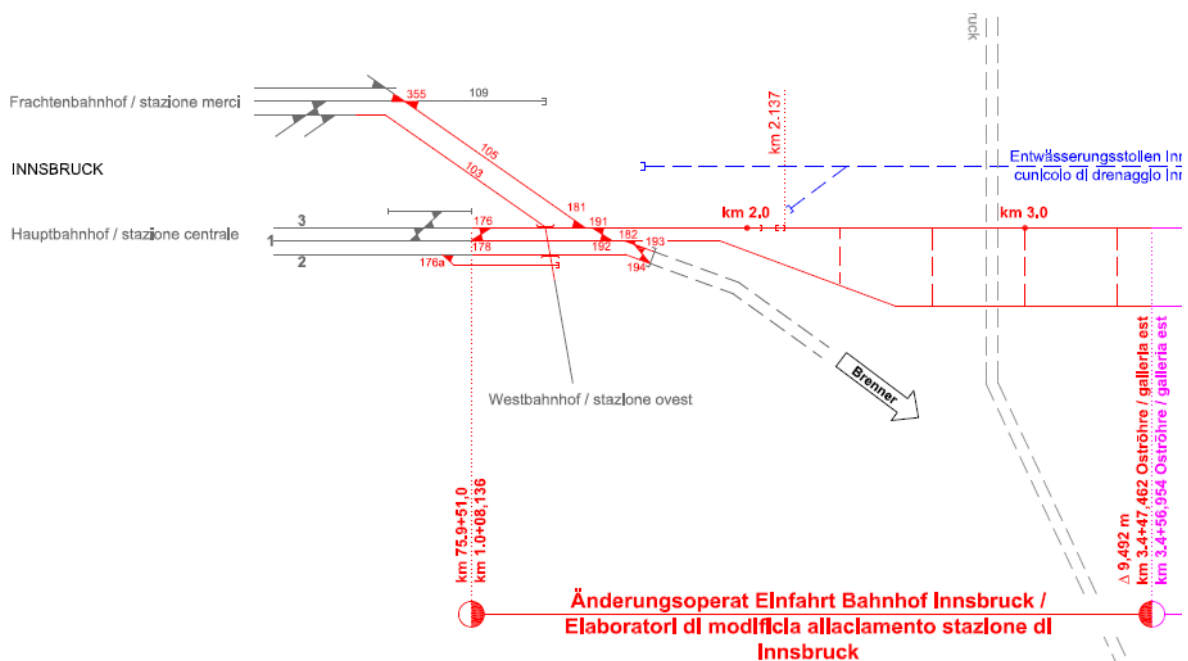


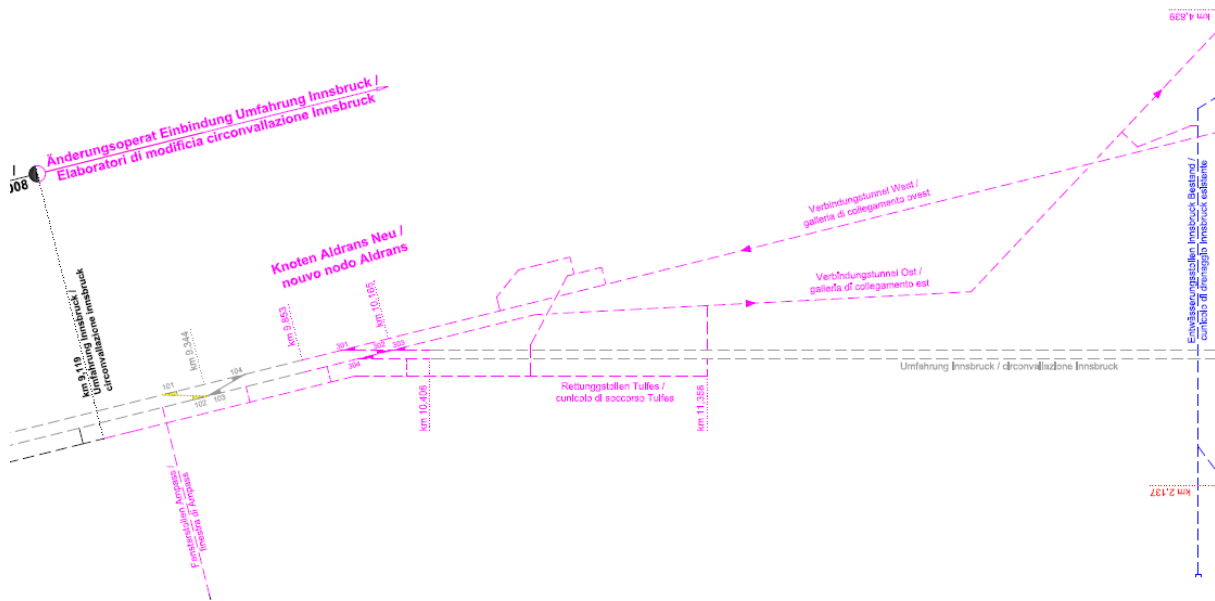
Änderung der Genehmigung 2013 - Raum Innsbruck Zusammenfassung

Die Änderung betrifft zwei Teilabschnitte im Bereich der nördlichsten Teile des Brenner Basistunnels (im Wesentlichen in Aldrans, Lans, Patsch, Innsbruck) und zwar:

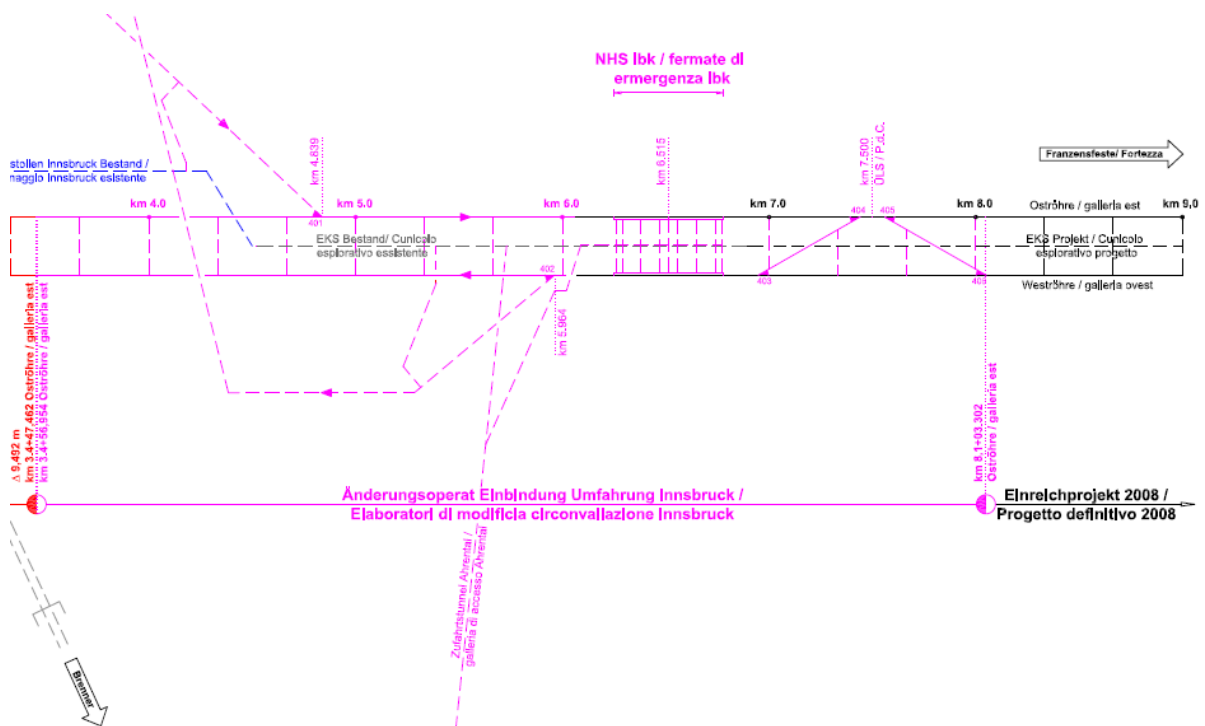
- a) Einfahrt Bahnhof Innsbruck (km 1,082 bis km 3,447 = Innsbruck Hauptbahnhof bis Vill)
- Dreigleisige kombinierte Einfahrt Innsbruck beider Strecken in Hochlage mit eingleisige Anbindung des Frachtenbahnhofs samt Änderung der Neigung und der Geschwindigkeiten ($V_{max} 100\text{km/h}$)
 - Zweigleisige Trasse durch die Sillschlucht mit Hangbrücke, zwei eingleisige Vortunnels, zwei nebeneinander liegende querende Sillbrücken (davon die Westbrücke aus Belüftungsgründen eingehaust) sowie zwei Fahrrohren des Basistunnels in geänderter Lage samt Änderung der Gradienten und der Geschwindigkeiten
- b) Einbindung Umfahrung Innsbruck (ab km 3,457 bis km 8,103 (Haupttunnelsystem) bzw. ab km 9,853 der Umfahrung Innsbruck)
- Änderung der beiden Verbindungstunnels Umfahrung Innsbruck – Basistunnel durch Anschluss an die bestehende Abzweigung Aldrans für beide Fahrtrichtungen, Überwerfung der Röhren zur kreuzungsfreien Einordnung der Gleise von der deutsch/österreichischen Rechtsfahrordnung zur italienischen Linksfahrordnung, wobei die Neigung in Fahrtrichtung Franzensfeste max. 6,75‰ beträgt. Der Querschnitt der Röhren wird zur Unterbringung des parallel abgetrennten Fluchtwegs in jeder Röhre unter Entfall der Querschläge erhöht.
 - Änderung der Abzweigung Innsbruck/Kufstein (Weströhre des Basistunnels) durch Lageänderung und Sonderweiche sowie Lageänderung der Oströhre des Basistunnels und Sonderweiche zur systemischen Angleichung in diesem Abschnitt mit Änderung der Geschwindigkeit auf 160km/h in diesen Bereichen.
 - Ersatz der Multifunktionsstelle Innsbruck durch die Nothaltestelle (NHS) Innsbruck bei km 6,515 und einer Überleitstelle bei km 7,5. Die NHS Innsbruck hat eine Länge von 470 m und je 6 Verbindungen zum Mittelstollen über dem Entwässerungsstollen.
 - Anpassung und Verlängerung des begleitenden Rettungstollens der Umfahrung Innsbruck (von km 9,119 der Umfahrung bis km 11,358 der Umfahrung samt Ausbildung je einer Verbindung zum Fluchtweg in den beiden Verbindungstunnels.
 - Anpassung des Zufahrtstunnels Ahrental unter Erhöhung des Querschnitts dessen Einbindung in den Entwässerungsstollen sowie in die Nothaltestelle.
 - Änderung der Vortriebsrichtung der Verbindungstunnels (Vortrieb über den Zufahrtstunnel Ahrental anstelle des Zufahrtstunnels Ampass).



Auszug aus Schemaplan D0469-01000-30 Einfahrt Bahnhof Innsbruck (rot) / estratto della planimetria "schema funzionale" D0469-01000-30 allacciamento stazione di Innsbruck (rosso)



Auszug aus Schemaplan D0469-01000-30 Knoten Aldrans und Verbindungstunnel neu / estratto della planimetria "schema funzionale" D0469-01000-30 nodo di Innsbruck e gallerie di collegamento



Auszug aus Schemaplan D0469-01000-30 Haupttunnelsystem und Abzweigung Verbindungstunnel neu (violett) / Estratto della planimetria "schema funzionale" D0469-01000-30 sistema principale delle canne e diramazione delle gallerie nuove di collegamento (violetta)

Die Einreichunterlagen wurden vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie auf dessen Website unter <http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/verfahren/bbt/aenderungen2013/index.html> veröffentlicht.