



Railway axis Brenner Munich–Verona

**SCANDINAVIAN – MEDITERRANEAN
CORE NETWORK CORRIDOR**

Eisenbahnachse
Brenner München–Verona
SKANDINAVIEN – MITTELMEER EU-KERNNETZKORRIDOR

Asse ferroviario del
Brennero Monaco–Verona
**CORRIDOIO SCANDINAVO – MEDITERRANEO
DELLA RETE CENTRALE**



Rails connecting Europe

The Brenner railway axis is part of the European Scandinavian – Mediterranean core network corridor, which spans eight countries. Around 110 million people live along the route between Helsinki and Valletta.

The railway expansion along the Brenner corridor looks forward to the future. 435 kilometres of new railway lines are being built between Munich and Verona. Cross-border cooperation is essential here. It is the foundation of a modern, environmentally friendly railway connection within the heart of Europe. In future, the Brenner Base Tunnel and its access routes will connect people and economic areas north and south of the Alps even better than before. Travellers will reach their destinations quickly and safely. Capacity will also be created for freight traffic in line with demand. The shift of freight transport from road to rail will be effectively supported.

The expansion of the Brenner rail axis is being carried out step by step. Each sub-project strengthens the efficiency of the entire rail link. The Brenner Base Tunnel

will become operational in a few years. Sections of the access routes have already been completed, are under construction or are in an intensive planning stage.

According to Pat Cox, Coordinator of the Scandinavian – Mediterranean corridor:

“The Brenner Base Tunnel and its access routes are of strategic importance for the EU’s Scandinavian – Mediterranean TEN-T Core Network Corridor. These will offer faster, safer, and more sustainable connectivity between major centres of population and

economic activity and enhance links between southern and central Europe, facilitating in their turn closer social, cultural, educational, and economic opportunities for their host regions and states.”



Construction site at the BBT north portal near Innsbruck
Baustelle am BBT-Nordportal bei Innsbruck
Cantiere presso il portale nord del BBT vicino a Innsbruck



Schienen für Europa

Die Eisenbahnachse Brenner ist Teil des europäischen Skandinavien – Mittelmeer Kernnetzkorridors. Der Korridor verläuft durch acht Länder. In seinem Einzugsbereich zwischen Helsinki und Valletta leben rund 110 Millionen Menschen.

Der Bahnausbau am Brennerkorridor ist ein Zukunftsprojekt. Insgesamt 435 Kilometer Neubaustrecke entstehen zwischen München und Verona. Wesentlich dabei ist die grenzüberschreitende Zusammenarbeit. Sie ist Grundlage für eine moderne umweltfreundliche Bahnverbindung im Herzen Europas. Der Brenner Basistunnel und seine Zulaufstrecken werden in Zukunft Menschen und Wirtschaftsräume nördlich und südlich der Alpen noch besser als bisher miteinander verbinden. Reisende gelangen schnell und sicher ans Ziel. Und auch für den Güterverkehr werden bedarfsgerechte Kapazitäten geschaffen. Die Verlagerung der Gütertransporte von der Straße auf die Schiene wird wirkungsvoll unterstützt.

Der Ausbau der Eisenbahnachse Brenner erfolgt schrittweise. Jedes Teilprojekt stärkt die Leistungsfähigkeit der gesamten Bahnverbindung. In wenigen Jahren wird der Brenner Basistunnel in Betrieb gehen. Abschnitte der Zulaufstrecken sind bereits fertig, befinden sich in Bau oder werden intensiv geplant.

Pat Cox, Koordinator für den Skandinavien-Mittelmeer Korridor: *„Der Brenner Basistunnel und seine Zulaufstrecken sind von zentraler Bedeutung für den EU Skandinavien – Mittelmeer TEN-T Kernnetzkorridor. Sie bieten eine rasche, sichere und nachhaltige Verbindung der Wirtschafts- und Bevölkerungszentren im Süden und Norden Europas und fördern eine enge soziale, kulturelle und wirtschaftliche Verbindung der Staaten und Regionen.“*

Unire l'Europa attraverso la rotaia

L'asse ferroviario del Brennero fa parte del corridoio Scandinavo – Mediterraneo della rete centrale europea. Il corridoio attraversa otto Paesi. Circa 110 milioni di persone vivono nel suo bacino d'utenza tra Helsinki e La Valletta.

Il potenziamento ferroviario sul corridoio del Brennero è un progetto cruciale per il futuro. Tra Monaco di Baviera e Verona sarà realizzata una linea di 435 chilometri. A tale scopo, la cooperazione transfrontaliera riveste un ruolo fondamentale. Costituisce la base per un collegamento ferroviario moderno ed ecologico nel cuore dell'Europa. In futuro, la Galleria di Base del Brennero e le sue tratte di accesso collegheranno le persone e le aree economiche a nord e a sud delle Alpi in maniera ancora migliore rispetto al passato. I viaggiatori raggiungeranno la loro destinazione in modo rapido e sicuro. E anche per il trasporto merci si stanno creando le condizioni per rendere gli scambi economici ancora più efficienti e sostenibili. Il trasferimento del trasporto merci dalla strada alla rotaia beneficia di un sostegno efficace.

L'asse ferroviario del Brennero viene potenziato in modo graduale. Ogni parte di progetto contribuisce a rafforzare la capacità dell'intero collegamento ferroviario. La Galleria di Base del Brennero entrerà in esercizio tra pochi anni. Alcune sezioni delle tratte d'accesso sono già state completate, sono in costruzione o sono oggetto di un'approfondita progettazione.

Pat Cox, Coordinatore del Corridoio Scandinavo-Mediterraneo: *“La Galleria di Base del Brennero e le sue tratte di accesso saranno fondamentali per il corridoio Scandinavo – Mediterraneo della rete centrale TEN-T dell'UE. Offrono un collegamento rapido, sicuro e sostenibile tra i centri economici e demografici del sud e del nord dell'Europa e promuovono stretti legami sociali, culturali ed economici tra i Paesi e le regioni.”*

Northern Access Route

The northern access route to the Brenner Base Tunnel stretches from Munich through the Inn Valley to the portals near Innsbruck. The first 40-kilometre section in the Tyrolean Lower Inn Valley was put into service back in 2012. In the second expansion section between Schafte- nau and the Radfeld junction, work on a tunnel has been underway since mid-2023.

Deutsche Bahn and ÖBB are jointly planning an approximately 13-kilometre border tunnel in the Kufstein area. The route selection process for the rest of the stretch between Munich and the state border at Kiefersfelden / Kufstein has been successfully completed. All projects in Germany are in the preliminary planning stage. Parliamentary referral to the German Bundestag is planned for 2025. The northern access route to the Brenner Base Tunnel consists of a large proportion of tunnels.

Brenner-Nordzulauf

Der Nordzulauf zum Brenner Basistunnel erstreckt sich zwischen dem Raum München durch das Inntal und den Portalbereichen bei Innsbruck. Bereits 2012 wurde der erste 40 Kilometer lange Teilabschnitt im Tiroler Unterinntal in Betrieb genommen. Im zweiten Ausbaubereich zwischen Schafte- nau und dem Knoten Radfeld laufen seit Mitte 2023 die Arbeiten für einen Rohbaustollen.

Gemeinsam planen Deutsche Bahn und ÖBB einen rund 13 Kilometer langen Grenztunnel im Raum Kufstein. Das Trassenwahlverfahren für den weiteren Streckenverlauf zwischen München und der Staatsgrenze bei Kiefersfelden / Kufstein ist erfolgreich abgeschlossen. Alle Projekte in Deutschland befinden sich in der Vorplanung. Die parlamentarische Befassung im Deutschen Bundestag ist 2025 vorgesehen. Der Nordzulauf zum Brenner Basistunnel weist einen hohen Tunnelanteil auf.

Tratta di accesso nord al Brennero

La tratta di accesso nord alla Galleria di Base del Brennero si estende tra Monaco di Baviera, attraverso la Valle dell'Inn, e Innsbruck. Il primo tratto di 40 chilometri nella Bassa Valle dell'Inn, in Tirolo, è entrato in esercizio nel 2012. Nella seconda tratta di potenziamento tra Schafte- nau e il nodo di Radfeld, dalla metà del 2023 sono in corso i lavori per la realizzazione di un cunicolo non rivestito.

Deutsche Bahn e ÖBB stanno progettando insieme una galleria di confine lunga circa 13 chilometri nell'area di Kufstein. La procedura di selezione del tracciato per la restante parte della linea tra Monaco di Baviera e il confine di Stato Kiefersfelden / Kufstein si è conclusa positivamente. Tutti i progetti in Germania sono in fase di progettazione preliminare. La consultazione parlamentare al Bundestag tedesco è prevista nel 2025. L'accesso nord alla Galleria di Base del Brennero presenta sezioni in sotterraneo particolarmente estese.



North of Rosenheim, the new railway line crosses the river Inn.

Nördlich von Rosenheim quert die Neubaustrecke den Inn.

A nord di Rosenheim, la nuova linea ferroviaria attraversa il fiume Inn.

Tube construction in the Tyrolean Lower Inn Valley
Stollenbau im Tiroler Unterinntal

Costruzione di un cunicolo nella bassa valle del Inn Tirolese



- 1 Trudering–Grafing**
Block signalling systems along a line section
Blockverdrichtung
Riduzione degli intervalli di blocco
- 2 Grafing–Ostermünchen**
- 3 Ostermünchen–Innleiten**
- 4 Innleiten–Kirnstein**
- 5 Kirnstein–Grenze DE/AT**
Preliminary planning stage
Vorplanung
Progettazione preliminare
- 6 Grenze DE/AT–Schafte- nau**
Environmental impact assessment
Umweltverträglichkeitsprüfung
Valutazione dell'impatto ambientale
- 7 Schafte- nau–Knoten Radfeld**
Detailed authorisation stage
Detailgenehmigungsverfahren
Procedura di autorizzazione dettagliata
- 8 Kundl/Radfeld–Baumkirchen**
Operational since 2012
In Betrieb seit 2012
In esercizio dal 2012



- Project exhibition Brenner Northern Access interactive platform, Wörgl main station**
- Projektausstellung Erlebnisbahnsteig, Hauptbahnhof Wörgl**
- Mostra Piattaforma interattiva, stazione di Wörgl**

brennernordzulauf.eu
infrastruktur.oebb.at

Brenner Base Tunnel

The Brenner Base Tunnel is the centrepiece of the new Munich-Verona railway line. At 55 kilometres in length, or 64 kilometres between Fortezza and the portals at Innsbruck and Tulfes, the longest underground railway connection in the world is being built. The Brenner Base Tunnel SE project company, whose main headquarters are in Bolzano, is responsible for the project.

The tunnel system, consisting of two single-track railway tunnels, an exploratory tunnel, cross passages and various service tunnels, includes over 225 kilometres of tunnels. Initial work began in 2007 and is well advanced. More than 70 percent of the tunnels have already been excavated. The railway equipment is scheduled to be installed towards the end of the decade.

The construction of the Brenner Base Tunnel is a masterpiece of engineering. But the necessary harmonisation of rail operations between Italy, Austria and Germany will also set new standards for cross-border rail freight and passenger transport.



- 9 Brenner Base Tunnel**
Under construction
- Brenner Basistunnel**
In Bau
- Galleria di Base del Brennero**
In costruzione

Brenner Basistunnel

Der Brenner Basistunnel ist das Herzstück der neuen Bahnverbindung München-Verona. Mit einer Länge von 55 Kilometer bzw. 64 Kilometer zwischen Franzensfeste/Fortezza und den Portalbereichen in Innsbruck und Tulfes wird die längste unterirdische Eisenbahnverbindung der Welt gebaut. Die Projektverantwortung trägt die Projektgesellschaft Brenner Basistunnel SE mit Rechtssitz in Bozen.

Das Tunnelsystem, bestehend aus zwei eingleisigen Eisenbahntunneln, einem Erkundungsstollen, Querschlägen und verschiedenen Servicetunneln umfasst mehr als 225 Kilometer. Die ersten Arbeiten sind 2007 angelaufen und weit fortgeschritten. Mehr als 70 Prozent der Tunnel sind bereits ausgebrochen. Gegen Ende des Jahrzehnts ist die eisenbahntechnische Ausrüstung vorgesehen.

Der Bau des Brenner Basistunnels ist eine ingenieurtechnische Meisterleistung. Aber auch die erforderliche Harmonisierung des Bahnbetriebes zwischen Italien, Österreich und Deutschland wird neue Maßstäbe für den grenzüberschreitenden Güter- und Personenverkehr auf der Schiene setzen.

Galleria di Base del Brennero

La Galleria di Base del Brennero è l'elemento centrale del nuovo collegamento ferroviario tra Monaco e Verona. Con una lunghezza di 55 km tra il portale sud di Fortezza e il portale nord di Innsbruck, a cui vanno aggiunti i 9 km della circonvallazione di Innsbruck verso Tulfes, il BBT diventerà il collegamento ferroviario sotterraneo più lungo al mondo. La società di progetto Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel BBT SE, con sede legale a Bolzano, è responsabile del progetto.

Il sistema di gallerie, costituito da due gallerie principali a singolo binario, un cunicolo esplorativo, cunicoli trasversali e diversi cunicoli di servizio, comprende più di 225 km. I lavori iniziali sono iniziati nel 2007 e sono in fase avanzata. Ad oggi, è stato scavato il 70% delle gallerie e, nei prossimi anni, si svolgeranno i lavori necessari per l'attrezzaggio ferroviario.

La costruzione della Galleria di Base del Brennero è un capolavoro ingegneristico. La necessaria armonizzazione dell'esercizio ferroviario tra Italia, Austria e Germania definirà inoltre nuovi standard per il trasporto ferroviario transfrontaliero di merci e passeggeri.



The excavation works and the interior construction of the Brenner Base Tunnel are progressing.

Die Vortriebsarbeiten und der Innenausbau des Brenner Basistunnels schreiten voran.

I lavori di scavo e di rivestimento della Galleria di base del Brennero stanno procedendo.



- Project exhibition at Innsbruck main station
- BBT Tunnel – World at Steinach am Brenner
- Projektausstellung am Hauptbahnhof Innsbruck
- BBT-Tunnelwelten Steinach am Brenner
- Esposizione presso la stazione ferroviaria di Innsbruck
- Pianeta Galleria BBT Steinach am Brenner (bbt-se.com)

Infopoint Franzensfeste/Fortezza (bbtinfo.eu)

Southern Access Route

The southern access route to the Brenner Base Tunnel is the longest section of the entire Munich - Verona rail axis. Trains will travel for over 180 kilometres between the future south portal of the Brenner Base Tunnel and the Verona junction. In the first phase, four priority construction lots will be built. In the second phase, the access route will be fully upgraded with additional sections.

The main construction work for the new line has already begun in the Fortezza-Ponte Gardena project area. Thanks to this project, the entire Brenner rail axis will be a low-gradient "flat line", once the Brenner Base Tunnel is operational. Freight trains will then only need one locomotive on the entire transalpine route. Initial construction work has also already begun on the Trento bypass.

Südliche Zulaufstrecke

Die südliche Zulaufstrecke zum Brennerbasistunnel ist der längste Abschnitt der gesamten Eisenbahnachse zwischen München und Verona. Zwischen dem künftigen Südportal des Brennerbasistunnels und dem Knoten Verona legen die Züge mehr als 180 Kilometer zurück. In einer ersten Phase werden vier prioritäre Baulose realisiert. In einer zweiten Phase wird der viergleisige Ausbau des gesamten südlichen Abschnitts durch den Bau der Ergänzungsbaulose abgeschlossen, um die Durchgängigkeit der Strecke zu gewährleisten.

Im Projektgebiet des Bauloses 1 (Franzensfeste/Fortezza-Waidbruck/Ponte Gardena) haben die Hauptbaumaßnahmen für die neue Strecke bereits begonnen. Die Realisierung des Projekts wird es ermöglichen, die derzeitigen Einschränkungen der Strecke hinsichtlich der Steigungen zu überwinden. Die Züge werden daher zur Überwindung der gesamten alpenquerenden Strecke nur noch eine Lokomotive benötigen. Bezüglich der prioritären Baulose sind auch bereits die ersten Bauarbeiten für die Umfahrung von Trient angelaufen.

Tratta d'accesso sud

La tratta d'accesso sud alla Galleria di Base del Brennero è il tratto più lungo dell'intero asse ferroviario tra Monaco e Verona. I treni percorrono più di 180 chilometri tra il futuro portale sud della Galleria di Base del Brennero e il nodo di Verona. In una prima fase, saranno realizzati quattro lotti di costruzione prioritari. In una seconda fase, con l'obiettivo di dare continuità alla direttrice, verrà quadruplicata l'intera tratta meridionale mediante la realizzazione dei lotti di completamento.

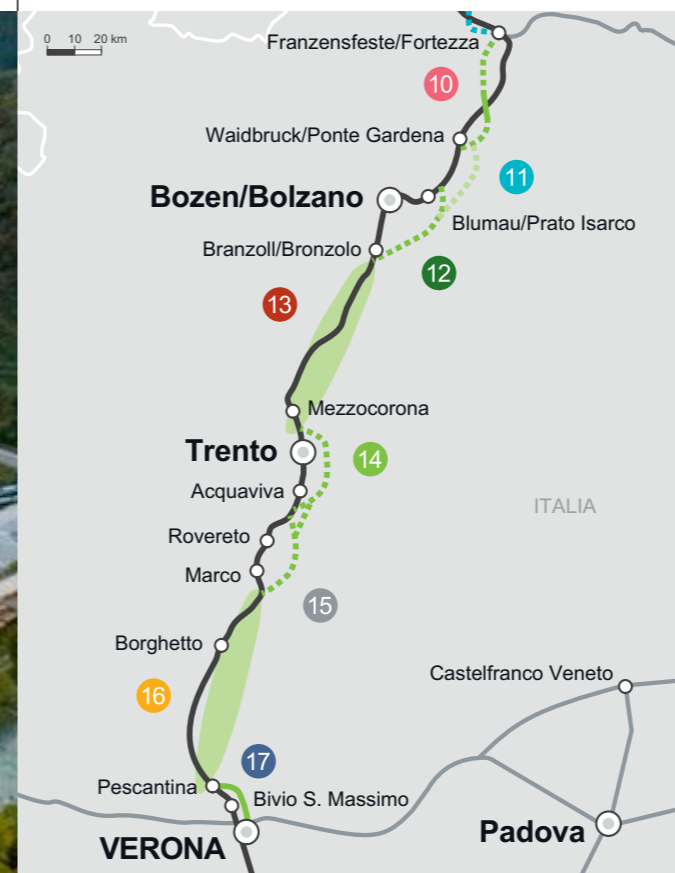
Nell'area di progetto del Lotto 1 (Fortezza/Franzensfeste-Ponte Gardena/Waidbruck) sono già iniziati i principali interventi di costruzione della nuova linea. La realizzazione del progetto consentirà di superare le limitazioni imposte sulla linea attuale a causa delle pendenze. I treni avranno quindi bisogno di una sola locomotiva sull'intero percorso transalpino. Tra i lotti prioritari, anche per la circunvallazione di Trento sono stati avviati i primi lavori di costruzione.



The TBM is assembled for excavating the tunnel towards the south.

Die TBM wird für den Tunnelvortrieb in Richtung Süden montiert.

La TBM è assemblata per lo scavo della galleria verso sud.



10 Franzensfeste/Fortezza-Waidbruck/Ponte Gardena

Under construction
In Bau
In costruzione

11 Waidbruck/Ponte Gardena-Blumau/Prato Isarco

Preliminary Project
Vorprojekt
Progettazione preliminare

12 Umfahrung/Circonvallazione Bozen/Bolzano

Review of the project for technical and economic feasibility
Ausarbeitung des Projekts zur technisch-wirtschaftlichen Durchführbarkeit
Sviluppo del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica

13 Branzoll/Bronzolo-Trento Nord

Preliminary Project
Vorprojekt
Progettazione preliminare

14 Umfahrung/Circonvallazione di Trento

Under construction
In Bau
In costruzione

15 Umfahrung/Circonvallazione di Rovereto

Start of public debate
Beginn der öffentlichen Debatte
Avvio del dibattito pubblico

16 Rovereto-Pescantina

Preliminary Project
Vorprojekt
Progettazione preliminare

17 Einfahrt/Ingresso di Verona

Start of the authorisation procedure
Beginn des Genehmigungsverfahrens
Avvio dell'iter autorizzativo



Infopoint Franzensfeste/
Fortezza (bbtinfo.eu)

We are building the railway of the future

Safe, environmentally friendly and comfortable – the Brenner Base Tunnel and its access routes are shaping the future of rail transport. There are advantages for freight and long-distance passenger traffic alike.

Time savings

Today, trains between Innsbruck and Bolzano travel over the 1,378 meter high Brenner Pass. In future, they will travel through the base tunnel. Long-distance passenger trains will only need around one hour to travel between the provincial capitals. This means that the current travel time will be halved. The time advantage for travellers between Munich and Verona is similar; express trains will only need 2.5 hours once all sections of the project have been completed.

New connections

The expansion will allow more, longer, heavier and faster trains to run along the Brenner corridor. Railway undertakings will adapt travel times and stop patterns to the new possibilities. This will make the transport service even more attractive for passengers and businesses. Rail is positioning itself as a modern and sustainable mobility solution on the Munich-Verona route.

Capacity for modal shift

The Brenner Base Tunnel and the existing line will allow a total of up to 400 trains to run between Innsbruck and Fortezza every day. This means even more long-distance freight and passenger traffic by rail compared to today. The transfer of traffic from road to rail is made possible by additional rail capacity reserves.

Wir bauen die Zukunft der Bahn

Sicher, umweltfreundlich und komfortabel – der Brenner Basistunnel und seine Zulaufstrecken prägen die Zukunft des Bahnverkehrs. Vorteile ergeben sich gleichermaßen für den Güter- und Personenfernverkehr.

Zeitersparnis

Züge zwischen Innsbruck und Bozen fahren heute über den 1.378 Meter hohen Brennerpass. In Zukunft geht ihre Reise durch den Basistunnel. Für die Verbindung zwischen den Landeshauptstädten wird der Personenfernverkehr nur mehr rund eine Stunde benötigen. Das bedeutet eine Halbierung der aktuellen Reisezeit. Ähnlich auch der Zeitvorteil für Reisende zwischen München und Verona, Expresszüge werden nach Fertigstellung aller Projektabschnitte nur mehr 2,5 Stunden Fahrzeit benötigen.

Neue Verbindungen

Durch den Ausbau können entlang des Brennerkorridors mehr, längere, schwerere und schnellere Züge fahren. Eisenbahnverkehrsunternehmen werden Fahrzeiten und Haltemuster an die neuen Möglichkeiten anpassen. Das Verkehrsangebot wird so für Reisende und Wirtschaft noch attraktiver. Die Bahn positioniert sich als moderne und nachhaltige Mobilitätslösung auf der Verbindung München-Verona.

Kapazität zur Verkehrsverlagerung

Durch den Brenner Basistunnel und auf der Bestandsstrecke können in Summe täglich bis zu 400 Züge zwischen Innsbruck und Franzensfeste/Fortezza verkehren. Das bedeutet noch mehr Güter- und Personenfernverkehr auf der Schiene im Vergleich zu heute. Die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene gelingt durch zusätzliche Kapazitätsreserven der Bahn.

Costruiamo la ferrovia del futuro

Sicura, ecologica e comoda: la Galleria di Base del Brennero e le sue tratte di accesso stanno delineando il futuro del trasporto ferroviario. Ci saranno vantaggi sia per i treni passeggeri che per quelli merci a lunga percorrenza.

Riduzione dei tempi

I treni tra Innsbruck e Bolzano passano ora attraverso il Brennero, a circa 1.370 metri di altitudine. In futuro, potranno percorrere la Galleria di Base del Brennero con un tempo di percorrenza di circa un'ora: i tempi di percorrenza saranno quindi dimezzati. Anche viaggiare tra Monaco di Baviera e Verona sarà decisamente più semplice: i treni rapidi impiegheranno solo 2,5 ore di viaggio, dopo il completamento di tutte le tratte del progetto.

Nuovi collegamenti

Il potenziamento consentirà di far circolare un maggior numero di treni, più lunghi, più pesanti e più veloci lungo il corridoio del Brennero. Le imprese ferroviarie adatteranno i tempi di percorrenza e le possibili fermate alle nuove possibilità. Ciò renderà l'offerta di trasporto ancora più conveniente per i viaggiatori e le attività economiche. Una ferrovia che si pone come soluzione moderna e sostenibile sulla tratta Monaco-Verona.

Capacità di trasferimento modale

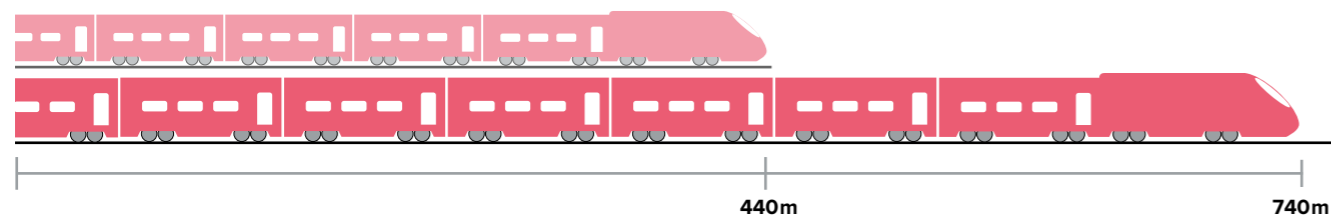
La Galleria di Base del Brennero e la linea esistente consentiranno di trasportare fino a 400 treni al giorno tra Innsbruck e Fortezza. Ciò significa un aumento del trasporto ferroviario di merci e passeggeri a lunga distanza rispetto ad oggi. Lo spostamento del traffico dalla strada alla rotaia sarà possibile grazie ad una incrementata capacità ferroviaria.

Train length
Zuglänge
Lunghezza treni

Trains up to around 740m long can travel through the BBT, almost 300m longer than before.

Durch den BBT können rund 740m lange Züge fahren, knapp 300m länger als bisher.

Il BBT consentirà il passaggio di treni lunghi ca. 740m, quasi 300m in più rispetto a quelli attuali.



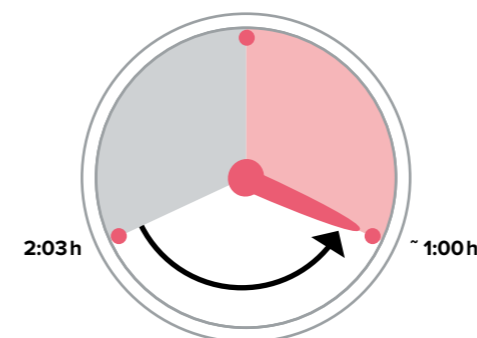
Innsbruck-Bozen/Bolzano

Time savings travel time
Zeitersparnis Bahnreise
Riduzione tempo di percorrenza

Currently passenger trains travel in 2 hours and 3 minutes. The Brenner Base Tunnel and its access routes will allow a travel time of about one hour.

Personenzüge benötigen heute 2 Stunden und 3 Minuten. Der Brenner Basistunnel und seine Zulaufstrecken ermöglichen eine Reisezeit von rund einer Stunde.

Attualmente i treni passeggeri viaggiano in 2 ore e 3 minuti. La Galleria di Base del Brennero e le sue tratte d'accesso consentono di avere un tempo di percorrenza di circa un'ora.



New railway line on the northern access route to the Brenner Base Tunnel
Neubaustrecke am Nordzulauf zum Brenner Basistunnel
Nuova linea ferroviaria sulla tratta d'accesso nord alla Galleria di Base del Brennero

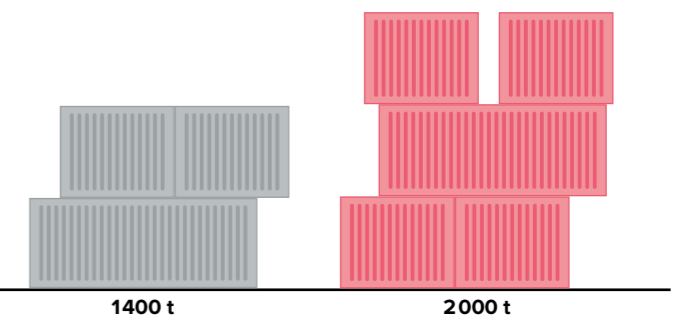
Payload

Zuglast
Carico

The trains in the BBT will be able to carry 600 tons more load in the future (2,000 tons in total).

600 Tonnen mehr Last können die Züge im BBT künftig transportieren (insgesamt 2.000 Tonnen).

In futuro, i treni grazie al BBT potranno trasportare 600 tonnellate di carico aggiuntivo (2.000 tonnellate in totale).



Credits
Impressum
Note legali

ÖBB-Infrastruktur AG
1020 Wien

in collaboration with
in Kooperation mit
in collaborazione con

Brenner Corridor Platform
Galleria die Base del Brennero
Brenner Basistunnel SE
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
DB InfraGO AG

Concept and Design

Realizzazione
PRpetuum GmbH
80801 München

Photo credits

Bildnachweis
Immagini

Page/Seite/Pagina:

- 1 BBT SE
- 2 BBT SE/Graziano Bosin
- 3 Pat Cox
- 4 DB InfraGo
- 5 ÖBB/Gerhard Praschberger
- 7 BBT SE/Alan Bianchi (2)
- 8 Consortium Beobachtungs-
stelle/KOBE/Alan Bianchi;
BBT SE/Graziano Bosin
- 11 ÖBB/Martin Pellizzari

Print

Druck

Stampa

Konzept Druck & Design
R. Leitner, 6130 Schwaz

04/2024



pdf-Download
scaricare il pdf

