



JÄHRLICHER TÄTIGKEITSBERICHT DES KOORDINATORS

KAREL VAN MIERT

VORRANGIGES VORHABEN NR. 1

**„Eisenbahnachse
Berlin-Verona/Mailand-Bologna-Neapel-Messina-Palermo“**

Juli 2006

INHALT

1. EIN ERSTES TÄTIGKEITSJAHR, IN DESSEN MITTELPUNKT DER BRENNER-BASISTUNNEL STAND.....	3
1.1. Bestandsaufnahme	4
1.2. Finanzierung und Konzessionsmodell	4
1.3. Zeitplan für die Ausarbeitung des endgültigen Vorhabens.....	6
2. DIE ZUGANGSSTRECKEN ZUM BASISTUNNEL ZWISCHEN MÜNCHEN UND VERONA	6
2.1. Die laufenden Arbeiten im Inntal in Österreich.....	7
2.2. Die Zugangsstrecken in Bayern: München – Kufstein	7
2.3. Die Zugangsstrecken in Italien: Fortezza – Verona.....	8
3. ZUSAMMENFASSUNG UND VORLÄUFIGE EMPFEHLUNGEN	8
3.1. Zur Finanzierung des Brennertunnels.....	8
3.2. Zu den Zugangsstrecken zum Brennertunnel	9
3.3. Zum weiteren Betrieb dieses Schienenkorridors	9
4. VORRANGIGE MAßNAHMEN IM ZWEITEN TÄTIGKEITSJAHR	10
ANHANG:.....	11
Streckenplan des Vorhabens.....	11

Die in diesem Bericht dargelegten Ansichten sind die des Europäischen Koordinators und binden die Europäische Kommission nicht.

Am 20. Juli 2005 bestellte die Kommission sechs europäische Koordinatoren für bestimmte vorrangige Projekte des transeuropäischen Verkehrsnetzes und übertrug Herrn Professor Van Miert die Koordinierung des vorrangigen Vorhabens Nr. 1 („Eisenbahnachse Berlin-Verona/Mailand-Bologna-Neapel-Messina-Palermo“).

Die Aufgabe der Koordinatoren beschränkt sich nicht auf einen bestimmten Streckenabschnitt, sondern soll einen Beitrag zur Koordination der gesamten Verkehrsachse leisten. Im Vordergrund stehen dabei allerdings all jene Aspekte, bei denen eine intensivere Koordinierung mehrerer Mitgliedstaaten erforderlich ist, d. h. die grenzüberschreitenden Streckenabschnitte und deren Zugangsstrecken. Beim Vorhaben Nr. 1 ist dies der Abschnitt zwischen München und Verona, zu dem auch der Brenner-Basistunnel gehört. Dieser Abschnitt ist sowohl hinsichtlich des Stands der Vorhaben und ihrer Finanzierung als auch aufgrund dessen, dass hier die Zusammenarbeit von drei Mitgliedstaaten erforderlich ist, mit den größten Schwierigkeiten behaftet.

In diesem ersten vorläufigen Jahresbericht liegt der Schwerpunkt daher auf dem Abschnitt zwischen München und Verona.

Die vorgelegten Informationen sowie die vorläufigen Empfehlungen am Ende dieses Berichts sind das Ergebnis verschiedener Begegnungen und Informationsbesuche zwischen September 2005 und Juni 2006. An die ersten Gespräche mit den Ministerialbehörden der betroffenen Mitgliedstaaten schlossen sich Zusammenkünfte mit den auf regionaler Ebene verantwortlichen Personen an. Regelmäßige Gespräche fanden mit der Europäischen Investitionsbank, mit verschiedenen Leitern der Schienenverkehrsunternehmen sowie mit dem Management der Gesellschaft Brenner Basis Tunnel SE (BBT SE) statt. Diese Gespräche werden in den nächsten Monaten fortgeführt.

1. EIN ERSTES TÄTIGKEITSJAHR, IN DESSEN MITTELPUNKT DER BRENNER-BASISTUNNEL STAND

Der Fortgang der vorbereitenden Arbeiten für den Brenner-Basistunnel bestimmt weitgehend den Zeitplan für den Gesamtumfang der Arbeiten auf der Achse München-Verona. Die endgültige Entscheidung über den Beginn der Bauarbeiten am Tunnel, die Anfang 2007 getroffen werden soll, fügt sich somit in das Gesamtbild der für die Zugangsstrecken getroffenen Verpflichtungen ein.

Die am 30. April 2004 geschlossene zwischenstaatliche Vereinbarung zwischen Österreich und Italien stellt einen entscheidenden Schritt dar; in ihr sind die Grundzüge des Vorhabens festgeschrieben und die Inbetriebnahme des Tunnels wird auf das Jahr 2015 festgelegt. In dieser Vereinbarung wird ein Schienenverkehrstunnel mit zwei Röhren und einer Gesamtlänge von 56 km für den kombinierten Güter- und Personenverkehr festgelegt. Zugleich wird eine Regierungskonferenz eingesetzt und die Gesellschaft BBT SE als für das Projekt verantwortliche Stelle benannt. Der Zeitplan für die Durchführung der Untersuchungen, Sondierungen und vorbereitenden Arbeiten wird ebenfalls durch die Vereinbarung festgelegt. Diese Maßnahmen erstrecken sich auf den

Zeitraum bis Ende 2006; Anfang 2007 soll die Entscheidung über die Aufnahme der Bauarbeiten getroffen werden.

Die mit der Ausarbeitung des Projekts beauftragte Gesellschaft BBT SE (Brenner Basis Tunnel - Societas Europae) hat ihren Sitz in Innsbruck und Bozen. Die österreichischen Anteile werden von der Bundesregierung (25 %) und dem Bundesland Tirol (25 %) gehalten. Anteilseigner auf italienischer Seite sind die RFI - Rete Ferroviaria Italiana (41 %) und die drei betroffenen Provinzen (mit je 3 %). Entsprechend den Bestimmungen der zwischenstaatlichen Vereinbarung vom 30. April 2004 wird BBT SE mit der Durchführung der Arbeiten der Phase II beauftragt, d. h. mit der Ausarbeitung des endgültigen Projekts, der Beibringung der erforderlichen Genehmigungen – auch für die Untersuchungen zur Umweltfolgenabschätzung –, ferner mit der Durchführung der geologischen Untersuchungen, der Vorlage eines Finanzierungs- und Konzessionsmodells, außerdem mit der Durchführung sämtlicher vorbereitenden Arbeiten zu Beginn der Arbeiten sowie etwaiger weiterer erforderlicher Untersuchungen.

Seitens der Mitgliedstaaten und Regionen erfolgt das Follow-up zum Projekt durch eine bilaterale Kommission, die seit Sommer 2005 drei Mal zusammengetreten ist. Der Koordinator nahm an jeder dieser Sitzungen teil. Die der bilateralen Kommission vorgelegten Informationen und die zahlreichen Kontakte mit den Projektbeteiligten bieten die Grundlage für eine positive Bestandsaufnahme.

1.1. Bestandsaufnahme

Die technische Festlegung des Projekts ist bereits sehr weit fortgeschritten und bereitet keine besonderen Schwierigkeiten mehr. Die Verfahren zur Genehmigung des endgültigen Projekts, welche auch die erforderlichen Umweltfolgenabschätzungen einschließen, werden den italienischen und österreichischen Behörden in den nächsten Wochen vorgelegt. Ab der zweiten Jahreshälfte 2006 beginnen die vorbereitenden Arbeiten mit einem Pilotstollen von 53 km (in mehreren Segmenten). Dieser Pilotstollen soll dazu dienen, detaillierte geologische Daten zu gewinnen, um die Risiken und die Kosten des Baus der beiden Hauptröhren zu verringern, und wird während der Bauarbeiten zur Abfuhr von Wasser sowie von Gesteinsmaterial dienen.

1.2. Finanzierung und Konzessionsmodell

Zur Frage der Kostenkalkulation waren von BBT SE mehrere Simulationen durchgeführt worden; zusätzlich sind Vergleiche mit ähnlichen Bauvorhaben möglich, z. B. mit Tunneln in der Schweiz. Geht man davon aus, dass die Arbeiten für den Vortrieb der beiden Hauptröhren 2007-2008 beginnen, liegen die geschätzten Baukosten des Vorhabens bei rund 4,5 bis 5 Mrd. EUR. Eine genauere Schätzung steht noch aus, doch dieser Anhaltswert von Baukosten in Höhe von 4,5 bis 5 Mrd. EUR liegt – auf den Kilometer bezogen – im Durchschnittsrahmen der für die Schweizer Tunnel (Lötschberg und St. Gotthard) und für das Vorhaben Lyon-Turin vorliegenden Kostenangaben. Berücksichtigt man die Inflation und Finanzierungskosten, ergäbe dies einen Betrag von rund 8 Mrd. EUR.

Die Arbeiten zur finanziellen Vorbereitung des Projekts des Brenner-Basistunnels dürften Ende 2006 nach Abschluss der Projektphase II in der Vorlage eines endgültigen Projekts münden. Diese Arbeiten werden von der Gesellschaft BBT SE unter Mitwirkung externer Berater und der Beratung durch die EIB durchgeführt.

Gegenwärtig stützen sich die Arbeitsmodelle auf eine zu gleichen Teilen auf die Gemeinschaft (1 Mrd. EUR) und die beiden Mitgliedstaaten (je 0,5 Mrd. EUR) entfallende Kapitalbeteiligung. Nach dieser Annahme ist vorgesehen, dass die verbleibenden 2,5 bis 3 Mrd. EUR durch eine Kreditaufnahme finanziert werden, deren Kapital- und Zinsrückzahlung sich über einen Konzessionszeitraum von 50 Jahren erstreckt. Zur Tilgung der aufgenommenen Kredite kann nur ein Teil des Finanzierungsbedarfs durch Querfinanzierungen und Betriebserlöse gedeckt werden. Der verbleibende Betrag würde durch öffentliche Ausgleichszuschüsse der einzelnen Staaten gedeckt. Weitere Modelle, bei denen der Kapitaleinsatz der Staaten zugunsten einer Verpflichtung der Staaten zur langfristigen Finanzierung eines bestimmten höheren jährlichen Betrags verringert wird, sind ebenfalls denkbar.

Hinsichtlich der einzelstaatlichen Finanzierungsbeiträge ist in der zwischenstaatlichen Vereinbarung vom 30. April 2004 festgelegt:

- Bei den in Phase II durchgeführten Untersuchungen werden die nicht durch gemeinschaftliche Zuschüsse gedeckten Kosten von Italien und Österreich zu gleichen Teilen getragen.
- Für die Bauarbeiten ist vorgesehen, dass die nicht durch gemeinschaftliche Zuschüsse gedeckten Kosten durch private Mittel im Rahmen eines PPP-Modells (öffentlich-private Partnerschaft) gedeckt werden. Der auf die öffentliche Hand entfallende Anteil des PPP-Modells wird zu gleichen Teilen auf die Parteien aufgeteilt.

Diese Formulierungen stellen zum jetzigen Zeitpunkt also noch keine Verpflichtung hinsichtlich der Beträge oder prozentualen Kostenanteile dar, die von den Mitgliedstaaten übernommen werden. Die finanziellen Verpflichtungen für die Bauphase sollen Ende 2006/Anfang 2007 nach Vorlage des endgültigen Vorhabens formuliert werden.

Für den Zeitraum bis zum Jahr 2006 wurden durch den Haushaltsplan TEN-V im Wesentlichen Untersuchungen und vorbereitende Arbeiten (z. B. Probebohrungen) im Zusammenhang mit der Projektdefinitionsphase (Phase II) finanziert und zu einem Anteil von 50 % mit einem Gesamtvolumen von ca. 70 Mio. EUR kofinanziert.

Für den Zeitraum 2007-2013 soll der verlangte Beitrag der Gemeinschaft, der auf der Grundlage eines Gesamtbaukostenvolumens von 4,5 Mrd. EUR berechnet wurde, rund 900 Mio. EUR betragen (50 % der Untersuchungs- und Probebohrungskosten, einschließlich des Pilotstollens, sowie 20 % der Baukosten). Dieser Betrag dürfte die Zusammenführung der einzelstaatlichen Finanzierungsbeiträge und die Schaffung einer ausreichenden Grundlage für die Gestaltung eines Modells einer öffentlich-privaten Partnerschaft ermöglichen.

Darüber hinaus stellt das politische Übereinkommen über das Vorhaben einer neuen Richtlinie für eine „Eurovignette“ eine wichtige Größe dar, da in dem neuen Text der Rahmen umrissen wird, innerhalb dessen eine Querfinanzierung zugunsten des Brenner-Tunnelvorhabens einbezogen werden kann. Quereinnahmen bringen den Vorteil, dass während der gesamten Dauer der Konzession Beiträge fließen, z. B. über 50 Jahre, was auch für die Gestaltung des Modells der öffentlich-privaten Partnerschaft ein wichtiger Gesichtspunkt ist.

1.3. Zeitplan für die Ausarbeitung des endgültigen Vorhabens

Die wichtigsten zu vollendenden Arbeiten betreffen das Finanzierungs- und Konzessionsmodell. Insofern als sich die Kommission zur Bewilligung eines erheblichen finanziellen Beitrags für den Zeitraum 2007-2013 äußern muss, dürfte es notwendig sein, dass im Vorfeld die aktuellsten Informationen zur Ausarbeitung des endgültigen Vorhabens vorliegen.

Vorrangig zu behandelnde Punkte:

(1) Aktualisierte Verkehrsuntersuchungen

Die bisher durchgeführten Verkehrsuntersuchungen werden aktualisiert und zusammengeführt. Die Ergebnisse sollen schnellstmöglich (vor Herbst 2006) vorgelegt werden, damit ein gemeinsamer Bezugsrahmen zur Verfügung steht.

(2) Untersuchungen zum Einnahmenaufkommen und Kostenaktualisierung

Die Ergebnisse der Untersuchungen zum Einnahmenaufkommen (von den Schienenverkehrsunternehmen für die Nutzung des Tunnels gezahlte Gebühren) und die Aktualisierung der Kostenschätzungen sind schnellstmöglich fertig zu stellen (vor Herbst 2006), da diese Angaben als Eckdaten für den Aufbau des Finanzierungsmodells benötigt werden.

(3) Querfinanzierung

Die Arbeiten zur Umsetzung der neuen Richtlinie zur Eurovignette wurden in Österreich und Italien in Angriff genommen. Da hierbei die Möglichkeit besteht, einen Gebührenzuschlag („mark-up“) von 15 % oder 25 % anzusetzen, wäre es wünschenswert, wenn die Mitteilung an die Kommission spätestens im Herbst 2006 erfolgt.

(4) Konzessions- und Finanzierungsmodell

Um den Gesamtzeitplan des Projekts einhalten zu können, muss ein erstes Gesamtkonzept – möglicherweise mit mehreren Optionen – bis Ende Sommer 2006 vorliegen, damit eingehendere Erörterungen erfolgen können und im Dezember 2006/Januar 2007 ein umfassendes, konsensfähiges Projekt vorliegt.

2. DIE ZUGANGSSTRECKEN ZUM BASISSTUNNEL ZWISCHEN MÜNCHEN UND VERONA

Das Basistunnelprojekt ist nicht als getrennte Infrastruktur angelegt. Dieses Tunnelprojekt bildet vielmehr Teil eines geschlossenen Ganzen einer Hochleistungsverbindungsstrecke zwischen München und Verona, die ihrerseits einen Teil der Nord-Süd-Schienenverkehrsnetze ausmacht. Das Ziel besteht ganz einfach darin, dass ein möglichst langer und voll beladener Zug die gesamte Strecke München-Verona mit einer einzigen Lok und ohne Zwischenstopp zurücklegen kann.

Dies ist eine grundlegende Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit des Schienengüterverkehrs. Denn der Basistunnel bietet sich in erster Linie für den Güterverkehr an; insbesondere auf die Güterbeförderung auf der Schiene stützen wir uns auch, um die weitere Zunahme des Straßenverkehrs über die Alpen zu verlangsamen.

Der Bau des Basistunnels ist als Teil eines Gesamtkonzepts für die Strecke München-Verona. Hierzu zählt auch die vollständige Interoperabilität der zukünftigen Strecke und damit die Installation des Europäischen Eisenbahnverkehrsleitsystems ERTMS bis zum Jahr 2015.

2.1. Die laufenden Arbeiten im Inntal in Österreich

Seit dem Jahr 2001 sind im unteren Inntal umfangreiche Bauarbeiten im Gang. Diese Arbeiten werden unter Federführung der BEG (Brenner Eisenbahn Gesellschaft GmbH) durchgeführt und gliedern sich in zwei Teile.

In der ersten Bauphase erstrecken sich die Arbeiten auf einen Abschnitt von 40 km zwischen Wörgl und Innsbruck (Kundl/Radefeld – Baumkirchen), in dem der Verkehr in Ost-West-Richtung (Wien – Innsbruck – Graz) und der Nord-Süd-Verkehr zum Brenner zusammenlaufen. Diese zweigleisige Hochgeschwindigkeitsstrecke (250 km/h) soll die bestehende Strecke ergänzen; 80 % des Verkehrs verlaufen durch Tunnels oder halbunterirdisch. 80 % der Baustellen sind offen, die Arbeiten werden im Zeitraum 2007-2013 mit Nachdruck fortgeführt (voraussichtliches Ende der Bauarbeiten: 2011).

In einer zweiten Phase sollen die Arbeiten in nördlicher Richtung bis zur deutschen Grenze fortgeführt werden. Diese zweite Phase wurde im Jahr 2005 begonnen, doch befinden sich die Arbeiten noch in einem vorbereitenden Stadium. Über den Streckenverlauf wurde noch nicht entschieden und auch eine Kostenschätzung steht noch aus. Zudem lässt sich dieser letzte Abschnitt nicht vom deutschen Streckenabschnitt nach Rosenheim trennen.

2.2. Die Zugangsstrecken in Bayern: München – Kufstein

Dieser 97 km lange Streckenabschnitt ist von entscheidender Bedeutung für den Nordein- bzw. -ausgang des Brennertunnels; auf österreichischer Seite sind umfangreiche Arbeiten zum viergleisigen Ausbau der Schienenstrecke im Inntal im Gang.

Der gegenwärtige Verkehr zwischen München und Wien verläuft über die Strecke Rosenheim-Freilassing-Salzburg. Zwischen München und Rosenheim fließt der Verkehr also mit dem Verkehr mit Ziel Kufstein Richtung Brenner (und dem Personenregionalverkehr um München) zusammen.

Um ausreichende Kapazitäten zum Brenner zu erschließen, ist geplant:

- Leitung des Verkehrs mit Ziel Wien über Mühldorf, wozu diese Strecke elektrifiziert und modernisiert werden müsste;
- Ausbau der Strecke München-Rosenheim-Kufstein (teilweiser viergleisiger Ausbau, Umfahrung von Rosenheim).

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind diese Arbeiten in den Finanzierungen nicht eingeplant, da ihnen kein Vorrang zukommt, solange der Zeithorizont für die Inbetriebnahme des Brennertunnels nicht sicher feststeht. Die Arbeiten sollen umfassen:

- Viergleisiger Ausbau der Strecke München – Grafing
- Umfahrung von Rosenheim

- Einrichtung der gesamten Strecke für Geschwindigkeiten bis 160 km/h
- Installation des ERTMS-Systems (das auf österreichischer Seite gegenwärtig installiert wird und somit aus Gründen der Interoperabilität unverzichtbar ist).

All diese Fragen befinden sich gegenwärtig sowohl auf deutscher Seite als auch bei den Besprechungen zwischen Deutschland und Österreich in einem noch sehr vorläufigen Prüfungsstadium. Unverzichtbar ist allerdings, dass die Investitionen auf der Strecke München-Kufstein fristgerecht für die Inbetriebnahme des Brennertunnels erfolgen.

2.3. Die Zugangsstrecken in Italien: Fortezza – Verona

Nach den gegenwärtigen Vorhersagen wird der viergleisige Ausbau der südlichen Zugangsstrecke zum Brenner nach und nach bis zum Jahr 2015 für bestimmte Abschnitte vollzogen. Zentrale Investitionsmaßnahme auf dieser Strecke ist der Abschnitt Fortezza – Ponte Gardena, da durch die durchgeführten Arbeiten die Steigung bzw. das Gefälle auf 11/1000 verringert werden kann, so dass auf der gesamten Strecke München-Verona die Steigungen reduziert und damit die Betriebskosten erheblich verringert werden können (eine einzige Lok genügt in diesem Fall, während für die gegenwärtigen Steigungen bzw. Gefälle zwei oder gar drei Loks je Zug benötigt werden).

Zweiter zentraler Punkt ist die Umfahrung von Bozen, die unbedingt erforderlich ist, damit eine möglichst hohe Zahl von Güterzügen diesen Punkt passieren kann. Auf diesem Streckenabschnitt dürften die vorgesehenen Ausbaumaßnahmen auch dem regionalen Personenverkehrsnetz zugute kommen.

Diese beiden Investitionsmaßnahmen (Fortezza – Ponte Gardena und Umfahrung von Bozen) sind unabdingbar, damit der Brenner-Basistunnel angemessen betrieben werden kann. Mit der Verbesserung der Infrastrukturmaßnahmen an der Zufahrt nach Verona bieten diese Maßnahmen mittelfristig ausreichende Kapazitäten für den ersten Betriebszeitraum des Basistunnels, auch wenn auf längere Sicht (2030) der viergleisige Ausbau der verbleibenden Teile in Angriff genommen werden muss.

Da die Modernisierung der nördlichen Zufahrt zum Brenner entscheidend für den Erfolg des Vorhabens ist, müssen für diese Vorhaben erhebliche gemeinschaftliche Mittel für den Zeitraum 2007-2013 bereitgestellt werden.

3. ZUSAMMENFASSUNG UND VORLÄUFIGE EMPFEHLUNGEN

3.1. Zur Finanzierung des Brennertunnels

- Angesichts der in Betracht kommenden finanziellen Aufwendungen der Gemeinschaft wäre es unverantwortlich, den Brennertunnel als getrenntes Vorhaben zu behandeln. Dieses Projekt ist vielmehr in ein schlüssiges Gesamtkonzept einzubeziehen, das sich auch auf die Zufahrtsstrecken erstreckt. Hierzu wird empfohlen, die Finanzierung der Bauarbeiten am Tunnel ab den Jahren 2007/2008 vom Vorhandensein eines verbindlichen Abkommens der drei betroffenen Mitgliedstaaten über den Zeitplan und die Finanzierung der erforderlichen Bauarbeiten auf den Zufahrtsstrecken zwischen München und Verona unter den Gesichtspunkten Kapazität und Interoperabilität abhängig zu machen.

- Da die Beteiligung der Gemeinschaft eine unverzichtbare Sicherheit für die übrigen Projektpartner darstellt, sollte das gemeinschaftliche Engagement dahingehend konzentriert werden, dass die Möglichkeiten der Kofinanzierung, die sich durch die neue TEN-Finanzierungsverordnung eröffnen, in maximalem Maße genutzt werden. Für den Zeitraum 2007-2013 beläuft sich der verlangte Beitrag der Gemeinschaft, der auf der Grundlage von Baukosten in Höhe von 4,5 Mrd. EUR berechnet wird, auf rund 900 Mio. EUR (50 % der Untersuchungs- und Probebohrungskosten, einschließlich des Pilotstollens, sowie 20 % der Baukosten). Mithilfe dieses Betrags dürften sich die einzelstaatlichen Finanzierungsbeiträge zusammenführen und eine ausreichende Grundlage für den Aufbau eines Modells einer öffentlich-privaten Partnerschaft schaffen lassen.

3.2. Zu den Zugangsstrecken zum Brennertunnel

- Im gesamten Projekt muss den Zugangsstrecken in Deutschland und Italien besondere Priorität zukommen, wobei in beiden Fällen die Möglichkeit einer Finanzierung durch die Gemeinschaft zu prüfen ist, insbesondere für die Abschnitte Fortezza – Verona und Rosenheim – Wörgl.
- Die durchgehende Ausrüstung der Strecke zwischen den Güterbahnhöfen München und Verona mit dem ERTMS-System muss spätestens zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme des Brenner-Basistunnels abgeschlossen sein.
- In Bayern sollte im Rahmen einer noch einzurichtenden bilateralen Struktur eine umfassende Prüfung der Verbindungen nach Österreich erfolgen (Verbindungen zum PP17).
- Die Verbesserungen der Zugangsstrecken müssen auch eindeutige Vorteile für die Grenzregionen und die dortige Bevölkerung mit sich bringen. Vor allem müssen diese Verbesserungen in einen Plan zur Stärkung des lokalen Verkehrsnetzes in den einzelnen Regionen sowie zwischen den betroffenen Regionen eingebunden werden. Darüber hinaus müssen die Regionen, von denen sich einige ja bereits an der Projektfinanzierung beteiligen, in vollem Umfang einbezogen werden. Außerordentlich positiv ist zu vermerken, dass die Regionen durchweg an den Sitzungen der Regierungskommission teilnehmen; ihre Beteiligung muss aufgrund der anstehenden Entscheidungen auch weiterhin auf hohem Niveau fortgesetzt werden.

3.3. Zum weiteren Betrieb dieses Schienenkorridors

- Parallel zu den erheblichen Summen, die in den Bau einer Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen München und Verona investiert werden, müssen auch ehrgeizige und innovative Perspektiven für den weiteren Betrieb dieser Infrastruktur entwickelt werden, um den Streckennetzbetrieb möglichst effizient zu gestalten und eine umfassende Interoperabilität zu gewährleisten.
- Es wäre beispielsweise denkbar, dass Betrieb und Unterhaltung des Tunnels und der Zugangsstrecken zwischen München und Verona einem einzigen Infrastrukturmanagementunternehmen übertragen werden, das die Rechtsform eines europäischen Unternehmens (SE) aufweist.

4. VORRANGIGE MAßNAHMEN IM ZWEITEN TÄTIGKEITSJAHR

- (1) Einbindung des Brenner-Basistunnelprojekts in ein umfassendes Konzept für eine Hochkapazitätsstrecke zwischen München und Verona, wobei gleichzeitig die Planung des Basistunnels, die Planung der Zugangsstrecken und die Fragen der Interoperabilität behandelt werden (einschließlich der ERTMS-Installation);
- (2) in Abstimmung mit der EIB Begleitung der Arbeiten zum Konzessions- und Finanzierungsmodell, wobei – erforderlichenfalls – die Herbeiführung eines Konsenses zwischen den Staaten, den Regionen und der Kommission unterstützt werden soll (auch unter rascher Klärung der Frage der Querfinanzierung);
- (3) Maßnahmen zur Überwachung der Einhaltung des Zeitplans für das Brenner-Basistunnelprojekts, woraus Anfang 2007 ein endgültiges, umfassendes und von den Parteien vereinbartes Projekt hervorgehen soll. Hierzu sind sämtliche Initiativen zu nutzen, mit denen die Zusammenarbeit der betroffenen Stellen gestärkt werden kann;
- (4) Mitwirkung an der Kommunikation über das Brenner-Basistunnelprojekt auf lokaler, regionaler, nationaler und europäischer Ebene, damit günstige Rahmenbedingungen für die Entscheidung über die Aufnahme der Bauarbeiten Anfang 2007 geschaffen werden können;
- (5) Durchführung einer Analyse weiterer kritischer Punkte des vorrangigen Vorhabens Nr. 1, insbesondere:
 - Steckenabschnitt Halle/Leipzig – Erfurt – Nürnberg
 - grenzüberschreitender Abschnitt Kufstein – Wörgl
 - Abschnitte im Süden Italiens.

ANHANG:

Streckenplan des Vorhabens

