



Comunità d'Azione Ferrovia del Brennero
Aktionsgemeinschaft Brennerbahn

Besuchen Sie unsere Homepage
www.brennerbahn.eu
Visitate il nostro sito internet
www.ferroviabrennero.eu

01 | 13

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

trains brenner



Su questo numero
In dieser Ausgabe

Prefazione
Vorwort

3 EDITORIALE / EDITORIAL

4 BRENNERCONGRESS 2013

5 CONFERENZA DEI PRESIDENTI DELLA CAB
PRÄSIDENTENKONFERENZ DER AGB

Fase di
costruzione
Bauphase

MÜNCHEN

6 TRATTA DI ACCESSO NORD AL BRENNERO:
AMPIA LA PARTECIPAZIONE DEL PUBBLICO

BRENNERZULAUF NORD:
UMFASSENDE BETEILIGUNG DER ÖFFENTLICHKEIT

8 MESSA IN ESERCIZIO DELLA LINEA AD ALTA CAPACITÀ
NELLA BASSA VALLE DELL'INN

HOCHLEISTUNGSTRECKE UNTERINNTAL IN BETRIEB

Fase di
esercizio
Betriebs-
phase

INNSBRUCK

10 NOVITÀ DAL BBT

NEWS VOM BRENNER BASISTUNNEL

FORTEZZA / FRANZENSFESTE

Orientamenti politici
Politische
Rahmenbedingungen

BOLZANO / BOZEN

12 RAGGIUNTE LE INTESI CON I TERRITORI
PER IL FINANZIAMENTO DEL TUNNEL DI BASE DEL BRENNERO
E DELLE TRATTE D'ACCESSO

EINIGUNG MIT DEN REGIONEN
ZUR FINANZIERUNG DES BRENNER BASISTUNNELS
UND DER ZULAUFSTRECKEN ERZIELT

TRENTO

14 NUOVA PROGETTAZIONE PER RISOLVERE
LE CRITICITÀ DEL NODO DI VERONA

NEUPLANUNG DES KNOTENS VERONA

VERONA

Editoriale

Editorial

→ Con il 1 gennaio 2013 il LandTirolo ha assunto la presidenza della Comunità d'Azione per la Ferrovia del Brennero (CAB) per i prossimi due anni, che saranno all'insegna del "potenziamento della ferrovia". La Comunità d'Azione per la Ferrovia del Brennero funge da piattaforma per le regioni e le Camere di Commercio lungo l'asse ferroviario Monaco - Verona e si impegna già da diversi anni per il potenziamento di tale asse. Inoltre, la Comunità d'Azione per la Ferrovia del Brennero promuove il miglior utilizzo possibile dell'infrastruttura ferroviaria esistente ai fini dello spostamento del traffico merci da gomma a ferro, un obiettivo che richiede un significativo volume di investimenti lungo il corridoio del Brennero.

Sotto la bandiera del "potenziamento della ferrovia", nei prossimi due anni il Land Tirolo, assieme agli altri membri della CAB, intende adottare una serie di provvedimenti a breve e medio termine che favoriscano lo spostamento del traffico dalla strada alla ferrovia lungo il corridoio del Brennero. Tali provvedimenti riguardano, ad esempio, il continuo miglioramento delle tratte già esistenti, l'aumento della redditività, lo sfruttamento delle capacità inutilizzate e la comunicazione con varie parti interessate.

Per quanto concerne il potenziamento delle linee ferroviarie esistenti, il Tirolo è già un pioniere; citiamo l'esempio della nuova ferrovia nella Bassa valle dell'Inn. La messa in esercizio di questa nuova tratta ferroviaria, lunga 40 km, il 9 dicembre 2012 rappresenta un obiettivo importante. Nei prossimi anni si potrà quindi ampliare il trasporto passeggeri locale sulla tratta a doppio binario già esistente mentre la nuova linea fungerà da tratta di accesso nord per la futura Galleria di base del Brennero, permettendo un ulteriore potenziamento in termini di capacità di trasporto. L'avanzamento dei lavori per la tratta di accesso nord nella Bassa Valle dell'Inn e in Baviera proseguirà con la stessa determinazione. L'accordo interministeriale siglato dal Ministro dei Trasporti tedesco Peter Ramsauer e dal Ministro dei Trasporti austriaco Doris Bures relativo alla definizione congiunta del tracciato nonché il recente avvio, a Rosenheim, di iniziative per la partecipazione da parte della popolazione a questo grande progetto sono stati degli importanti segnali positivi.

Oltre agli interessi politici va rivolta particolare attenzione alle richieste dei residenti, in quanto il trasporto di passeggeri e merci ed i suoi impatti sono oggi tra le grandi sfide per le regioni alpine che richiedono una strategia interregionale e un'intensa collaborazione.

→ Das Land Tirol hat mit 1. Jänner 2013 für die nächsten zwei Jahre turnusmäßig den Vorsitz der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn (AGB) übernommen und unter das Motto „Schiene stärken“ gestellt. Die Aktionsgemeinschaft Brennerbahn als Plattform der Regionen und Wirtschaftskammern entlang der Brennerachse München – Verona setzt sich seit Jahren mit großem Engagement für den Ausbau der Schiene ein. Ein weiteres Anliegen der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn liegt in der bestmöglichen Nutzung der vorhandenen Schieneninfrastruktur mit dem Ziel der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene, wofür es bedeutender Investitionsmaßnahmen entlang des Brennerkorridors bedarf.

Gebündelt im Motto „Schiene stärken“ wird das Land Tirol in den kommenden zwei Jahren in Zusammenarbeit mit den AGB-Mitgliedern eine Reihe von kurz- und langfristigen Maßnahmen zur Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene entlang des Brennerkorridors erarbeiten. Dazu zählen beispielsweise laufende Verbesserungen der Bestandsstrecken, Erhöhung der Wirtschaftlichkeit, die Nutzung freier Kapazitäten und die Kommunikation mit den verschiedensten Anspruchsgruppen.

Was den Ausbau der bestehenden Eisenbahnlinie, Stichwort Unterinntaltrasse, betrifft, ist Tirol bereits Musterschüler. Die Inbetriebnahme der 40 Km langen Unterinntaltrasse am 9. Dezember 2012 stellt einen Meilenstein dar. Auf der bestehenden zweigleisigen Strecke kann der Personennahverkehr in den nächsten Jahren wirkungsvoll ausgebaut werden und als Nordzulauf zum künftigen Brenner Basistunnel bietet die neue Hochleistungsstrecke der Transportwirtschaft zusätzliche Beförderungskapazitäten. Die Weiterführung des Nordzulaufs im Unterinntal und in Bayern wird nunmehr ebenso entschlossen vorangetrieben. Positiv stimmen das Ressortabkommen zur gemeinsamen Trassenfindung zwischen Deutschlands Verkehrsminister Peter Ramsauer und Österreichs Verkehrsministerin Doris Bures sowie der kürzlich in Rosenheim stattgefundenen Auftakt zur Beteiligung der Öffentlichkeit an diesem Großprojekt.

Neben den Interessen der Länder stehen vor allem auch die Anliegen der Anrainer im Vordergrund, denn der Personen- und Güterverkehr und seine Auswirkungen stellen eine der größten Herausforderungen im Alpenraum dar und verlangen einen überregionalen Ansatz und intensive Zusammenarbeit.



Günther Platter
Presidente del LandTirolo

Landeshauptmann Tirol

On January 1st 2013, Tyrol assumed the chairmanship of the Brenner Railway Action Group (CAB/AGB) which it will hold for the next two years, under the motto "Railway expansion". To this end, in collaboration with the other members of the group, a series of short- and long-term measures promoting a modal traffic shift from road to rail along the Brenner Corridor is being developed.

BrennerCongress 2013: Progetti infrastrutturali nelle Alpi

BrennerCongress 2013: Alpine Infrastrukturprojekte



Pat Cox, coordinatore UE per il TEN-T 1, durante il suo intervento

Der EU-TEN-1 Koordinator Pat Cox bei seiner Keynote

BrennerCongress 2013: Alpine Infrastructure Projects

The Brenner Congress took place at the end of February 2013, during the specialized trade fair VIATEC.

International experts with practical experience and scientific knowledge used the example of the Brenner Base Tunnel and its access routes to present topics concerning the construction, service life, sustainability and infrastructure management of rail and road projects in the alpine regions.

→ In concomitanza con la fiera specialistica Viatic tenutasi a febbraio del 2013, ha avuto luogo a Bolzano anche il "Brenner Congress". L'ampio ventaglio di tematiche relative alle infrastrutture nelle zone alpine ha attirato in ugual misura ingegneri, scienziati, committenti e imprenditori. Circa 200 partecipanti da cinque Paesi del mondo hanno visitato il convegno. Esperti internazionali di settore e dell'ambito scientifico hanno analizzato la Galleria di base del Brennero e le sue tratte di accesso con riferimento a temi come la costruzione, la vita utile, la sostenibilità e la gestione delle infrastrutture stradali e ferroviarie nelle regioni alpine.

Oltre alle difficoltà tecniche nella costruzione di infrastrutture sono state anche discussi gli aspetti politici ed economici dei grandi progetti. Il coordinatore UE Pat Cox ha ribadito il ruolo centrale del corridoio TEN-1 da Berlino a Palermo nella rete di trasporto europea. Con i lavori di costruzione per l'asse del Brennero e il suo elemento centrale, la Galleria di base del Brennero, ha detto Cox, si crea un duplice valore aggiunto a livello europeo: la creazione di posti di lavoro attraverso gli investimenti e in generale un'Europa maggiormente competitiva. Grazie ai finanziamenti UE per il periodo 2014 – 2020 l'asse di traffico TEN-T 1 in futuro sarà esteso e collegherà Helsinki a La Valletta, includendo così la Finlandia, la Danimarca e Malta nel corridoio 5. Mauro Fabris, Commissario Straordinario di Governo per la costruzione della BBT e delle sue tratte di accesso, ha illustrato i progetti infrastrutturali in Italia già cofinanziati dall'UE e ha rimandato in particolare alla delibera CIPE del 18 febbraio 2013, attraverso la quale sono stati stanziati circa 700 milioni di euro per la costruzione del BBT e delle sue tratte di accesso.

Il BrennerCongress 2013 è stato organizzato sotto la direzione tecnica dei professori Konrad Bergmeister (Università di Vienna e BBT SE) e Walter Purrer (Università di Innsbruck) in collaborazione con la Fiera di Bolzano, la BBT SE, le università di Innsbruck e Bolzano, la Provincia Autonoma di Bolzano e l'Autostrada del Brennero. L'offerta informativa si concludeva con una visita nel cantiere BBT a Mules e al progetto pilota per la produzione di idrogeno dell'Autostrada del Brennero.

→ Parallel zur Fachmesse Viatic fand der BrennerCongress Ende Februar 2013 in Bozen statt. Das breite Themenspektrum rund um Infrastrukturen im alpinen Bereich zog Ingenieure, Wissenschaftler, Auftraggeber und Unternehmer gleichermaßen an. Nahezu 200 Teilnehmer aus fünf verschiedenen Ländern besuchten die Tagung. Internationale Experten aus Praxis und Wissenschaft beleuchteten dabei neben dem Brenner Basistunnel und seinen Zulaufstrecken Themen rund um den Bau, die Lebenserwartung, die Nachhaltigkeit und Infrastrukturbewirtschaftung von Schienen- und Straßengroßprojekten im alpinen Raum.

Neben technischen Herausforderungen im Infrastrukturbau wurde in den Keynotes auch die politische und die wirtschaftliche Dimension von Großprojekten erörtert. EU-Koordinator Pat Cox bekräftigte die zentrale Rolle des TEN-1 Korridors von Berlin nach Palermo im europäischen Verkehrsinfrastrukturbereich. Mit den Baumaßnahmen zur Brennerachse und seinem Herzstück, dem Brenner Basistunnel, entsteht laut Cox ein zweifacher europäischer Mehrwert: die Schaffung von Arbeitsplätzen durch Investitionen und ein generell wettbewerbsfähigeres Europa. Durch die EU-Finanzierung für 2014 – 2020 wird in den nächsten Jahren die TEN-1 Achse auf die Achse Helsinki – La Valletta, also auf die Länder Finnland, Dänemark und Malta, zum Korridor 5 und ausgeweitet. Mauro Fabris, außerordentlicher Regierungskommissar zum Bau des BBT und seiner Zulaufstrecken, erläuterte die einzelnen von der EU bereits kofinanzierten Verkehrsinfrastrukturprojekte in Italien und strich besonders den CIPE-Beschluss vom 18. Februar 2013, durch den rund 700 Mio. Euro für den Bau des BBT und seiner südlichen Zulaufstrecken freigegeben wurden, hervor.

Der BrennerCongress 2013 wurde unter der technischen Leitung von Konrad Bergmeister (Universität Wien und BBT SE) und Walter Purrer (Universität Innsbruck) in Zusammenarbeit mit der Messe Bozen, der BBT SE, den Universitäten Innsbruck und Bozen, der Autonomen Provinz Bozen sowie der Brennerautobahn organisiert. Fachexkursionen zur BBT-Baustelle nach Mules und zur Baustelle der Pilot-Anlage für die Wasserstoffproduktion und -distribution der Brennerautobahn rundeten das Angebot ab.



Da sinistra: Michl Ebner (Presidente Camera di commercio di Bolzano), Mauro Fabris (Commissario straordinario di Governo), Virna Bussadori (Provincia di Bolzano), Luis Durnwalder (Presidente della Provincia), Pat Cox (Coordinatore UE TEN-1), Günther Platter (Presidente del Land Tirolo)

V.l. Michl Ebner (Präsident Handelskammer Bozen), Mauro Fabris (Außerordentlicher Kommissar für die Zulaufstrecken und den Brenner Basistunnel), Virna Bussadori (Land Südtirol), Luis Durnwalder (Landeshauptmann Südtirol), Pat Cox (EU TEN-1 Koordinator), Günther Platter (Landeshauptmann Tirol)

Conferenza dei Presidenti della CAB

Präsidentenkonferenz der AGB

→ Il 13 novembre 2012 si è tenuta a Bolzano la Conferenza dei Presidenti della Comunità d'Azione per la Ferrovia del Brennero. Il presidente uscente della CAB, il Presidente della giunta provinciale Luis Durnwalder, ha presentato una breve sintesi panoramica delle attività svolte durante la presidenza altoatesina. L'Alto Adige si era posta una serie di obiettivi per il periodo di presidenza, tra cui si annoverano l'istituzione di una segreteria permanente per la CAB a Fortezza e, soprattutto, l'incentivazione dei canali di comunicazione, alla quale è stata rivolta particolare attenzione. "Da un lato è importante garantire l'informazione esaustiva della popolazione locale e d'altra parte è anche fondamentale che i singoli Paesi coinvolti lungo l'asse del Brennero siano costantemente informati sui progressi realizzati nella costruzione dell'asse del Brennero," così Durnwalder. Un ulteriore obiettivo è stato quello di dare evidenza ai benefici economici prodotti dalla costruzione e dall'esercizio della nuova ferrovia del Brennero. A tale scopo le Camere di Commercio di Bolzano assieme alla Camera di Commercio del Tirolo hanno commissionato uno studio.

→ Am 13. November 2012 fand in Bozen die Konferenz der Präsidenten der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn statt. Der scheidende AGB-Präsident LH Luis Durnwalder zog dabei Resümee über die Tätigkeiten der Südtiroler Präsidentschaft. Im Rahmen des Vorsitzes hat sich Südtirol eine Reihe von Zielen gesetzt. So wurde u.a. ein Ständiges Sekretariat für die AGB in Franzensfeste eingerichtet. Besonderes Augenmerk wurde auf die Verstärkung der Kommunikation gerichtet. „Einerseits ist es wichtig, die Bevölkerung möglichst umfassend zu informieren und andererseits ist es auch entscheidend, dass die einzelnen beteiligten Länder entlang der Brennerachse über die Fortschritte am Bau der Brennerachse Bescheid wissen“, so Durnwalder. Ein weiteres Vorhaben der Präsidentschaft war es, den wirtschaftlichen Nutzen, der durch den Ausbau und Betrieb der neuen Brennerbahn entsteht, sichtbar zu machen. Hierzu wurde in Zusammenarbeit mit den Handelskammern Bozen und Trient sowie der Wirtschaftskammer Tirol eine Studie in Auftrag gegeben.

The Conference of Presidents of the Brenner Railway Action Group was held in Bolzano on November 13th, 2013. The outgoing CAB President and President of the Region, Luis Durnwalder, summarized the activities of the chairmanship of Alto Adige.

A permanent secretariat was set up, the issue of communication was addressed and, with the Chambers of Commerce of Bolzano and Trento and the Wirtschaftskammer (Economic Chamber) in Tyrol, a study on the economic advantages of the Brenner Base Tunnel was drawn up.

È possibile richiedere una copia dello studio alla segreteria permanente della Comunità d'Azione per la Ferrovia del Brennero all'indirizzo e-mail info@ferroviabrennero.it sia in formato PDF che in formato cartaceo.

Die Studie kann entweder digital im PDF-Format oder in einer handlich gebundenen Ausgabe im Sekretariat der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn unter der E-Mail-Adresse info@brennerbahn.eu bestellt werden.

da sinistra:
Stefan Kühn (DB Netz AG),
Martin Gradnitzer
(ÖBB Infrastruktur AG),
Heinz Gschnitzer
(ÖBB Infrastruktur AG)

v.l.: Stefan Kühn (DB Netz AG),
Martin Gradnitzer
(ÖBB Infrastruktur AG),
Heinz Gschnitzer
(ÖBB Infrastruktur AG)



Tratta di accesso nord al Brennero: Ampia la partecipazione del pubblico

Brennerzulauf Nord: Umfassende Beteiligung der Öffentlichkeit

*Avvio della progettazione congiunta
tra i gestori ferroviari DB (Germania) e ÖBB (Austria) a Rosenheim*

Gemeinsamer Planungsaufakt von DB und ÖBB in Rosenheim

→ Sono stati creati i presupposti per la progettazione della parte transfrontaliera della tratta di accesso nord della Galleria di base del Brennero in Baviera ed in Austria. Subito dopo la firma dell'accordo interministeriale tra il Ministro dei Trasporti austriaco Doris Bures e il suo omologo tedesco Peter Ramsauer per potenziare il collegamento ferroviario tra Monaco e la regione di confine presso Kufstein, sono state avviate le prime attività preparatorie. Il 10 ottobre del 2012 il Ministero dei Trasporti della Germania ha incaricato la DB Netz AG di iniziare la relativa progettazione.

→ Die Weichen für die Planung des grenzüberschreitenden Streckenabschnittes für den Nordzulauf zum Brenner Basistunnel in Bayern und Österreich sind gestellt. Unmittelbar nach Unterzeichnung des gemeinsamen Arbeitsübereinkommens durch die österreichische Verkehrsministerin Doris Bures und ihren deutschen Amtskollegen Peter Ramsauer zum Ausbau der Schienenverbindung zwischen München und der Grenzregion bei Kufstein sind die ersten Vorarbeiten angelaufen. Am 10. Oktober 2012 hat das deutsche Bundesverkehrsministerium die DB Netz AG beauftragt, entsprechende Planungen aufzunehmen.

È ora iniziato il processo di progettazione aperto al fine di coinvolgere anche la popolazione locale e i Comuni. A metà di gennaio 2013 la DB Netz AG e le Österri-chischen Bundesbahnen (Ferrovie Federali Austriache) hanno presentato un invito congiunto ad un primo evento informativo a Rosenheim. In tale occasione Stefan Kühn, responsabile commerciale e della programmazione dell'orario in Baviera per la DB Netz AG nonché responsabile di progetto per la parte tedesca, e Heinz Gschnitzer, responsabile del settore nuove costruzioni e potenziamento per la ÖBB Infrastruktur AG, hanno annunciato l'avvio del progetto. Entrambi hanno annunciato che ci saranno altri eventi per garantire una partecipazione popolare il più possibile trasparente e ampia. Nei prossimi mesi si prepareranno le basi progettuali, create le infrastrutture di progetto e istituite delle commissioni per permettere la partecipazione dei Comuni e delle parti interessate.

Heinz Gschnitzer nel suo discorso ha sottolineato che la ÖBB vanta una vasta esperienza per quanto riguarda il coinvolgimento dei cittadini nei grandi progetti. A titolo di esempio Gschnitzer ha citato la costruzione della nuova linea della Bassa Valle dell'Inn e il progetto della stazione principale di Vienna. Tutte queste esperienze confluiranno nell'attuale progetto della tratta di accesso nord. Le ferrovie tedesche DB, ha spiegato Stefan Kühn, apriranno molto presto un canale di comunicazione con la popolazione limitrofa in stretta collaborazione con i colleghi austriaci.

Nun hat auch der offene Planungsprozess zur Einbindung der Bürger und Gemeinden begonnen. Mitte Januar 2013 haben DB Netz AG und die Österri-chischen Bundesbahnen gemeinsam zu einer Auftaktveranstaltung in Rosenheim eingeladen. Stefan Kühn, Leiter Vertrieb und Fahrplan Bayern der DB Netz AG und verantwortlicher Projektleiter auf deutscher Seite, und Heinz Gschnitzer, Geschäftsbereichsleiter Neu- und Ausbau der ÖBB-Infrastruktur AG, haben bei dieser Veranstaltung über den Beginn des Projekts berichtet. Beide kündigten an, dass weitere Veranstaltungen folgen werden, um eine transparente und umfassende Beteiligung der Öffentlichkeit zu garantieren. In den kommenden Monaten werden die Grundlagen für die Planungen geschaffen, eine Projektinfrastruktur aufgebaut und Gremien für die Beteiligung der Gemeinden und Interessensträger definiert.

Heinz Gschnitzer bekräftigte in seinen Ausführungen, dass die ÖBB bei Großprojekten bereits umfangreiche Erfahrungen hinsichtlich der Bürgerbeteiligung vorweisen kann. Als Beispiele nannte Gschnitzer den Bau der neuen Unterinntalbahn und das Großprojekt Hauptbahnhof Wien. Alle Erfahrungen werden in die nunmehrige Arbeit am Brennerzulauf einfließen. Die Deutsche Bahn, so Stefan Kühn, wird den Dialog mit allen Anrainern frühzeitig starten und dabei mit den österreichischen Kollegen eng zusammenarbeiten.

Northern access route to the Brenner: Extensive public involvement

In mid-January 2013, DB Netz AG and Österri-chische Bundesbahnen sent out a joint invitation to the first event, in Rosenheim, involving both the citizenry and the townships in the open planning process.



I mandatarî politici hanno presenziato al primo evento informativo sulla progettazione aperta.

Politische Mandatäre verfolgen die Auftaktveranstaltung zum offenen Planungsprozess.

Messa in esercizio della linea ad alta capacità nella Bassa Valle dell'Inn

Hochleistungsstrecke Unterinntal in Betrieb

*Dopo una fase costruttiva durata nove anni,
la nuova linea della Bassa Valle dell'Inn è ora entrata in esercizio.*

*Nach neun Jahren Bauzeit steht die neue Unterinntalbahn
den Kunden zur Verfügung.*

The high-capacity line in the Lower Inn Valley is operational

Forty km of the northern access route to the Brenner Base Tunnel are operational.

With the new timetable for 2013, passenger trains such as the ÖBB Railjet fly at speeds reaching 220 km/h through the new tunnels between Kundl and Baumkirchen.

Freight traffic has also benefited from the start of operations on the new line, as many trains are already travelling on the environmentally friendly stretch.

→ 40 km di tratta di accesso nord per la Galleria di base del Brennero sono ora disponibili. Già nel 2013 i treni passeggeri come il Railjet-ÖBB sfrecceranno attraverso il tunnel tra Kundl e Baumkirchen ad una velocità di 220 km/h. Anche il traffico merci ha superato la fase dell'entrata in esercizio e già molti treni transitano lungo questa tratta, sfruttando così i vantaggi dell'ecologicità della rotaia. I vantaggi della nuova tratta stanno gradualmente diventando tangibili. Anche a causa delle nuove tratte nell'est dell'Austria, molte mete di viaggio del traffico a lunga percorrenza sono molto più facilmente raggiungibili da Innsbruck. E la popolazione limitrofa alla linea storica ha già constatato quanto l'inquinamento acustico sia notevolmente diminuito.

Tecnica all'avanguardia

La nuova linea della Bassa Valle dell'Inn è una delle linee ferroviarie più all'avanguardia d'Europa. Tutte le sezioni del tunnel sono state costruite con sovrastruttura senza massicciata. Si tratta di un binario fissato su una piattaforma in calcestruzzo grazie al quale si

→ 40 Km nördliche Zulaufstrecke zum Brenner Basistunnel sind in Betrieb. Mit Fahrplan 2013 gleiten Personenzüge wie der ÖBB-railjet mit bis zu 220 km/h durch die neuen Tunnel zwischen Kundl und Baumkirchen. Auch der Güterverkehr hat den Einstieg in die Betriebsaufnahmephase gemeistert, viele Züge im Brennerverkehr fahren bereits umweltfreundlich auf den neuen Gleisen. Die Vorteile der neuen Bahn werden jetzt erstmals spürbar: Auch aufgrund der neuen Streckenabschnitte im Osten Österreichs rücken viele Reiseziele im Fernverkehr näher an die Landeshauptstadt Innsbruck. Und die Anrainer der bestehenden Bahn haben es schon bemerkt, entlang der oberirdischen Bestandstrecke hat der Verkehrslärm deutlich abgenommen.

Modernste Technik

Die neue Unterinntalbahn ist eine der modernsten Eisenbahnstrecken Europas. Alle Tunnelabschnitte sind durchgängig als feste Fahrbahn ausgeführt. Fix auf Betonfertigteile verschraubte Langschienen sichern durch die Laufruhe der Waggons geringe

possono garantire il transito silenzioso delle carrozze, dei bassi costi di manutenzione e un ottimo comfort di viaggio. Il sistema di segnalamento European Train Control System Level II (ETCS) è lo standard europeo utilizzato su tutta la tratta. Nei prossimi anni, gli assi principali del traffico transfrontaliero su rotaia in Europa saranno adattati al sistema ETCS.

Vantaggi per la regione

La nuova costruzione della linea della Bassa Valle dell'Inn è durata in tutto nove anni. Il 26 novembre 2012, gli ingegneri della ÖBB hanno finalmente raggiunto il loro obiettivo. Insieme a oltre 1.000 residenti e alle parti interessate hanno raggiunto la cerimonia di messa in esercizio a Radfeld con due treni. L'importanza della nuova ferrovia della Bassa Valle dell'Inn è stata anche riconosciuta dal CEO di ÖBB Christian Kern: "Con le nuove linee ad alta velocità, la ÖBB per la prima volta è in una posizione di superiorità rispetto all'uso dell'automobile ed è capace di sostenere la concorrenza con il traffico aereo tra Vienna e Innsbruck. I clienti, la popolazione locale e l'economia tirolese beneficeranno notevolmente da questo potenziamento".

Wartungskosten und einen optimalen Fahrkomfort. Das Zugsicherungssystem European Train Control System Level II (ETCS) ist als europäischer Standard durchgängig umgesetzt. In den kommenden Jahren werden die Hauptachsen des grenzüberschreitenden europäischen Bahnverkehrs auf ETCS umgestellt.

Vorteile für die Region

Insgesamt neun Jahre hat der Bau der neuen Unterinntalbahn in Anspruch genommen. Am 26. November 2012 war es schließlich soweit, die Ingenieure der ÖBB haben ihr Ziel erreicht. Gemeinsam mit mehr als 1.000 Anrainern und Projektbeteiligten sind sie mit zwei Zuggarnituren zum Fertigstellungsfestakt nach Radfeld gereist. Die Bedeutung der neuen Unterinntalbahn würdigte anschließend auch der ÖBB-Vorstandsvorsitzende Christian Kern: „Mit den neuen Hochleistungstrecken hängt die ÖBB erstmalig das Auto ab und wird zwischen Wien und Innsbruck konkurrenzfähig mit dem Flugverkehr. Kunden, Anrainer und die Tiroler Wirtschaft werden vom Ausbau maßgeblich profitieren.“



CEO di ÖBB Christian Kern alla cerimonia di Radfeld

ÖBB-Vorstandsvorsitzender Christian Kern bei seiner Eröffnungsrede

Libro sul progetto di costruzione

Buch zum Bauprojekt

→ In occasione della messa in servizio della nuova linea ad alta velocità nella Bassa Valle dell'Inn è stato pubblicato un magnifico libro che propone centinaia di foto spettacolari della fase di costruzione che rendono tangibile il lavoro ormai completato anche ai non esperti. Inoltre, al suo interno si trovano decine di fotografie aeree che permettono una panoramica di come si sviluppa il tracciato. Tutte le immagini sono corredate di interviste che permettono di intravedere anche il fattore umano dietro la più moderna delle tecnologie.

→ Aus Anlass der Inbetriebnahme der neuen Hochleistungstrecke im Unterinntal wurde ein prächtiger Bildband aufgelegt. Hunderte spektakuläre Fotos zu den Baumaßnahmen machen die nun abgeschlossenen Arbeiten auch für Laien verständlich. Dutzende Luftbilder geben Einblick in den Trassenverlauf. Ergänzt werden die Bilder durch Interviews, die zeigen, dass auch hinter der modernsten Technik Menschen stehen.



Eisenbahnachse Brenner, Zulaufstrecke Nord, 1996 – 2012
Dokumentation und Erfahrungen.
256 Seiten, Haymon Verlag, Innsbruck 2012

Novità dal BBT

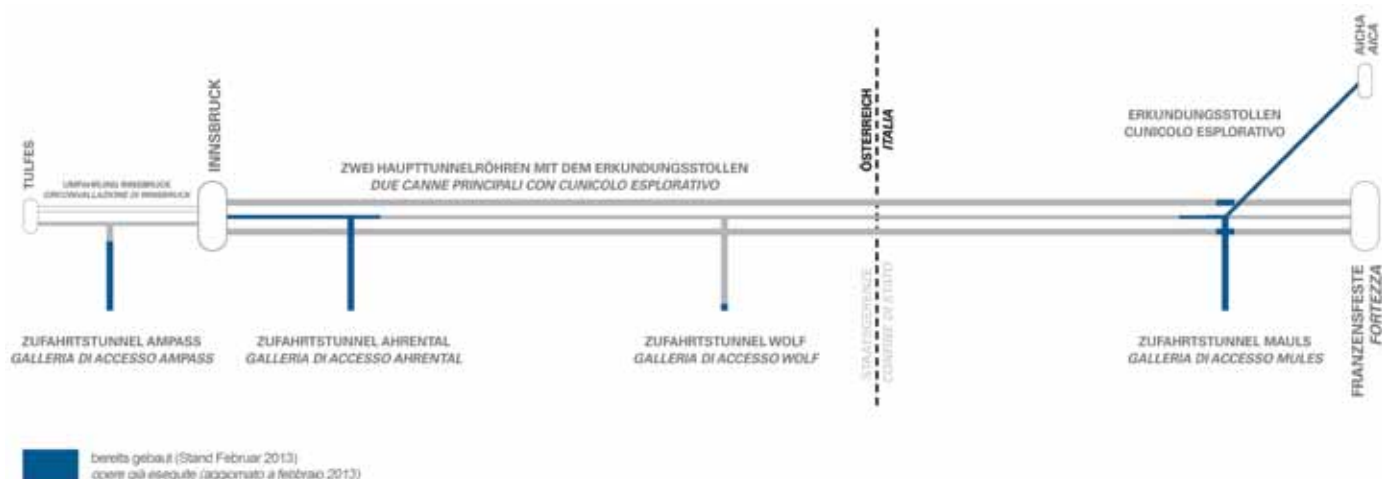
News vom BBT

→ I lavori per la Galleria di base del Brennero (BBT) stanno procedendo bene. Nel febbraio 2013 erano già stati scavati 25 km di tunnel; ciò corrisponde a circa l'11 per cento dell'intero sistema di gallerie, che - con le due gallerie principali, il cunicolo esplorativo e tutte le gallerie di connessione e di accesso - arriva a più di 200 km complessivi.

Giorno dopo giorno i minatori avanzano un metro dopo l'altro da sud e da nord verso il Brennero. Attualmente, presso tutti i cantieri, lo scavo viene eseguito in tradizionale. A seconda delle condizioni geologiche dell'ammasso roccioso, ciò significa che i minatori scavano dai 5 ai 9 metri di galleria impiegando da tre a cinque volate al giorno.

→ Die Arbeiten am Brenner Basistunnel (BBT) schreiten gut voran. Im Februar 2013 waren bereits 25 Km Tunnel ausgebrochen; dieser Stand entspricht zirka elf Prozent des gesamten Tunnelsystems, welches - zählt man die beiden Haupttunnel, den Erkundungsstollen, alle Verbindungs- und Zufahrtstunnel zusammen - mehr als 200 Km lang ist.

Tag für Tag arbeiten sich die Mineure südlich und nördlich des Brenners Meter für Meter voran. An allen Baustellen des BBT wird zur Zeit mittels Sprengvortrieb gearbeitet. Abhängig von der geologischen Situation im Berg bedeutet das, dass die Mineure in drei bis fünf Abschlagen am Tag fünf bis neun Meter Tunnel bauen.



In Austria sono attualmente attivi due cantieri. Si tratta da un lato della galleria di accesso di Ampass che ha raggiunto una lunghezza di 1.100 metri, cioè due terzi del totale e dall'altra del cunicolo esplorativo sotto la località di Patsch presso Innsbruck in direzione del Brennero che ormai ha raggiunto il km 4,4. Nel mese di ottobre 2012, la galleria di accesso laterale di Ahrental (2.4 km) ha raggiunto il cunicolo esplorativo proveniente da Innsbruck. Questa è stata la prima rottura di un diaframma sul lato austriaco.

In Österreich laufen die Vortriebe derzeit an zwei Baustellen. Zum Einen ist dies der Zufahrtstunnel Ampass, der eine Länge von 1.100 Metern erreicht hat, wodurch bereits zwei Drittel gebaut sind; zum Anderen entsteht unterhalb der Ortschaft Patsch bei Innsbruck der Erkundungsstollen Richtung Brenner, der mittlerweile eine Länge von 4,4 Km erreicht hat. Im Oktober 2012 traf der seitliche Zufahrtstunnel in Ahrental (2,4 Km) mit dem Erkundungsstollen aus Innsbruck zusammen. Dies war der erste Durchbruch auf österreichischer Seite.



Rottura del diaframma ad Ahrental: Il team dell'ATI "Erkundungsstollen Brenner Nord"

Durchschlag im Ahrental: Die Mannschaft der ARGE Erkundungsstollen Brenner Nord

Anche in Italia, le imprese di costruzione si muovono metro per metro verso il Brennero. Partendo da Mules, si avanza attraverso il cosiddetto Lineamento Periadriatico (una importante zona di faglia geologica) con il metodo tradizionale. I minatori hanno già scavato 850 metri di cunicolo esplorativo da Mules in direzione del Brennero. Tuttavia si sta lavorando su più fronti di scavo contemporaneamente. Da diversi mesi infatti stanno proseguendo i lavori per la costruzione di due grandi cameroni di montaggio con una sezione di scavo di 350 metri quadrati. Nei successivi lotti di costruzione i cameroni saranno utilizzati per il montaggio delle frese meccaniche che saranno poi utilizzate per lo scavo delle due canne principali verso il Brennero e Fortezza. A settembre 2012 sono stati avviati i lavori per i primi 2,4 km delle due canne principali di cui sono già stati scavati 600 metri.

In Italien arbeiten die Baufirmen ebenfalls Richtung Brenner. Zur Zeit wird von Muls ausgehend die sogenannte Periadriatische Naht (eine bedeutende geologische Störungszone) im Sprengvortrieb durchörtert. Die Mineure haben von Muls aus den Erkundungsstollen bereits 850 Meter in Richtung Brenner vorangetrieben. Zeitgleich laufen aber mehrere Vortriebe parallel. So werden seit einigen Monaten zwei große Montagekavernen mit einem Ausbruchsquerschnitt von 350 Quadratmetern errichtet. In den Kavernen sollen in einem späteren Baustadium die Tunnelbohrmaschinen zusammengesetzt werden, damit der Vortrieb der beiden Haupttunnel in Richtung Franzensfeste und Brenner beginnen kann. Seit September 2012 werden auch die ersten 2,4 Km des eigentlichen Eisenbahntunnels vorgetrieben. 600 Meter der Ost- und Weströhre der Haupttunnels wurden bereits ausgebrochen.

News from the Brenner Base Tunnel

Currently, the excavations on all the Brenner Base Tunnel construction sites are proceeding by blasting. This means that depending on the geological conditions, five to nine meters are excavated with three to five volleys each day.

So far a total of 25 km have been excavated. This is equal to about 11% of the entire tunnel system which, counting the two main tubes, the exploratory tunnels and all the connecting and access tunnels, is over 200 km long.



Raggiunte le intese con i territori per il finanziamento del Tunnel di Base del Brennero e delle tratte d'accesso

Einigung mit den Regionen zur Finanzierung des Brenner Basistunnels und der Zulaufstrecken erzielt

→ Le procedure approvative di nuovi passaggi progettuali per la realizzazione del tunnel ferroviario del Brennero e delle tratte d'accesso hanno avuto negli ultimi mesi una significativa evoluzione, che consente di chiarire ulteriormente il quadro sui tempi di realizzazione e soprattutto sulle modalità di finanziamento e sulle disponibilità effettive dello stesso. Ciò è di primaria importanza perché consente di rispettare i tempi previsti per la realizzazione di quest'opera secondo le condizioni poste dalla Commissione europea per fruire di impegnativi finanziamenti.

→ Die Verfahren zur Genehmigung von neuen Projektschritten für die Errichtung des Eisenbahntunnels über den Brenner und seiner Zulaufstrecken durchliefen in den letzten Monaten eine bedeutende Entwicklung, die es ermöglicht, den Rahmen der Bauzeiten und insbesondere der Finanzierungsmodalitäten und die tatsächliche Verfügbarkeit der Finanzierung zu klären. Dies ist von erstrangiger Bedeutung, weil dadurch die Einhaltung der für die Errichtung dieses Bauwerks vorgesehenen Fristen, entsprechend den von der Europäischen Kommission vorgegebenen Bedingungen zur Nutzung von bedeutenden Finanzierungen, ermöglicht wird.

In tale contesto generale si colloca il finanziamento ascrivibile agli accantonamenti effettuati dalla società Autostrada del Brennero, il cui capitale fa capo per circa l'80 per cento ad enti pubblici, e la sua maggioranza alla Regione Trentino Alto Adige e alle Province di Trento e di Bolzano. Come si ricorderà è del 1997 la norma che prevede che la società concessionaria dell'autostrada del Brennero è tenuta all'accantonamento, in base ad un piano di investimento, di un fondo destinato al rinnovo dell'infrastruttura ferroviaria attraverso il Brennero e delle sue tratte d'accesso. L'utilizzo delle disponibilità di detto fondo va approvato con decreto del Ministro competente in materia di infrastrutture e trasporti sentite le commissioni parlamentari e d'intesa con le province autonome di Trento e di Bolzano. Gli accordi convenzionali vigenti prevedono anche che l'apporto di detto capitale abbia forma di investimento.

Nelle fasi istruttorie al raggiungimento della sopra citata intesa, la Provincia autonoma di Trento ha convenuto con il Ministero competente di poter esprimere il proprio parere positivo purché lo Stato si impegni al rispetto e alla verifica di due specifiche condizioni.

In primo luogo a portare all'approvazione del Cipe gli elaborati del progetto preliminare del lotto 3 "Circonvallazione di Trento e Rovereto" entro il 2014 e il progetto definitivo entro il 2015. Ciò è di primaria importanza per assicurare contestualità nella realizzazione del tunnel e delle tratte d'accesso ed evitare in tal modo effetti ed impatti negativi sul territorio trentino.

In secondo luogo il Ministero si è impegnato a verificare con la Provincia autonoma di Trento presso gli organismi preposti della Commissione europea la percorribilità della proroga della Concessione, ovvero la fattibilità della concessione autostradale mediante società in house.

L'accordo costituisce per la Provincia autonoma di Trento un importante riconoscimento delle esigenze espresse dal territorio soprattutto in relazione all'utilizzo di importanti risorse che devono avere ricadute anche dirette sullo stesso; attesta altresì la collaborazione degli organi centrali nella ricerca di soluzioni quanto più condivise e coerenti con i grandi progetti europei e allo stesso tempo con le specificità locali.

In diesen allgemeinen Rahmen fällt auch die Finanzierung über die von der Brennerautobahn - Autostrada del Brennero getätigten Rückstellungen, dessen Kapital zu ca. 80 Prozent von öffentlichen Körperschaften bezogen wird und davon der Großteil auf die Region Trentino-Südtirol und die Provinzen Trient und Bozen entfällt. Wie sicherlich bekannt ist, geht die Bestimmung, wonach die Konzessionsgesellschaft der Brennerautobahn auf der Grundlage eines Investitionsplans zur Rückstellung eines Fonds zur Erneuerung der Brenner-Eisenbahninfrastruktur und der Zulaufstrecken verpflichtet ist, auf das Jahr 1997 zurück. Die Nutzung dieses Fonds muss mit dem Dekret des zuständigen Infrastruktur- und Verkehrsministers nach Anhörung der Parlamentarischen Ausschüsse und in Absprache mit den Autonomen Provinzen von Trient und Bozen genehmigt werden. Die geltenden Vereinbarungen sehen auch vor, dass die Einbringung dieses Kapitals eine Anlageform darstellt.

In den Phasen zur Vorbereitung der oben genannten Vereinbarung hat die Autonome Provinz Trient mit dem zuständigen Minister vereinbart, ihre eigene positive Stellungnahme abgeben zu können, vorausgesetzt, der Staat verpflichtet sich zur Einhaltung und zur Überprüfung zweier spezifischer Bedingungen.

Dies betrifft in erster Linie die Erlangung der CIPE-Genehmigung für das Vorprojekt des Bauloses 3 „Umgehungen Trient und Rovereto“ bis 2014 und des Einreichprojektes bis 2015. Dies ist von vorrangiger Bedeutung, um die gleichzeitige Errichtung des Tunnels und der Zulaufstrecken sicherzustellen und auf diese Weise negative Auswirkungen auf das Gebiet der Provinz Trient zu vermeiden.

In zweiter Linie hat sich das Ministerium dazu verpflichtet, mit der Autonomen Provinz Trient bei den zuständigen Stellen der Europäischen Kommission die Möglichkeit einer Verlängerung der Konzession bzw. die Möglichkeit einer Autobahnkonzession über Inhouse-Gesellschaften zu überprüfen.

Diese Vereinbarung ist sinnbildlich für die Aufmerksamkeit, die den Anforderungen des Gebiets der Autonomen Provinz Trient entgegengebracht wird, vor allem in Hinblick auf die Verwendung wichtiger Ressourcen, die auch direkte Auswirkungen für das Gebiet haben müssen. Sie bezeugt auch die Zusammenarbeit der zentralen Stellen bei der Suche nach Lösungen, die soweit wie möglich mit den großen europäischen Projekten übereinstimmen und gleichzeitig im Einklang mit den regionalen Besonderheiten sind.

Agreement with the regions on the financing of the Brenner Base Tunnel and its access routes

The Autonomous Province of Trento and the Ministry of infrastructure have signed an agreement for the use of the cross-financing funds from the Brenner highway.

The Italian Government, in its turn, promised to grant the CIPE approval for the preliminary project of construction lot 3 "Trento and Rovereto Bypasses" by 2014 and for the final project by 2015 and pledged further to examine, with the appropriate offices of the European Commission, the possibility of extending the concession or granting a highway concession via in-house companies.

Nuova progettazione per risolvere le criticità del Nodo di Verona

Neuplanung des Knotens Verona

New Planning for the Verona hub

The town of Verona, the province of the same name, the region of Veneto and RFI have signed an agreement on the new construction of the railway entry point to Verona.

In total, the new stretch will be 9.8 km long, 5 km of which will be underground.

→ Firmato il protocollo che permetterà di realizzare il lotto 4 con l'inserimento del quadruplicamento in città nel rispetto dell'ambiente e dei residenti.

Comune, Provincia, Regione e RFI hanno sottoscritto il protocollo d'intesa per un nuovo progetto della linea ferroviaria Fortezza-Verona nello snodo di accesso alla città scaligera. Gli enti locali si sono trovati così d'accordo sulla necessità di trovare una soluzione alle criticità del Nodo di Verona, che rappresenta il lotto 4 del TEN-1, una tratta di importanza prioritaria per il programma di infrastrutture strategiche dell'Unione Europea. Rete Ferroviaria Italiana provvederà ora alla progettazione preliminare seguendo le linee guida indicate nel protocollo. "Dopo aver vagliato diverse opzioni di intervento", afferma l'assessore provinciale alla Pianificazione territoriale, Samuele Campedelli. "La soluzione prescelta prevede il quadruplicamento della linea in affiancamento a quella esistente e l'interramento di entrambe. Questa scelta è più onerosa, ma è anche quella meno impattante per l'ambiente e gli abitanti della zona". In particolare è stata esclusa l'ipotesi di un raddoppiamento della linea ferroviaria a raso, come proposto in un primo progetto risalente al 2003, a causa delle conseguenze negative che i lavori avrebbero avuto sui quartieri interessati.

→ Das Vereinbarungsprotokoll zur Einleitung der Arbeiten am Baulos 4 der südlichen BBT-Zulaufstrecke – dem vierfachen Gleisusbau der Einfahrt Verona – bei gleichzeitigem rücksichtsvollem Umgang mit Umwelt und Anrainern, wurde unterschrieben.

Die Gemeinde und die Provinz Verona sowie die Region Venetien und die Rete Ferroviaria Italiana haben eine Vereinbarung für die neue Eisenbahneinfahrt Verona unterzeichnet. Alle öffentlichen Körperschaften waren sich darüber einig, dass es notwendig sei, für die Probleme des Knotens Verona, eine Lösung zu finden, da dieses Baulos eine prioritäre Verkehrsstrecke im strategischen Infrastrukturprogramm der Europäischen Union darstellt. Der italienische Eisenbahnbetreiber Rete Ferroviaria Italiana wird nun ein Vorprojekt entsprechend den Leitlinien des Vereinbarungsprotokolls ausarbeiten. Samuele Campedelli, Landesrat für Raumordnung von Verona: „Die gewählte Lösung sieht den vierfachen Gleisusbau parallel zur Bestandsstrecke und die unterirdische Weiterführung beider Strecken vor. Diese Wahl ist kostenaufwendiger, aber auch schonender für Umwelt und Anrainer.“ Insbesondere wurde die in einem Projekt aus dem Jahr 2003 vorgeschlagene Möglichkeit einer niveaugleichen Gleisverdoppelung ausgeschlossen, da sich die Bauarbeiten für diese Lösung sich negativ auf das betroffene Stadtgebiet auswirken würden.

La soluzione prescelta prevede il quadruplicamento della linea in affiancamento a quella esistente e l'interramento di entrambe. Questa scelta è più onerosa, ma è anche quella meno impattante per l'ambiente e gli abitanti della zona.

**Die gewählte Lösung sieht den vierfachen Gleis-
ausbau parallel zur Bestandsstrecke und die
unterirdische Weiterführung beider Strecken vor.
Diese Wahl ist kostenaufwendiger,
aber auch schonender für Umwelt und Anrainer.**



da sinistra: Stefano Angelini (Direzione Infrastrutture della Regione Veneto), Vito Giacino (Vicesindaco del Comune di Verona), Samuele Campedelli (Assessore provinciale alla Pianificazione territoriale), Mauro Fabris (Commissario straordinario di Governo)

v.l.: Stefano Angelini, (Infrastrukturdirektion der Region Venetien), Vito Giacino (Vizebürgermeister von Verona), Samuele Campedelli (Landesrat für Raumordnung), Mauro Fabris (Außerordentlicher Kommissar für die Zulaufstrecken und den Brenner Basistunnel)

A questo proposito, il protocollo stabilisce una serie di provvedimenti messi in atto dal Comune di Verona per limitare i disagi ai cittadini: alle famiglie che subiranno espropri sarà garantito un indennizzo congruo ai valori di mercato e la disponibilità di aree di proprietà comunale dove ricostruire le abitazioni. Inoltre, è prevista l'istituzione di un Osservatorio per permettere agli abitanti della zona di seguire l'avanzamento dei lavori e di esprimere dubbi e perplessità a riguardo. La novità è stata annunciata dal Commissario straordinario di Governo per il Corridoio I, Mauro Fabris. "A Fortezza questa modalità ha funzionato benissimo – ha detto -. La popolazione è costantemente informata e quindi non ostile ai lavori"

La tratta in questione si estenderà per 9,8 km, dal Comune di Pescantina fino allo svincolo ferroviario di San Massimo. Sono previsti 5 km di gallerie artificiali e naturali, le aree sovrastanti saranno riqualificate in modo da ricomporre la frattura urbanistica dei quartieri Chievo, La Sorte, Croce Bianca e San Massimo. "L'accordo a cui siamo giunti è fondamentale – ha concluso l'onorevole Fabris -, sia perché risolve un problema che interessava la città da tempo, sia perché consentirà di attivare i finanziamenti dell'Unione Europea per i prossimi sette anni"

In diesem Zusammenhang legt das Vereinbarungsprotokoll eine Reihe von Maßnahmen fest, die von der Stadt Verona zur Minderung der Unannehmlichkeiten für die Bevölkerung umgesetzt werden: für die Grundstücksbesetzung werden den betroffenen Familien den Marktpreisen entsprechende Entschädigungen bzw. Flächen der Gemeinde zugesichert, wo neue Wohnhäuser errichtet werden können. Außerdem ist die Einrichtung einer Beobachtungsstelle vorgesehen, die als Anlaufstelle für die Bevölkerung bei Fragen zum Projektfortschritt oder zum Vorbringen von Zweifeln und Anliegen dienen soll. Diese Vorhaben wurden vom außerordentlichen Regierungskommissar für den Korridor I Mauro Fabris angekündigt. „In Franzensfeste hat sich diese Methode mehr als bewährt“, erklärte er. „Die Bevölkerung bleibt laufend informiert und ist dem Projekt gegenüber aufgeschlossen.“

Die Neubaustrecke zwischen der Gemeinde Pescantina bis zur Eisenbahnkreuzung bei San Massimo hat eine Länge von 9,8 Km. Es sind 5 Km Tunnel in offener und geschlossener Bauweise vorgesehen, wobei die Oberfläche wiederhergestellt und neu gestaltet wird, um diesen Riss durch die Stadtteile Chievo, La Sorte, Croce Bianca und San Massimo wieder zu schließen. „Dieses Abkommen ist von grundlegender Bedeutung“, sagte Mauro Fabris abschließend, „einerseits, weil es ein seit geraumer Zeit belastendes Problem löst und andererseits weil es ermöglicht, Finanzierungen der Europäischen Union für die nächsten sieben Jahre abzurufen“



01 | 13

transfer

imprint

Herausgeberin / Editore

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

Redaktion / Redazione

Heinrich Tschigg (AGB/CAB)

Produktion / Produzione

Heinrich Tschigg (AGB/CAB)

Autoren / autori

- Maria Celestina Antonacci
- Mirella Gobbi
- Simon Lochmann
- Martin Pellizzari
- Nadja Schölzhorn
- Heinrich Tschigg

Fotos / immagini

- BBT SE/Berger (S. 1)
- Bernhard Aichner (S. 3)
- AGB/CAB (S. 4, 7, 8)
- Franco Ferrari (S. 5)
- ÖBB/Gerhard Berger (S. 9)
- ÖBB/Weiberwirtschaft/
Gerhard Berger (S. 9)
- BBT SE (S. 10)
- BBT SE/Die Fotografen (S. 11)
- Brennerautobahn AG/
Autostrada del Brennero (S. 12)
- Provincia di Verona (S. 15)

**Gestaltung und Druck /
Editing e stampa**

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

Abobestellung / Adressänderungen

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

Abbonamenti / Variazioni di indirizzo

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