



Comunità d'Azione Ferrovia del Brennero  
Aktionsgemeinschaft Brennerbahn

01|10

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

# traint suar fer-



Su questo numero

In dieser Ausgabe

# transfer

01|10



**L'8 giugno 2010 Pat Cox, ex presidente del Parlamento Europeo, è stato nominato nuovo coordinatore europeo del Progetto Prioritario n. 1 (Berlino – Palermo).**

All'inizio del mio mandato, in qualità di coordinatore del Progetto Prioritario n. 1, apprezzo l'opportunità offertami tramite "transfer", la pubblicazione della CAB, di comunicare il mio impegno ed entusiasmo nei confronti della realizzazione di questo ambizioso progetto transeuropeo e attendo con vivo piacere di cooperare con la Comunità d'Azione Ferrovia del Brennero al fine di conseguire gli obiettivi comuni.

Nella mia nuova carica sono particolarmente consapevole del prezioso retaggio lasciato dal mio predecessore Karel Van Miert.

L'Unione Europea e i suoi Stati membri hanno deciso di ridurre drasticamente l'impronta di carbonio collettiva al fine di incrementare la quota di energia da fonti rinnovabili sul consumo finale di energia e di migliorare l'efficienza energetica europea.

Tutti questi aspetti devono trovare chiara espressione nel corridoio del Brennero quale Corridoio Verde che, sono convinto, sarà un modello innovativo per il futuro.

In questi tempi economicamente difficili si costata che tutti i progetti finanziati pubblicamente sono messi in discussione e sottoposti a riesame. Ciononostante sono profondamente convinto che questo non sia il momento per rinunciare o rallentare investimenti a lungo termine come per la Galleria di Base del Brennero, progetto che ha il potenziale di produrre grandi vantaggi dal punto di vista economico, sociale e ambientale.

Nella lista dei 30 ambiziosi progetti prioritari europei TEN-T, il Corridoio Berlino – Palermo è il progetto n. 1 che prevede anche il maggior contributo finanziario dell'UE nell'ambito delle attuali prospettive finanziarie per il periodo 2007–2013.

A livello collettivo dobbiamo garantire che tali fondi siano utilizzati appieno in termini sia della loro disponibilità attuale sia del segnale da inviare congiuntamente e singolarmente con riguardo alla struttura del bilancio dopo il 2014.

Ne deriva un chiaro messaggio: ci dobbiamo adoperare al fine di fare progressi concreti in merito alla Galleria di Base del Brennero nonché alle linee di accesso nord e sud e dobbiamo farlo ora. Sono ottimista sul fatto che cooperando in maniera costruttiva i nostri sforzi saranno coronati da successo.

(Pat Cox)

**Pat Cox, der frühere Präsident des Europäischen Parlaments, wurde am 8. Juni 2010 zum neuen Europäischen Koordinator des Vorrangigen Vorhabens Nr. 1 (Berlin – Palermo) ernannt.**

Zu Beginn meines Mandates als Koordinator des Vorrangigen Vorhabens Nr. 1 schätze ich die Möglichkeit, durch die AGB-Publikation „transfer“ mein Engagement und meine Begeisterung für die Verwirklichung dieses ehrgeizigen transeuropäischen Projektes zum Ausdruck zu bringen, und ich freue mich auf die Kooperation mit der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn, um die gemeinsamen Ziele zu erreichen.

Besonders bin ich mir in meiner neuen Rolle des bedeutenden Erbes bewusst, das mir mein Vorgänger Karel Van Miert hinterlassen hat.

Die Europäische Union und ihre Mitgliedstaaten haben beschlossen, den kollektiven CO<sub>2</sub>-Fußabdruck drastisch zu reduzieren, um den Anteil der Energie aus erneuerbaren Quellen am Endenergieverbrauch zu erhöhen und die europäische Energieeffizienz zu verbessern.

All diese Aspekte müssen einen klaren Ausdruck im Brennerkorridor als Grünen Korridor finden, der meiner Überzeugung nach zukunftsweisend sein wird.

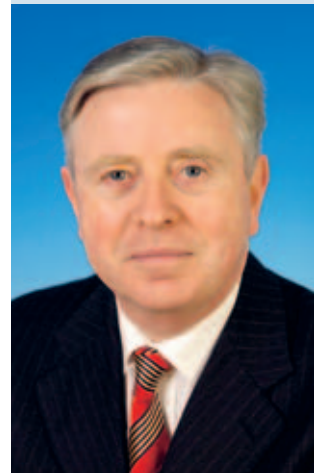
In diesen wirtschaftlich schwierigen Zeiten kann man feststellen, dass alle öffentlich finanzierten Projekte hinterfragt und überarbeitet werden. Trotz allem bin ich zutiefst davon überzeugt, dass dies nicht die Zeit ist, um auf langfristige Investitionen wie für den Brenner-Basistunnel, welcher große wirtschaftliche, soziale und ökologische Vorteile bietet, zu verzichten oder diese herunterzufahren.

In der EU-Liste der 30 ehrgeizigen und vorrangigen Vorhaben TEN-V ist der Korridor Berlin – Palermo das Projekt Nr. 1, das von der EU innerhalb der aktuellen finanziellen Vorausschau für den Zeitraum von 2007–2013 am meisten gefördert wird.

Kollektiv müssen wir gewährleisten, dass diese Mittel voll genutzt werden, sowohl in Bezug auf ihre aktuelle Verfügbarkeit als auch auf das Signal, das wir gemeinsam und einzeln zu senden haben im Hinblick auf das Budget nach 2014.

Damit ist eine klare Botschaft verbunden: Wir müssen uns dafür einsetzen, dass wir, was den Brenner-Basistunnel, den Nord- und Südzulauf anbelangt, konkrete Fortschritte machen, und wir müssen dies jetzt tun. Ich bin optimistisch, dass wir, indem wir konstruktiv zusammenarbeiten, erfolgreich sein werden.

(Pat Cox)



**Pat Cox**

Coordinatore europeo del Progetto Prioritario n. 1  
Europäischer Koordinator des Vorrangigen Vorhabens Nr. 1

Mr. Cox, former President of the European Parliament, was appointed as the new European Coordinator for Priority Project No. 1 Berlin – Palermo on 8<sup>th</sup> June 2010

# Conferenza dei Presidenti a Monaco di Baviera

## Präsidentenkonferenz in München

In assenza purtroppo del Presidente ospitante, il Ministro Bavarese dei Trasporti Martin Zeil, il 2 dicembre 2009, a Monaco di Baviera, si è riunita la Conferenza dei Presidenti della CAB nel Salone delle Feste del Ministero di Stato Bavarese dell'Economia, delle Infrastrutture, dei Trasporti e della Tecnologia.

A causa di improvvisi sopraggiunti motivi di salute il Ministro Zeil ha dovuto disdire la sua partecipazione il giorno prima della riunione. In sua rappresentanza il Sottosegretario di Stato Katja Hessel ha dato il benvenuto ai membri della CAB e agli ospiti, rilevando che anche la nuova leadership politica supporta energicamente il progetto del Brennero e che il 2009, con la sottoscrizione della dichiarazione di intenti comune relativa al Piano d'Azione Brennero, il conferimento di tutte le autorizzazioni per la BBT e l'inaugurazione del secondo binario della tratta Bologna-Verona, è stato un anno positivo. Il Sottosegretario Hessel ha espresso vivo apprezzamento per l'operato del coordinatore Karel Van Miert, scomparso di recente, ricordando che con lui si è perso un grande europeo. Ha ringraziato Herald Ruyters, ex assistente di Van Miert, per l'impegno profuso e formulato al suo successore Leo Huberts l'augurio più fervido per un proficuo lavoro.

Sotto la guida del Presidente della Commissione Tecnica Kurt Bechtold è stato illustrato e discusso lo stato di avanzamento dei lavori lungo il Corridoio del Brennero. La Presidenza bavarese ha fatto una relazione sulle attività nel 2009 e presentato il secondo numero dell'anno, appena uscito, della rivista "transfer".

La questione se la CAB debba istituire una Segreteria Permanente è stata discussa in maniera esaustiva e infine appoggiata. La Segreteria dovrà fungere da servizio di supporto della Presidenza di turno, ad esempio organizzando le riunioni e realizzando le traduzioni dei documenti. È convinzione dei Presidenti che in questo modo il progetto secolare del Brennero possa essere presentato in maniera più convincente all'opinione pubblica.

Si è discusso infine sulla possibilità della CAB di supportare lo sviluppo di schemi logistici finalizzati al trasferimento del traffico su rotaia e la Conferenza dei Presidenti ha incaricato la Commissione Tecnica dell'elaborazione di un piano per analizzare le condizioni quadro. (ab)



Leider ohne den gastgebenden Präsidenten, Bayerns Verkehrsminister Martin Zeil, tagte am 2. Dezember 2009 die Präsidentenkonferenz der AGB im Ludwig-Erhard-Festsaal des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie in München.

Wegen einer Erkrankung hatte Zeil seine Teilnahme kurzfristig am Tag vor der Sitzung absagen müssen. In seiner Vertretung begrüßte Staatssekretärin Katja Hessel die Mitglieder und Gäste. Sie betonte, dass auch die neue politische Führung voll hinter dem Brennerprojekt stehe. 2009 sei mit der gemeinsamen Absichtserklärung zum Brenner-Aktionsplan, der Erteilung aller Genehmigungen für den BBT und der Inbetriebnahme des zweigleisigen Abschnitts Verona-Bologna ein gutes Jahr gewesen. Hessel würdigte den verstorbenen Koordinator Karel Van Miert als großen Europäer. Sie dankte dem ehemaligen Van-Miert-Assistenten Herald Ruyters für sein Engagement und wünschte Nachfolger Leo Huberts viel Erfolg.

Unter der Leitung des Fachkommissions-Vorsitzenden Kurt Bechtold wurden die Fortschritte entlang des Brennerkorridors erläutert und diskutiert. Der bayerische Vorsitz erstattete einen Tätigkeitsbericht für 2009 und präsentierte das druckfrische zweite „transfer“-Heft des Jahres.

Die Frage, ob die AGB ein Ständiges Sekretariat einrichten sollte, wurde ausführlich besprochen und im Ergebnis befürwortet. Das Sekretariat soll der jeweiligen Präsidenschaft als Servicestelle dienen, etwa durch die Organisation von Sitzungen und Übersetzung von Dokumenten. Auf diese Weise kann die AGB nach Überzeugung der Präsidenten das Jahrhundertprojekt Brenner schlagkräftiger in der Öffentlichkeit darstellen.

Abschließend wurde über die Möglichkeiten der AGB diskutiert, die Entwicklung von Logistikkonzepten zu unterstützen, die der Verlagerung von Transporten auf die Schiene dienen. Die Präsidentenkonferenz beauftragte die Fachkommission, ein Konzept zur Untersuchung der Rahmenbedingungen zu erarbeiten. (ab)

# Corridoio ERTMS "Stoccolma – Napoli"

## ERTMS-Korridor Stockholm – Neapel

Svezia, Danimarca, Germania, Austria e Italia nel giugno 2009, tramite una lettera di intenti, hanno convenuto sull'opportunità di realizzare a lungo termine il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario (European Rail Traffic Management System, ERTMS) sull'asse ferroviario Stoccolma – Napoli. L'ERTMS è il futuro standard per la gestione e il controllo del traffico ferroviario sulle tratte delle reti transeuropee.

Obiettivo principale dell'„ERTMS Deployment on Corridor B“ è realizzare entro il 2020, possibilmente in maniera concertata e unitaria, il nuovo sistema di gestione del traffico conformemente alle norme di esercizio. In questo modo viene notevolmente incrementata la capacità dell'asse ferroviario per il trasporto di merci e prodotti industriali tra porti e luoghi di trasbordo lungo il corridoio Stoccolma – Napoli, contribuendo sempre di più a rimuovere gli ostacoli in termini di sistemi di esercizio dovuti alle frontiere interne europee.

A fronte degli obiettivi fissati nella lettera di intenti sono stati avviati i lavori a diversi livelli. Accanto al Comitato esecutivo ha dato inizio ai propri lavori anche un Comitato di gestione. Gli esperti in materia di infrastrutture delle società ferroviarie interessate dal corridoio coordinano, sotto la presidenza dell'ÖBB-Infrastruktur AG, le fasi concrete del potenziamento dell'ERTMS. In molte tratte del corridoio Stoccolma – Napoli sono già in corso di preparazione i bandi di gara per i sistemi tecnici necessari. Sull'asse del Brennero l'Austria persegue l'introduzione dell'ERTMS ad alta tensione, le prime corse prova sono state già condotte con successo. (mp)

Schweden, Dänemark, Deutschland, Österreich und Italien haben sich im Juni 2009 durch einen „Letter of Intent“ darauf verständigt, das Europäische Rail Traffic Management System (ERTMS) auf der Eisenbahnachse Stockholm – Neapel langfristig einzurichten. ERTMS ist der zukünftige Standard für Management und Steuerung des Eisenbahnverkehrs auf den Strecken der Transeuropäischen Netze.

Hauptziel des „ERTMS Deployment on Corridor B“ ist es, möglichst abgestimmt und einheitlich das neue Verkehrsmanagementsystem mit entsprechenden Betriebsvorschriften bis 2020 zu realisieren. Dadurch wird die Leistungsfähigkeit der Güterverkehrsverbindung zwischen Häfen und Umschlagplätzen für Industrie- und Handelsgüter entlang des Korridors Stockholm – Neapel wirksam ausgeweitet. Betriebshemmnisse durch die europäischen Binnengrenzen sollen weitgehend fallen.

Die Arbeit in Richtung der im „Letter of Intent“ gesetzten Ziele ist auf verschiedenen Ebenen angelaufen. Neben dem „Executive Board“ hat auch ein „Management Committee“ seine Arbeit aufgenommen. Infrastrukturexperten der am Korridor beteiligten Bahngesellschaften stimmen unter dem Vorsitz der ÖBB-Infrastruktur AG die konkreten Ausbauschritte von ERTMS ab. In vielen Abschnitten am Korridor Stockholm – Neapel werden bereits Ausschreibungen für die erforderlichen technischen Systeme vorbereitet. Österreich verfolgt auf der Brennerachse die Einführung von ERTMS mit Hochdruck, erste Testfahrten wurden bereits mit Erfolg durchgeführt. (mp)



Il Comitato esecutivo dell'„ERTMS Deployment on Corridor B“ ha ispezionato nell'ottobre 2010 l'avanzamento dei lavori nella Bassa Valle dell'Inn in Tirolo.

Das Executive Board des „ERTMS Deployment on Corridor B“ besichtigte im Oktober 2010 den Baufortschritt im Tiroler Unterinntal.

# Primo traforo al Brennero

## Erster Durchstich am Brenner

*Completati 15 chilometri di galleria*

Il 3 novembre 2010 la TBM (Tunnel Boring Machine) ha scavato gli ultimi centimetri di granito del cunicolo esplorativo Aica-Mules, lungo 10,5 km. In Tirolo procedono celermente i lavori di scavo. Da febbraio 2010 sono stati realizzati più di due chilometri di galleria.

È stato un momento atteso con grande emozione. Nel camerone di Mules, in Alto Adige, si sono riuniti minatori e parti interessate dal progetto per assistere alla caduta dell'ultimo diaframma del cunicolo esplorativo della Galleria di Base del Brennero. Sono le 15:17, quando, udendo un rumore forte e sentendo vibrare sotto i piedi, i presenti guardano con attenzione la parete grigia, che inizia a mostrare piccole crepe; nel camerone si sente tirare un sospiro silenzioso. Dalla parete cade un pezzo di roccia, poi un altro e un altro ancora. Tutti i presenti esultano all'apparire dello scudo color ruggine della TBM. Negli occhi raggianti dei minatori c'è grande gioia. Dopo 30 mesi di intenso lavoro e grossi sforzi la fresa, lunga 134 metri, ha abbattuto l'ultimo diaframma del cunicolo esplorativo, portando così a termine il primo lotto costituito dal cunicolo esplorativo, lungo 10,5 km, e dalla galleria di accesso di Mules, lunga 1,8 km.

*15 Tunnelkilometer sind gebaut*

Am 3. November 2010 durchbrach die Tunnelbohrmaschine (TBM) die letzten Zentimeter Granitgestein des 10,5 km langen Erkundungsstollens Aicha-Mauls. Auf Nordtiroler Seite geht der Vortrieb zügig voran. Seit Februar 2010 wurden über zwei Kilometer Tunnel errichtet.

Ein mit Spannung erwarteter Moment. In der Montagekaverne von Mauls in Südtirol trafen sich Mineure und Projektbeteiligte, um den letzten Metern vor dem ersten Durchstich des Erkundungsstollens des Brenner-Basistunnels beizuwohnen. Um 15.17 Uhr war es dann soweit. Begleitet von einem lauten Brummen und Vibrationen unter den Fußsohlen blickten die Beteiligten mit Spannung auf die graue Felswand. Als sich kleine Risse an der Wand öffneten, zog ein leises Stöhnen durch die große Halle. Ein kleiner Brocken löste sich aus der Wand, ein zweiter, ein dritter. Unter den Zusehern brach der Jubel aus, als das rostfarbige Schild der TBM langsam zum Vorschein kam. In den leuchtenden Augen der Mineure war die Freude zu erkennen. Nach 30 Monaten harter Arbeit und Anstrengung brach der 134 Meter lange Koloss durch die Felswand. Damit ist das erste Bauabschnitt bestehend aus dem 10,5 km langen Erkundungsstollen und dem 1,8 km langen Zufahrtstunnel von Mauls beendet.





I minatori esultano davanti alla caduta dell'ultimo diaframma del cunicolo esplorativo dopo 30 mesi di intenso lavoro.

Die Mineure jubeln über den gelungenen Durchstich nach 30 Monaten harter Arbeit

### *In Tirolo procedono celermente i lavori di scavo*

Nel febbraio 2010 sono iniziati in Austria i lavori di scavo del cunicolo esplorativo nella Gola della Sill. Da allora i minatori, con scavo in tradizionale, avanzano di 8-10 metri al giorno nella filade quarziteria di Innsbruck. All'inizio di dicembre lo scavo ha raggiunto la soglia dei 1.850 metri, rispettando così perfettamente la tempistica.

In estate è iniziato lo scavo del cunicolo di accesso di Ahrental. Questa galleria di accesso laterale di 90 m<sup>2</sup> (simile a quella di Mules) viene scavata da agosto 2010 impiegando il metodo NÖT / NATM (nuovo metodo austriaco di costruzione delle gallerie). L'avanzamento si realizza tramite due volate al giorno. Particolare attenzione è stata richiesta nella prima tratta, trovandosi la galleria a soli 6 metri sotto la frequentatissima autostrada del Brennero. All'inizio di dicembre la galleria di accesso è già stata scavata per 350 metri nel cuore della montagna.

### *Nel 2011 operativi tutti i cantieri in Austria*

Oltre ai lavori di scavo del cunicolo esplorativo nella Gola della Sill e della galleria di accesso di Ahrental, nella primavera 2011 inizieranno anche i lavori di scavo a Wolf presso Steinach e ad Ampass.

A Wolf presso Steinach inizieranno i lavori per la finestra di Saxener che, lunga 1 km, collegherà l'uscita dell'autostrada direttamente con il cantiere, per la finestra di Padaster, che collegherà la galleria con il deposito, nonché per il cunicolo di accesso di Wolf. Anche per la realizzazione della finestra di accesso di Ampass è partito il bando di gara. Nel 2011 saranno così operativi tutti i cantieri per la BBT presenti in territorio austriaco. (s/)

### *In Tirol schreitet der Vortrieb zügig voran*

Auf österreichischer Seite begannen im Februar 2010 die Vortriebsarbeiten am Erkundungsstollen in der Sillschlucht. Seitdem arbeiten sich die Mineure im Sprengvortrieb täglich 8-10 Meter durch den Innsbrucker Quarzphyllit hindurch. Anfang Dezember erreichte der Vortrieb die 1.850 Meter Marke. Damit liegen sie voll im Zeitplan.

Im Sommer begann der Vortrieb am Zufahrtsstollen im Ahrental. Dieser 90 m<sup>2</sup> große seitliche Zufahrtsstollen (ähnlich jenem in Mauls) wird seit August 2010 nach der Neuen Österreichischen Tunnelbaumethode (NÖM) vorgetrieben. Die Mineure können drei Mal am Tag sprengen, wobei im ersten Abschnitt besondere Vorsicht geboten war: der Tunnel führt nur 6 Meter unter der stark befahrenen Brennerautobahn durch. Anfang Dezember führt der Zufahrtstunnel bereits 350 Meter tief in den Berg.

### *2011 alle Baustellen in Österreich operativ*

Neben den bereits aktiven Vortrieben am Erkundungsstollen in der Sillschlucht und am Zufahrtstunnel im Ahrental werden im Frühjahr 2011 auch die Vortriebsarbeiten in Wolf bei Steinach und in Ampass beginnen.

In Wolf bei Steinach werden die Arbeiten am 1 km langen Saxenertunnel, der von der Autobahnausfahrt direkt zur Baustelle führt, am Padastertunnel, der das Tunnelsystem mit der Deponie verbindet, und am Zufahrtstunnel in Wolf aufgenommen. Ebenso ist die Realisierung des Zufahrtstunnels Ampass ausgeschrieben. Somit werden im Jahr 2011 alle Baustellen für den BBT auf österreichischer Seite aktiv. (s/)

# È terminata la struttura grezza della galleria nella Bassa Valle dell'Inn

## Tunnelrohbau im Unterinntal abgeschlossen

**Il progetto nuova Bassa Valle dell'Inn con l'inizio di dicembre 2010 è entrato in una nuova fase dei lavori. Tutte le opere grezze della galleria sono terminate, ciò significa che sono stati completati non solo i lavori di scavo, ma anche il rivestimento interno in calcestruzzo e le opere secondarie dei 34 chilometri di galleria ferroviaria a due binari. Da agosto 2003 i cantieri dell'ÖBB lavorano a pieno regime.**

Attualmente la priorità dei lavori è costituita dall'attrezzaggio ferroviario della linea di nuova costruzione tra Kundl e Baumkirchen. Più di 20 chilometri di dispositivi di protezione dalle vibrazioni nonché quasi 30 chilometri di impianti ferroviari saranno realizzati per la fine del 2010. I lavori procedono a ritmo serrato: ogni settimana viene ultimato un ulteriore chilometro di binario senza ballast e parallelamente vengono installati i sistemi di sicurezza, gli impianti di comunicazione e la trazione elettrica. Tutti i principali sistemi per l'attrezzaggio dei 40 chilometri della nuova linea sono già stati aggiudicati.

Alla luce dell'attuale stato di avanzamento dei lavori i responsabili di progetto di ÖBB sono sicuri di poter rispettare il termine della messa in esercizio previsto per dicembre 2012. Con la nuova linea nella Bassa Valle dell'Inn in Tirolo le imprese di trasporto avranno a disposizione maggiori capacità di movimentazione ecocompatibili e il traffico viaggiatori a breve percorrenza potrà essere ulteriormente potenziato. La popolazione che vive in prossimità della ferrovia esistente, soprattutto nelle ore notturne, sarà meno disturbata dal rumore. *(mp)*

**Das Projekt neue Unterinntalbahn hat mit Anfang Dezember 2010 eine neue Arbeitsphase erreicht. Alle Tunnelrohbauten sind abgeschlossen. Das heißt, nicht nur die Aushub- und Ausbrucharbeiten sind zu Ende gegangen, 34 Kilometer zweigleisige Eisenbahntunnels sind nun komplett mit Betoninnenschale und Nebenbauwerken ausgerüstet. Seit August 2003 waren die Baustellen der ÖBB rund um die Uhr in Betrieb.**

Aktuell liegt der Arbeitsschwerpunkt auf der Neubaustrecke zwischen Kundl und Baumkirchen im Bereich der eisenbahntechnischen Ausrüstung. Mehr als 20 Kilometer Erschütterungsschutz sowie fast 30 Kilometer Gleisanlagen sind mit Jahresende 2010 hergestellt. Und die Arbeit geht mit Riesenschritten voran: Jede Woche wird ein weiterer Kilometer der festen Fahrbahn fertig gestellt. Parallel läuft der Einbau von

Sicherheitstechnik, Kommunikationsanlagen und Stromversorgung. Alle wesentlichen Leistungen für die Ausrüstung der 40-Kilometer-Neubaustrecke sind bereits vergeben.

Durch den aktuellen Baufortschritt sind sich die verantwortlichen ÖBB-Projektmanager sicher, den Start des fahrplanmäßigen Betriebes im Dezember 2012 halten zu können. Durch die Neubaustrecke im Tiroler Unterinntal erhält die Transportwirtschaft zusätzliche umweltfreundliche Beförderungskapazitäten, der öffentliche Personennahverkehr kann weiter ausgebaut werden. Anrainer der bestehenden Bahn werden vor allem in den Nachtstunden vom Verkehrslärm entlastet. *(mp)*



# Il CIPE approva i costi per la Galleria di Base del Brennero

## CIPE genehmigt Kosten für Brenner-Basistunnel

L'asse TEN n. 1 Berlino-Palermo è attualmente il corridoio nord-sud più avanzato. Una delle tratte principali è costituita dal traforo delle Alpi e pertanto dalla Galleria di Base del Brennero. Con tale collegamento sotterraneo, quasi orizzontale, viene a mancare, per il futuro trasporto ferroviario, la pendenza dell'esistente tratta ferroviaria del Brennero, costruita 140 anni fa.

La tratta dal portale di Tulfes al portale di Fortezza, lunga 63 km, presenta, con la Galleria di Base del Brennero, una pendenza longitudinale massima del 6,7 per mille, e quindi di due terzi dell'un per cento. Da Fortezza a Ponte Gardena la ferrovia del Brennero esistente è quasi così ripida come quella fino al Brennero. Essendo tale tratta altrettanto importante per un esercizio ferroviario funzionante, anche su di essa sono previste due nuove tratte in galleria per una lunghezza complessiva di 21 km.

Nella riunione tenuta a Roma il 18.11.2010 il CIPE ha dato il via libera al progetto preliminare del lotto Fortezza-Ponte Gardena con una prima valutazione d'impatto ambientale e un importo di 1.600 milioni di EUR. È ora possibile elaborare il progetto definitivo nonché portare avanti le ulteriori misure per la realizzazione.

Il Consiglio di Sorveglianza della BBT SE ha approvato i costi per la costruzione della Galleria di Base del Brennero per un importo di 7.460 milioni di EUR (relativo all'1.01.2010).

Il CIPE, che aveva dato il via libera alla Galleria di Base del Brennero già in data 31.7.2009, nella seduta del 18.11.2010, ha riconosciuto e approvato i costi concertati tra Austria e Italia. In questo modo l'Italia ha deliberato la costruzione della Galleria di Base del Brennero e quindi l'avvio della fase III.

In Austria, con un accordo di governo è stato definito come procedere in futuro e a dicembre 2010 è prevista una decisione governativa per l'avvio della fase III. A causa della lunga durata di tali progetti infrastrutturali l'Austria pretende dall'UE un fermo impegno a favore del finanziamento del progetto e un aumento del pedaggio dell'importo dell'Eurovignette (+25%) nella Bassa Valle dell'Inn. I tre Presidenti Platter, Durnwalder e Dellai si sono pronunciati a favore di un rispettivo aumento del pedaggio nel corridoio tra Monaco e Verona per accelerare il trasferimento dei flussi merci dalla strada alla rotaia.

Alla luce di tali sviluppi, la tratta quasi orizzontale e in gran parte sotterranea, che si snoda per 125 chilometri da Baumkirchen a Ponte Gardena, potrà essere realizzata. La "Nuova Ferrovia del Brennero con la Galleria di Base" sarà impiegata in futuro per il trasferimento del traffico merci.

(kob)

Die TEN-1 Achse von Berlin nach Palermo ist der derzeit am weitesten entwickelte Nord-Süd-Korridor in Europa. Einer der wichtigsten Abschnitte ist der Alpendurchstich, und damit der Brenner-Basistunnel. Durch diese nahezu horizontale unterirdische Verbindung fällt für den zukünftigen Bahnverkehr das Gefälle der 140 Jahre alten Brennerbahn weg.

Die 63 km lange Strecke von Tulfes bis Franzensfeste weist mit dem Brenner-Basistunnel ein maximales Längsgefälle von 6,7 Promille, also zwei Drittel von einem Prozent, auf. Von Franzensfeste bis nach Waidbruck ist die derzeitige Brennerbahn fast genauso steil wie zum Brenner. Da dieses Teilstück genauso wichtig für einen funktionalen Bahnbetrieb ist, sind auch dort zwei neue Tunnelabschnitte mit einer Gesamtlänge von 21 km geplant.

Die CIPE vom 18.11.2010 in Rom hat das Vorprojekt Franzensfeste-Waidbruck mit der ersten Umweltverträglichkeitsprüfung und einer Kostensumme von EUR 1.600 Mio positiv genehmigt. Nun können das definitive Projekt erstellt und die weiteren Schritte zur Realisierung vorangetrieben werden.

Der Aufsichtsrat des BBT SE hat die Kosten für den Bau des Brenner-Basistunnels mit einem Betrag von EUR 7.460 Mio (bezogen auf den 1.1.2010) genehmigt.

Der Brenner-Basistunnel wurde bereits in der CIPE am 31.7.2009 genehmigt. Nun hat die CIPE vom 18.11.2010 die zwischen Österreich und Italien abgestimmten Kosten anerkannt und genehmigt. Italien hat sich damit für den Bau des Brenner-Basistunnels, also den Beginn der Phase III entschieden.

In Österreich wurde in einer Regierungsvereinbarung die weitere Vorgangsweise festgelegt, und es soll noch im Dezember 2010 der Regierungsbeschluss für den Start der Phase III fallen. Aufgrund der lang andauernden Laufzeit solcher Infrastrukturprojekte verlangt Österreich von der EU ein Bekenntnis zur Ausfinanzierung des Projektes und eine Mauterhöhung um den Betrag der Eurovignette (+25%) im Unterinntal. Die drei Landeshauptleute Platter, Durnwalder, Dellai haben sich für eine entsprechende Mautanhebung im Korridor zwischen München und Verona ausgesprochen, um die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Bahn zu forcieren.

Aufgrund dieser Entwicklungen kann die auf 125 Kilometern nahezu horizontal und großteils unterirdisch verlaufende Strecke von Baumkirchen bis Waidbruck Realität werden. Die „Neue Brennerbahn mit dem Basistunnel“ wird in Zukunft für die Verlagerung des Güterverkehrs genutzt werden.

(kob)

## Brenner-Basistunnel und grüner Korridor

L'idea di creare un corridoio verde tra Monaco e Verona si è concretizzata in seno alla "Brenner Corridor Platform (BCP)" con l'istituzione di un gruppo di lavoro ad hoc e divenendo così parte del piano d'azione della BCP. Ciò significa che sulla tratta da Monaco a Verona si presta particolare attenzione all'efficienza energetica e all'impiego di fonti di energia rinnovabile, possibilmente locali, nell'ambito sia dell'intero approvvigionamento energetico sia del recupero di energia nel corridoio. In primo piano vi sono soprattutto le infrastrutture di trasporto, la ferrovia e l'autostrada, poiché è nel settore dei trasporti che finora è stato poco considerato l'aspetto dell'energia.

La realizzazione di un corridoio verde è un processo dinamico che si svilupperà nell'arco dei prossimi 20 anni. L'obiettivo è ottenere, entro il 2030, una riduzione del 50% delle emissioni di CO<sub>2</sub> nel corridoio da Monaco a Verona.

I campi d'azione possono essere suddivisi in 4 aree-obiettivo principali, la cui realizzazione richiede coerenza e prevede la cooperazione dei tre Stati, delle tre ferrovie e delle cinque Province/Länder lungo il corridoio.

- 1. Ferrovia:** La linea ferroviaria tra Monaco e Verona funziona già in gran parte con energia rinnovabile idroelettrica. L'utilizzo possibilmente esclusivo di fonti energetiche rinnovabili lungo l'intero corridoio è un obiettivo ambizioso, cui si aggiunge l'ottimizzazione energetica delle vecchie strutture, come centrali elettriche, convertitori, condutture elettriche, stazioni ferroviarie, ecc., nonché l'utilizzo dell'energia dispersa nelle gallerie (calore, acque, geotermia).
- 2. Autostrada:** Tra i temi di maggior rilievo figurano i carburanti prodotti mediante l'utilizzo di risorse rinnovabili, come il biodiesel, l'etanolo, l'elettricità verde, ecc., la cui distribuzione avverrà tramite i cosiddetti "distributori multi-energia". L'Autostrada del Brennero insieme all'IIT di Bolzano garantirà l'approvvigionamento d'idrogeno verde tramite l'installazione di apposite stazioni di rifornimento lungo la tratta autostradale. L'ubicazione strategica delle unità di rifornimento avrà effetti positivi anche sull'approvvigionamento d'idrogeno a livello locale (trasporto pubblico a breve percorrenza). È stata anche avviata la realizzazione di stazioni di servizio per autovetture a batterie.
- 3. Iniziative:** Le iniziative per il risparmio energetico, l'aumento dell'efficienza energetica e l'utilizzo di energie rinnovabili nelle città e nei

Die Idee, den Korridor zwischen München und Verona als „grünen“ Korridor aufzubauen, ist in der „Brenner Corridor Platform (BCP)“ durch die Gründung einer diesbezüglichen Arbeitsgruppe konkretisiert worden. Dies ist damit Teil des Aktionsplanes der BCP geworden und bedeutet, dass auf dieser Strecke besonders Bedacht auf Energieeffizienz und die Verwendung von erneuerbaren Energien aus lokaler Herkunft genommen wird. Dabei wird die gesamte Energieversorgung und Energieverwertung im Korridor betrachtet. Dies betrifft vor allem die Verkehrsinfrastrukturen Bahn und Autobahn, da im Verkehrsbereich bisher kaum Bedacht auf diesbezügliche energetische Überlegungen genommen wurde.

Die Realisierung ist ein dynamischer Prozess der nächsten 20 Jahre. Ziel ist es, bis 2030 im Korridor von München bis Verona 50% CO<sub>2</sub>-Reduktion zu erreichen.

Die Handlungsfelder lassen sich in vier Hauptbereiche einteilen, deren Realisierung konsequent angegangen wird. Es ist eine Zusammenarbeit der drei Staaten, drei Eisenbahnen sowie den fünf Ländern/Provinzen entlang der Strecke.

- 1. Eisenbahn:** Die Eisenbahn zwischen München und Verona ist bereits jetzt zum größten Teil mit erneuerbarer Elektrizität aus Wasserkraft betrieben. Es ist ein ehrgeiziges Ziel, entlang des gesamten Korridors möglichst nur erneuerbare Energie zu verwenden. Dazu kommt die Optimierung der alten Energiestrukturen wie Elektrizitätswerke, Umsetzer, Stromleitungen, Bahnhöfe usw. wie auch die Verwendung von Energien aus den Tunnels: Abwärme, Wasser, Geothermie.
- 2. Autobahn:** Erneuerbare Treibstoffe wie Biodiesel, Bioethanol, grüner Strom usw. sind ein wichtiges Thema. Die Verteilung soll in so genannten „Multienergetankstellen“ erfolgen. Die Versorgung mit grünem Wasserstoff entlang der Autobahn wird von der Brennerautobahn zusammen mit dem IIT in Bozen realisiert. Die strategische Positionierung begünstigt die lokalen Versorgungen mit Wasserstoff (öffentlicher Nahverkehr). Die Realisierung von Elektrotankstellen für den Nahverkehr ist ebenso eingeleitet.
- 3. Initiativen** zur Energieeinsparung, Erhöhung der Energieeffizienz und Verwendung von erneuerbaren Energien in Städten und Gemeinden entlang des grünen Korridors sind bereits weit fortgeschritten, wie energieeffiziente Bauwerke, CO<sub>2</sub>-neutrale Städte, Fernheizungen mit Biomasse usw.

comuni lungo il corridoio verde sono già in uno stato avanzato di realizzazione, come mostrano gli edifici a basso consumo energetico, le città CO<sub>2</sub>-neutrali, gli impianti di teleriscaldamento a biomassa, ecc.

4. **Reti:** È in corso il potenziamento delle reti energetiche tra le regioni interessate dal corridoio ai fini di una Smart Grid (rete elettrica intelligente). L'erogazione di energia elettrica tramite società di distribuzione a livello locale, regionale e sovraregionale contribuirà a garantire un funzionamento esente da guasti. È inoltre disponibile uno studio di fattibilità anche sull'impiego del cunicolo pilota per trasportare l'energia elettrica e sulla connessione delle reti energetiche di Austria e Italia (Tirolo e Alto Adige).

La realizzazione dei diversi progetti dell'intero "Corridoio Verde del Brennero" è fattibile. Per garantire un approvvigionamento energetico innovativo, efficiente, sicuro e privo di emissioni c'è bisogno tuttavia di flessibilità e di un approccio proiettato al futuro. Se la collaborazione interdisciplinare, da una parte, migliora le prospettive di successo, fa risparmiare costi e soprattutto costituisce un importante e concreto contributo alla protezione del clima mediante un'efficiente riduzione di CO<sub>2</sub>, i cittadini, dall'altra, vedono che, tramite le iniziative civili, il loro contributo al corridoio verde è inserito in un grande progetto innovativo per il futuro.

Il "Corridoio Verde del Brennero" è pertanto una risposta concreta e un programma d'azione per i prossimi 20 anni, cui ogni attore deve dare il proprio contributo. (wh)

4. **Energievernetzung** zwischen den Regionen im Korridor im Sinne eines Smart Grids (intelligentes Netz) ist im Aufbau. Die Vernetzung mit lokalen, regionalen und überregionalen Energieversorgern wirkt sich auf die Ausfallsicherheit aus. Auch kann der Pilotstollen zum Stromtransport und Zusammenschluss der Stromnetze Österreichs und Italiens (Nord- und Südtirols) genutzt werden; eine Machbarkeitsstudie ist vorhanden.

Die Realisierung der verschiedenen Vorhaben des gesamten „Grünen Korridors Brenner“ ist machbar. Es erfordert Flexibilität und Zukunftsdanken, die zukünftige Energieversorgung auf eine neue, effiziente, emissionsfreie, sichere Basis zu stellen. Die Tatsache der interdisziplinären Zusammenarbeit fördert die Aussicht auf Erfolg, auf Einsparung von Kosten, und vor allem ist es ein konkreter, wichtiger Beitrag zum Klimaschutz durch effiziente CO<sub>2</sub>-Reduzierung. Die Bürger wiederum sehen durch die zivilen Initiativen ihren Beitrag am grünen Korridor in ein großes zukunftsweisendes Konzept eingebunden.

Der „Grüne Korridor Brenner“ ist eine konkrete Antwort und ein Aktionsprogramm für die nächsten 20 Jahre, wobei jeder Akteur seinen Beitrag dazu einbringen muss. (wh)



# Via libera al potenziamento della linea Monaco – Rosenheim – Kufstein?

## Grünes Licht für den Ausbau München – Rosenheim – Kufstein?

Con la relazione finale, a cura dei periti, sul processo di verifica della pianificazione tedesca del fabbisogno di reti ferroviarie, di novembre 2010 (committente: Ministero Federale dei Trasporti, dell'Edilizia e dello Sviluppo Urbano), è disponibile con quasi un anno di ritardo il risultato della valutazione per il potenziamento della linea di accesso al Brennero Monaco-Kiefersfelden-Kufstein. Il rapporto benefici-costi, essendo pari a 1,2 con costi di investimento ammessi di perlomeno 2,6 miliardi di euro, costituisce la prova del vantaggio del progetto per l'economia del paese.

Il progetto (caso 36) comprende il quadruplicamento dei binari a lunga percorrenza tra Monaco-Trudering e Großkarolinenfeld, una linea di nuova costruzione da Großkarolinenfeld a Brannenburg e il quadruplicamento da Brannenburg fino al confine austriaco presso Kufstein. Come costatato dai periti, il grado di elaborazione di tale caso ha finora a malapena superato il livello di ideazione del progetto. Si pongono così alcune domande circa la realizzazione del suddetto:

1. Quali riflessioni hanno condotto al tracciato (molto approssimativo) e quali condizioni quadro sono state prese in considerazione?
2. Qual è il margine di flessibilità del calcolo dei costi del progetto? In passato la definizione dei costi di numerosi progetti del piano del fabbisogno si è rivelata poco sostenibile.
3. Come influisce il rapporto benefici-costi, relativamente basso, sulla priorità dei progetti previsti dal piano del fabbisogno, il cui fattore benefici-costi medio ammonta a 2,2?

E infine

4. come influisce la decisione dell'Austria di rinviare l'inizio dei lavori per la Galleria di Base del Brennero al 2016? Nel caso di riferimento, caso in cui non abbia luogo alcun potenziamento (caso zero), si suppone che la Galleria di Base del Brennero venga realizzata entro il 2025).

I quesiti citati mostrano che la strada verso la realizzazione del progetto è ancora molto lunga e che dipende da molti fattori imponderabili. Il risultato positivo della verifica della pianificazione del fabbisogno è solo un primo passo significativo, ma al contempo è anche un'idonea base per gli ulteriori sforzi della CAB volti ad un potenziamento dell'asse ferroviario del Brennero che sia efficiente e adeguato al fabbisogno. Fino al "via libera" ci sono ancora numerosi ostacoli da superare. (kub)

Mit dem Abschlussbericht der Gutachter zur Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundes-schienenwege vom November 2010 (Auftraggeber: Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung) liegt nun mit knapp einjähriger Verzögerung auch das Bewertungsergebnis für den Ausbau der Brennerzulaufstrecke München-Kiefersfelden-Kufstein vor. Das Nutzen-Kosten-Verhältnis beträgt hier 1,2 bei unterstellten Investitionskosten von gut 2,6 Mrd. € und ist somit der Nachweis für den volkswirtschaftlichen Nutzen des Vorhabens.

Das Projekt (Planfall 36) umfasst den viergleisigen Ausbau der Ferngleise zwischen München-Trudering und Großkarolinenfeld, eine Neubaustrecke von Großkarolinenfeld nach Brannenburg und den viergleisigen Ausbau von Brannenburg bis zur österreichischen Grenze bei Kufstein. Wie die Gutachter feststellen, hat die Bearbeitungstiefe dieses Planfalls bisher jedoch kaum das Niveau einer Projektidee überschritten. Damit stellen sich einige Fragen zur Realisierung des Projekts:

1. Welche Überlegungen haben zu der (sehr groben) Trassierung geführt und welche Rahmenbedingungen wurden dabei berücksichtigt?
2. Wie belastbar ist die Kalkulation der Projektkosten? In der Vergangenheit haben sich die Kostenkalkulationen bei zahlreichen Bedarfsplanvorhaben als wenig tragfähig erwiesen.
3. Wie wirkt sich das relativ niedrige Nutzen-Kosten-Verhältnis auf die Priorisierung der Bedarfsplanprojekte aus, deren durchschnittlicher Nutzen-Kosten-Faktor bei 2,2 liegt?

Und schließlich

4. Wie wirkt sich die Entscheidung Österreichs aus, den Baubeginn beim Brenner-Basistunnel auf 2016 zu verschieben? Im Bezugsfall (Ohne-Fall) ist die Realisierung des Brenner-Basistunnels bis 2025 unterstellt.

Der Fragenkatalog zeigt, dass der Weg zur Realisierung des Projekts noch sehr lang ist und von vielen Unwägbarkeiten abhängt. Das positive Ergebnis der Bedarfsplanüberprüfung ist nur ein erster wichtiger Schritt, aber auch eine geeignete Basis für die weiteren Anstrengungen der AGB um einen leistungsfähigen und bedarfsgerechten Ausbau der Brenner-Schienenachse. Bis zum „grünen Licht“ sind daher noch zahlreiche Hürden zu überwinden. (kub)

# Il "BrennerCongress" 2011 per la prima volta a Bolzano

## „BrennerCongress“ 2011 erstmals in Bozen

La quarta edizione del BrennerCongress si svolgerà il 17 e il 18 marzo 2011 a Bolzano in concomitanza con la fiera specializzata Viatic. Nel corso del simposio internazionale sarà illustrato lo stato di avanzamento dei lavori relativi alla Galleria di Base del Brennero e saranno trattati temi teorici e pratici in merito alle infrastrutture di trasporto nello spazio alpino.

Nel corso delle due giornate verranno presentate, da esperti internazionali, relazioni inerenti alla costruzione, al funzionamento e alla manutenzione di strade e ferrovie. Ad aprire i lavori saranno gli esperti della Galleria di Base del Brennero, dopodiché interverranno relatori che illustreranno altri progetti di gallerie di base nelle Alpi. Le gallerie stradali saranno un'altra priorità tematica.

La seconda giornata di congresso è dedicata alla manutenzione di strade ed autostrade, con relazioni su ponti e manti stradali nella costruzione di gallerie nonché sulla sicurezza nelle gallerie. Il tema della progettazione di infrastrutture sarà trattato dal punto di vista di uno psicologo del traffico. Infine sono in programma anche relazioni su prodotti realizzati con materiali riciclati ed utilizzati nella costruzione di infrastrutture nonché sulla tenuta dei bitumi.

Oltre alle relazioni sono previsti due workshop: il primo è dedicato al confronto tra i metodi di scavo NATM, ADECO e TBM, il secondo è incentrato sulle pietre naturali. Nell'ambito del "BrennerCongress" sono previste anche visite alla Galleria di Base del Brennero e all'Autostrada del Brennero A22.

L'evento si svolge sotto la direzione scientifica del Prof. Konrad Bergmeister, docente presso l'Università di Scienze agrarie di Vienna, e del Prof. Walter Purrer, docente presso la Facoltà di Ingegneria dell'Università Leopold Franzens di Innsbruck. (ns)

Parallel zur Fachmesse Viatic in Bozen findet vom 17. bis 18. März 2011 der vierte „BrennerCongress“ statt. Das internationale Symposium informiert über den Realisierungsstand des Brenner-Basistunnels und greift Themen aus Forschung und Praxis rund um die Verkehrsinfrastruktur im Alpenraum auf.

Internationale Experten referieren an zwei Kongresstagen über Bau, Betrieb und Instandhaltung von Schiene und Straße. Den Auftakt macht der Brenner-Basistunnel, gefolgt von Beiträgen über andere Basistunnelprojekte in den Alpen. Ein weiterer Themenschwerpunkt beschäftigt sich mit Straßentunnels.

Der zweite Kongresstag widmet sich der Instandhaltung von Straßen und Autobahnen mit Beiträgen zu Straßenbrücken, Fahrbahndecken im Tunnelbau und Sicherheit im Tunnel. Das Thema Planung von Infrastruktur wird auch vom Blickwinkel eines Verkehrspsychologen dargestellt. Abschließend stehen Recyclingprodukte für den Bau von Infrastrukturen und die Haltbarkeit des Bitumen im Vordergrund.

Zusätzlich zu den Vorträgen finden zwei Workshops statt: Einer vergleicht die Vortriebsmethoden NATM, ADECO und TBM; während sich der zweite auf das Thema Natursteine konzentriert. Der „BrennerCongress“ wird durch Exkursionen zum Brenner-Basistunnel und zur Brennerautobahn A22 abgerundet.

Der Kongress steht unter der wissenschaftlichen Leitung von Univ.-Prof. Konrad Bergmeister, Universität für Bodenkultur Wien, und Univ.-Prof. Walter Purrer, Fakultät für Bauingenieurwissenschaften der Leopold Franzens Universität Innsbruck. (ns)



# La tratta di accesso sud del Corridoio del Brennero nel territorio della PAT

## Südzulauf zum Brenner-Basistunnel auf dem Gebiet der Autonomen Provinz Trient

La tratta di accesso sud al Tunnel ferroviario del Brennero si estende, suddivisa per lotti al fine del quadruplicamento della ferrovia, da Fortezza a Verona attraversando tutto il territorio della Provincia autonoma di Trento. La rilevanza della tratta, come parte di un unicum del Corridoio, è sancita dall'accordo sottoscritto nel 2009 tra governi centrali e locali interessati, ed è contemplata da documenti programmatori di livello europeo e nazionale.

Il territorio provinciale è percorso dal lotto 3 "Circonvallazione di Trento e Rovereto", che si sviluppa da Mezzocorona a Mori per circa 42 km, nonché dalle tratte di completamento che si estendono a sud e a nord del lotto fino ai confini della provincia. Attualmente è in atto la fase di progettazione alla quale partecipa direttamente la Provincia sia per gli aspetti finanziari sia tecnici. L'apporto provinciale è determinante per perseguire l'obiettivo di inserimento tra i lotti prioritari e per assicurare tempi di realizzazione

Die Südzulaufstrecke zum Brenner-Basistunnel, die wegen des viergleisigen Ausbaus der Eisenbahnstrecke in Baulose aufgeteilt ist, erstreckt sich von Franzensfeste bis Verona, wobei sie das gesamte Gebiet der Autonomen Provinz Trient durchquert. Die Bedeutung der Strecke als unverzichtbarer Teil des Korridors wurde durch eine Vereinbarung, welche 2009 von den betroffenen Staaten und Ländern bzw. Provinzen abgeschlossen wurde, festgelegt und ist in den entsprechenden Erklärungen auf europäischer und nationaler Ebene verankert.

Das Gebiet der Provinz wird von der Strecke des Bauloses 3 „Umfahrung von Trient und Rovereto“, welche auf einer Länge von 42 km von Mezzocorona bis Mori verläuft, sowie von den Strecken der Vervollständigungslose, die sich südlich und nördlich des Bauloses bis zu den Provinzgrenzen erstrecken, durchquert. Momentan findet die Planungsphase statt, an der die Provinz, sowohl was die finanziellen als auch die



omogenei a quelli di costruzione del tunnel. Il rischio sarebbe infatti la difficoltà per la linea attuale nell'assorbire i nuovi flussi di traffico in termini quantitativi e qualitativi e la creazione dei paventati colli di bottiglia con conseguenti disagi per tutto il territorio provinciale.

Un primo progetto preliminare redatto nel 2003 da RFI, quale soggetto aggiudicatore, si snodava sulla destra Adige ma raccoglieva dagli organi preposti valutazione negativa in ordine alla compatibilità ambientale; attualmente è all'esame un tracciato sulla sinistra idrografica, con tre varianti che si snodano per la maggior parte in galleria, elaborato da un gruppo misto Provincia-Ferrovie, che tiene conto delle osservazioni pregresse, in particolare per garantire un minore impatto sul territorio, sulla popolazione, sul sistema economico. Per quanto riguarda le tratte di adduzione è disponibile uno studio di fattibilità che presenta un livello di approfondimento quasi pari al progetto preliminare del lotto 3, volto a dare unitarietà e qualità alle proposte; entrambi sono stati approvati dalla Giunta provinciale a fine 2008.

Come appare chiaro le questioni da affrontare sono ancora numerose e coinvolgono diversi e qualificati livelli. Tra queste oltre alla condivisione dell'unitarietà dell'opera "Corridoio del Brennero" con ciò che ne consegue, l'individuazione dei finanziamenti anche delle tratte d'accesso, comprensivi del fondo che A22 sta accantonando e, ad oggi, risorsa sicura, e la valorizzazione delle istituzioni locali in termini di apporto finanziario ma anche di capacità di governance. *(mca)*



tecnischen Aspekte anbelangt, unmittelbar beteiligt ist. Die Unterstützung der Provinz ist entscheidend, damit diese unter die prioritären Baulose fallen und damit ihre Realisierungsdauer der des Tunnels entspricht. Ansonsten bestünde die Gefahr, dass es auf der aktuellen Strecke zu Schwierigkeiten kommt, die neuen Verkehrsströme in ihrer Quantität und Qualität zu bewältigen, und die befürchteten Kapazitätsengpässe entstehen.

Ein erstes Vorprojekt, das 2003 von der für die Vergabe zuständigen RFI erarbeitet wurde, verlief auf der rechten Seite der Etsch, wurde aber von den zuständigen Stellen hinsichtlich seiner Umweltverträglichkeit negativ bewertet; momentan wird gerade eine Trasse auf der linken Seite des Flusses in drei Lösungsvarianten überprüft, die großteils im Tunnel verlaufen. Die Trassenführung wurde von einer aus Provinz- und Bahnvertretern bestehenden Arbeitsgruppe festgelegt, um vor allem geringere Auswirkungen auf das Gebiet, die Bevölkerung und die Volkswirtschaft zu gewährleisten, wobei vorherige Ergebnisse berücksichtigt wurden. Für die Zulaufstecken ist eine Machbarkeitsstudie verfügbar, die fast genauso sorgfältig und profund wie das Vorprojekt des Bauloses 3 ausfällt, und die darauf abzielt, die Vorschläge in Einklang zu bringen und qualitativ abzusichern. Die Landesregierung Trient hat Ende 2008 beide angenommen.

Es scheint noch zahlreiche Fragen zu geben, die geklärt und für deren Lösung unterschiedliche kompetente Ebenen hinzugezogen werden müssen. Unter diesen stellt sich, neben der Frage der Akzeptanz des einheitlichen Werkes „Brennerkorridor“, zusammen mit dem, was damit verbunden ist, die Frage der Festlegung der auch für die Zulaufstrecken vorgesehenen Finanzmittel, einschließlich des Fonds, den die A22 zurücklegt und der heute eine sichere Einnahmequelle darstellt, und die der Wertschätzung der lokalen Institutionen, was deren finanzielle Unterstützung und ihre Governance anbelangt. *(mca)*



01|10

# transfer

## imprint

**Herausgeberin / Editore:**

Aktionsgemeinschaft Brennerbahn (AGB)  
c/o Bayerisches Staatsministerium  
für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr  
und Technologie  
80525 München, Deutschland

**Redaktion / Redazione:**

Kurt Bechtold, Annette Bloier  
AGB@stmwivt.bayern.de

**Autoren / Autori:**

- Pat Cox
- Kurt Bechtold (kub)
- Andreas Beer (ab)
- Konrad Bergmeister (kob)
- Simon Lochmann (sl)
- Nadja Schölzhorn (ns)
- Martin Pellizzari (mp)
- Walter Huber (wh)
- Maria Celestina Antonacci (mca)

**Übersetzungen / Traduzioni:**

- Susanna Barzanti

**Fotos / Immagini:**

- EU-Kommission (pag./S. 3)
- Bayerisches Verkehrsministerium (pag./S. 4)
- ÖBB/Martin Pellizzari (pag./S.5)
- ÖBB/Gerhard Berger (pag./S. 2 oben, 8)
- ÖBB/Vogltanz (pag./S. 2 unten)
- BBT-SE (Copertina/Titelseite pag./S. 7, 13)
- Beobachtungstelle für Umwelt und Arbeitsschutz (pag./S. 6, 14)

**Gestaltung / Editing:**

Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft,  
Infrastruktur, Verkehr und Technologie  
80525 München, Deutschland

**Druck / Stampa:**

Eitzenberger, Media Druck Logistik, 86165 Augsburg