



Comunità d'Azione Ferrovia del Brennero  
Aktionsgemeinschaft Brennerbahn

01 | 14

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

# tranzfer



### Europa

MÜNCHEN

3 EDITORIALE

EDITORIAL

4 LA PRESIDENZA GRECA PROPONE  
UN COMPROMESSO PER I GIGALINER

GRIECHISCHE RATSPRÄSIDENTSCHAFT  
LEGT KOMPROMISSTEXT ZU GIGALINERN VOR

8 BRENNERCONGRESS 2014 –  
“EFFICACIA ED EFFICIENZA NELL’EDILIZIA”

BRENNERCONGRESS 2014 –  
„EFFEKTIVITÄT UND EFFIZIENZ IN DER BAUWIRTSCHAFT“

15 LA SETTIMANA DEL TRAFFICO A INNSBRUCK

VERKEHRSWOCHE IN INNSBRUCK

### Accesso Nord Nordzulauf

INNSBRUCK

6 LA TAVOLA ROTONDA SULLA LINEA DELLA BASSA VALLE DELL’INN  
È STATA UN SUCCESSO SU TUTTI I FRONTI

DER RUNDETISCH ZUR UNTERINNTALTRASSE  
WAR EIN ERFOLG FÜR ALLE BETEILIGTEN

FORTEZZA / FRANZENSFESTE

### Brennero Brenner

BOLZANO / BOZEN

10 BBT: I LAVORI DI COSTRUZIONE PROSEGUONO A PIENO REGIME  
BBT: BAUARBEITEN LAUFEN AUF HOCHTOUREN

12 PARLAMENTARE TEDESCO DANIELA LUDWIG VISITA IL BBT  
BUNDESTAGSABGEORDNETE DANIELA LUDWIG ZU BESUCH BEIM BBT

15 PRESIDENTE DELLA CAMERA DI COMMERCIO LEITL  
IN VISITA AL CANTIERE DI BBT

WKO-PRÄSIDENT LEITL BESICHTIGT BBT

### Accesso Sud Südzulauf

TRENTO

VERONA

14 BRENNERO, CORRIDOIO STRATEGICO PER L’EUROPA  
BRENNER, STRATEGISCHER KORRIDOR FÜR EUROPA

# Editoriale

---

## Editorial

→ La Comunità d'Azione per la Ferrovia del Brennero funge da piattaforma per le regioni e le camere di commercio lungo l'asse del Brennero e si impegna per il suo potenziamento e il miglior utilizzo possibile della linea storica tra Monaco di Baviera e Verona. La Presidenza della Comunità d'Azione per la Ferrovia del Brennero (CAB) nel biennio 2013-2014 spetta al Land Tirolo. Per questo l'occasione è gradita per fare un bilancio di medio termine nel primo numero di transfer del 2014.

La presidenza del Tirolo della CAB sarà all'insegna del "Potenziamento della ferrovia". Sotto la presidenza del Tirolo si implementeranno due o tre diverse misure per il miglioramento e l'ottimizzazione del traffico ferroviario per aumentare la competitività della rotaia rispetto alla strada. I possibili provvedimenti da attuare a tale scopo sono stati elaborati durante il primo anno di presidenza. L'apertura della nuova linea della Bassa Valle dell'Inn per tutte le imprese di trasporto ferroviaria è stato il primo successo. Ora si intende rafforzare la collaborazione con altri gruppi e organizzazioni che si occupano di traffico merci nell'arco alpino in genere e di traffico ferroviario lungo il corridoio del Brennero nello specifico. In particolare ciò riguarda la Brenner Corridor Plattform (BCP) e le persone operanti nei progetti iMonitraf! e Swiftly Green.

L'importanza della ferrovia del Brennero non è percepita allo stesso modo all'esterno della regione, per cui è necessario prendere provvedimenti per rafforzare un'immagine positiva. Per questo nel secondo anno della presidenza del Tirolo sarà organizzata la "Settimana del traffico" con il Convegno della CAB "Potenziare la ferrovia", in cui saranno trattati proprio questi temi, con la partecipazione di rappresentanti di alto livello delle infrastrutture, delle ferrovie, degli operatori, degli spedizionieri e del settore economico (Presidenti e membri delle Camere di Commercio) e si scambieranno conoscenze ed esperienze positive nonché input per nuove strategie d'approccio. Il volume di traffico ferroviario che si svolge tra la Germania e l'Italia attraverso il valico del Brennero è il maggiore nel trasporto combinato non accompagnato a livello europeo.

Ora è necessario coordinare le attività di progettazione e di costruzione per la Galleria di Base del Brennero e soprattutto per le tratte di accesso e di avere cura che le imprese di trasporti possano sfruttare la ferrovia a vantaggio della popolazione e dell'economia regionale/locale.

→ Die Aktionsgemeinschaft Brennerbahn als Netzwerk der Länder und Wirtschaftskammern entlang der Brennerachse setzt sich für den Ausbau der Schiene und für die bestmögliche Nutzung der Bestandsstrecke zwischen München und Verona ein. Der Vorsitz der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn (AGB) liegt für das Biennium 2013 und 2014 beim Land Tirol. Grund genug, in der ersten transfer-Ausgabe 2014 eine Halbzeitbilanz zu ziehen.

Das Land Tirol hat die AGB-Präsidentschaft unter das Motto „Schiene stärken“ gestellt. Während der Tiroler AGB-Präsidentschaft werden Maßnahmen zur Verbesserung und Optimierung des Bahnverkehrs umgesetzt, die der Erhöhung der Wettbewerbsfähigkeit der Bahn gegenüber dem Verkehrsträger Straße dienen sollen. Die möglichen Maßnahmen wurden im ersten Jahr der Präsidentschaft herausgearbeitet. Die nächtliche Öffnung der Neubaustrecke im Unterinntal für alle Eisenbahnverkehrsunternehmen wurde bereits erreicht. Nun soll die Kooperation mit weiteren Gremien bzw. Organisationen, die mit dem alpenquerenden Güterverkehr generell und dem Schienengüterverkehr im Brenner-Korridor im Besonderen befasst sind, vertieft werden. Dies sind vor allem die Brenner Corridor Plattform (BCP) sowie die Beteiligten der Projekte iMonitraf! und Swiftly Green.

Die Bedeutung der Brennerbahn für den alpenquerenden Güterverkehr wird außerhalb der Region nicht in gleichem Maße wahrgenommen und bedarf einer kontinuierlichen positiven Darstellung. Um dies räumlich und inhaltlich zu bündeln, wird eine Verkehrswoche mit zentraler AGB-Tagung „Schiene stärken“ im zweiten Jahr der Präsidentschaft veranstaltet, bei der sich Entscheidungsträger aus Politik mit hochrangigen Vertretern der Infrastruktur, der Eisenbahnen, der Operateure, der Spediteure und Wirtschaftsvertretern (Kammerpräsidenten und Mitglieder) über das Erreichte austauschen, über Erfahrungen berichten und neue Ideen anstoßen. Denn das Transportvolumen auf der Eisenbahn, das zwischen Deutschland und Italien über den Brenner abgewickelt wird, ist das größte Transportvolumen im unbegleiteten Kombinierten Verkehr bei den Länderrelationen in ganz Europa.

Nun gilt es, die Planungs- und Bauaktivitäten am Brenner-Basistunnel und vor allem an den Zulaufstrecken weiter voranzutreiben sowie zu koordinieren und dafür Sorge zu tragen, dass die Verkehrsunternehmen die Schiene zum Vorteil der regionalen/lokalen Bevölkerung und Wirtschaft nutzen können und werden.

(em)



**Ewald Moser**  
Presidente della  
Commissione Tecnica  
della CAB

AGB-Fachkommissions-  
vorsitzender

During the Tyrolean presidency of the Action Community Brenner Bahn a few measures will be implemented to improve and optimize rail transport, which should serve to increase the competitiveness of rail over trucking. The measures planned for that purpose should be carried out in cooperation with other bodies or organizations that are involved in the transalpine freight traffic in general and the rail freight transport along the Brenner corridor in particular, which especially include the Brenner Corridor Plattform (BCP), as well as all stakeholders of iMonitraf! and Swiftly Green.



## *La Presidenza greca propone un compromesso per i gigaliner*

# *Griechische Ratspräsidentschaft legt Kompromisstext zu Gigalinern vor*

→ La Commissione Europea ha elaborato una proposta per la revisione della direttiva inerente alle dimensioni massime ammissibili dei veicoli nel traffico nazionale e transfrontaliero e per la definizione dei limiti massimi di peso per il traffico transfrontaliero ("gigaliner"). I singoli stati membro hanno preso posizioni molto divergenti sulla questione.

La presidenza greca, infine, ha presentato una versione di compromesso in cui non vengono proposte misure atte non solo a migliorare le caratteristiche aerodinamiche dei veicoli per il trasporto di merci su gomma, ma anche regolamenti che si ripercuotono sulla concorrenzialità tra i vettori strada e ferrovia a vantaggio della ferrovia.

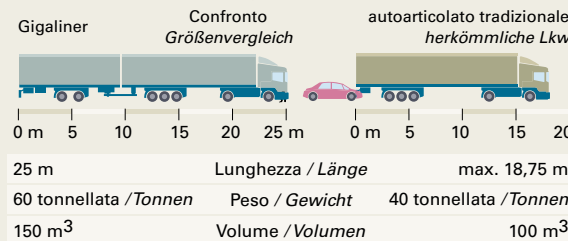
Oltre all'ammissione bilaterale dei "gigaliner" nel traffico transfrontaliero, è prevista l'estensione della disposizione eccezionale (limite di peso 44 t) per i percorsi iniziali e/o terminali del trasporto combinato e per i percorsi iniziali e/o terminali del trasporto intermodale (fino a 300 chilometri). Per quanto riguarda i trasporti marittimi a breve distanza nella Comunità, non sono previsti limiti di percorrenza su strada per i veicoli fino a 44 t fino al porto più vicino. I nuovi convogli, inoltre, non potranno più essere trasferiti sul materiale rotabile o solo limitatamente. Conseguentemente le Alpi potrebbero essere attraversate da autoarticolati di 44 t.

→ Von der Europäischen Kommission wurde ein Vorschlag zur Änderung der Richtlinie für die Festlegung der höchstzulässigen Abmessungen im innerstaatlichen und grenzüberschreitenden Verkehr sowie zur Festlegung der höchstzulässigen Gewichte im grenzüberschreitenden Verkehr ausgearbeitet (Gigaliner). Der Vorschlag wird von den einzelnen Staaten sehr unterschiedlich bewertet. Zuletzt wurde von der griechischen Ratspräsidentschaft ein Kompromisstext vorgelegt.

Vorgeschlagen werden nicht nur Maßnahmen zur Verbesserung der Aerodynamik der Straßengüterfahrzeuge, sondern auch Regelungen, die die Wettbewerbsfähigkeit zwischen den Verkehrsträgern Straße und Schiene zugunsten der Straße beeinflussen.

Neben der Zulassung von „Gigalinern“ im grenzüberschreitenden bilateralen Einsatz soll die 44-t-Ausnahmebestimmung für den Straßenvor- und Nachlauf des Kombinierten Verkehrs auch auf den Vor- und Nachlauf im Intermodalen Verkehr ausgedehnt werden (bis zu jeweils 300 Kilometer). Für europäische Kurzstreckenseeverkehre soll das Gewichtslimit von 44 t überhaupt ohne Streckenbegrenzung auf der Straße bis zum nächstgelegenen geeigneten Seehafen erlaubt werden. Die Alpen könnten dann mit 44-t-Lkw auf der Straße transitiert werden.

## Gigaliner – i bisogni delle strade europee Transportriesen auf EU-Straßen



Grafik: © APA, Quelle: APA



Autotreni sulle  
strade europee

Gigaliner auf  
Europas Straßen

Inoltre, sarà permesso superare l'attuale lunghezza massima degli autoarticolati per motivi legati all'aerodinamica; tuttavia non è stato fissato un tetto massimo. È prevista anche una variazione in aumento della larghezza massima ammissibile.

La sagoma massima dei veicoli costituisce una caratteristica fondamentale nel sistema dei trasporti (in particolare quello intermodale) poiché le relative modifiche non si possono apportare frequentemente e a breve termine. In questo ambito è necessario pianificare a lungo termine e potersi basare su certezze, due condizioni che nelle dette proposte non sono soddisfatte poiché la lunghezza massima dei veicoli sarà definita solo attraverso successivi atti.

Oltre al notevole dispendio di denaro per l'adeguamento delle infrastrutture stradali e del materiale rotabile, questa variazione comporterà effetti ad ampio spettro nel panorama dei trasporti. Alterando le condizioni di concorrenza, si corre il rischio di ridurre la quota del trasporto merci ferroviario mettendo a repentaglio gli ingenti investimenti effettuati dall'Unione Europea, dagli stati membro e dalle regioni per il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie.

L'obiettivo della politica dei trasporti nell'Euregio Tirolo era e rimane il "Potenziamento della ferrovia" e quindi lo spostamento del traffico merci da gomma a ferro.

Weiters sollen die maximalen Fahrzeuglängen der Lkw aus aerodynamischen Gründen überschritten werden dürfen – ohne konkrete Angaben zu Obergrenzen. Auch die maximalen Fahrzeugbreiten sollen erhöht werden.

Zulässige Kfz-Abmessungen bilden eine elementare Festlegung im Verkehrssystem (vor allem in einem intermodalen). Sie können weder kurzfristig noch wiederholt abgeändert werden. Für einen Umbau der Straßeninfrastruktur braucht es nicht nur einen ausreichenden zeitlichen Vorlauf, sondern vor allem Planungssicherheit. Diese ist mit den vorliegenden Vorschlägen nicht gegeben, da die maximalen Fahrzeuglängen erst im Rahmen weiterer Rechtsakte definiert werden. Das neue Lkw-Kollektiv ist zudem nicht mehr, oder noch eingeschränkt, auf das Wagenmaterial verlagerbar.

Neben den beträchtlichen Kosten für die Anpassung der Straßeninfrastrukturen und des Rollmaterials ist mit weitreichenden verkehrspolitischen Folgen zu rechnen. Es besteht die Gefahr, dass infolge der geänderten Wettbewerbsbedingungen die Anteile des Schienengüterverkehrs sinken und die hohen Investitionen, die derzeit für den Ausbau der Schieneninfrastrukturen von der EU, von den Staaten und den Regionen getätigt werden, in Frage gestellt werden.

Verkehrspolitisches Ziel in der Europaregion Tirol ist und bleibt eine stärkere Verlagerung des Güterfernverkehrs von der Straße auf die Schiene – nach dem Motto „Schiene stärken“

(Isch)

The European Commission has drawn up a proposal to amend the Directive on maximum authorized dimensions of vehicles in national and cross-border traffic and the maximum authorized weights in international transports ("gigaliner"). The opinions of the member states are deeply divided on this issue. The objective of transport policy in the European Region Tyrol was and still is the modal shift of the long-distance freight traffic from road to rail – according to the motto "Railway expansion".

La tavola rotonda con ospiti importanti compie grandi passi per sgravare la popolazione lungo la tratta della Bassa Valle dell'Inn.

Ein großer Schritt zur Entlastung der Anrainer der Unterinntaltrasse wurde durch den prominent besetzten Runden Tisch erreicht.



## *La tavola rotonda sulla linea della Bassa Valle dell'Inn è stata un successo su tutti i fronti*

### *Der Runde Tisch zur Unterinntaltrasse war ein Erfolg für alle Beteiligten*

→ Con l'entrata in vigore del nuovo orario dei treni il 15 dicembre 2013, tra le 22 e le 6, la nuova linea ferroviaria sotterranea è a completa disposizione del traffico merci pesante.

Circa venti esperti e rappresentanti di ÖBB, del Ministero delle infrastrutture, delle imprese di trasporto ferroviario private e dell'industria ferroviaria si sono riuniti a Innsbruck, su invito della Vicepresidente del Land Ingrid Felipe, per discutere della problematica dell'inquinamento acustico provocato dal traffico merci nella Bassa Valle dell'Inn e per trovare una soluzione.

→ Seit dem Fahrplanwechsel vom 15. Dezember 2013 steht zwischen 22 und 6 Uhr die neue unterirdische Eisenbahnstrecke zur Gänze für den schweren Güterverkehr zur Verfügung.

Rund zwanzig Experten, darunter Vertreter der ÖBB, des Verkehrsministeriums, privater Eisenbahnverkehrsunternehmen und der Eisenbahnindustrie haben sich im November in Innsbruck auf Einladung von Tirols Landeshauptmann-Stellvertreterin Ingrid Felipe getroffen, um die Problematik des Güterzuglärms im Unterinntal zu lösen.

Tra le 22 e le 6, la nuova linea sotterranea è a completa disposizione del traffico merci pesante. A tale scopo, alcuni treni viaggiatori transiteranno sulla linea storica. In questo lasso di tempo il limite di velocità sulla nuova linea ferroviaria sarà fissato ad un massimo di 120 km/h e sarà utilizzato il sistema di segnalamento e controllo PZB/Indusi (controllo di velocità "puntuale") finora in uso. In tal modo, sulla nuova linea sotterranea potranno transitare anche treni di imprese ferroviarie private. La Rail Cargo Austria (impresa di trasporto ferroviario di ÖBB) aveva spostato i propri treni merci sulla linea di nuova costruzione già un anno fa. Sulla base di questo accordo, a partire dalla metà di dicembre (tra le 22 e le 6) sulla nuova linea sotterranea transitano 60 treni merci, cioè circa il doppio rispetto a prima. Tutto ciò va a beneficio della popolazione residente lungo la tratta lunga 40 chilometri della linea storica tra Baumkirchen e Radfeld perché durante la notte quasi tutti i treni spariranno nel sottosuolo.

La soluzione concordata è temporanea e sarà valida fino al 30/06/2015. Sulla nuova linea della Bassa Valle dell'Inn, dopo questo periodo di avvio dell'esercizio prolungato, sarà utilizzato esclusivamente il sistema di comando e controllo europeo ETCS livello 2 anche di notte. Le imprese di trasporto ferroviario, per contropartita, si sono impegnate a provvedere all'adattamento delle proprie motrici. Durante il giorno, tra le 6 e le 22, il sistema ETCS livello 2 è già in vigore. In tal modo si garantisce il massimo livello di sicurezza e di sfruttamento delle capacità, pur transitando contemporaneamente sulla linea sia i treni ad alta velocità (ÖBB-Railjet a 220 km/h) che i treni merci. Tutti i treni che transitano in galleria durante questa fascia oraria sono tassativamente tenuti ad utilizzare tale sistema moderno.

Zwischen 22 und 6 Uhr steht die unterirdische Neubaustrecke zur Gänze für den schweren Güterverkehr zur Verfügung. Einige wenige Reisezüge werden dafür auf der Bestandsstrecke geführt. In diesem Zeitraum wird auf der Neubaustrecke aufgrund der Geschwindigkeiten bis maximal 120 km/h das herkömmliche Zugsicherungssystem PZB (Punktförmige Zugbeeinflussung) zum Einsatz kommen. Dadurch können in der Nacht auch die Züge von privaten Eisenbahnunternehmen die unterirdische Trasse befahren. Die Rail Cargo Austria (Gütersparte der ÖBB) hatte ihre Güterzüge bereits vor einem Jahr auf die unterirdische Strecke verlagert. Auf Basis der Vereinbarung fahren seit Mitte Dezember mit 60 Güterzügen (zwischen 22 und 6 Uhr) rund doppelt so viele auf der neuen unterirdischen Strecke als bisher. Für die betroffene Bevölkerung bedeutet dies, dass auf der 40 Kilometer langen Bahnstrecke zwischen Baumkirchen und Radfeld nachts fast alle Güterzüge von der Oberfläche verschwinden.

Diese Vorgangsweise wurde gemeinsam für einen Übergangszeitraum bis 30. Juni 2015 vereinbart. Die Neubaustrecke im Unterinntal wird nach Abschluss dieser verlängerten Inbetriebnahme-Phase auch in der Nacht mit dem modernsten europäischen Zugsicherungssystem ETCS Level 2 betrieben. Die privaten Güterverkehrsunternehmen haben im Gegenzug zugesichert, ihre Loks entsprechend umzurüsten. Während des Tages zwischen 6 und 22 Uhr gilt schon heute der Einsatz von ETCS Level 2. Dies gewährleistet bei gleichzeitigen Verkehren mit Hochgeschwindigkeitszügen (ÖBB-Railjet mit 220 km/h) und Güterzügen an Sicherheit und maximale Streckenverfügbarkeit. Alle zu diesen Zeiten im Tunnel verkehrenden Züge müssen dieses neueste System verbindlich verwenden.

(pa)

### ***The round table on the Lower Inn Valley Line was a success for all involved parties***

Since the timetable change on December 15<sup>th</sup>, 2013, from 10 pm to 6 am the new underground railway line is at disposal for heavy freight traffic. For the population concerned, this means that at night almost all freight trains disappear from the surface and run on the 40 km long underground railway line between Baumkirchen and Radfeld. This solutions was mutually agreed for an interim period until June 30<sup>th</sup>, 2015.



Treno merci entra nella galleria a Jenbach.

Güterzugeinfahrt in den Tunnel bei Jenbach.

# *BrennerCongress 2014 – “Efficacia ed efficienza nell’edilizia”*

## *BrennerCongress 2014 – „Effektivität und Effizienz in der Bauwirtschaft“*

→ In concomitanza con la fiera specialistica VIATEC e la innocom a febbraio, ha avuto luogo a Innsbruck il settimo BrennerCongress. L’ampio ventaglio di tematiche del BrennerCongress relative allo sviluppo di progetti nel settore delle opere infrastrutturali ha attirato circa 200 partecipanti tra cui ingegneri, scienziati, committenti e imprenditori.

Le 25 presentazioni scientifiche e gli esempi di best practice nazionali e internazionali illustrati erano incentrati sulla questione di come raggiungere un livello di progettazione idoneo alla costruzione tenendo conto delle diverse esigenze inerenti ad un progetto infrastrutturale.

→ Parallel zur Fachmesse VIATEC und der innocom fand Ende Februar der siebte BrennerCongress in Innsbruck statt. Das breite Themenspektrum des BrennerCongresses rund um die Projektentwicklung im Infrastrukturbau zog rund 200 Teilnehmer aus Ingenieurwesen und Wissenschaft sowie Auftraggeber und Unternehmer gleichermaßen an.

Im Fokus der 25 wissenschaftlichen Referate und der präsentierten nationalen und internationalen best practice Beispiele, stand die Auseinandersetzung mit den verschiedensten Anforderungen Infrastrukturprojekte zur Baureife zu bringen. Nicht nur bei Großprojekten







Pubblico di esperti  
al BrennerCongress 2014

Fachpublikum beim  
BrennerCongress 2014

Non solo riguardo ai grandi progetti come quello della Galleria di Base del Brennero e le sue tratte di accesso in Germania, Austria e Italia, ma anche riguardo ai progetti più piccoli è sempre più difficile ottenere il consenso della popolazione. Spesso le aspettative dei promotori del progetto che sviluppano, progettano, realizzano e gestiscono l'esercizio e quelle delle parti interessate, ad esempio la popolazione residente direttamente impattata dai lavori e dall'esercizio, sono divergenti.

Solo cercando un denominatore comune tra le parti interessate e coinvolgendo tutte le dette parti sarà possibile trovare un equilibrio tra efficacia ed efficienza nell'edilizia, spiega Konrad Bergmeister, direttore scientifico del convegno. I grandi progetti come la Galleria di Base del Brennero richiedono collaborazione a diversi livelli: sul piano internazionale tra Austria, Italia e Germania nonché l'Unione Europea, a livello regionale tra il Tirolo e l'Alto Adige, dal punto di vista organizzativo tra i costruttori di ferrovie, di strade, di opere di regolazione dei corsi d'acqua e di opere antivalanghe e infine sul piano tecnico tra esperti, ingegneri e architetti, ecologisti, sociologi, economisti e giuristi.

wie dem Brenner Basistunnel mit seinen Zulaufstrecken in Deutschland, Österreich und Italien, sondern auch zunehmend bei kleineren Projekten wird es zunehmend schwieriger, einen tragfähigen Konsens zu finden. Zu unterschiedlich sind oft die Ansprüche der Projektbeteiligten, die das Bauwerk entwickeln, planen, errichten und betreiben und Anspruchsgruppen, wie z. B. die vom Bau und der Nutzung betroffenen Anrainer.

Der Ausgleich zwischen den Anspruchsgruppen und die Einbeziehung aller Beteiligten ermöglicht, den Zusammenhang zwischen Effektivität und Effizienz in der Bauwirtschaft herzustellen, so Konrad Bergmeister, wissenschaftlicher Leiter des Kongresses. Großprojekte wie der Brenner-Basistunnel erfordern eine Kooperation auf verschiedensten Ebenen: auf internationaler Ebene zwischen Österreich, Italien und Deutschland sowie der Europäischen Union, auf regionaler Ebene zwischen Nord- und Südtirol, auf organisatorischer Ebene zwischen Eisenbahnbau, Straßenbau, Wildbach- und Lawinenverbauung und schließlich auch auf fachlicher Ebene zwischen Technikern, Bauingenieuren und Architekten, Ökologen, Soziologen, Wirtschaftlern und Juristen.

(ht)

The seventh Brenner Congress took place in Innsbruck at the end of February 2013, during the specialized trade fair VIATEC and the innocom. The wide range of topics discussed during the BrennerCongresses on the main subject of project development in structural engineering, attracted around 200 participants including engineers, scientists as well as contractors and businessmen.

The focus of the 25 scientific papers and national and international examples of best practice presented was on how infrastructure projects could be made ready for construction addressing the different requirements.

# BBT: I lavori di costruzione proseguono a pieno regime

## BBT: Bauarbeiten laufen auf Hochtouren

### Construction work is ongoing at full speed

With the start of construction work in the Wolf access tunnel (Austria) and additional activities for the lot crossing the "Periadriatic seam" in Mules (Italy) two major construction sites are fully active. The construction work for the contract section "Tulfes - Pfons" in Innsbruck/Ahrental as well as the contract section "Isarco river underpass" north of Fortezza in Italy will be started by 2014.

→ Con l'avvio dei lavori di costruzione nella galleria di accesso di Wolf (Austria) e la prosecuzione dei lavori a Mules (Italia) nel lotto di costruzione "Lineamento Periadriatico" sono ora attivi due cantieri di grandi dimensioni. I lavori di costruzione del lotto "Tulfes - Pfons" nell'area Innsbruck/Ahrental inizieranno ancora entro il 2014, mentre in Italia sarà avviato il lotto "Sottoattraversamento Isarco" a nord di Fortezza.

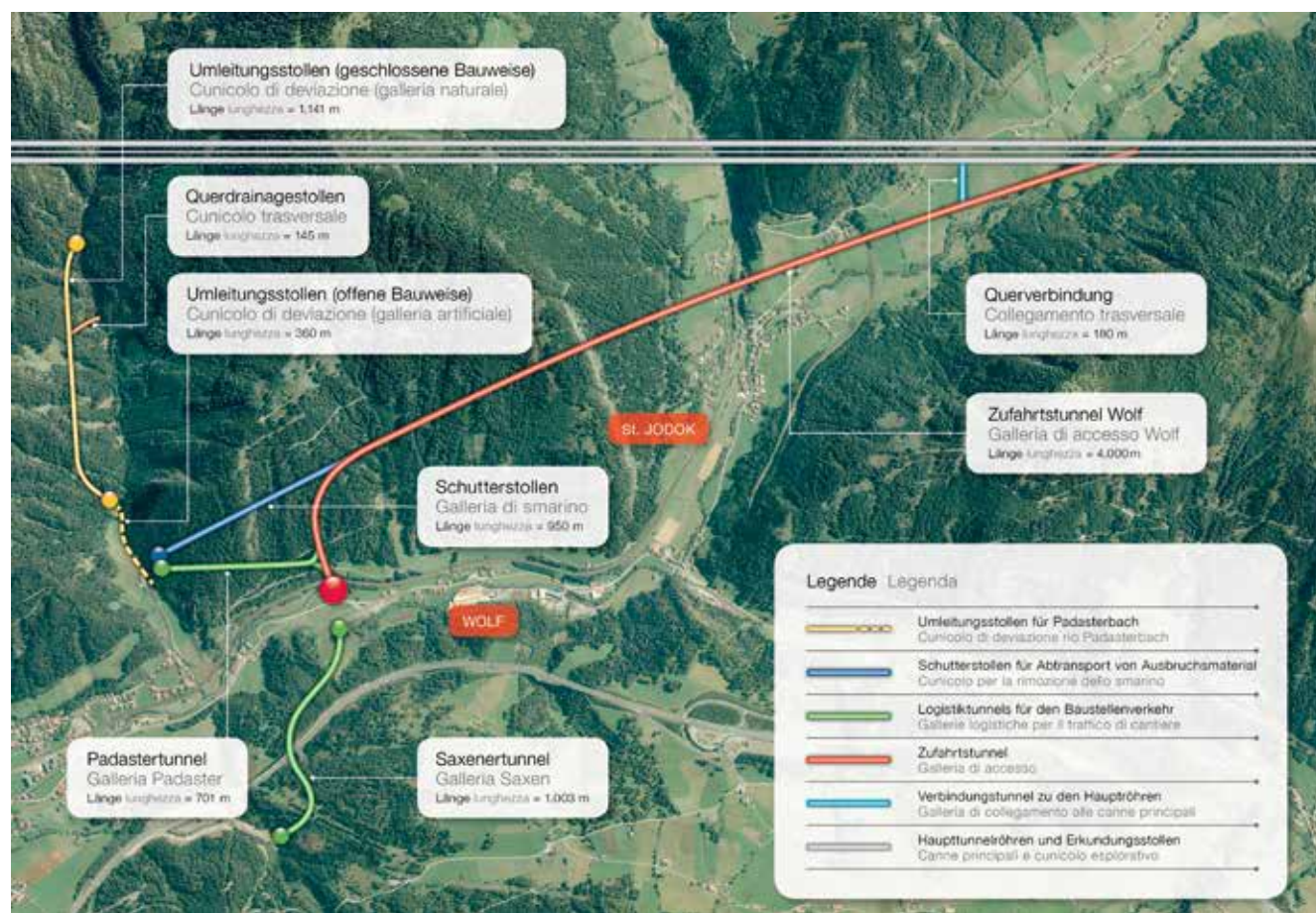
### Lotto "Wolf 2" presso Steinach am Brenner

La galleria di accesso di Wolf, lunga 4 chilometri, che viene scavata pochi chilometri a sud di Steinach usando l'esplosivo secondo il nuovo metodo austriaco per la costruzione di gallerie (NATM), è il cuore del lotto costruttivo "Wolf 2". In via parallela Contemporaneamente si stanno realizzando diverse opere di regolazione per il deposito nella val Padaster. Il deposito si trova in una valle laterale a nord della galleria di accesso ed è direttamente raggiungibile sottoterra tramite il cunicolo di smarino; in questo modo si riducono al minimo sia il rumore che l'inquinamento da polvere. Tutti i lavori si svolgono a cura della ditta Swietelsky Bau GmbH. In seguito all'allestimento del cantiere con i relativi uffici, l'impianto di betonaggio, l'officina

→ Mit dem Beginn der Bauarbeiten am Zufahrtstunnel in Wolf (Österreich) und den weiterführenden Arbeiten in Mules (Italien) am Baulos der „Periadriatischen Naht“ sind nun zwei Großbaustellen voll aktiv. Noch im Jahr 2014 wird mit den Bauarbeiten im Raum Innsbruck/Ahrental für das Baulos „Tulfes - Pfons“ begonnen, während in Italien nördlich von Franzensfeste das Baulos der „Eisackunterquerung“ lanciert wird.

### Baulos „Wolf 2“ bei Steinach am Brenner

Der vier Kilometer lange Zufahrtstunnel Wolf, der wenige Kilometer südlich von Steinach im Sprengvortrieb nach der Neuen Österreichischen Tunnelbaumethode (NATM) ausgebrochen wird, bildet das Kernstück des Bauloses „Wolf 2“. Gleichzeitig werden mehrere Regulierungsbauwerke für die Deponie im Padastertal errichtet. Die Deponie befindet sich in einem Seitental nördlich des Zufahrtstunnels und ist über den Schutterstollen direkt unterirdisch erreichbar (siehe Grafik), um den Lärm und die Staubbelastung auf ein Minimum zu reduzieren. Die Firma Swietelsky Bau GmbH zeichnet für die Bauausführung verantwortlich. Nach der Einrichtung des Baustellenareals mit Baustellenbüros, Betonmischanlage, Werkstatt und Lagerflächen





e le aree di stoccaggio, sono iniziati i lavori di scavo in data 4 dicembre 2013. Tali lavori dovrebbero essere completati entro la fine del 2017. I costi di costruzione, ai sensi del contratto, sono pari a 104 milioni di Euro.

#### Lotto "Lineamento Periadriatico" a Mules

L'avanzamento del nuovo tratto di cunicolo esplorativo attualmente in corso ci pone davanti ad una particolare difficoltà, poiché si dovrà attraversare una delle zone di faglia più importanti dell'intero arco alpino, il cosiddetto "Lineamento Periadriatico". I lavori attualmente in corso a Mules prevedono la costruzione di complessivamente 6,2 chilometri complessivi di galleria, di cui 1,5 chilometri sono relativi al nuovo tratto di cunicolo. Ulteriori 3,3 chilometri riguardano le due canne principali in fase di costruzione, comprendenti anche lo scavo del camerone logistico, del camerone di montaggio e di altre opere di galleria (v. rappresentazione grafica). Recentemente il lotto costruttivo è stato esteso: è prevista un'estensione dello scavo verso nord del cunicolo esplorativo di ulteriori 218 metri e delle gallerie principali di 450 metri. Sono inoltre previste attività di lavoro opzionali che prevedono un allungamento delle gallerie principali di ulteriori 358 metri raggiungendo così una lunghezza complessiva delle canne principali di 808 metri.

#### Le future attività di costruzione in sotterraneo

In Italia al momento sono in corso le verifiche per il lotto costruttivo denominato "Sottoattraversamento Isarco". In questo tratto è stata prevista la realizzazione di una galleria artificiale che dovrà attraversare la valle Isarco a nord di Fortezza per poi collegarsi alla stazione di Fortezza. In Austria si sta procedendo con le verifiche per il lotto "Tulfes - Pfons". Il lotto prevede la realizzazione di circa 38 chilometri di gallerie. I due lotti di costruzione insieme superano un valore di 830 milioni di Euro.

begonnen am 4. Dezember 2013 die eigentlichen Vortriebsarbeiten. Diese Arbeiten sollen bis Ende 2017 abgeschlossen sein. Die Auftragssumme beläuft sich laut Vertrag auf 104 Mio. Euro.

#### Baulos „Periadriatische Naht“ bei Mault

Der Vortrieb des neuen Erkundungsstollenabschnitts, der derzeit errichtet wird, birgt ganz besondere Herausforderungen, da es gilt, eine der bedeutendsten tektonischen Störzonen des gesamten Alpenbogens, die sogenannte „Periadriatische Störzone“, zu durchörtern. Im Rahmen der derzeit in Mault laufenden Arbeiten ist die Errichtung von insgesamt ca. 6,2 Tunnelkilometern vorgesehen, wovon 1,5 Kilometer auf den neuen Erkundungsstollenabschnitt entfallen. Weitere 3,3 Kilometer betreffen die beiden Haupttunnelröhren, die bereits ausgebrochen werden. Dazu kommt noch der Bau von Logistikkavernen, Montagekavernen und anderen Tunnelbauwerken (siehe Grafik). Kürzlich wurde das Baulos erweitert: Der Erkundungsstollen soll um weitere 218 Meter Richtung Norden und die Haupttunnels um weitere 450 Meter ebenfalls in Richtung Norden vorgetrieben werden. Zudem sind optionale Arbeiten vorgesehen, die eine weitere Verlängerung der Haupttunnels um 358 Meter umfassen; dadurch würden die Hauptröhren um insgesamt 808 Meter verlängert.

#### Die nächsten Tunnelarbeiten

In Italien ist derzeit die Prüfphase für das sogenannte Baulos „Eisackunterquerung“ im Gange. Hier ist ein Tunnel in offener Bauweise geplant, der das Eisacktal nördlich von Franzensfeste queren und in den Bahnhof von Franzensfeste einmünden soll. In Österreich befindet sich das Baulos „Tulfes - Pfons“ in der Prüfphase. In diesem Baulos sind an die 38 Kilometer Tunnel vorgesehen. Die beiden Baulose gemeinsam übertreffen ein Auftragsvolumen von 830 Mio. Euro.

(sl)



## *Parlamentare tedesco Daniela Ludwig visita il BBT*

### *Bundestagsabgeordnete Daniela Ludwig zu Besuch beim BBT*

→ La Galleria di Base del Brennero è il cuore del Corridoio Europeo Helsinki–La Valletta. L'Unione Europea ha esteso l'originario corridoio tra Berlino e Palermo sia verso nord che verso sud. "Tuttavia, la nostra attenzione resta focalizzata sul tratto tra Monaco di Baviera e Verona e quindi sulla ferrovia del Brennero," spiega il deputato on. Daniel Alfreider durante l'incontro con Daniela Ludwig.

Daniela Ludwig ha notato con molto piacere come i lavori stiano proseguendo bene. Nel suo discorso di apertura, l'amministratore di BBT SE, Raffaele Zurlo, ha spiegato che sono già stati scavati 30 chilometri di galleria e che la Galleria di Base del Brennero BBT SE l'anno scorso ha affidato lavori per oltre un miliardo di Euro.

Per la deputata Daniela Ludwig è di fondamentale importanza che le ferrovie tedesche Deutsche Bahn, avendo già ottenuto l'incarico di progettazione per la tratta di accesso nord della Galleria di Base del Brennero, velocizzino lo scambio di informazioni nella progettazione e presentino risultati concreti. "In una nota Ludwig ha richiesto al presidente del consiglio direttivo di Deutsche Bahn, Rüdiger Grube, di accelerare il passo in questo ambito, anche perché il governo tedesco ha già stanziato diversi milioni di Euro per la progettazione preliminare e il dialogo sulla progettazione.

→ Der Brenner Basistunnel ist das Kernstück des EU-Korridors Helsinki–Valetta. Europa hat den ursprünglichen Korridor von Berlin nach Palermo noch weiter Richtung Norden und Süden ausgedehnt. „Für uns bleibt aber der Bereich München–Verona und somit die neue Brennerbahn die Kernaufgabe,“ erklärte der italienische Parlamentsabgeordnete Daniel Alfreider beim Zusammentreffen mit Daniela Ludwig.

Daniela Ludwig zeigte sich erfreut über den Fortschritt der Bauarbeiten. BBT-Vorstand Raffaele Zurlo hatte in seinen Grußworten erklärt, dass bereits 30 Kilometer Tunnel ausgebrochen wurden und die Brenner-Basistunnel-SE im vergangenen Jahr Bauarbeiten über eine Milliarde Euro ausgeschrieben hat.

Für die Bundestagsabgeordnete Daniela Ludwig ist es besonders wichtig, dass die Deutsche Bahn, die bereits den Planungsauftrag für die nördlich BBT-Zulaufstrecke in Bayern erhalten hat, den Planungsdialog beschleunigt und konkrete Ergebnisse vorstellt. In einem Brief forderte Ludwig deshalb den Vorstandsvorsitzenden der Deutschen Bahn Rüdiger Grube auf, die Thematik zügig voranzutreiben. „Schließlich hat der Bund, so Ludwig weiter, bereits mehrere Millionen Euro für die Vorplanung und den Planungsdialog zur Verfügung gestellt. Ziel muss es sein, die Strecke gleichzeitig mit dem Brenner-Basistunnel im Jahr 2025 in Betrieb zu nehmen.“

L'obiettivo è di mettere in esercizio la tratta contemporaneamente con la Galleria di Base del Brennero nel 2025. Si auspica che l'Osservatorio Ambientale nei rapporti con la Deutsche Bahn riesca a far valere gli interessi della popolazione residente nei comuni interessati implementando più protezioni antirumore possibili, proprio come in Alto Adige. Per il traffico merci Ludwig prevede la possibilità di sfruttare una circosollazione della città di Rosenheim. "Non ho certo il diritto di dare consigli ai politici di Rosenheim, in generale, tuttavia, sono dell'idea che sia preferibile che il traffico merci non attraversi la città, proprio come ad Innsbruck e a St. Pölten."

Martin Ausserdorfer, il direttore dell'Osservatorio Ambientale ha informato la delegazione di Rosenheim accompagnata da Ludwig e Alfreider sullo stato attuale dei lavori. I visitatori hanno avuto anche l'occasione di vedere la galleria. L'opera ha decisamente colpito gli ospiti, anche perché le due canne principali sono già in costruzione. Un messaggio importante per gli ospiti dalla Baviera è stato che dal 2012 nella Bassa Valle dell'Inn sono già in esercizio 42 chilometri della tratta di accesso nord della Galleria di Base del Brennero e che i treni merci in questo tratto viaggiano sotto terra. Grazie a ciò, nelle ore notturne i treni merci non causano più rumore, spiega Ausserdorfer.

Alfreider ha concluso assicurando che non si può più tornare indietro per quanto riguarda la costruzione della Galleria di Base del Brennero. Da una parte l'Unione Europea con il Coordinatore Pat Cox sta promuovendo il progetto sul piano europeo e dall'altra parte la Galleria di Base del Brennero è in cima alla lista delle priorità a Roma e a Vienna. Il Presidente della Repubblica Giorgio Napolitano e il Presidente del Consiglio Matteo Renzi gli hanno personalmente confermato questo fatto durante una consultazione in occasione della formazione del nuovo governo. Anche il Ministro delle Infrastrutture Lupi che ha già avuto occasione di vedere il cantiere di persona è stato riconfermato come ministro è un sostenitore del progetto.

Concludendo, è stato posto l'accento sulla necessità di una collaborazione sempre più rafforzata e istituzionalizzata. Si prevede di organizzare un incontro tra i Ministri dei Trasporti prima possibile. L'obiettivo comune non è solo quello di far procedere i lavori per la Galleria di Base del Brennero e delle sue tratte di accesso ma anche di creare le condizioni quadro, anche in termini di politica dei trasporti, in modo tale da forzare lo spostamento dei vettori del traffico.

Dabei möchte man wie in Südtirol über die Beobachtungsstelle die Interessen der Gemeinden und der Bürgerinnen und Bürger bestmöglich gegenüber der Deutschen Bahn vertreten und einen größtmöglichen Lärmschutz durchsetzen. Für den Güterverkehr sieht Ludwig die Möglichkeit einer Umfahrung der Stadt Rosenheim. „Es steht mir nicht zu, den Politikern in Rosenheim Ratschläge zu geben. Ich bin aber grundsätzlich der Ansicht, dass es besser ist, wenn der Güterverkehr die Stadt umfährt, ähnlich wie in Innsbruck oder St. Pölten.“

Martin Ausserdorfer, Direktor der Beobachtungsstelle, informierte die Delegation aus dem Kreis Rosenheim rund um Ludwig und Alfreider über den aktuellen Stand der Arbeiten. Ebenso wurde eine Tunnelbesichtigung gemacht, welche bei allen Anwesenden für Begeisterung sorgte, weil eben auch die beiden Haupttunnelröhren schon in Bau sind. Eine wichtige Botschaft für die Gäste aus Bayern war, dass im Unterinntal bereits seit 2012 rund 42 Kilometer Nordzulauf zum BBT in Betrieb sind und dort die Güterzüge unterirdisch fahren. Damit gibt es in der Nacht keine lauten Güterzüge mehr, so Ausserdorfer.

Alfreider versicherte abschließend auch, dass es kein Zurück mehr beim Bau des BBT gäbe. Einerseits sei Europa mit Koordinator Pat Cox bemüht, das Brennerprojekt voranzutreiben. Und andererseits befindet sich der BBT in Wien und Rom auf der Prioritätenliste ganz oben. Sogar Staatspräsident Giorgio Napolitano und Ministerpräsident Matteo Renzi haben ihm dies bei den Konsultationsgesprächen zur kürzlich erfolgten Regierungsbildung bestätigt. Garant dafür sei auch Infrastrukturminister Maurizio Lupi, der sich schon ein Bild vor Ort gemacht hat und als Minister bestätigt wurde.

Abschließend wurde vereinbart, dass die Zusammenarbeit weiter gestärkt und institutionalisiert werden muss. Ein Treffen der Verkehrsminister soll organisiert werden. Ziel muss es sein, nicht nur den Brenner-Basistunnel mit den Zulaufstrecken voranzutreiben, sondern auch entsprechende verkehrspolitische Rahmenbedingungen zu setzen, welche eine sinnvolle Verkehrsverlagerung forcieren.

(ma)

The Vice-Chairperson of the Transport Committee of the German Bundestag Mrs. Daniela Ludwig and the Chairman of the "Friend of Brenner Base Tunnel" in the Italian Parliament visited the BBT site.

She was pleased with the progress of the construction work. In his welcome speech, BBT-CEO Raffaele Zurlo reminded that 30 km of tunnels were already completed and that Galleria di Base del Brennero Brenner Basistunnel BBT SE during the previous year had tendered works for more than one billion euro.



Macchinario di cantiere in movimento

Baustellenmaschine im Einsatz

da sinistra: Commissario BBT Mauro Fabris, ass. Florian Mussner, Amministratore BBT Raffaele Zurlo, ass. Mauro Gilmozzi, Direttore Osservatorio BBT Martin Ausserdorfer

v. l.: BBT-Kommissar Mauro Fabris, LR Florian Mussner, BBT-Vorstand Raffaele Zurlo, LR Mauro Gilmozzi und BBT-Beobachtungsstelle-Direktor Martin Ausserdorfer



## *Brennero, corridoio strategico per l'Europa*

## *Brenner, strategischer Korridor für Europa*

A delegation of Members of the regional government, Members of the Land Parliament and mayors from Trentino visited the construction site for the Brenner Base Tunnel in Mules to get an overview over the work in progress, to be informed about the current planning status of the access routes and to analyse the model for the the BBT Observatory.

→ Una delegazione composta dai rappresentanti della Giunta provinciale, del Consiglio e di amministratori locali del Trentino ha visitato il cantiere del tunnel di base del Brennero a Mules per fare il punto sullo stato di avanzamento dei lavori, sulla progettazione delle tratte di accesso e sul modello informativo sviluppato dall'Osservatorio BBT.

Siamo parte di un progetto europeo e questa visita vuole essere un modo concreto per prendere visione di un'opera strategica, il tunnel di base del Brennero, della cui realizzazione si è discusso fin dagli anni settanta e che oggi è in piena fase di realizzazione sia sul versante austriaco che su quello italiano. È imminente l'appalto della seconda tratta italiana e diventa urgente quanto necessario accelerare la progettazione ed appalto degli accessi al tunnel, come si è di recente sollecitato nell'ambito della Comunità di Azione del Brennero a cui partecipiamo insieme ai rappresentanti delle regioni e degli stati interessati dall'opera. Per noi si tratta della circonvallazione di Trento e Rovereto. Proprio questa delicata fase dovrà essere accompagnata dalla necessaria informazione e partecipazione delle istituzioni e dei cittadini, non solo per la progettazione esecutiva, ma anche per fare chiarezza su quelle tematiche di ordine ambientale che sono spesso alla base delle preoccupazioni dei nostri cittadini". Così l'assessore alle infrastrutture e ambiente della Provincia autonoma di Trento Mauro Gilmozzi, che oggi guida la visita di una delegazione degli amministratori del Trentino al cantiere del Tunnel del Brennero a Mules, in Alto Adige.

→ Eine Delegation von Landesräten, Landtagsabgeordneten und Bürgermeistern aus dem Trentino hat die Baustelle des Brenner-Basistunnels in Mules besucht, sich einen Überblick über die Bauarbeiten verschafft, den Stand der Planung der Zulaufstrecken schildern lassen und das Modell der BBT-Beobachtungsstelle studiert.

Angeführt wurde die Delegation vom Mobilitäts- und Umweltlandesrat Mauro Gilmozzi der erklärte, dass man Teil dieses prioritären europäischen Projekts sei. Mit dem Besuch im Tunnel, so Gilmozzi weiter, soll das strategische Bauwerk Brenner Basistunnel konkret beleuchtet werden, dessen Bau zwar seit den siebziger Jahren umstritten, aber nunmehr auf österreichischer und italienischer Seite voll im Gange ist. Die Ausschreibung des zweiten italienischen BBT-Abschnittes steht kurz bevor, daher ist es dringend notwendig, die Planung und die Ausschreibung der Zulaufstrecken zum BBT zu beschleunigen, so Gilmozzi. Abschließend betont Gilmozzi, dass in dieser Phase die Informationspolitik und die Beteiligung der Institutionen sowie der Bürger funktioniert, und zwar nicht nur in Hinblick auf die Ausführungsplanung, sondern auch um Klarheit über z. B. Umweltthemen zu schaffen, die den Bürgern oft Sorgen bereiten.

Ende des Vorjahres wurde diese Forderung von der Aktionsgemeinschaft Brennerbahn, an der das Trentino nebst Vertretern der vom Projekt betroffenen Staaten und Regionen beteiligt ist, aufgestellt. Für das Trentino handelt es sich um die Umfahrungen von Trient und Rovereto.

# Presidente della Camera di Commercio Leitl in visita al cantiere di BBT

## WKO-Präsident Leitl besichtigt BBT

→ Il Presidente della Camera di Commercio austriaca, Christoph Leitl, ha visitato il cantiere BBT di Wolf nel comune di Steinach am Brenner. Il 6 marzo 2014 il Presidente Leitl si è accertato personalmente, insieme ad una delegazione della Camera di Commercio del Tirolo di cui ha fatto parte anche il presidente Jürgen Bodenseer, dell'avanzamento dei lavori.

Attrezzati di caschetto, giubbotto catarifrangente, stivali e lampada di sicurezza gli ospiti si sono inoltrati nella galleria di accesso di Wolf lunga 700 m sotto la guida dell'amministratore di BBT, Konrad Bergmeister. Bergmeister ha spiegato ai visitatori il grado di precisione richiesto per garantire che la galleria di accesso si colleghi alla galleria principale alla stessa quota. I lavori sono in corso dal 4 dicembre 2013. "Attualmente 125 persone sono operative presso il cantiere di Wolf. Le attività di scavo si svolgono 24 ore su 24 in tre turni" spiega Bergmeister.

In galleria Leitl ha parlato con alcuni minatori. "Ogni mossa è perfetta. Si vede che si tratta di una squadra ben preparata" è il commento di Leitl. Ricorda ancora quanto il Nuovo Metodo Austriaco di Costruzione di Gallerie (NATM) aveva suscitato scalpore all'epoca, negli anni 50, quando era un concetto di rivestimento del tutto innovativo. "Questo metodo ha fatto scuola ben oltre i confini dell'Austria ed è il baluardo della tradizione ingegneristica austriaca grazie al quale i costi per la costruzione di gallerie si sono ridotti notevolmente", spiega Leitl.

→ Wirtschaftskammerpräsident Christoph Leitl stette der BBT-Baustelle Wolf in der Gemeinde Steinach am Brenner einen Besuch ab. Gemeinsam mit einer Delegation der Tiroler Wirtschaftskammer, darunter Präsident Jürgen Bodenseer, überzeugte er sich am 6. März 2014 vom Baufortschritt des Projektes.

Nachdem alle Besucher mit Helm, Weste, Stiefeln und Stollenlampe ausgerüstet waren, führte BBT-Vorstand Konrad Bergmeister sie in den 700 Meter langen Zufahrtstunnel Wolf. Bergmeister erklärte den Besuchern, mit welcher Präzision gearbeitet werden muss, damit der Zufahrtstunnel punktgenau auf der Höhe der Haupttunnels endet. Der Vortrieb läuft seit 4. Dezember 2013. „Auf der Baustelle in Wolf arbeiten derzeit 125 Personen. Der Vortrieb läuft im Dreischichtenbetrieb, also 24 Stunden nonstop“, erklärte Bergmeister.

Im Tunnel sprach Leitl mit einigen Mineuren. „Da sitzt jeder Handgriff. Man spürt direkt, dass dies ein eingespieltes Team ist“, so Leitl. Er erinnerte daran, dass die Neue Österreichische Tunnelbaumethode in den 1950er Jahren weltweite Aufmerksamkeit erregte, da sie ein damals neuartiges Ausbaukonzept darstellte. „Diese Bauweise hat über unsere Landesgrenzen hinaus Schule gemacht und steht für die österreichische Tunnelbautradition. Sie reduzierte die Kosten des Tunnelbaus um ein Vielfaches“, so Leitl.

(sl)

Christoph Leitl, President of the Austrian Federal Economic Chamber, visited the Wolf construction site in the town of Steinach am Brenner.



L'amministratore di BBT SE Bergmeister (d.) illustra lo stato di avanzamento della galleria di accesso di Wolf al Presidente Leitl (s.).

BBT-Vorstand Bergmeister (r.) erklärt Präsident Leitl (l.) den Baufortschritt im Zufahrtstunnel Wolf.

### La settimana del traffico a Innsbruck

Nell'ambito del suo programma per il "Potenziamento della ferrovia" la Comunità d'Azione Ferrovia del Brennero organizza in collaborazione con altre organizzazioni la settimana del traffico a Innsbruck.

Gli eventi del 24, 25 e 26 giugno 2014 sono pubblici e si terranno tra le 9.00 e le 17.00 nella sala grande del palazzo provinciale di Innsbruck. Maggiori dettagli sullo svolgimento del convegno saranno pubblicati sul sito della CAB a breve.

### Verkehrswoche in Innsbruck

Unter dem Motto „Schiene stärken“ führt die Aktionsgemeinschaft Brennerbahn in Zusammenarbeit mit anderen Organisationen eine Verkehrswoche in Innsbruck durch.

Die Veranstaltungen vom 24. bis 26.06.2014 sind öffentlich und finden jeweils von 9.00 bis 17.00 Uhr im Großen Saal des Landhauses in Innsbruck statt. Die Abläufe der Tagungen werden in Kürze auch auf der Homepage der AGB veröffentlicht.

### Programm/a

23.06.2014	iMonitraf! – Technical Workshop
24.06.2014	iMonitraf! – Transport Forum
25.06.2014	AGB-Tagung „Schiene stärken“ – Convegno CAB "Potenziamento della ferrovia"
26.06.2014	Swiftly Green Workshop
27.06.2014	Plenum Brenner Corridor Platform



01 | 14

transfer

imprint

**Herausgeberin / Editrice**

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**

- Paul Aigner (pa)
- Martin Ausserdorfer (ma)
- Simon Lochmann (sl)
- Ewald Moser (em)
- Ludwig Schmutzhard (lsch)
- Heinrich Tschigg (ht)

**Fotos / Immagini**

- AGB-CAB/Tschigg  
(S. 1, 3, 8, 9, 12, 13, 14, 15)
- Hansen, Markus/  
Action Press/picturedesk.com (S. 4)
- APA-Grafik/picturedesk.com (S. 5)
- Land Tirol / Aigner (S. 6)
- Martin Pellizzari (S. 7)
- BBT SE (S. 10, 11)

**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](mailto:info@brennerbahn.eu)

**Abbonamenti / Variazioni di indirizzo**

Desidera ricevere **transfer** regolarmente  
oppure cambiare il Suo indirizzo?  
Scriva a [info@ferroviabrennero.eu](mailto:info@ferroviabrennero.eu)