



Mit Beteiligung der Europäischen Union aus dem Haushalt
der Transeuropäischen Verkehrsnetze finanziertes Vorhaben

Opera finanziata con la partecipazione dell'Unione Europea
attraverso il bilancio delle reti di trasporto transeuropee



Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Sch2-Vollzug
z.Hd. Herrn Mag. Rupert Holzerbauer

Radetzkystr. 2
1012 Wien

Innsbruck, 11.01.2013
Zl. 20554A-Ha/Ha

EISENBahnNACHSE MÜNCHEN – VERONA
BRENNER BASISTUNNEL
ANTRAGSERGÄNZUNG – BAUZEITPLAN

ASSE FERROVIARIO MONACO – VERONA
GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO
INTEGRAZIONE DELLA RICHIESTA –
PROGRAMMA LAVORI

Sehr geehrter Herr Mag. Holzerbauer,

Egregio Mag. Holzerbauer!

In Ergänzung zum Antrag vom 12.12.2012, BBT-Zl.
20438A-Ha/Ha, beantragt die BBT SE als

Ad integrazione della richiesta del 12.12.2012, BBT-Zl.
20438A-Ha/Ha, BBT SE richiede quale

Punkt E)

Änderung des Bauzeitplans

die Erteilung der Genehmigung für den in der Anlage
nochmals wieder gegebenen Bauzeitplan.

Ursächlich für die beantragte Änderung sind
Verzögerungen in der Verwirklichung des Vorhabens.

punto E)

Variatione al programma lavori

il rilascio dell'autorizzazione relativa al programma
lavori riportato nell'allegato.

Le modifiche richieste sono dovute principalmente ai
ritardi relativi alla realizzazione dell'opera.

Mit freundlichen Grüßen

Distinti saluti

**Galleria di Base del Brennero
Brenner Basistunnel BBT SE**

Recht / Legale

Dr. Johann Hager

Anlagen / Allegati

Bauzeitplan / programma lavori

Sachbearbeiter / Riferimento: Dr. Johann Hager
A-6020 Innsbruck, Amraserstr. 8
Tel. +43 (0)512-4030-840
Email: johann.hager@bbt-se.com

GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO - BRENNER BASISTUNNEL BBT SE

Piazza Stazione 1 • I-39100 Bolzano
Tel.: +39 0471 0622-10 • Fax: +39 0471 0622-11
Part. IVA IT02431150214 • Registro delle Imprese Bolzano 02431150214

Amraser Str. 8 • A-6020 Innsbruck
Tel.: +43 512 4030 • Fax: +43 512 4030-110
UID Nr.: ATU 61270868 • FN 367729d • Landesgericht Innsbruck • DVR Nr.: 1034707
E-mail: bbt@bbt-se.com • www.bbt-se.com



Mit Beteiligung der Europäischen Union aus dem Haushalt der Transeuropäischen Verkehrsnetze finanziertes Vorhaben

Opera finanziata con la partecipazione dell'Unione Europea attraverso il bilancio delle reti di trasporto transeuropee



EISENBahnACHSE MÜNCHEN – VERONA BRENNER BASISTUNNEL BAUABLAUF- UND BAUZEITPLAN 2012

Diese Darstellung enthält einen Bauablauf- und Bauzeitplan, in dem die Erfahrungen und Erkenntnisse aus den Erkundungsstollen in Österreich und Italien, die Vorgaben der Beschlüsse der Bundesregierung im Zusammenhang mit den Sparmaßnahmen sowie aus dem Rahmenplan im Sinne des Bundesbahngesetzes und der diesen zugrunde liegenden Optimierungen des Vorhabens durch die BBT SE, eingeflossen sind.

Sie gliedert sich in:

- a) den Stand zum 26. November 2012
- b) die Fortführung der weiteren Erkundungen, Bauaufschließungen
- c) den Vortrieb des durchgehenden Entwässerungsstollens (Servicetunnels)
- d) den Vortrieb und Ausbau des begleitenden Rettungsstollens der Umfahrung Innsbruck
- e) den Vortrieb der Verbindungstunnels
- f) den Bau der Einfahrt Innsbruck Hbf
- g) den Vortrieb der beiden Fahrtunnels
- h) die Ausrüstung
- i) den Probebetrieb

wobei der auf italienischem Staatsgebiet gelegene Streckenteil nur insoweit Berücksichtigung findet, als ein unmittelbarer Zusammenhang im Ablauf besteht. Die Gliederung entspricht auch der zeitlichen Abfolge, soweit sie den Beginn der Maßnahme betrifft.

a. Vortriebs- und Errichtungsstand 01.12.2012

Mit Stichtag 01.12.2012 sind aufgeföhren bzw. errichtet:

In Österreich:

- Der Entwässerungsstollen (einschließlich Zufahrtstunnel in der Sillschlucht) bis km 6,45 (Kalotte)
- Die beiden Straßenbrücken in der Sillschlucht und die Baustelleneinrichtungsfläche Sillschlucht
- Der Zufahrtstunnel Ahrental zur Gänze

ASSE FERROVIARIO MONACO – VERONA GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO PROGRAMMA DEI LAVORI E CRONOPROGRAMMA 2012

In questa relazione vengono presentati il cronoprogramma e il programma lavori, nei quali sono confluite le esperienze e le conoscenze acquisite nell'ambito della realizzazione del cunicolo esplorativo in Austria e in Italia, le prescrizioni delle delibere del governo federale relative alle misure di contenimento della spesa pubblica, il programma quadro ai sensi della Legge ferroviaria austriaca (Bundesbahngesetz) e le cosiddette ottimizzazioni del progetto della BBT SE.

Si articola come segue:

- a) stato al 26 novembre 2012
- b) prosecuzione delle attività di prospezione, predisposizione del cantiere
- c) avanzamento di cunicolo di drenaggio continuo (galleria di servizio)
- d) avanzamento e rivestimento del cunicolo di soccorso parallelo alla circonvallazione di Innsbruck
- e) avanzamento della galleria di collegamento
- f) costruzione dell'accesso alla stazione centrale di Innsbruck
- g) avanzamento delle due canne principali
- h) attrezzaggio ferroviario
- i) esercizio di prova

i tratti su territorio italiano vengono tenuti in considerazione soltanto nella misura in cui sussista un diretto nesso con il cronoprogramma. La strutturazione si basa anche successione cronologica nella misura in cui riguarda l'avvio del provvedimento.

a. Stato dell'avanzamento e della costruzione al 01.12.2012

Al 01.12.2012 sono stati scavati ossia realizzati:

In Austria:

- il cunicolo di drenaggio (comprensivo della galleria di accesso nella gola del torrente Sill) fino al km 6,45 (calotta)
- i due ponti stradali nella gola del torrente Sill e l'area di cantierizzazione nella gola del torrente Sill
- l'intera galleria di accesso di Ahrental
- il deposito di Ahrental Sud, prima fase

Sachbearbeiter / Riferimento: Dr. Johann Hager
A-6020 Innsbruck, Amraserstr. 8
Tel. +43 (0)512-4030-840
Email: johann.hager@btt-se.com

GALLERIA DI BASE DEL BRENNERO - BRENNER BASISTUNNEL BBT SE



- Die Deponie Ahrental Süd, erste Phase,
- Die Baustraße Ahrental samt Autobahnzu- und -abfahrt Ahrental samt Baustelleneinrichtungsfläche
- Der Zufahrtstunnel Ampass bis km 0,642 (Kalotte) samt Straßenverlegung L283 im Portalbereich
- Die Deponie Ampass Süd, Phase 1
- Die Verlegung der Erdgasleitung aus der Deponie Ampass Süd
- Die Autobahnzu- und -abfahrten Ampass und Tulfes
- Der Verbindungstunnel Padaster sowie das Portal des Zufahrtstunnels Wolf zur Gänze
- Der Saxener Baustraßentunnel samt Baustraße in Plon und Autobahnzu- und -anfahrt Plon
- Die Deponie Padaster Phase 1
- Von der Deponie Padaster Phase 2 die Teilphase 2.1
- Der Umbau der Trinkwasserkraftanlage Padaster der Gemeinde Steinach (Verlegung aus der künftigen Deponie)
- Das untere Geschieberückhaltebecken des Padasterbachs und der Wildholzrechen oberhalb der Deponie

In Italien:

- Der Entwässerungsstollen Aicha-Mauls zur Gänze samt Innenschale (Tübbing)
- Der Fensterstollen Mauls zur Gänze
- Erkundungsstollen „Päriadriatische Naht“ 827m
- Fahrrohre West 59m
- Fahrrohre Ost 110m

b. Erkundungen / Bauaufschließungen / Zufahrten

Im Raum Innsbruck werden der Zufahrtstunnel Ampass und der Entwässerungsstollen konventionell (NÖT) bis km 6,9 weiter vorangetrieben und bis Mitte 2013 fertig gestellt.

Im Bereich der Deponie Padaster wurde mit dem Bau des Umleitungsstollens (Voreinschnitt) des Padasterbachs im Herbst 2012 begonnen, der Vortrieb und der Bau des Gerinneabschnitts in offener Bauweise samt Bau des Einlaufbauwerks und der oberen Geschiebesperre beginnen im Frühjahr 2013.

Gleichzeitig wird ab Frühjahr 2013 in Wolf der Zufahrtstunnel Wolf Süd vorgetrieben (ca. 30 Monate Bauzeit). Im Zuge dessen erfolgt 2013/14 auch der Vortrieb des Schutterstollens Padaster.

- la viabilità di cantiere di Ahrental comprensiva delle rampe di entrata e uscita autostradali alle aree di cantierizzazione di Ahrental
- la galleria di accesso di Ahrental fino al km 0,642 (calotta), incluso lo spostamento della strada provinciale L283 nell'area di portale
- il deposito Ampass sud, fase 1
- lo spostamento del gasdotto fuori dal deposito Ampass sud
- i raccordi autostradali Ampass e Tulfes
- la galleria di collegamento di Padaster e il portale della galleria di accesso di Wolf, interamente
- la galleria di cantiere Saxen comprensiva della strada di cantiere di Plon e il raccordo autostradale di Plon
- il deposito di Padaster, fase 1
- del deposito di Padaster fase 2 la subfase 2.1
- la ristrutturazione della centrale idroelettrica di Padaster nel comune di Steinach (spostamento dalla futura area di deposito)
- il bacino inferiore di raccolta del materiale detritico sul rio Padasterbach e la briglia a pettine sopra al deposito

in Italia:

- il cunicolo di drenaggio Aica-Mules, interamente, comprensivo del rivestimento interno (conci prefabbricati)
- finestra di Mules, interamente
- cunicolo esplorativo "Lineamento Periadriatico" 827m
- canna ovest 59m
- canna est 110m

b. Prospezioni / predisposizione degli accessi ai cantieri / vie di accesso

Nell'area di Innsbruck saranno scavati la galleria di accesso di Ampass e il cunicolo di drenaggio con avanzamento in tradizionale (NATM) fino al km 6,9 e ultimazione entro la metà del 2013.

Nell'area del deposito di Padaster nell'autunno 2012 sono stati avviati i lavori di costruzione per il cunicolo di deviazione (trincea preliminare) del rio Padasterbach, mentre l'avanzamento e la costruzione del tratto del corso d'acqua con metodo top down, compresa la costruzione dell'opera di presa e della briglia di ritenuta di materiale detritico superiore, inizieranno a primavera del 2013.

Contemporaneamente, in primavera del 2013 sarà scavata la galleria di accesso di Wolf Sud a Wolf (ca. 30 mesi di lavori). Nell'ambito di questi lavori nel 2013/14 si procederà anche allo scavo



- del cunicolo di trasporto dello smarino di Padaster.
- c. Vortrieb des Entwässerungsstollens von km 6,9
- Der weitere maschinelle Vortrieb des Entwässerungsstollens ab km 6,9 beginnt voraussichtlich im Sommerhalbjahr 2014 und endet voraussichtlich im 4. Quartal 2017.
- c. Scavo cunicolo di trasporto dello smarino di Padaster dal km 6,9
- Lo scavo con fresa del cunicolo di drenaggio a partire dal km 6,9 sarà avviato, presumibilmente, nel semestre estivo del 2014 e ultimato, probabilmente, nel quarto trimestre del 2017.
- d. Verbindungstunnels zur Umfahrung Innsbruck
- Der Vortrieb beginnt im Sommerhalbjahr 2014 und endet voraussichtlich Mitte 2016. Im Anschluss daran wird die werden die Innenschalen errichtet (Dauer rund 12 Monate)
- d. Gallerie di collegamento con la circonvallazione Innsbruck
- Gli scavi inizieranno nel semestre estivo del 2014 e saranno ultimati, presumibilmente, a metà del 2016. Successivamente sarà realizzato il rivestimento interno (durata circa 12 mesi).
- e. Begleitender Rettungsstollen der Umfahrung Innsbruck
- Dessen Vortrieb beginnt Anfang 2014 und endet voraussichtlich im ersten Quartal 2016. Die Querschläge, Nischen und Innenschalen folgen 2016/1017.
- e. Galleria di soccorso parallela alla circonvallazione di Innsbruck
- Gli scavi inizieranno a inizio del 2014 e saranno ultimati, presumibilmente, entro il primo trimestre del 2016. I cunicoli trasversali di collegamento, le nicchie e il rivestimento interno saranno realizzati nel 2016/2017.
- f. Vortrieb Zufahrtstunnel Wolf und Entwässerungsstollen
- Der Vortrieb des Zufahrtstunnels beginnt 2013 und endet 2015. Anschließend wird parallel der Entwässerungsstolle Richtung Staatsgrenze und Richtung Norden (Gegenvortrieb) aufgeföhren. Der Gegenvortrieb endet voraussichtlich ebenfalls im 4. Quartal 2017, der Vortrieb Richtung Grenze endet, je nach erreichter Leistung des Gegenvortriebs von Muls Mitte 2018 auf italienischem Staatsgebiet.
- f. Scavo della galleria di accesso di Wolf e cunicolo di drenaggio
- Gli scavi per la gallerie di accesso inizieranno nel 2013 e saranno ultimati nel 2015. Successivamente si procederà allo scavo del cunicolo di drenaggio verso nord e in direzione del confine di Stato (contro-avanzamento). Il contro-avanzamento terminerà, presumibilmente, nel quarto trimestre del 2017, lo scavo in direzione del confine di stato terminerà, a seconda dello stato di avanzamento del contro-avanzamento da Mules, nel 2018 su territorio italiano.
- g. Haupttunnel
- Die Vortriebe der Fahröhren aus dem Bereich der MFS Innsbruck nach Norden (Richtung Innsbruck Sillschlucht, Vortriebsdauer ca. 2 Jahre) und Süden (Vortriebsdauer ca. 3 Jahre) beginnen 2018. Die Innenschale Richtung Norden wird 2020, Richtung Süden 2021/22 errichtet.
- Die Vortriebe der Fahröhren aus dem Bereich der MFS St. Jodok Richtung Norden (Gegenvortrieb, Vortriebsdauer ca. 2 Jahre) und Süden (bis Ende Hochstengenzone, Vortriebsdauer 3 Jahre) beginnen 2019. Der Rest wird von Italien aus aufgeföhren. Der Innenschalenausbau erfolgt nach Vortriebsende 2021/22
- g. Galleria principale
- I lavori di scavo per le canne principali dal PMF Innsbruck verso nord (in direzione Innsbruck Gola del torrente Sill, durata degli scavi ca. 2 anni) e verso sud (durata degli scavi ca. 3 anni) inizieranno nel 2018. Il rivestimento interno verso nord sarà realizzato nel 2020, verso sud invece nel 2021/22.
- I lavori di scavo per le canne principali dal PMF St. Jodok verso nord (contro-avanzamento, durata degli scavi ca. 2 anni) e verso sud (fino alla fine della zona di Hochstegen, durata degli scavi ca. 3 anni) inizieranno nel 2019. Il resto degli scavi iniziano su territorio italiano. Il rivestimento interno sarà realizzato dopo la fine dei lavori di scavo nel 2021/22
- h. Einfahrt Innsbruck (Freistrecke Sillschlucht und
- h. Accesso a Innsbruck (tratta a cielo aperto gola del



Umbau Hauptbahnhof)

Diese soll zwischen 2015 und 2019 errichtet werden. Es besteht nur insoweit eine Abhängigkeit zum übrigen Bau, als dieser Abschnitt für die Ausrüstung der Fahrröhren gleisgebunden befahrbar benötigt wird. Der Umbau des Bahnhofs schließt die Ausrüstung ein

- i. Ausrüstung ohne Bahnhofsbereich Innsbruck
Je nach Fertigstellung der Innenschalen im Anschluss daran, voraussichtlich zwischen 2021 und 2025.

torrente Sill e ristrutturazione della stazione centrale)

Questi lavori saranno svolti tra il 2015 e il 2019. L'unico nesso con gli altri lavori di costruzione consiste nel fatto che questo tratto deve essere percorribile su rotaia al fine dell'attrezzaggio delle canne principali. La ristrutturazione della stazione si intende comprensiva dell'attrezzaggio

- i. Attrezzaggio, esclusa la stazione di Innsbruck
Successivamente alla realizzazione dei rivestimenti interni, a seconda del grado di ultimazione di questi ultimi, tra il 2021 e il 2025.