuova e quella esistente sono tra loro collegate

Bei Stans sind nun bestehende und neue Unterinntalbahn miteinander verknüpft

Bassa Valle dell'Inn: 5,4 chilometri di nuovo tracciato in funzione

Unterinntal: 5,4 Kilometer neue Bahntrasse in Betrieb

→ Una fase importante del progetto ferroviario nella Bassa Valle dell'Inn si è conclusa! Nel mese di agosto il team ÖBB ha lavorato quasi ininterrottamente per terminare il ritracciamento del tratto ferroviario esistente nei Comuni di Stans e Jenbach per una lunghezza complessiva di 5,4 chilometri. In questo modo si è garantito il collegamento con la futura tratta di nuova costruzione. La nuova fermata di Stans, una stazione elettronica con 15 punti di scambio, è entrata in funzione senza problemi.

I lavori per il ritracciamento a Stans sono iniziati nel 2005. Considerata l'esiguità di spazio, si è dovuto costruire una struttura a cinque piani per l'infrastruttura stradale e ferroviaria. Le tratte ferroviarie nuove ed esistenti, l'autostrada, la pista ciclabile e un corso d'acqua vi passano di fronte prevalentemente in sotterraneo.

La popolazione del Comune di Stans può trarre dal progetto diversi vantaggi. Il traffico ferroviario non avviene più nelle immediate vicinanze del centro abitato, ma viene condotto in periferia grazie a una galleria. Le zone residenziali diventano più tranquille e una nuova e moderna stazione rende l'offerta regionale ancora più attraente.

Il nuovo collegamento di Stans riveste grande importanza anche per i lavori successivi nelle gallerie della nuova ferrovia della Bassa Valle dell'Inn. Il traffico di cantiere su rotaia verrà da subito condotto attraverso questa possibilità di diramazione.

→ Ein wichtiges Teilprojekt der neuen Unterinntalbahn ist abgeschlossen! ÖBB-Teams haben im August rund um die Uhr gearbeitet, um in den Gemeinden Stans und Jenbach die Neutrassierung der Eisenbahn Bestandsstrecke auf einer Länge von 5,4 Kilometern fertig zu stellen. Damit ist die Verknüpfung mit der zukünftigen Neubaustrecke gesichert. Die neue Haltestelle Stans, ein elektronisches Stellwerk und 15 Weichen sind reibungslos in Betrieb gegangen.

Die Rohbauarbeiten für die Neutrassierung bei Stans sind 2005 angelaufen. Bedingt durch die beengten Platzverhältnisse war ein fünfstöckiges Verschneidungsbauwerk für die Bahn- und Straßeninfrastruktur zu errichten. Bestehende und neue Bahntrasse, Autobahn, Radweg und ein Wasserlauf werden nun überwiegend unterirdisch aneinander vorbeigeführt.

Die Bevölkerung in der Gemeinde Stans hat durch das Projekt mehrere Vorteile. Der Bahnverkehr fließt nicht mehr unmittelbar durch das Siedlungsgebiet sondern wird durch einen Tunnel am Ortsrand geführt. In den Wohngebieten wird es ruhiger und eine neue moderne Haltestelle macht die Nutzung der regionalen Verkehrsangebote noch attraktiver.

Die neue Verknüpfung Stans ist auch für die abschließenden Arbeiten an den Tunnels der neuen Unterinntalbahn von großer Bedeutung. Schienengebundener Liefer- und Bauverkehr wird ab sofort auch über diese Abzweigmöglichkeit geführt.

Lower Inn Valley: 5.4 kilometre new rail route operating

An important subproject of the new Lower Inn Valley rail line has now been completed! The month of August saw Austrian Federal Railways teams working round the clock to complete the new 5.4 km alignment of the existing railway line in the localities of Stans and Jenbach, putting in place the link with the future new line. The new stop at Stans, an electronic signal box and 15 sets of points all began operating without a hitch.



Lavori alla galleria di accesso Wolf

Arbeiten am Zufahrtstunnel Wolf

Tutti i cantieri della Galleria di Base del Brennero sono operativi

Alle Baustellen des BBT in Betrieb

All BBT construction sites now operational

Preparations are currently going ahead in Italy for the penetration of the Periadriatic Seam. This development stage now involves several tunnel installations. In the first months a 1350-metre pilot tunnel will be excavated from the cavern in Mules towards the Brenner Pass. At the same time the "Periadriatic Seam" development stage involves a number of building and logistical measures for the future construction of the two main tunnel tubes. On 19 September 2011 work began in Austria on the access tunnel in Ampass.

→ Dal mese di settembre 2011 sono in corso i lavori presso tutti i cantieri della Galleria di Base del Brennero. In totale, finora, sono stati realizzati 20 chilometri di galleria.

Attualmente, in Italia sono in corso i preparativi per l'attraversamento del Lineamento Periadriatico. Questo lotto di costruzione comprende diverse opere di galleria. Nel corso dei primi mesi, partendo dal camerone di Mules, sarà effettuato lo scavo del cunicolo esplorativo in direzione Brennero, per una lunghezza di 1.350 m ed un diametro di 6 m. Inoltre, il lotto di costruzione „Lineamento Periadriatico“ comprende una serie di provvedimenti connessi alla logistica di cantiere volti alla futura realizzazione di entrambe le canne principali. Infatti, al livello delle canne principali sarà realizzato un camerone dalla lunghezza di 180 m da cui, in futuro, saranno realizzate le canne principali. Dato che il Lineamento periadriatico è una zona molto sensibile dal punto di vista geologico, in alternativa, già l'anno prossimo, si potrebbero realizzare in direzione nord le canne principali per una lunghezza di 1,2 km.

→ Seit September 2011 wird an allen Baustellen des Brenner Basistunnels gearbeitet. Insgesamt wurden bisher 20 Tunnelkilometer errichtet.

In Italien laufen zur Zeit die Vorbereitungen zur Durchörterung der periadriatischen Naht. Dieses Bauolos beinhaltet gleich mehrere Tunnelanlagen. In den ersten Monaten wird von der Kaverne in Maults der Erkundungsstollen auf einer Länge von 1.350 Metern mit einem Durchmesser von sechs Metern weiter Richtung Brenner vorgetrieben. Gleichzeitig beinhaltet das Bauolos „Periadriatische Naht“ eine Reihe bauleistungslogischer Maßnahmen zum künftigen Bau der beiden Haupttunnelröhren. So werden auf der Höhe der Haupttunnelröhren zwei 180 Meter lange Kavernen ausgebrochen, von welchen aus in Zukunft die Haupttunnelröhren gebaut werden. Da es sich bei der periadriatischen Naht um eine geologisch sehr sensible Gegend handelt, besteht auch die Option, bereits im nächsten Jahr die Haupttunnelröhren auf einer Länge von 1,2 Kilometern Richtung Norden zu bauen. Zusätzlich soll am Portal in Maults ein 370 Meter langer Tunnel für die Lüftung-

Inoltre, presso l'imbocco a Mules è previsto di realizzare una galleria dalla lunghezza di 370 m necessaria per la centrale di ventilazione. Nei pressi dell'imbocco è prevista anche la realizzazione di un camerone di ventilazione.

In Austria, in data 19 settembre sono stati avviati i lavori di costruzione presso la galleria finestra ad Ampass. Non appena saranno terminati i lavori di cantierizzazione al di sopra dell'area di servizio Rosenberger sarà avviato lo scavo in tradizionale della galleria dalla lunghezza di 1,4 km.

Sono in pieno corso anche i lavori presso i cantieri nella gola del torrente Sill e nella valle Ahrental. Il cunicolo esplorativo nella gola del torrente Sill ad Innsbruck ha raggiunto una lunghezza di 3,6 km mentre lo scavo in tradizionale della galleria laterale di accesso ad Ahrental presenta una lunghezza di 1,3 km.

Presso il lotto di costruzione Wolf situato nelle vicinanze della località Steinach am Brenner lo scavo in tradizionale è stato avviato nel mese di aprile 2011. Finora sono stati realizzati 200 m della galleria d'accesso laterale Wolf, la galleria Padaster dalla lunghezza di 700 m e 700 m della galleria Saxen. Mentre i lavori presso le prime due gallerie sono già stati terminati, i minatori stanno attualmente lavorando presso la galleria Saxen la cui ultimazione è prevista entro l'anno corrente.

Tutti i cantieri sono quindi operativi cosicché giorno per giorno vengono realizzati nuovi metri di galleria.

zentrale entstehen. Nahe dem Portal ist auch der Ausbruch einer Lüftungskaverne vorgesehen.

In Österreich haben am 19. September 2011 die Arbeiten am Fensterstollen in Ampass begonnen. Nach der Einrichtung der Baustellenfläche oberhalb der Autobahnraststätte Rosenberger beginnt der Sprengvortrieb des 1,4 Kilometer langen Tunnels.

Voll im Betrieb sind auch die Baustellen in der Sillschlucht und im Ahrental. Der Erkundungsstollen in der Sillschlucht in Innsbruck weist mittlerweile eine Länge von 3,6 Kilometern auf, während der Sprengvortrieb des seitlichen Zufahrtstunnels im Ahrental bei 1,3 Kilometern steht.

Am Baulos Wolf I nahe Steinach am Brenner begannen die Sprengarbeiten im April 2011. Seither wurden 200 Meter des seitlichen Zufahrtstunnels Wolf, der 700 Meter lange Padastertunnel und 700 Meter des Saxenertunnels gebaut. Während die ersten beiden Tunnel bereits fertiggestellt sind, arbeiten die Mineure zur Zeit am Saxenertunnel, welcher noch in diesem Jahr beendet werden soll.

Alle Baustellen sind somit voll operativ, sodass Tag für Tag wieder neue Tunnelmeter entstehen.

The drilling and blasting of the 1400-metre tunnel has now begun following the opening of the building site above the Rosenberger motorway service station. The building sites in the Sillschlucht ravine and the Ahrental Valley are also now fully operational.

Blasting works began in April 2011 at the Wolf I development stage near Steinach am Brenner. Since then, 200 metres of the Wolf lateral access tunnel, the 700-metre long Padaster tunnel and 700 metres of the Saxener tunnel have been built. The first two tunnels have already been finished: drillers are currently working on the Saxener tunnel, due to be completed this year.



Accesso sud Fortezza - Verona

Südzulauf Franzensfeste - Verona

Lotto 1: Fortezza - Ponte Gardena

Baulos 1: Franzensfeste - Waidbruck

Tratta di accesso sud, lotto 1,
Fortezza – Ponte Gardena

Südzulauf, Baulos 1
Franzensfeste - Waidbruck

Fortezza-Verona southern access line

Development Phase 1: Fortezza- Ponte Gardena

Work is now in progressing on the ground for Development Stage 1 of the southern access line to the Brenner Base Tunnel. The preliminary design was drawn up in 2003, and advancement of the project is now possible in practical terms through Resolution 82/2010 taken by the Inter-Ministerial Committee for Economic

→ A passi concreti, in collaborazione con Italferr, RFI, la Provincia Autonoma di Bolzano e i Comuni interessati, si sta lavorando sul lotto 1, la tratta di accesso sud alla Galleria di Base del Brennero. Già nel 2003 si è predisposto il progetto preliminare. L'ulteriore sviluppo del progetto è concretamente reso possibile dalla delibera del CIPE 82/2010 del 18 novembre 2010, con la quale è stato approvato il progetto preliminare per l'ammontare di 1,6 miliardi di Euro.

Al contempo è stata definita l'anticipazione di alcuni interventi che prevedono il collegamento del tratto esistente e quello di nuova costruzione nelle stazioni di Fortezza e Ponte Gardena. Inoltre vi vengono chiarite le misure necessarie di approvvigionamento di base e le infrastrutture necessarie come un parcheggio per pendolari a Ponte Gardena e un edificio tecnico.

→ Mit konkreten Schritten wird in Zusammenarbeit mit Italferr, RFI, der Autonomen Provinz Bozen und den beteiligten Gemeinden am Baulos 1, der südlichen Zulaufstrecke zum Brenner Basistunnel gearbeitet. Bereits im Jahr 2003 wurde das Vorprojekt dafür erstellt. Konkret ermöglicht wird die Weiterentwicklung des Projekts jetzt durch den CIPE Beschluss 82/2010 vom 18. November 2010. Damit wurde das Vorprojekt in Höhe von 1,6 Mrd. Euro genehmigt.

Gleichzeitig wurden damit vorgezogene Baumaßnahmen definiert, welche an den Bahnhöfen von Franzensfeste und Waidbruck die Verbindung von Neubau- und Bestandsstrecke vorsehen. Ebenso werden die notwendigen Grundbeschaffungsmaßnahmen geklärt und notwendige Infrastrukturen wie ein Parkhaus für Pendler in Waidbruck und Technikgebäude errichtet.



Il progetto definitivo è stato depositato presso il ministero a Roma il 15 luglio 2011. Il 14 settembre la VIA della Provincia Autonoma di Bolzano ha valutato il lotto anticipato e in data 29 settembre 2011 è stata inaugurata a Roma la conferenza di servizi. L'intenzione è che i lavori di costruzione per il lotto anticipato possano iniziare il prossimo anno.

L'inizio dei lavori di costruzione in galleria è previsto per il 2015, l'approntamento avverrà contemporaneamente alla Galleria di Base del Brennero. A tal fine entro il 2013 sarà redatto il progetto definitivo e poi il progetto esecutivo. L'approvazione da parte del CIPE (Comitato interministeriale per la programmazione economica) è prevista per il 2014.

Das Einreichprojekt dazu wurde am 15. Juli 2011 im Ministerium in Rom hinterlegt. Am 14. September hat die UVP der Autonomen Provinz Bozen das vorgezogene Bauprojekt bewertet, am 29. September 2011 wurde in Rom die Dienststellenkonferenz eröffnet. Beabsichtigt wird, dass die Bauarbeiten für das vorgezogene Los noch im kommenden Jahr beginnen können.

Der Beginn der Bauarbeiten am Tunnel selbst ist für das Jahr 2015 geplant, die Fertigstellung gleichzeitig mit dem Brenner Basistunnel. Dazu soll bis Ende 2013 das Einreichprojekt erstellt werden, dann das Ausführungsprojekt. Die Genehmigung durch das CIPE (Interministerielles Komitee für die ökonomische Planung) ist für 2014 vorgesehen.

Planning on 18 November 2010, approving the preliminary design with funding of 1.6 billion euros.

At the same time construction measures were determined for the early connection of the new and existing lines at the stations of Fortezza and Ponte Gardena. Work on this project is scheduled to start earlier than planned, possibly as soon as next year.

Interporto Quadrante Europa

Güter- verkehrszen- trum Quadrante Europa



→ L'Interporto Quadrante Europa che si estende su 2.500.000 di metri quadrati, con oltre 100 unità insediate e 14.000 addetti (diretti e indiretti) è il primo in Italia per volumi di traffico combinato: all'anno vengono movimentate 6.400.000 di tonnellate di merci su ferrovia e 20.000.000 di tonnellate su strada. E' un sistema integrato di servizi logistici al più alto livello di efficienza ed economicità, con l'utilizzo del trasporto ferroviario e, più specificamente, dell'intermodale (casce mobili, semirimorchi, containers). Poco tempo fa è stato inaugurato nel Quadrante Europa anche il nuovo terminal ferroviario QETG (Quadrante Europa Terminal Gate) che consentirà di caricare e scaricare merci in tempi più rapidi, in grado

→ Das Güterverkehrszentrum Quadrante Europa erstreckt sich auf einer Fläche von 2.500.000 Quadratmetern und ist mit über 100 angesiedelten Betrieben und 14.000 (direkt und indirekt) Beschäftigten die führende Infrastruktur in Italien im Kombinierten Verkehr: Jedes Jahr werden 6.400.000 Tonnen Güter auf der Schiene und 20.000.000 Tonnen auf der Straße umgeschlagen. Es handelt sich um ein integriertes System an Logistikleistungen von äußerst hoher Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit, bei dem der Schienentransport und insbesondere der intermodale Güterverkehr (Wechselbehälter, Sattelanhänger, Container) zum Einsatz kommen. Vor kurzem wurde im Güterverkehrszentrum Quadrante Europa auch der



Terminal trasporti combinati

Terminal für
den Kombinierten Verkehr



di affrontare l'incremento di traffico che arriverà con il potenziamento del Corridoio 1. In particolare l'interporto gestisce i traffici merci internazionali provenienti o diretti al centro Centro-Nord Europa attraverso il Brennero, i traffici da e per la Francia e la Spagna e per i Paesi dell'Est europeo. Il nuovo terminal si estende su un'area complessiva di circa 50.000 metri quadrati, suddivisa in tre settori per lo stoccaggio e la movimentazione di casse mobili e container. Nel 2012 ci saranno criticità sulla ferrovia del Brennero, le ferrovie austriache devono affrontare un grosso intervento di risanamento lungo la linea del Brennero nei 32 km che collegano Innsbruck al confine di stato. I lavori sono destinati a provocare pesanti disagi sia al traffico merci che a quello turistico ma siamo consapevoli che ormai non sono più rinviabili. Ci auspichiamo che tutti abbiano la consapevolezza che i lavori devono assolutamente essere terminati nel più breve tempo possibile e senza una chiusura totale per le merci. La situazione è molto complessa e richiede un'attenta valutazione di tutte le implicazioni; chiediamo rapidità e tempi certi per ridurre al minimo i danni per le nostre attività di trasporto.

Il Presidente
Matteo Gasparato

neue Eisenbahnterminal QETG (Quadrante Europa Terminal Gate) eröffnet, der ein schnelleres Laden und Entladen der Güter ermöglicht und dazu imstande ist, den infolge der Erweiterung des Korridors 1 zu erwartenden Verkehrszuwachs zu bewältigen. Insbesondere werden über den Quadrante Europa der internationale Güterverkehr von bzw. nach Nord- und Mitteleuropa über den Brenner und die Verkehrsströme von und nach Frankreich und Spanien sowie in die osteuropäischen Länder abgewickelt. Der neue Terminal erstreckt sich auf einer Gesamtfläche von ca. 50.000 Quadratmetern und ist in drei Bereiche für die Lagerung und den Umschlag von Wechselbehältern und Containern aufgeteilt. Im Jahr 2012 wird es zu Behinderungen auf der Brenner-Eisenbahnstrecke kommen: auf der Brennerstrecke sind entlang der 32 Kilometer zwischen Innsbruck und der Staatsgrenze großräumige Sanierungsarbeiten seitens der Österreichischen Bundesbahnen erforderlich. Aufgrund dieser Arbeiten wird es zu schweren Beeinträchtigungen des Güter- und des Personenverkehrs kommen. Wir sind uns jedoch bewusst, dass diese Arbeiten nunmehr unaufschiebbar sind. Wir wünschen uns, dass sich alle bewusst werden, dass die Arbeiten unbedingt innerhalb kürzester Zeit und ohne eine Totsperrung für den Güterverkehr abgeschlossen werden müssen. Die Situation ist sehr komplex und erfordert eine eingehende Prüfung aller möglichen Folgen. Wir fordern eine schnelle Durchführung mit festen Fristen, um die negativen Auswirkungen auf unsere Beförderungsleistungen auf ein Minimum zu reduzieren.

Der Vorsitzende
Matteo Gasparato

Interporto Quadrante Europa

The Interporto Quadrante Europa, extending over an area of 2,500,000 square metres, with over 100 companies present and 14,000 employees (direct and indirect), is the no. 1 in Italy in terms of inter-modal transport volumes. The Quadrante Europa also recently saw the opening of the new QETG (Quadrante Europa Terminal Gate) rail terminal, enabling faster loading and unloading of goods and offering an answer to the increase in traffic that will follow the upgrading of Corridor 1.



02 | 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

Heinrich Tschigg (AGB/CAB)

Autoren / autori

- Martin Ausserdorfer (*ma*)
- Simon Lochmann (*sl*)
- Martin Pellizzari (*mp*)
- Günther Platter
- Heinrich Tschigg (*ht*)

Fotos / immagini

- Gerhard Berger (S. 1, 9)
- Bernhard Aichner (S. 3)
- Provincia Autonoma di Trento (S. 5)
- Ufficio Stampa PAT (S. 6)
- Landratsamt Rosenheim (S. 8)
- BBT SE (S. 10, 11)
- Terraltaly™ 2006
- © Compagnia Generale Ripresearee -
Autonome Provinz Bozen - Südtirol -
Amt für raumbezogene und
statistische Informatik 9.6 (S. 13)
- Interporto Quadrante Europa (S. 14, 15)

Gestaltung und Druck /

Editing e stampa

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

Abobestellung / Adressänderungen

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

Abbonamenti / Variazioni di indirizzo

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