



Comunità d'Azione Ferrovia del Brennero
Aktionsgemeinschaft Brennerbahn

03 | 13

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

trainsfer



Europa

3

EDITORIALE

EDITORIAL

4

TEN-T DAYS
INTRODUZIONE DELLA NUOVA POLITICA DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI DELL'UE - TEN-T-DAYS 2013

TEN-T DAYS
EINFÜHRUNG DER NEUEN EU-INFRASTRUKTUR- UND
VERKEHRSPOLITIK - TEN-V-DAYS 2013

Accesso Nord Nordzulauf

MÜNCHEN

6

I RESIDENTI SONO SODDISFATTI DELLA NUOVA LINEA FERROVIARIA
ANRAINER SIND ZUFRIEDEN MIT DER NEUEN BAHN

8

IL CENTRO INTERMODALE DI HALL I.T.
DER CONTAINER TERMINAL HALL I.T.

INNSBRUCK

Brennero Brenner

12

GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO: AFFIDATI LAVORI PER
OLTRE 800 MILIONI DI EURO

BRENNER BASISTUNNEL: ARBEITEN FÜR ÜBER 800 MILLIONEN EURO
AUSGESCHRIEBEN

15

GIORNO DELLA PORTA APERTA A MULES
TAG DES OFFENEN TUNNELS IN MAULS

FORTEZZA / FRANZENSFESTE

Accesso Sud Südzulauf

BOLZANO / BOZEN

10

LA REALIZZAZIONE RESPONSABILE DI PROGETTI INFRASTRUTTURALI:
IL MODELLO DELL'OSSERVATORIO AMBIENTALE

INFRASTRUKTURPROJEKTE VERANTWORTUNGSBEWUSST
REALISIEREN: DAS MODELL BEOBACHTUNGSSTELLE

15

PUBBLICATO IL BANDO DI GARA PER LE OPERE PROPEDEUTICHE NELLA
STAZIONE FERROVIARIA DI PONTE GARDENA

AUSSCHREIBUNG FÜR DIE VORBEREITENDEN ARBEITEN AM BAHNHOF
WAIÐBRUCK PUBLIZIERT

TRENTO

VERONA

Editoriale

Editorial

→ Il messaggio al centro della mia dichiarazione d'apertura della riunione della Commissione tecnica della CAB a settembre di quest'anno è stato: "Il 21° Secolo dovrà essere quello della ferrovia."

Una infrastruttura ferroviaria funzionale è il presupposto per mantenere e migliorare la qualità della vita nelle regioni alpine e in particolare lungo il corridoio del Brennero tra Verona e Monaco di Baviera. È altresì necessario creare dei collegamenti del traffico il più possibile ecosostenibili per mantenere vitale l'economia nei centri industriali e per garantire delle buone reti di rifornimento nell'intero arco alpino. Non sarà su strada, bensì su rotaia che le persone o le merci in futuro transiteranno da e verso le nostre regioni oppure le attraverseranno.

Di certo non sarà possibile creare le infrastrutture necessarie allo scopo da oggi a domani. Sono già stati compiuti grandi passi, tra cui la messa in esercizio della nuova ferrovia della Bassa Valle dell'Inn e con essa l'aumento delle capacità dell'intera linea. Tuttavia è necessario che altre infrastrutture delle tratte di accesso nord e sud e della Galleria di Base del Brennero siano realizzate senza indugio, poiché la ferrovia in molti ambiti tuttora non è concorrenziale rispetto alla strada. Perché la Galleria di Base del Brennero funga da incentivo per lo spostamento modale dei vettori del trasporto, devono essere completate anche le tratte di accesso.

Una nuova infrastruttura ferroviaria deve però essere accompagnata da una politica dei trasporti sostenibile. La borsa di scambio del transito transalpino costituirà nei prossimi anni un presupposto per lo spostamento del traffico pesante da gomma a ferro e per una politica dei pedaggi più equa. Attualmente, un autocarro con un permesso di circolazione di uno dei paesi europei può attraversare l'Europa senza alcun ostacolo. Sulla rotaia la situazione è esattamente inversa poiché i parametri di servizio non sono armonizzati a livello internazionale. Dai fanali di coda alla lunghezza e al peso dei convogli fino alle locomotive interoperabili, ci sarebbe una serie intera di provvedimenti necessari per incrementare la convenienza e la concorrenzialità della ferrovia.

Sarà poi la politica a doversi impegnare a fondo per creare e implementare le opportune condizioni di contorno nel settore dei trasporti. Il sistema deve funzionare su base transfrontaliera per il bene delle nostre regioni perché solo attraverso la collaborazione internazionale sarà possibile creare le condizioni quadro a favore della ferrovia ecosostenibile. La Comunità d'Azione per la Ferrovia del Brennero è una piattaforma strategica per perseguire tale scopo.

→ Die zentrale Botschaft meines Eröffnungsstatements bei der AGB-Fachkommissionssitzung im heurigen September lautete: „Das 21. Jahrhundert soll das Schienenjahrhundert werden.“

Eine funktionstüchtige Bahn ist die Voraussetzung, damit die Lebensqualität im Alpenraum und im Besonderen entlang des Brennerkorridors von München bis Verona erhalten und verbessert werden kann. Ebenso müssen möglichst umweltschonende Transportverbindungen zur Aufrechterhaltung der Wirtschaft in den Industriezentren sowie gute Versorgung in den Alpentälern gesichert werden: Nicht mehr auf den Straßen, sondern auf der Schiene sollen in Zukunft Personen und Waren in unsere Länder herein, aus unseren Ländern hinaus und durch unsere Länder hindurchgebracht werden.

Die Errichtung der dafür notwendigen Eisenbahninfrastrukturprojekte wird allerdings nicht von heute auf morgen gehen. Große Schritte, wie die Inbetriebnahme der Unterinntaltrasse und die dadurch bedingte Schaffung zusätzlicher Trassenkapazität, wurden schon gemacht. Weitere Infrastrukturmaßnahmen zum Nord- und Südzulauf und des Brenner Basistunnels müssen aber ohne Zeitverzögerung folgen, denn die Schiene ist gegenüber der Straße in vielen Bereichen noch nicht konkurrenzfähig. Wenn der Brenner Basistunnel ab der Fertigstellung zur Verlagerung beitragen soll, müssen die Zulaufstrecken fertiggestellt sein.

Neben der neuen Bahninfrastruktur braucht es aber eine nachhaltige Verkehrspolitik. Mit einer alpenübergreifenden Transitbörse sollte in den nächsten Jahren die Voraussetzung für die Verlagerung des Schwerverkehrs von der Straße auf die Schiene und für eine gerechtere Mautpolitik geschaffen werden. Derzeit kann ein in einem EU-Land zugelassener Lkw unbeschränkt durch ganz Europa fahren. Anders stellt sich die Situation auf der Schiene dar. Da mangelt es an der Harmonisierung der grenzüberschreitenden Betriebsparameter. Angefangen vom Zugschlusssignal über eine einheitliche Zuglänge und ein einheitliches Zuggewicht für Güterzüge bis hin zu interoperablen Lokomotiven gibt es ein Bündel an notwendigen Maßnahmen, die die Wirtschaftlichkeit und Wettbewerbsfähigkeit der Bahn erhöhen können.

Es ist die Aufgabe der Politik, hartnäckig an der Umsetzung von verkehrspolitischen Rahmenbedingungen zu arbeiten. Dies muss im Interesse unserer Regionen grenzüberschreitend funktionieren. Denn nur durch die internationale Zusammenarbeit können die Rahmenbedingungen zu Gunsten der umweltfreundlichen Bahn ausgespielt werden. Die Aktionsgemeinschaft Brennerbahn ist dafür eine strategisch wichtige Plattform.

Ingrid Felipe



Ingrid Felipe
Vicepresidente del
Land Tirol

Landeshauptmann-
stellvertreterin des
Landes Tirol

The twenty-first century should be the century of the railroad.

Efficient railways are a prerequisite to maintain and improve the quality of life in the Alpine regions and particularly along the Brenner Corridor from Munich to Verona. Besides new railway infrastructure, however, sustainable transport policies are also necessary. In the next few years, an Alpine Crossing Exchange should create the conditions for a modal shift of heavy traffic from road to rail and for more fair and even-handed toll policies.

Discussioni animate allo stand della BBT

Angeregte Diskussionen am BBT-Stand



Introduzione della nuova politica delle infrastrutture e dei trasporti dell'UE - TEN-T-Days 2013

Einführung der neuen EU-Infrastruktur- und Verkehrspolitik - TEN-V-Days 2013

The TEN-T days took place in Tallinn (Estonia) from 16 till 18 October.

At this important conference the European Commission presented the most radical overhaul of EU transport infrastructure policy since its inception in the 1980s. The new TEN-T policy will remove bottlenecks, upgrade infrastructure and streamline cross-border transport operations for passengers and businesses throughout the 28 Member States of the European Union.

→ ITEN-T-Days del 2013 si sono svolti a Tallinn (Estonia) tra il 16 e il 18 ottobre. Hanno partecipato più di 1.100 persone, compresi i Ministri dei Trasporti, membri del Parlamento Europeo, amministratori delegati e rappresentanti provenienti da tutti gli ambiti del settore dei trasporti.

In occasione di questa importante conferenza, la Commissione Europea ha presentato la revisione più radicale della politica delle infrastrutture dell'UE mai svolta sin dalle sue origini negli anni 80. Nell'insieme, la nuova politica delle infrastrutture dell'UE trasformerà il panorama attualmente frammentato di ferrovie, aeroporti e vie marittime in una rete transeuropea dei trasporti (TEN-T).

Questa nuova politica TEN-T eliminerà i colli di bottiglia, potenzierà le infrastrutture esistenti e modernizzerà le operazioni di trasporto transfrontaliere per i passeggeri e le imprese nei 28 Stati membri dell'Unione Europea.

Il finanziamento dei progetti delle infrastrutture di trasporto da parte dell'UE sarà triplicato per il periodo di finanziamento 2014-2020, arrivando a 26 miliardi di

→ Heuer fanden die TEN-V-Tage vom 16. bis 18. Oktober in Tallinn (Estland) statt. Über 1.100 Teilnehmer, darunter Verkehrsminister, Mitglieder des Europäischen Parlaments, Geschäftsführer und Interessenvertreter aus allen Bereichen der Verkehrspolitik nahmen daran teil.

Im Rahmen der Konferenz stellte die Europäische Kommission die radikalste Überarbeitung der EU-Infrastrukturpolitik seit ihren Anfängen in den 80er-Jahren vor. Gesamthaft gesehen wird die EU-Infrastrukturpolitik aus den einzelnen Teilstücken, bestehend aus europäischen Straßen, Schienenwegen, Flughäfen und Schifffahrtskanälen zu einem vereinigten Europäisches Transportnetzwerk (TEN-V) umgestalten. Durch diese neue TEN-V-Politik werden Engpässe beseitigt, die bestehende Infrastruktur modernisiert und der grenzüberschreitende Verkehr flüssiger gestaltet. Das wird den Reisenden und Unternehmen in allen 28 Mitgliedsstaaten der Europäischen Union zugutekommen.

Die EU-Finanzierung für Verkehrs- und Infrastrukturprojekte wird für den Zeitraum 2014-2020 verdreifacht

euro. Allo stesso tempo, il nuovo indirizzo politico concentrerà ancora i finanziamenti per i trasporti su una nuova rete centrale precisamente definita che costituirà la spina dorsale per i trasporti nel Mercato Unico Europeo.

Il budget dell'UE sarà messo a disposizione per un numero inferiore di progetti che producano veramente un valore aggiunto per l'Unione Europea. Nel concreto, questo significa un co-finanziamento dell'UE per le tratte transfrontaliere che può arrivare fino al 40 per cento.

Uno degli eventi chiave dei TEN-T-days 2013 è stata la presentazione da parte del Vicepresidente della Commissione e del Commissario per i trasporti delle nuove carte geografiche che illustrano i nove corridoi della rete centrale. Questi corridoi costituiranno la base per lo sviluppo coordinato delle infrastrutture all'interno della rete centrale.

Uno di questi corridoi, ciascuno dei quali raggrupperà almeno 3 vettori di trasporto collegando 3 Stati membri e attraversando 2 sezioni transfrontaliere, è il corridoio Scandinavo-Mediterraneo. A partire dal 2014, questo nuovo corridoio accorperà l'attuale Progetto Prioritario n. 1 che comprende la Galleria di Base del Brennero e le sue tratte di accesso.

Il Coordinatore UE per il Progetto Prioritario n. 1, Pat Cox, alla conferenza ha espresso la propria soddisfazione di estendere il proprio mandato al corridoio Scandinavo-Mediterraneo. Ha ribadito, altresì, che il Corridoio del Brennero, essendo una delle tratte transfrontaliere più importanti dell'Europa, rimarrà una delle priorità più importanti dell'UE.

und beläuft sich auf 26 Milliarden. Gleichzeitig wird diese neue Politik den Fokus der Transportfinanzierung erneut auf ein eng definiertes, neues Kernnetz richten, welches das Rückgrat des Verkehrs im Europäischen Binnenmarkt bildet.

Angestrebt wird die Konzentration der Ausgaben auf eine geringere Zahl von Vorhaben, bei denen sich ein wirklicher EU-Mehrwert erzielen lässt. Für die grenzüberschreitenden Abschnitte bedeutet dies konkret, dass diese von der EU bis zu 40 Prozent mitfinanziert werden können. Eines der Schlüsselereignisse der TEN-V-Tage 2013 war die Präsentation der neuen Karten mit den neun Kernnetzen, durch den für Verkehr zuständigen Vizpräsidenten der Europäischen Kommission, Siim Kallas. Diese Korridore werden die Grundlage für die koordinierte Entwicklung von Infrastrukturen innerhalb des Kernnetzes darstellen.

Einer dieser Korridore, von denen jeder mindestens drei Verkehrsträger umfasst und drei Mitgliedsstaaten über zwei grenzüberschreitende Abschnitte miteinander verbindet, ist der Skandinavien-Mittelmeer-Korridor. Ab 2014 wird dieser das derzeitige Vorrangige Vorhaben Nr. 1 einbinden, das auch den Brenner Basistunnel und die Zulaufstrecken umfasst.

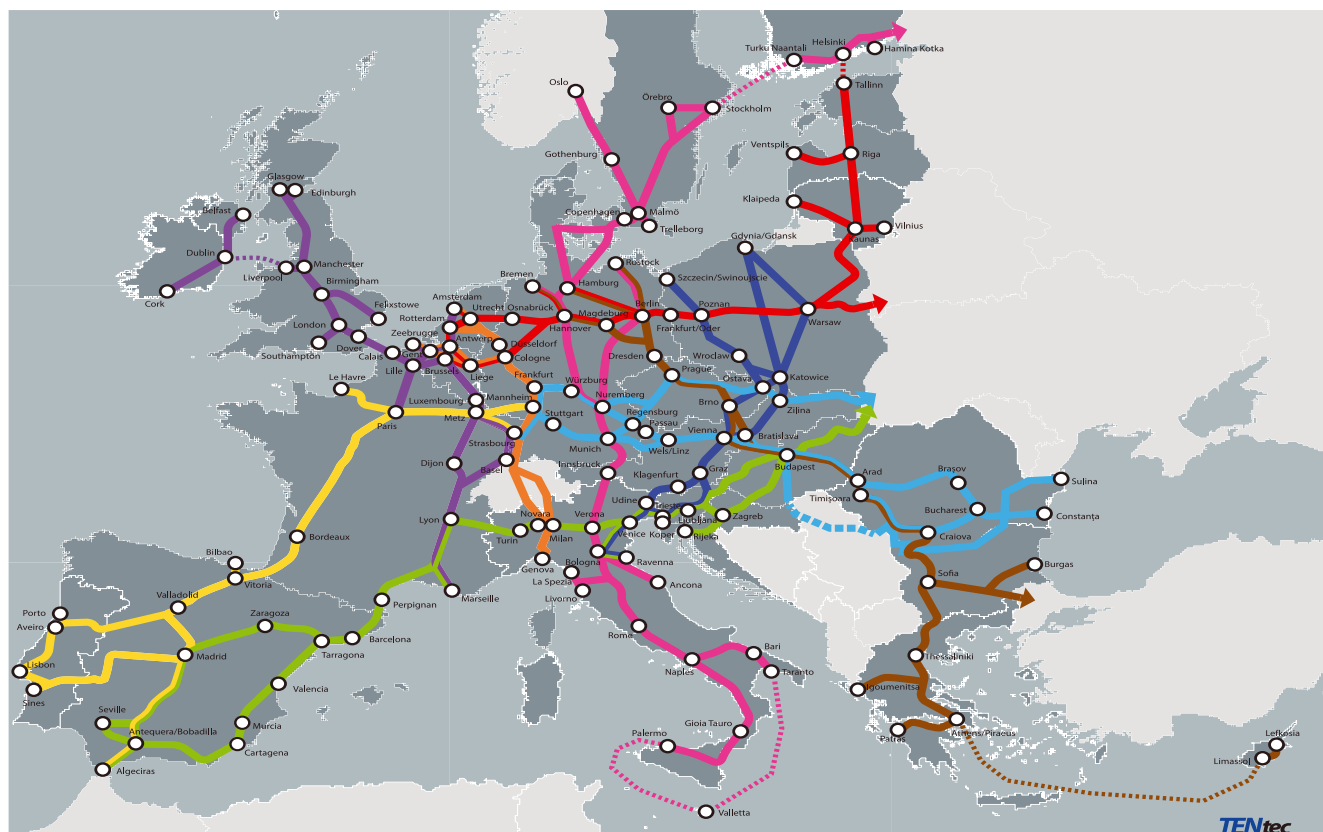
Der EU-Koordinator für das Vorrangige Vorhaben Nr. 1, Pat Cox, sagte bei der Konferenz, dass es ihm eine große Freude sein wird, im Rahmen seines Mandates in Zukunft auch den Skandinavien-Mittelmeer-Korridor zu betreuen. Er stellte auch klar, dass die EU dem Brenner-Korridor - als einem der wichtigsten grenzüberschreitenden Abschnitte in Europa - weiterhin höchste Priorität beimessen wird.

(lh)



La nuova rete centrale
TEN-T

Das neue TEN-V Kernnetzwerk



I residenti sono soddisfatti della nuova linea ferroviaria

Anrainer sind zufrieden mit der neuen Bahn

Una recente indagine evidenzia come la nuova ferrovia della Bassa Valle dell'Inn abbia soddisfatto tutte le aspettative

Eine aktuelle Umfrage zeigt, die Erwartungen in die neue Unterinntalbahnen haben sich erfüllt.

A poll has shown that the new Lower Inn Valley Line has fulfilled expectations. Nine out of ten people polled felt that railway expansion in Tyrol is important. People have realized that railway expansion projects like the Brenner Base Tunnel, the new Lower Inn valley line or a modern rail link to the German rail network will be very important in the long run for the economy and for mobility.

→ I macchinari sono stati rimossi, da dicembre la nuova galleria ferroviaria viene percorsa da treni merci e passeggeri tra Kundl e Baumkirchen. A parte alcune piccole lavorazioni da ultimare, la nuova ferrovia della Bassa Valle dell'Inn è completata. Nel corso di un monitoraggio a lungo termine, i gestori del progetto di ÖBB, dopo circa un semestre di esercizio, hanno posto il quesito di come la popolazione in 37 località e Comuni lungo la linea ferroviaria percepiscano questa nuova infrastruttura. La società di ricerche di mercato IMAD ha svolto 500 interviste telefoniche.

Il potenziamento delle ferrovie è richiesto

Nove su dieci intervistati considerano il potenziamento della ferrovia un elemento importante. Nella popolazione si è diffusa la consapevolezza che i progetti di potenziamento ferroviario come quello della Galleria di Base del Brennero, della ferrovia della Bassa Valle dell'Inn o un nuovo collegamento con la rete ferroviaria tedesca porti benefici a lungo termine per l'economia e la mobi-

→ Die Maschinen sind abgezogen, seit Dezember 2012 fahren Personen- und Güterzüge durch die neuen Eisenbahntunnels zwischen Kundl und Baumkirchen. Bis auf wenige Restarbeiten ist der Bau der neuen Unterinntalbahnen abgeschlossen. Im Zuge eines langjährigen Monitorings ist die ÖBB-Projektleitung nach rund einem halben Jahr Betrieb der Frage nachgegangen, wie die Menschen in 37 Standort- und Anrainergemeinden nun die neue Bahn wahrnehmen. Das Marktforschungsunternehmen IMAD hat dafür 500 telefonische Interviews durchgeführt.

Bahnausbau ist ein Anliegen

Neun von zehn Befragte beurteilen den Ausbau der Eisenbahn in Tirol als wichtig. Die Menschen haben erkannt, dass Schienenausbauprojekte wie der Brenner Basistunnel, die neue Unterinntalbahnen oder eine moderne Verkehrsanbindung an das deutsche Schienennetz langfristig für die Wirtschaft und die individuelle Mobilität von großer Bedeutung sind. Lenkt

La popolazione della Bassa Valle dell'Inn considera i benefici della nuova infrastruttura ferroviaria come positivi.

Die Menschen im Unterinntal beurteilen die Vorteile der neuen Schieneninfrastruktur durchwegs positiv.





Una buona comunicazione di progetto significa lavorare assieme con la popolazione locale.

Gute Projektkommunikation heißt, mit den Menschen vor Ort zu arbeiten.

lità individuale. Volgendo l'attenzione verso le aree centrali del Tirolo, si nota che ad oggi circa il 90 per cento degli intervistati si dichiara soddisfatto dell'offerta degli orari delle ferrovie. Da Capodanno 2013/2014 sono programmati ulteriori miglioramenti dell'offerta dei trasporti. Negli ultimi anni si è già evidenziato come i continui miglioramenti portino anche ad una maggiore utenza dei treni. Circa uno su dieci intervistati ha affermato che da quando è stata messa in esercizio la nuova ferrovia della Bassa Valle dell'Inn, usa il treno più frequentemente.

Prevalgono i vantaggi

I lavori di costruzione per la nuova ferrovia della Bassa Valle dell'Inn hanno interessato, anche se in maniera molto diversificata, molte persone che vivono in questa zona. Alcuni vivono direttamente accanto alle precedenti aree di cantiere, alcuni sono pendolari che usano l'autostrada o i treni regionali. Di tanto in tanto non è stato possibile evitare disagi o disturbi. Tanto più è gratificante quindi sapere che due terzi delle persone intervistate sono dell'idea che i vantaggi della nuova ferrovia compensino i disagi passati. Una persona su tre ha già utilizzato una delle nuove gallerie e l'88 per cento ha avuto un'ottima impressione delle nuove possibilità di viaggio offerte.

La comunicazione del progetto ha funzionato

L'ambito delle comunicazioni ha una grande importanza durante la costruzione di questa nuova infrastruttura ferroviaria lungo l'asse ferroviario del Brennero. Il 75 per cento della popolazione ha dato un voto positivo alla gestione delle pubbliche relazioni sul progetto da parte di ÖBB durante la fase di costruzione. La popolazione è stata informata tempestivamente e in modo ripetuto di tutte le più importanti notizie riguardanti il volume e lo svolgimento dei lavori.

man den Blick auf den Zentralraum von Tirol, so zeigt sich, dass schon heute rund 90 Prozent der Befragten mit dem Fahrplanangebot der Bahn zufrieden sind. Mit Jahreswechsel 2013 / 2014 sind weitere Verbesserungen des Verkehrsangebotes fix eingeplant. Dass die laufenden Verbesserungsmaßnahmen auch mehr Fahrgäste in die Züge bringen, zeigte sich bereits in den vergangenen Jahren. Rund jeder zehnte Teilnehmer der Befragung fährt seit Eröffnung der neuen Unterinntalbahn öfter mit dem Zug.

Vorteile überwiegen

Viele Anwohner im Unterinntal waren auf unterschiedliche Art und Weise von den Bauarbeiten für die neue Bahn berührt. Sei es als unmittelbare Baustellenanrainer, als Pendler auf der Autobahn oder in den Regionalzügen. Manchmal waren Unannehmlichkeiten oder Behinderungen nicht zu vermeiden. Umso erfreulicher kann man die Tatsache vermerken, dass zwei Drittel der Ansicht sind, dass die Vorteile der neuen Bahn die Belastungen in der Vergangenheit aufwiegen. Jeder Dritte ist bereits durch einen der neuen Tunnels gefahren, 88 Prozent hatten von den neuen Reisemöglichkeiten einen sehr guten oder guten Eindruck.

Projektkommunikation hat funktioniert

Besonders hoher Stellenwert beim Bau der neuen Schieneninfrastruktur an der Eisenbahnachse Brenner fällt der Projektkommunikation zu. 75 Prozent der Bevölkerung stellen dem ÖBB-Projektinformationsmanagement während der Bauzeit ein gutes Zeugnis aus. Die Menschen haben rechtzeitig und wiederkehrend alle wichtigen Informationen über Umfang und Ablauf der Bautätigkeiten erhalten.

(mp)

Transito di merci solamente sotterraneo.

Per la problematica del rumoroso transito di merci notturno, sembra essersi trovata una soluzione. Il ministero dei trasporti ha confermato che, indipendentemente dal sistema di sicurezza, tutti i treni merci potranno circolare di notte. La ÖBB verificherà questa proposta entro due settimane.

La rivista *transfer* riferirà a tal proposito nella prossima edizione.

Nächtlicher Güterverkehr nur mehr unterirdisch.

Für die Problematik des nächtlichen Güterzuglärms scheint nun auch eine Lösung in Reichweite zu sein. Das Verkehrsministerium hat zugesagt, dass in der Nacht alle Güterzüge - unabhängig vom Sicherheitssystem - fahren können. Die ÖBB prüft diesen Vorschlag innerhalb von zwei Wochen.

transfer wird in der nächsten Ausgabe darüber berichten.

(ht)



Il centro intermodale di Hall i.T.

Der Container Terminal Hall i.T.

Tiroler Straße-Schiene-Umschlagsgesellschaft, also known as TSSU, a freight handling and transshipment company, manages a container terminal in Hall in Tirol for unaccompanied combined freight transport. The roughly 30,000 m² site can hold 3 track sets with a total length of 1,200 meters for transshipment work. About 60 cars can be swiftly loaded and unloaded at the same time, thanks to two mobile cranes that can move 45 tons each.

→La società “Tiroler Straße-Schiene-Umschlagsgesellschaft (TSSU)” gestisce il centro intermodale di Hall in Tirol per il trasporto combinato non accompagnato. Il centro intermodale è stato costruito nel 1995 contestualmente con l’uscita autostradale di Hall West in posizione strategica dal punto di vista del traffico, presso un nodo per il trasporto su strada e rotaia.

Oggi è un centro importante per il trasporto combinato non accompagnato nazionale e internazionale ed è parte integrante di una struttura del traffico che favorisce il trasporto di merci su lunga distanza su rotaia. I camion forniscono un “servizio capillare” nelle immediate vicinanze del punto di partenza e di destinazione e possono raggiungere con facilità il raccordo Hall - West per accedere alle autostrade A12/A13.

Il piazzale offre 30.000 m² di spazio per le attività di trasbordo su 3 binari con complessivamente 1200 metri di lunghezza ove è possibile caricare e scaricare la merce da circa 60 vagoni contemporaneamente. Due gru mobili con una capacità di 45t cadauna garantiscono lo svolgimento rapido delle attività di trasbordo.

Interi treni o singoli gruppi di vagoni vengono trainati dalla stazione di Hall al centro intermodale e preparati per le attività di carico/scarico: container, casse

→Die Tiroler Straße-Schiene-Umschlagsgesellschaft (TSSU) betreibt in Hall in Tirol einen Container-Terminal für den unbegleiteten kombinierten Verkehr. Der Umschlagsterminal wurde 1995 gleichzeitig mit der Autobahn-Abfahrt Hall-West errichtet und liegt somit sehr verkehrsgünstig an einer Schnittstelle von Schiene und Straße.

Er gilt als Drehscheibe für nationale sowie internationale Destinationen im unbegleiteten kombinierten Verkehr und ist Teil einer Verkehrsinfrastruktur, die der Bahn die Rolle als Transporteur von Gütermassen über große Distanzen zuschreibt. Der LKW macht die „Feinverteilung“ im sogenannten Vor- und Nachlauf und erreicht den Autobahnzubringer Hall – West - die Autobahn A12/A13 in kurzer Zeit.

Auf dem rund 30.000 m² großen Platz können drei Bahngleise mit insgesamt 1.200 Metern Länge für die Umschlagsarbeiten verwendet werden. Ca. 60 Waggons können gleichzeitig be- und entladen werden. Zwei mobile Kräne mit je 45 Tonnen Tragkraft sorgen für rasche Be- und Entladungen.

Ganzzüge und Waggongruppen werden vom Bahnhof Hall aus ins Terminal geführt und für den Umschlag bereitgestellt. Container, Wechselaufbauten und Sattelaufleger, unabhängig von ihrer Größe, werden



mobili e semirimorchi di qualunque dimensione vengono stoccati direttamente presso il centro e spostati mediante gru mobili e caricati o scaricati tra mezzi su gomma e su ferro. Il gamma di servizi offerta comprende anche le pratiche doganali, il trucking dei container e servizi di trasporti simili.

I collegamenti ferroviari con tutti i centri intermodali nazionali e con i raccordi ferroviari al di fuori del centro intermodale di Hall sono organizzati dalle Ferrovie Federali Austriache. I treni entrano nei rispettivi centri intermodali durante la notte. A livello internazionale, le destinazioni principali sono i centri intermodali per container in Italia e in Germania, gestiti principalmente da imprese di trasporto ferroviario private.

Il centro intermodale di Hall ha il potenziale per diventare, in futuro, la principale piattaforma di trasbordo a livello regionale e fungere da interfaccia tra gli assi nord-sud e est-ovest del traffico. Grazie alle ampie capacità, il centro intermodale è di grande importanza anche a livello regionale in Tirolo per il trasporto locale.

auf dieser Anlage gelagert mit mobilen Kränen umgeschlagen und von der Straße auf die Schiene und umgekehrt gebracht. Zum Leistungsportfolio zählen auch Zollabwicklungen, Containertrucking und ähnliche Verkehrsdienstleistungen.

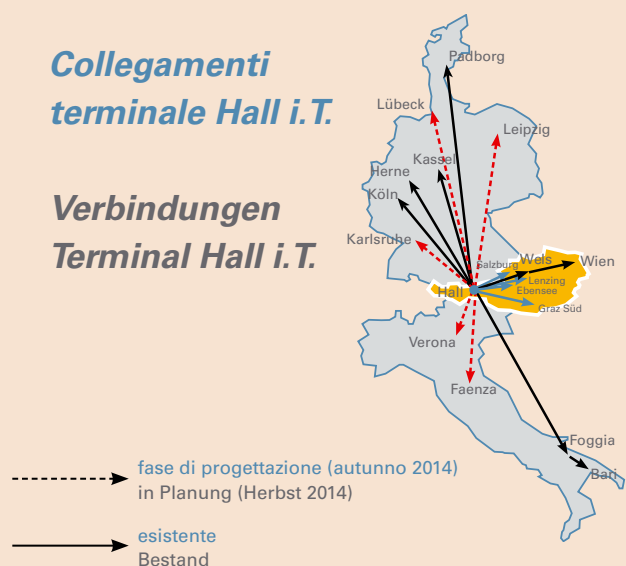
Die Bahnverbindungen zu allen nationalen Terminals und Anschlussgleisen werden ab dem Containerterminal in Hall von den österreichischen Bundesbahnen organisiert. Die Züge rollen im Nachtsprung zu den Bestimmungsterminals. International werden hauptsächlich Destinationen also Containerterminals in Italien und Deutschland angefahren, welche zum Großteil von privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen befördert werden.

Der Terminal Hall hat das Potenzial zukünftig als Umschlagsdrehscheibe im regionalen Bereich zu werden und als Schnittstelle im Nord-Süd- und Ost-West-Verkehr zu fungieren. Als leistungsfähige Umschlagsanlage ist der Terminal auch für den Zentralraum Tirol von Bedeutung, wenn es darum geht, eigenes Transportsubstrat zu versenden.

(aw)

Collegamenti terminale Hall i.T.

Verbindungen Terminal Hall i.T.



International/internazionale

Padborg
Kassel
Herne
Köln/Colonia
Foggia/Bari

pro Woche/a settimana

2 Rundläufe // viaggi a/r
5 Rundläufe // viaggi a/r
5 Rundläufe // viaggi a/r
6 Rundläufe // viaggi a/r
3 Rundläufe // viaggi a/r

National/nazionale

Wels/Wien
Wels /Vienna

5 Rundläufe // viaggi a/r

Streuverkehr/traffico diffuso

Salzburg/Graz/Villach/Wolfurt
Salisburgo/Graz/Villach/Wolfurt

täglich // giornaliero

Anschlussgleisverkehr/traffico di raccordo

Ebnsee/Lenzing

täglich // giornaliero

La realizzazione responsabile di progetti infrastrutturali: Il modello dell'Osservatorio ambientale

Infrastrukturprojekte verantwortungsbewusst realisieren: Das Modell Beobachtungsstelle

The Observatory as a best practice model

As far back as 2004, the Ministries in Rome, via a Decision of the Inter-Ministry Committee for Economic Planning (CIPE), required the establishment of an Observatory for the construction of the Brenner Base Tunnel. Thanks to a great number of informative events and construction site visits, and the excellent cooperation with the company building the tunnel, BBT SE, the public administration and at a political level, it has been possible to build up a climate of trust. Talking, debating, searching for solutions and common decisions is the best approach to the responsible construction of infrastructure projects.

→ Nel 2004 i Ministeri a Roma hanno prescritto tramite Delibera del CIPE l'istituzione di un Osservatorio ambientale per la costruzione della Galleria di Base del Brennero. Con l'avvio dei lavori nel 2007 questa prescrizione è stata attuata.

In un secondo momento si è notato che sarebbe stato opportuno istituire questo ufficio già due anni prima per offrire alla popolazione residente un centro informativo di riferimento e in questo modo coinvolgerla attivamente già nelle fasi di progettazione. Inoltre, prima dell'avvio dei lavori di costruzione si sarebbe dovuto investire maggiormente nella comunicazione. Nel 2006 e nel 2007 in Alto Adige c'erano ancora molte proteste contro la Galleria di Base del Brennero perché la popolazione temeva questo progetto immenso che non riusciva neppure ad immaginare. Si temeva l'invasione di migliaia di operai nei villaggi, si era preoccupati per i gas di scarico e di un potenziale grave

→ Bereits im Jahr 2004 haben die Ministerien in Rom mit Beschluss des CIPE Komitees die Gründung einer Beobachtungsstelle zum Bau des Brenner Basistunnels vorgeschrieben. Mit Beginn der Bauarbeiten im Jahr 2007 ist man dieser Aufgabe nachgekommen.

Wie man im Nachhinein allgemein festgestellt hat, hätte diese wichtige Einrichtung als Anlaufstelle für die Bevölkerung schon zwei Jahre früher gegründet werden sollen, um die Bevölkerung noch besser einbinden zu können. In den Jahren 2006 und 2007 gab es in Südtirol noch viele Proteste gegen das Projekt Brenner Basistunnel. Viele Menschen hatten Angst vor dem Mammut-Projekt, worunter sich die meisten nichts vorstellen konnten. Man hatte Angst, dass tausende Bauarbeiter in die Dörfer kommen könnten, man hatte Angst vor Abgasen, man hatte Angst von LKW-Kolonnen erdrückt zu werden. Dabei wurden

Particolare attenzione è data all'acqua.

Besonderes Augenmerk wird auf das wertvolle Gut Wasser gelegt.





Il materiale viene lavorato direttamente sul posto.

Das Material wird direkt vor Ort verarbeitet.

aumento del traffico pesante sulle strade. Va notato che sono state disseminate allora, in maniera mirata, anche informazioni false a scopo politico, come ammettono oggi pubblicamente gli oppositori politici del progetto. Mancavano invece le informazioni oggettive per la popolazione residente.

Grazie ad alcune centinaia di eventi informativi organizzate in questi anni, alle molte visite guidate in cantiere e all'ottima collaborazione con la società realizzatrice BBT SE, l'amministrazione pubblica e la politica è stato possibile trovare consenso e fiducia. Si lavora in modo costante per mantenere e rafforzare tale fiducia, non solo da parte dell'Osservatorio ambientale, ma anche da parte di tutti i partecipanti al progetto perché per avere successo ognuno deve assumersi le proprie responsabilità e agire con prudenza. Il monitoraggio ambientale e la sicurezza del lavoro, cioè il compito principale dell'Osservatorio ambientale, sono invece considerati quasi come qualcosa di ovvio.

Queste attività principali sono integrate dalla funzione di centro di riferimento per la popolazione residente perché, ad esempio, gli impatti da polveri possono essere abbattuti solo se vengono segnalati dal contadino frontista. L'Osservatorio ambientale propone a BBT SE delle possibili soluzioni e quest'ultima a sua volta interviene o addirittura cerca di pianificare i lavori di costruzione in maniera tale da evitare i problemi già a monte.

Gli ultimi anni hanno permesso di acquisire ampie conoscenze che fortunatamente vengono sfruttate già ora nella progettazione delle future tratte di accesso in Alto Adige. I Comuni si sono impegnati fortemente perché le competenze acquisite possano essere messe alla base delle realizzazioni delle tratte di accesso sud in tutta la provincia di Bolzano. Un evento particolarmente gratificante è stato il riconoscimento del lavoro dell'Osservatorio ambientale da parte del gruppo d'intenti di Parlamentari italiani "Amici del Brennero" che ha definito quello dell'Osservatorio un modello da seguire.

Scambiare idee, discutere e cercare soluzioni insieme e decidere la via da imboccare - questo è l'approccio giusto per realizzare responsabilmente delle grandi opere.

politisch gesteuert auch gezielte Falschinformationen verbreitet, wie damalige BBT-Gegner heute selbst öffentlich eingestehen. Die sachliche Information für die Menschen hatte gefehlt.

Mit einer Vielzahl an Informationsveranstaltungen - mehreren hundert über die Jahre hinweg - vielen Baustellenbesuchern, der guten Zusammenarbeit mit der Errichtergesellschaft BBT SE, der öffentlichen Verwaltung und der Politik ist es gelungen, Vertrauen aufzubauen. Laufend wird daran gearbeitet, dieses gewonnene Vertrauen zu halten und nicht zu verlieren. Das schafft aber nicht die Beobachtungsstelle alleine, dies gelingt durch die aktive Zusammenarbeit aller Beteiligten am Projekt. Jeder muss Verantwortung übernehmen und umsichtig agieren. Die Überwachung des Umwelt- und Arbeitsschutzes - die Kernaufgabe der Beobachtungsstelle - wird dabei schon als selbstverständlich gesehen.

Ergänzt werden die Kernaufgaben durch die Funktion als Anlaufstelle für die Bevölkerung. Nur wenn sich der Bauer meldet, der eine Staubbildung beobachtet, kann diese aufgenommen werden. Die Beobachtungsstelle kann dann der BBT SE Lösungsvorschläge unterbreiten und auch die BBE SE selbst interveniert bzw. versucht schon vorab, die Bauarbeiten so zu planen, dass Probleme vermieden werden können. In den vergangenen Jahren wurde sehr viel Know-how gesammelt. Diese Erfahrungen werden in Südtirol nun auch für die Zulaufstrecken eingesetzt, erfreulicherweise bereits bei der Planung. Die Gemeinden haben sich dafür stark gemacht, dass die Kompetenzen der Beobachtungsstelle auf den Südzulauf innerhalb der Provinz Bozen ausgedehnt werden. Erfreulich ist zudem, dass die Fraktion „Freunde des Brenners“ im italienischen Parlament, die Arbeit der Beobachtungsstelle lobend hervorgehoben und als Modell für andere Regionen bezeichnet hat.

Miteinander reden, diskutieren, nach Lösungen suchen und gemeinsam entscheiden ist der beste Ansatz, um Infrastrukturprojekte verantwortungsbewusst zu realisieren.

(ma)

Nel 2014 si procederà con la costruzione del cunicolo esplorativo (immagine a destra) in direzione sud. È completata la galleria d'accesso Ahrntal (sinistra)

Der der Erkundungsstollen (rechts im Bild) wird 2014 weiter Richtung Süden gebaut. Der Zufahrtstunnel Ahrntal (links) ist fertig ausgebrochen



Galleria di Base del Brennero: affidati lavori per oltre 800 milioni di euro

Brenner Basistunnel: Arbeiten für über 800 Millionen Euro ausgeschrieben

The Brenner Base Tunnel: Works have been tendered for over 800 million Euro

BBT SE published two large tenders in the autumn months of 2013. One concerns several tunnels between Tulfes and Pfons; the other involves complex construction work near the Isarco river near Fortezza. The estimated total amount tendered is around 838 million Euro.

→ Se mettessimo in fila tutte le singole gallerie che costituiscono la Galleria di Base del Brennero, avremmo una lunghezza complessiva pari a 230 chilometri. Ne sono già stati costruiti 28 chilometri e sono stati appaltati ulteriori 43 chilometri. In Italia si sta già lavorando sulle canne principali e proseguendo lo scavo del cunicolo esplorativo verso nord. La galleria di accesso di Mules e il tratto di cunicolo esplorativo tra Aica e Mules sono stati completati. In Austria, sono stati terminati i lavori di scavo delle gallerie di accesso di Ampass e di Ahrntal, del tratto di cunicolo esplorativo Innsbruck-Ahrntal nonché delle due gallerie logistiche (gallerie Padaster e Saxen) a Steinach am Brenner. I lavori di costruzione sulla galleria di accesso di Wolf, lunga 4 chilometri, saranno avviati a novembre del 2013.

→ Würde man die einzelnen Tunnel des BBT aneinanderreihen, käme man auf eine Länge von 230 Kilometer. 28 Tunnelkilometer sind gebaut und weitere 43 Kilometer sind ausgeschrieben. In Italien wird bereits an den Haupttunnelröhren gearbeitet und der Erkundungsstollen wird weiter Richtung Norden gebaut. Der Zufahrtstunnel Mauls und der Erkundungsstollenabschnitt Aicha-Mauls wurden fertiggestellt. In Österreich sind die Zufahrtstunnels Ampass und Ahrntal, der Erkundungsstollenabschnitt Innsbruck-Ahrntal sowie die beiden Logistiktunnels (Padaster und Saxenertunnel) in Steinach am Brenner fertig ausgebrochen. Die Bauarbeiten am vier Kilometer langen Zufahrtstunnel Wolf werden im November 2013 beginnen.

Nell'autunno del 2013 BBT SE ha pubblicato due grandi gare d'appalto, di cui una relativa al tratto di galleria tra Tulfes e Pfons in Austria e l'altra ai lavori particolarmente complessi del sottoattraversamento dell'Isarco vicino a Fortezza. L'importo totale stimato ammonta a 838 milioni di euro.

Lotto di costruzione "Tulfes - Pfons"

Il lotto comprende un ulteriore tratto del cunicolo esplorativo, il cunicolo di soccorso per la circonvallazione di Innsbruck e due gallerie di interconnessione. Complessivamente saranno realizzati ulteriori 38 chilometri di gallerie. Si stimano costi pari a 460 milioni di euro; si tratta del più grande bando di gara di BBT SE appaltato finora. Complessivamente saranno realizzati ulteriori 38 chilometri del sistema di gallerie.

I dati ottenuti dai lavori già effettuati per il cunicolo esplorativo e le gallerie di accesso sono stati integrati nella documentazione di gara. Il bando comprende la realizzazione del tratto di cunicolo esplorativo da Ahrental in direzione sud fino alla zona del Comune di Pfons per una lunghezza di 15 chilometri. Per la prima volta nei cantieri della Galleria di Base del Brennero austriaci sarà impiegata una fresa. Inoltre, parallelamente all'esistente circonvallazione ferroviaria di Innsbruck sarà realizzato un cunicolo di soccorso dalla lunghezza di 9,1 chilometri. A tale struttura si aggiungono due gallerie di interconnessione che collegano la circonvallazione di Innsbruck alle canne principali della Galleria di Base del Brennero. L'appalto prevede sia lo scavo che le opere di rivestimento del cunicolo di soccorso e delle gallerie di interconnessione. Le offerte sono state presentate il 02/12/2013. Il criterio di aggiudicazione dell'appalto dei lavori di costruzione è quello del massimo ribasso. Il periodo di costruzione previsto ammonta a cinque anni circa. L'inizio dei lavori di scavo è previsto per l'estate del 2014.

Lotto di costruzione "Sottoattraversamento Isarco"

Questo bando di gara comprende la realizzazione delle canne principali della Galleria di Base del Brennero e delle due gallerie di interconnessione con la linea storica tra Prà di Sopra e Mezzaselva, un chilometro a nord di Fortezza dove le gallerie passano solo pochi metri sotto il letto del fiume Isarco.

Nell'ambito di questo lotto di costruzione, molto complesso dal punto di vista tecnico-costruttivo, va prima eseguita una serie di misure propedeutiche in superficie. È necessario spostare la strada statale SS12, costruire due ponti, uno sull'Isarco e uno sul Rio Bianco, e infine allestire una zona di carico/scarico sull'autostrada del Brennero A22. Quest'ultima struttura sarà necessaria per il trasporto e la fornitura dei materiali di costruzione. Saranno scavati circa 3,5 chilometri di gallerie in tradizionale. Inoltre, nelle vicinanze del fiume Isarco saranno realizzati circa 1,5 chilometri di galleria artificiale. Durante la costruzione della galleria con tecnica cut&cover, l'Isarco dovrà essere

Im Herbst 2013 hat die BBT SE gleich zwei große Ausschreibungen veröffentlicht. Eine beinhaltet diverse Tunneln zwischen Tulfes und Pfons; die andere sieht komplexe Arbeiten im Bereich des Eisacks in Nähe von Franzensfeste vor. Die geschätzte Gesamtsumme beläuft sich auf 838 Millionen Euro.

Baulos „Tulfes-Pfons“

Dieses Baulos umfasst einen weiteren Abschnitt des Erkundungsstollens, den Rettungsstollen für die Umfahrung Innsbruck und zwei Verbindungstunnels. Die Gesamtlänge aller zu errichtenden Tunneln beträgt 38 Kilometer. Die Kosten werden auf 460 Millionen Euro geschätzt; das ist die bisher größte Ausschreibung der BBT SE. Erkenntnisse aus den bisherigen Arbeiten am Erkundungsstollen und den Zufahrtstunnels konnten in die Ausschreibung eingebaut werden. Sie beinhaltet den Bau des 15 Kilometer langen Erkundungsstollenabschnittes vom Ahrental Richtung Süden bis ins Gemeindegebiet von Pfons. Hier kommt beim Bau des BBT zum ersten Mal eine Tunnelbohrmaschine auf österreichischer Seite zum Einsatz. Weiters wird parallel zur bestehenden Eisenbahnumfahrung Innsbruck, ein 9,1 Kilometer langer Rettungsstollen errichtet. Hinzu kommen noch zwei Verbindungstunnels, die von der Umfahrung Innsbruck zu den Haupttunnelröhren des BBT führen. In der Ausschreibung sind sowohl der Ausbruch als auch der Ausbau des Rettungsstollens und der Verbindungstunnels vorgesehen.



Die Angebote werden am 02.12.2013 abgegeben. Als Zuschlagskriterium für die Ausschreibung der Bauarbeiten wird der niedrigste Preis angesetzt. Die prognostizierte Bauzeit beläuft sich auf ca. fünf Jahre. Man rechnet mit dem Vortriebsbeginn im Sommer 2014.

The "Tulfes-Pfons" construction lot

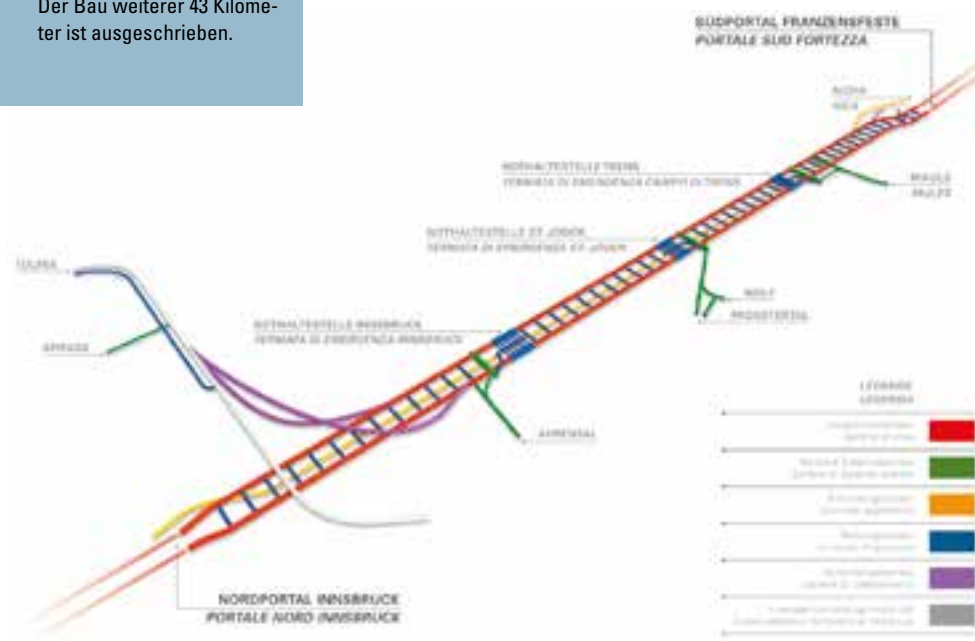
This construction lot includes a further stretch of the exploratory tunnel, the emergency tunnel for the Innsbruck bypass and two connecting tunnels. The total length of all the tunnels to be built is 38 km. The cost of construction is estimated at 460 million Euro, the largest tender BBT SE has published to date. The total length of all the tunnels to be built is 38 km.

All'altezza del campo da calcio di Fortezza la Galleria di Base del Brennero sotto attraverserà l'Isarco.

Auf der Höhe des Fussballplatzes in Franzensfeste wird der Brenner Basistunnel den Eisack unterqueren.

Dei complessivi 230 chilometri di galleria sono stati finora scavati 28 chilometri. La gara per ulteriori 43 chilometri è già stata bandita.

Von den insgesamt 230 Tunnelkilometer sind bereits 28 Kilometer ausgebrochen. Der Bau weiterer 43 Kilometer ist ausgeschrieben.



The "Isarco underpass" construction lot

The tender includes the construction of the main tunnels of the Brenner Base Tunnel and the two tunnels linking to the existing railway line between Oberau and Mittewald a kilometer north of Fortezza, where the tunnels will run only a few meters below the Isarco river.

temporaneamente deviato mentre il tracciato della linea ferroviaria storica sarà spostato in via definitiva. L'affidamento avverrà secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, ossia si procederà alla valutazione delle varianti migliorative rispetto al progetto definitivo proposte dai partecipanti in fase di gara. La data di presentazione delle offerte è fissata per il 07/01/2014. Il valore contrattuale è stimato in 370 milioni di euro. Le attività propedeutiche inizieranno in primavera 2014 mentre lo scavo delle gallerie principali sarà probabilmente avviato a partire dall'estate 2015. Il periodo di costruzione ammonterà a nove - dieci anni.

È stato appaltato anche il pozzo di ventilazione

Sono stati altresì affidati i lavori per la realizzazione di un pozzo di ventilazione i cui costi stimati ammontano a 8 milioni di euro. Il pozzo, dalla profondità di 180 metri, è situato nel Comune di Patsch e collega la galleria di accesso di Ahrental con la superficie. Esso servirà per la ventilazione dei cantieri sotterranei durante i lavori di costruzione per la Galleria di Base del Brennero e, in seguito, per la ventilazione in fase di esercizio. Il pozzo sarà realizzato dall'alto verso il basso mediante brillamenti. Il diametro ammonta a 5,8 metri. I lavori saranno affidati a novembre 2013. I tempi di costruzione ammonteranno a circa 10 mesi.

Baulos „Eisackunterquerung“

Diese Ausschreibung beinhaltet die Realisierung der Haupttunnelröhren des Brenner Basistunnels sowie der beiden Verbindungstunnels zur bestehenden Eisenbahntrasse zwischen Oberau und Mittewald, einen Kilometer nördlich von Franzensfeste, wo die Tunnels nur wenige Meter unterhalb des Eisacks durch laufen. In diesem bautechnisch sehr komplexen Baulos müssen vorerst eine Reihe von vorbereitenden Maßnahmen an der Oberfläche getätigt werden. So muss zunächst die Staatsstraße SS12 verlegt werden, zwei Brücken über den Eisack und den Weißenbach und ein Umschlagplatz an der Autobahn A22 errichtet werden. Letzterer wird für den Transport und die Beschaffung von Baumaterialien benötigt. Es werden ca. 3,5 Kilometer Tunnel im Berg mittels Sprengvortrieb ausgebrochen. Darüber hinaus, werden im Bereich des Eisacks ca. 1,5 Kilometer Tunnel in offener Bauweise errichtet. Während des Baus der Tunnel in offener Bauweise muss der Eisack zeitweilig und die bestehende Eisenbahnstrecke definitiv verlegt werden.

Die Vergabe erfolgt nach dem Bestbieterprinzip, wonach die im Zuge der Ausschreibung von den Bietern eingereichten Verbesserungsvarianten des der Ausschreibung zugrunde gelegten Einreichprojekts bewertet werden. Die Angebotsabgabe erfolgt am 07.01.2014. Die Auftragssumme wird auf 370 Millionen Euro geschätzt. Die vorbereitenden Baumaßnahmen sollen im Frühjahr 2014 beginnen, während der Ausbruch der Haupttunnelröhren ab Sommer 2015 vorgesehen ist. Die Bauzeit liegt zwischen neun und zehn Jahren.

Auch Belüftungsschacht wurde ausgeschrieben

Ebenfalls ausgeschrieben wurden die Arbeiten an einem Belüftungsschacht mit geschätzten Kosten von acht Millionen Euro. Der 180 Meter tiefe Schacht liegt im Gemeindegebiet von Patsch und verbindet den Zufahrtstunnel Ahrental mit der Oberfläche. Er dient während der Arbeiten am Brenner Basistunnel der Baubelüftung und später der Betriebsbelüftung. Der Schacht wird mittels Sprengungen von oben nach unten errichtet. Der Durchmesser beträgt an die 5,8 Meter. Die Arbeiten werden im November 2013 vergeben. Die Bauzeit soll rund zehn Monate betragen.

(sl, nsch)

Pubblicato il bando di gara per le opere propedeutiche nella stazione ferroviaria di Ponte Gardena.

The infrastructure and technical systems to link with the high-capacity/high-speed line will be built at the station in Ponte Gardena. The total amount is about 4.2 million Euro and works are expected to last about a year and a half.

Ausschreibung für die vorbereitenden Arbeiten am Bahnhof Waidbruck publiziert.

→ Si compiono passi reali per la realizzazione del lotto di costruzione 1, la tratta di accesso sud della Galleria di Base del Brennero, in collaborazione con Italferr, RFI, la Provincia Autonoma di Bolzano e i Comuni limitrofi. La tratta di accesso da Ponte Gardena a Fortezza è lunga 23 Kilometer ed è suddivisa in due lotti. Prima di poter avviare i lavori principali devono essere svolte diverse attività propedeutiche, come è stato deciso già a febbraio con una delibera del CIPE e poi approvato dalla Corte dei Conti. A settembre le Ferrovie dello Stato hanno pubblicato il bando di gara per queste prime attività propedeutiche. Presso la stazione di Ponte Gardena saranno costruiti gli impianti tecnici per l'allacciamento alla linea ad alta velocità e capacità. L'importo totale dei lavori ammonta a circa 4,2 milioni di euro e la durata dei lavori prevista è di circa un anno e mezzo.

→ Mit konkreten Schritten wird in Zusammenarbeit mit Italferr, RFI, der Autonomen Provinz Bozen und den beteiligten Gemeinden am Baulos 1, der südlichen Zulaufstrecke zum Brenner Basistunnel gearbeitet. Die 23 Kilometer lange Zulaufstrecke von Franzensfeste nach Waidbruck ist in zwei Baulose unterteilt. Bevor mit den Hauptbaumaßnahmen begonnen werden kann, müssen zuerst vorbereitende Baumaßnahmen durchgeführt werden. Diese wurden mittels CIPE Beschluss bereits im Februar definiert und vom Rechnungshof abgesegnet. Im September haben die italienischen Staatsbahnen nun die Ausschreibung für diese ersten vorbereitenden Arbeiten publiziert. Am Bahnhof Waidbruck werden technische Anlagen für die Anbindung an die Hochleistungs- und Hochgeschwindigkeitsstrecke errichtet. Der Gesamtauftragswert beträgt rund 4,2 Millionen Euro, die vorgesehene Dauer der Arbeiten beträgt rund eineinhalb Jahre.

(ht)



La gara per i lavori propedeutici nella stazione ferroviaria di Ponte Gardena è stata pubblicata.

Für die vorbereitenden Arbeiten am Bahnhof Waidbruck wurde die Ausschreibung publiziert.

Giorno della porta aperta a Mules

Tag des offenen Tunnels in Mauts

→ All'insegna di un rapporto con la popolazione aperto, trasparente ed efficace è stata organizzata una giornata della galleria aperta a Mules. A fine settembre BBT SE ha accolto quasi 2500 visitatori nel suo cantiere di Mules dove i tecnici dell'impresa hanno illustrato il progetto. I visitatori hanno avuto l'opportunità di vedere con i propri occhi come i lavori stiano proseguendo. Durante le visite guidate, dalla durata di circa 30 minuti, gli ospiti sono stati portati fino alle canne principali attraverso la galleria di accesso laterale, di cui sono già stati scavati 2 chilometri, proseguendo poi fino al cunicolo esplorativo nella zona del Lineamento Periadriatico e fino al sistema di nastri trasportatori per la rimozione del materiale scavato.

→ Eine offene, transparente und wirkungsvolle Kommunikation stand im Mittelpunkt des Tag des offenen Tunnels in Mauts. Ende September lud die BBT SE auf die Baustelle in Mauts wo den knapp 2.500 Besuchern von den BBT-Technikern die Baustelle erklärt wurde. Die Besucher hatten dabei die Gelegenheit sich aus erster Hand ein Bild über den Fortschritt der Bauarbeiten zu machen.

Eine geführte Besichtigung, dauerte ca. 30 Minuten und führte über den seitlichen Zufahrtstunnel hinab zu den ersten zwei Kilometern der Haupttunnels, zum Erkundungsstollen durch die Periadriatische Naht und zum Förderbandsystem für den Abtransport des ausgebrochenen Materials.

(ht)

Open, transparent and effective communication was the main theme of the Open Tunnel Day in Mules which was hosted by BBT SE at the construction site in Mules at the end of September, where 2,500 visitors took part in tours of the site, guided by BBT SE technicians.



Giornata della porta aperta a Mules.

Tag des offenen Tunnels in Mauts.



03 | 13

transfer

imprint

Herausgeberin / Editore

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

Redaktion / Redazione

Heinrich Tschigg (AGB/CAB)

Produktion / Produzione

Heinrich Tschigg (AGB/CAB)

Autoren / autori

- Martin Ausserdorfer (ma)
- Ingrid Felipe
- Leo Huberts (lh)
- Simon Lochmann (sl)
- Martin Pellizzari (mp)
- Nadia Schölzhorn (nsch)
- Heinrich Tschigg (ht)

Fotos / immagini

- ÖBB (S.1)
- Land Tirol/Aichner (S. 3)
- Sandro Francesconi (S. 4, 5)
- Europäische Kommission (S. 5)
- ÖBB/Gerhard Berger (S. 6)
- ÖBB/Christian Wucherer (S. 7)
- TSSU (S. 8, 9)
- Beobachtungsstelle/Osservatorio (S. 10, 11., 13, 15)
- BBT SE/Berger (S. 12)
- BBT SE (S. 14, S. 15)

Gestaltung und Druck / Editing e stampa

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

Abobestellung / Adressänderungen

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

Abbonamenti / Variazioni di indirizzo

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