



RAPPORT ANNUEL D'ACTIVITÉ DU COORDONNATEUR
KAREL VAN MIERT

PROJET PRIORITAIRE N° 1

Axe ferroviaire
«Berlin – Vérone/Milan – Bologne – Naples – Messine – Palerme»

Ce rapport ne représente que l'opinion du coordonnateur européen
et ne reflète pas la position officielle de la Commission européenne.

Les informations contenues dans le présent rapport sont datées du 19 juillet 2007.

19 juillet 2007

TABLE DES MATIERES

TABLE DES MATIERES.....	2
SYNTHESE.....	3
1. MUNICH - VERONE	5
1.1. Tunnel de base du Brenner.....	5
1.2. Études présentées par BBT-SE	6
1.3. Voies d'accès	7
2. BERLIN - PALERME.....	9
2.1. Berlin - Munich.....	9
2.2. Vérone - Palerme	9
2.3. Projet prioritaire n° 1	9
3. FINANCEMENT COMMUNAUTAIRE: RECOMMANDATIONS ET CONDITIONS.....	10
4. PLATEFORME POUR LE COULOIR DU BRENNER	11
5. FINANCEMENT CROISE	11
6. ACTIVITES DE COMMUNICATION	12
7. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS.....	13
8. PRIORITES POUR LA TROISIEME ANNEE D'ACTIVITE.....	13

- Annexe I: Protocole d'accord, Vienne, 10 juillet 2007
 Annexe II: Analyse des PP n° 1 et n° 17, Munich, 20 avril 2007
 Annexe III: Carte du PP n° 1

SYNTHESE

Soutien trilatéral

La deuxième année d'activité a été marquée par les progrès rapides accomplis au printemps et à l'été 2007. La formation d'un nouveau gouvernement en Autriche et les changements survenus à la tête de BBT-SE (Brenner Basis Tunnel – Societas Europae) ont entraîné un retard de quelques mois durant l'automne 2006, mais les travaux de la commission intergouvernementale austro-italienne et les négociations entre les gouvernements ont ensuite progressé rapidement pour aboutir à la signature d'un protocole d'accord entre le ministre des Transports autrichien, M. Faymann, et le ministre des Infrastructures italien, M. Di Pietro (Annexe I).

Cette signature a eu lieu en présence du ministre des Transports allemand, M. Tiefensee, qui a affirmé que tous les travaux concernant l'accès nord du tunnel de base du Brenner en territoire allemand seront réalisés dans les temps.

Une demande complète de cofinancement pour le tunnel de base du Brenner sera donc vraisemblablement présentée à la Commission européenne avant le 20 juillet 2007. Compte tenu de l'engagement fort des gouvernements autrichien, allemand et italien, cette demande devrait recevoir une réponse favorable. La réussite du projet prioritaire n° 1 est subordonnée à la possibilité d'accorder une aide communautaire. À cet égard, un niveau d'aide maximal est recommandé pour le tunnel de base du Brenner, en tenant compte de la disponibilité d'un financement communautaire. Parallèlement, il convient de continuer à accorder le plus haut niveau d'aide possible (50 % au maximum) aux études en cours (notamment à celles concernant la galerie pilote).

2006 - 2007

Non satisfait des progrès accomplis entre fin 2006 et début 2007, le coordonnateur a intensifié les activités et a présenté un plan d'action pour disposer d'ici à juillet 2007 des études nécessaires et des garanties suffisantes pour la construction du tunnel de base du Brenner, et notamment des voies d'accès. Ce plan d'action a été convenu par la commission intergouvernementale précitée et par les ministres des Transports autrichien et italien.

BBT-SE a présenté toutes les études lors des réunions de la commission intergouvernementale: analyse coûts/avantages, prévisions de trafic, études sur la tarification, études de capacité ferroviaire et routière dans le couloir du Brenner et modèle financier. Grâce à ces études, il sera possible d'élaborer un projet plus détaillé pour obtenir tous les permis de construction au cours des prochains mois.

Ces études font ressortir un fait essentiel: le trafic augmentera de 83 % d'ici à 2025. La hausse continue du trafic est un fait corroboré par plusieurs études prévisionnelles de trafic. Compte tenu de cette hausse, une réflexion est nécessaire pour savoir sur quels axes ce trafic pourra s'écouler en l'absence de mesures adéquates. L'accroissement de la capacité routière n'est pas une solution viable pour le couloir du Brenner et les conditions de circulation ne tarderont pas à devenir problématiques sur l'axe autoroutier actuel.

Les études ont mis en évidence le potentiel qu'offre le transfert d'importants volumes de trafic vers la nouvelle infrastructure ferroviaire. Cet objectif ne pourra être atteint que si des conditions essentielles sont réunies, à savoir la réalisation de l'ensemble du tronçon central «Munich – Vérone» (tunnel de base et voies d'accès), l'interopérabilité et l'exploitation maximale de l'infrastructure une fois celle-ci achevée. Il s'agit là de conditions de base pour un transfert de la route vers le rail.

Bien évidemment, le tunnel de base du Brenner ne peut être réalisé sans tenir compte des voies d'accès. Les perspectives financières actuelles prévoient la poursuite des travaux des voies d'accès nord et sud. Les travaux de certains tronçons («Wörgl – Innsbruck» par exemple) ont déjà commencé et sont cofinancés depuis quelques années par l'Union européenne. Des études et/ou des travaux seront réalisés pour d'autres tronçons. Il convient d'accorder une attention particulière au tronçon «Fortezza - Ponte Gardena», qui présente les mêmes caractéristiques techniques que le col du Brenner et doit donc être considéré comme particulièrement délicat. Comme l'indique le premier rapport annuel, le tronçon central «Munich – Vérone» doit être réalisé dans son intégralité avant l'achèvement du tunnel de base du Brenner. Le cofinancement communautaire doit donc, dans la mesure du possible, être octroyé aux meilleurs taux.

Les trois États membres participent activement au projet prioritaire n° 1, «Berlin – Palerme», en plus du tronçon central «Munich – Vérone». L'Allemagne a mis en service les tronçons «Berlin - Halle/Leipzig» et «Nuremberg – Munich». Elle investit en outre massivement dans le goulet d'étranglement que constitue le tronçon «Halle/Leipzig – Nuremberg». Une aide de l'Union européenne pour ce goulet d'étranglement est recommandée. L'Italie a mis en service le tronçon «Rome – Naples» et investit massivement dans les tronçons «Vérone/Milan – Bologne – Florence – Rome», qui devraient être opérationnels en 2009. Comme indiqué, l'Autriche a déjà commencé la construction du tronçon «Wörgl – Innsbruck», qui devrait être achevé en 2012.

De toute évidence, le projet prioritaire «Berlin – Palerme» progresse à un rythme satisfaisant. Le lancement des travaux du tunnel de base du Brenner au cours du second semestre 2009 constituerait une avancée majeure. Ce projet véritablement européen peut être achevé en 2022 si l'ensemble des parties prenantes coopèrent étroitement, condition indispensable pour respecter le calendrier et le budget prévus.

Mesures d'accompagnement

Il conviendra d'organiser une discussion sur la manière de traiter la question de la hausse du trafic durant la période de construction du tunnel de base du Brenner et de ses voies d'accès. L'utilisation de l'infrastructure ferroviaire actuelle, ainsi que les capacités additionnelles qui seront disponibles dans un avenir proche, notamment le nouveau tronçon «Wörgl - Innsbruck », doivent être optimisées.

Ces questions sont intimement liées à la dimension environnementale de ce projet. Aujourd'hui, les normes relatives à la qualité de l'air ne sont pas respectées. En outre, le Conseil européen de mars 2007 a fixé de nouveaux objectifs, qui visent à réduire de 30 % les émissions de CO₂ d'ici à 2020. Le transfert du trafic de la route vers le rail contribuera à la réalisation de ces objectifs.

Une plateforme pour le couloir du Brenner a été créée pour réfléchir à ces aspects. Elle devrait permettre de formuler des propositions de mesures afin de garantir une exploitation optimale de la capacité de la nouvelle infrastructure ferroviaire, en transférant davantage de

transférant davantage de trafic de la route vers le rail et en contribuant ainsi au respect des objectifs et des normes en matière d'environnement. Il convient en outre de tenir dûment compte du développement du trafic transalpin. À cet égard, l'Union européenne doit absolument coordonner les futurs développements avec la Suisse.

Enfin, il convient de poursuivre les discussions relatives au modèle financier, non seulement pour le tunnel de base du Brenner, mais aussi pour d'autres tronçons le long du couloir. Les possibilités de financement croisé offertes par la directive 2006/38/CE, communément appelée «directive Eurovignette», doivent être exploitées pleinement. La possibilité de mettre en place des redevances de circulation n'a pas encore été étudiée. Il est recommandé d'exploiter pleinement les mécanismes offerts par la directive.

Le calcul de la durée de vie de ces projets d'infrastructure pourrait lui aussi être étudié. La ligne ferroviaire actuelle du Brenner est en service depuis plus d'un siècle et le restera. Se pose alors la question du calcul de la dette, point essentiel compte tenu des investissements considérables réalisés dans l'infrastructure.

1. MUNICH - VERONE

1.1. Tunnel de base du Brenner

Le 2 avril 2007, BBT-SE a présenté un nouveau calendrier et de nouvelles prévisions de coûts pour le tunnel de base du Brenner. Les travaux de la galerie pilote devant débuter en 2007, la construction de la galerie principale peut débuter fin 2009 et se terminer entre 2020 et 2022. Le protocole signé par les deux ministres des Transports le 10 juillet 2007 propose 2022 comme date d'achèvement du tunnel de base.

Sur la base de ces nouvelles données, BBT-SE estime désormais à six milliards d'euros (prix de 2007) le total des coûts prévus pour le tunnel de base du Brenner, hors inflation et coûts de financement.

Il convient d'adopter une approche factuelle et transparente à l'égard de ces facteurs fondamentaux. Même si ces chiffres se fondent désormais sur des faits concrets plutôt que des intentions politiques, ils s'inscrivent dans un scénario optimal qui ne tient pas compte des retards qui pourraient se produire pendant la construction du tunnel du fait, par exemple, de blocages d'ordre administratif, de consultations ou d'événements fortuits. Une surveillance étroite et une communication transparente s'imposent.

Toutes les études présentées par BBT-SE lors des réunions de la commission intergouvernementale tiennent compte de ces nouvelles données. Grâce à des séances de travail constructives et régulières, les études ont pu être présentées dans leur version finale lors de la réunion de la commission intergouvernementale à Rome le 9 juillet 2007.

Comme l'indique le premier rapport annuel, BBT-SE est chargée de mener les travaux de la phase II, c'est-à-dire d'élaborer le projet définitif, d'obtenir toutes les autorisations nécessaires, y compris celles relatives aux études d'impact sur l'environnement, de réaliser les études géologiques, de présenter un modèle de financement et de concession, d'effectuer toutes les tâches préparatoires au début des

des travaux et de réaliser toute étude complémentaire nécessaire.

Le coordonnateur recommande de fournir des mises à jour régulières des études afin d'éviter toute surprise à l'avenir: on devrait disposer de rapports périodiques sur l'évolution du trafic le long du couloir du Brenner, mais aussi de mises à jour sur l'évolution des tarifs ou les résultats de la plateforme pour le couloir du Brenner qui doivent être pris en compte.

1.2. Études présentées par BBT-SE

BBT-SE a présenté, lors de la commission intergouvernementale du 9 juillet 2007, une série complète d'études comprenant une analyse coûts/avantages, des prévisions de trafic, des études sur la tarification, des études de capacité ferroviaire et routière le long du couloir du Brenner et un modèle financier.

Les prévisions de trafic jouent un rôle essentiel. Cette étude a été mise à jour et tient compte des données «CAFT 2004», qui fournissent des informations détaillées sur les flux de trafic dans l'arc alpin. Les prévisions de trafic fournissent plusieurs scénarios, qui reposent sur différentes hypothèses (parmi lesquelles les mesures politiques qui seront prises) et qui modifient à des degrés divers les volumes transportés sur route ou sur rail.

Les différents scénarios ont comme facteur commun l'augmentation générale du volume. L'étude prévoit une croissance de 83 % d'ici à 2025 par rapport à 2004. D'une manière générale, la croissance est confirmée par de nombreuses études prévisionnelles de trafic portant sur les prochaines décennies.

Le volume de trafic des poids lourds (plus de 7,5 tonnes) dans le couloir du Brenner a augmenté considérablement au cours des dernières années, notamment en 2006 (+ 5,8 %) et sur les sept premiers mois de 2007 (+ 8,64 %)¹, dépassant largement la croissance prévue dans l'étude ProgTrans. Il faut donc s'attendre à la formation de goulets d'étranglement dans un avenir proche du fait de la densité du trafic. En outre, des études présentées par BBT-SE ont mis en évidence les capacités limitées de l'axe autoroutier et de l'axe ferroviaire actuel, qui ne pourront pas absorber une croissance continue.

Ces évolutions doivent faire l'objet d'une surveillance annuelle et les résultats être analysés en comparaison avec les études présentées le 9 juillet 2007. Les études doivent, le cas échéant, être actualisées pour prévenir toute disparité entre les hypothèses de base et l'exécution finale.

Cette étude de trafic est complétée par des études de capacité tant pour l'axe autoroutier du Brenner que pour l'axe ferroviaire. En ce qui concerne l'axe autoroutier, il convient de tenir compte de facteurs spécifiques qui ne permettent pas de comparer les calculs de capacité de cette autoroute avec ceux d'une autoroute en plaine (déclivité, nombre de ponts et de tunnels, interdictions de dépassement et entretien régulier du fait des détériorations causées par les conditions hivernales). En ce qui concerne la capacité ferroviaire, l'étude décrit la capacité de la ligne ferroviaire actuelle et celle du futur tunnel de base du Brenner, mais tient également compte des

¹ <http://www.tirol.gv.at/themen/verkehr/verkehrsplanung/publikationen/>.

compte des améliorations de capacité rendues possibles dans l'intervalle par la réalisation de tronçons («Wörgl – Innsbruck», par exemple).

L'étude BRAVO, cofinancée par l'Union européenne, a mis en avant une série de mesures qui peuvent être adoptées dans le couloir du Brenner et qui auront un effet positif sur la capacité de la ligne ferroviaire². Ces suggestions seront prises en considération dans les travaux de la plateforme pour le couloir du Brenner.

Le modèle financier qui a été présenté ne peut pas être considéré comme définitif. Les paramètres de base du modèle ont été modifiés en profondeur par la présentation le 2 avril 2007 de nouvelles prévisions concernant les délais et les coûts. Il ne semble pas possible, en l'état actuel du marché, de nouer un partenariat public-privé (PPP) pour l'intégralité du projet (de 2009 à 2022). Les perspectives du modèle financier à adopter s'en trouvent profondément modifiées. La commission intergouvernementale a donc adopté le rapport présenté le 9 juillet à Rome, qui propose d'étudier de façon plus approfondie deux options: un PPP pour la technologie ferroviaire et un PPP pour la technologie ferroviaire en plus d'une partie des travaux de construction, à compter de la date d'achèvement de la galerie pilote (vers 2012). Toutefois, ce dernier modèle présente un risque lié aux interfaces qui pourrait réduire les chances de réussite d'un tel PPP.

Enfin, les études sur la tarification ont été examinées à plusieurs reprises. Dans ce cas également, plusieurs scénarios qui généreraient différents niveaux de revenus après l'ouverture de la nouvelle infrastructure ont également été présentés. Un scénario relativement prudent a été adopté. Il a été convenu lors de la conférence intergouvernementale du 9 juillet 2007 que les tarifs mentionnés par cette étude doivent encore être comparés à ceux appliqués pour d'autres infrastructures de nature analogue.

BBT-SE préparera, d'ici à novembre 2007, tous les éléments nécessaires pour permettre aux gouvernements de prendre une décision finale sur le lancement des travaux de construction du tunnel de base du Brenner l'année prochaine. Fin 2008, BBT-SE lancera le marché public de travaux pour le tunnel de base.

1.3. Voies d'accès

À chaque occasion, le coordonnateur a rappelé que la construction des voies d'accès doit débiter avant l'achèvement du tunnel de base du Brenner. C'est ce qu'ont convenu les trois États membres au sommet de Vienne le 10 juillet 2007.

Une coopération internationale a été établie pour les voies d'accès: un groupe de travail trilatéral spécifique est en place et se réunit régulièrement pour discuter des progrès.

En ce qui concerne l'accès nord situé en territoire allemand, M. Tiefensee, ministre des Transports allemand, a affirmé publiquement le 10 juillet 2007 à Vienne, en présence des gouvernements autrichien et italien, que toutes les capacités nécessaires seront disponibles jusqu'à l'achèvement du tunnel de base. Dans le cadre des perspectives financières actuelles, de premières études peuvent être réalisées pour déterminer les

² <http://www.bravo-project.com/home/index.shtml>.

réalisées pour déterminer les options concernant le tronçon «Rosenheim-Kufstein». Ces études, aux coûts limités, pourraient être financées sur le budget annuel hors PPI. Des études et des travaux détaillés seront probablement réalisés dans le cadre des prochaines perspectives financières.

Pour l'instant, les projets prioritaires n° 1, «Berlin – Palerme», et n° 17, «Paris – Bratislava», utilisent la même infrastructure entre Munich et Rosenheim. Il est prévu qu'à l'avenir, l'axe ferroviaire «Paris – Bratislava» passe par Munich via Mühldorf et Freilassing jusqu'à Salzbourg. Ce nouveau tracé libèrera des capacités pour l'axe ferroviaire «Berlin – Palerme» entre Munich et Rosenheim.

En Allemagne toujours, la «Truderinger Kurve» permettrait de relier directement le terminal à conteneurs de Munich – Riem au couloir du Brenner. La construction de ce petit maillon manquant produirait des effets positifs immédiats: un gain de temps de 20 à 30 minutes, des coûts réduits du fait d'une diminution des opérations et une augmentation de la capacité dans la zone de Munich, qui est très dense. Cette petite infrastructure doit donc être réalisée dès que possible, indépendamment de la construction du tunnel de base du Brenner. Compte tenu de ses coûts limités et de son caractère très ponctuel mais néanmoins crucial, ce projet doit être exécuté à court terme; une proposition de financement sur le budget annuel hors PPI pourrait être présentée à cet égard.

Les travaux du tronçon de la voie d'accès nord en territoire autrichien ont débuté partiellement. L'Autriche investit dans la construction de deux nouvelles voies reliant Wörgl et Innsbruck, qui permettront de faire face aux exigences liées aux trains locaux et régionaux, ainsi qu'à la hausse future du transport (inter)national de marchandises et de voyageurs.

Des études préliminaires pour le tronçon «Kufstein – Wörgl» sont en cours, mais il reste encore à réaliser des études et des travaux détaillés sur cette partie de l'accès nord. Toutefois, le ministre des Transports autrichien, M. Faymann, a assuré que la voie d'accès sera achevée dans les temps.

L'accès sud du tunnel de base du Brenner, en territoire italien, a lui aussi progressé rapidement. Le ministre des Infrastructures italien, M. Di Pietro, a déclaré que tous les travaux nécessaires seront réalisés à temps.

L'Italie a subdivisé l'accès sud en quatre tronçons prioritaires et en trois autres tronçons qui permettront de disposer de quatre voies tout au long de l'axe «Vérone – Fortezza». Les quatre tronçons prioritaires sont: l'accès au nœud de Vérone, les rocade de Rovereto - Trente et de Bolzano, et le tronçon «Ponte Gardena – Fortezza». L'achèvement du tronçon «Ponte Gardena – Fortezza» permettra, en combinaison avec le tunnel de base du Brenner, de faire passer la déclivité de 26 % à 11 %. Les trains de marchandises pourront ainsi circuler avec une seule locomotive au lieu de deux ou trois actuellement.

La réalisation des quatre tronçons prioritaires est essentielle pour qu'un grand nombre de trains de marchandises puissent utiliser la ligne. Les trains de marchandises contourneront les villes de Bolzano, Trente et Rovereto. De plus, les voies supplémentaires désengorgeront le système de transport régional de passagers, qui devrait croître.

Tous ces travaux permettront également de garantir l'interopérabilité totale de la future ligne et donc l'installation du Système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS). Il s'agit là d'une autre condition indispensable au bon fonctionnement de la nouvelle infrastructure.

2. BERLIN - PALERME

2.1. Berlin - Munich

Comme il a déjà été indiqué, l'Allemagne joue un rôle très actif dans la réalisation de ses tronçons appartenant à ce projet prioritaire. Deux grandes parties de ce tronçon ont d'ores et déjà été mises en service: «Berlin - Halle/Leipzig» et «Nuremberg – Munich».

De plus, la réalisation du tronçon «Halle/Leipzig – Nuremberg» fait l'objet d'un engagement ferme. Une première partie de ce tronçon, «Halle/Leipzig – Erfurt», peut être réalisée d'ici à 2015. La deuxième partie, «Erfurt – Ebensfeld», d'ici à 2017. Le goulet d'étranglement important que constitue l'axe «Berlin – Munich» doit être supprimé aussitôt que possible. Pour ce projet, l'Union européenne octroie, au titre du FEDER, une aide financière aux Länder qui y sont admissibles. Il convient d'envisager une aide RTE-T ciblée pour le tronçon allant d'Ebensfeld à la frontière bavaroise. En outre, il pourrait être recommandé d'octroyer des fonds RTE-T à la «Güterzugumfahrung Fürth», qui aurait un effet direct sur le transport de marchandises non accompagné sur longue distance dans le Brenner.

Tous les tronçons bavarois ont été analysés dans le cadre d'une conférence organisée le 20 avril 2007 à Munich. À cette occasion, les synergies entre les projets «Berlin – Palerme» et «Paris – Bratislava» ont fait l'objet d'une attention particulière (voir annexe II).

2.2. Vérone - Palerme

Les tronçons italiens au sud de Vérone progressent, eux aussi, rapidement. L'entrée en service du tronçon «Vérone – Bologne – Florence» est prévue pour 2009. En particulier, le tronçon «Vérone – Bologne» reste aujourd'hui encore un goulet d'étranglement, du fait qu'il est en partie à voie unique. Le tronçon «Florence – Rome» sera adapté au système ERTMS. Le tronçon «Rome – Naples», quant à lui, a déjà été mis en service l'année dernière.

Les tronçons au sud de Naples devront faire l'objet d'une analyse plus approfondie. À ce stade, on ignore encore quelles priorités les autorités italiennes fixeront pour la modernisation de la ligne existante «Naples – Messine – Palerme». Le coordonnateur espère recevoir de plus amples informations, notamment sur le tracé des lignes en Sicile.

2.3. Projet prioritaire n° 1

Lors du sommet de Vienne le 10 juillet 2007, le ministre des Transports allemand, M. Tiefensee, a évoqué l'axe «Rostock – Palerme» afin d'expliquer que la liaison ferroviaire se poursuit au-delà de Berlin, jusqu'au port important de Rostock. Cette

réalité pourrait en effet être prise en compte lors du futur réexamen des lignes directrices.

Il convient de faire référence aux travaux de M. Vinck, coordonnateur européen responsable de l'ERTMS. L'un des six couloirs de fret proposés par M. Vinck, le couloir B, relie Stockholm à Naples, et coïncide avec le PP n° 1, «Nuremberg – Naples».

Comme indiqué au point 2.3, le tracé des lignes du PP n° 1 en Sicile, où Catane pourrait être incluse dans ce projet, fait actuellement l'objet de discussions.

3. FINANCEMENT COMMUNAUTAIRE: RECOMMANDATIONS ET CONDITIONS

Comme indiqué plus haut, des garanties suffisantes ont été obtenues des gouvernements autrichien, allemand et italien. Des études ont été réalisées et des structures de coopération ont été mises en place. Les travaux progressent à un rythme satisfaisant et des recommandations spécifiques peuvent donc être formulées:

- Le tunnel de base du Brenner sera construit entre 2009 et 2022. La construction de la galerie pilote, qui fait partie de la phase d'étude, a déjà débuté. Afin de lancer les travaux de ce tronçon essentiel du projet prioritaire n° 1, le plus haut niveau d'aide possible est recommandé pour les études encore à réaliser et pour les travaux, en tenant compte de la disponibilité d'un financement communautaire.
- Cette aide ne peut être octroyée que si les conditions suivantes sont réunies: (1) un engagement ferme et réaliste en faveur de l'achèvement des voies d'accès nord et sud permettant une utilisation maximale de la nouvelle infrastructure; (2) l'interopérabilité du tunnel de base du Brenner et des voies d'accès de Munich à Vérone; (3) une gestion coordonnée de l'infrastructure pour l'intégralité du tronçon «Munich – Vérone», une fois le tunnel mis en service, afin de garantir une utilisation optimale de l'infrastructure; (4) des garanties financières des États membres concernés.
- Il convient d'accorder en priorité une autre aide RTE-T aux projets suivants:
 - les tronçons prioritaires «Vérone – Fortezza», notamment le maillon «Ponte Gardena – Fortezza»;
 - «Wörgl – Kufstein»;
 - «Halle/Leipzig – Nuremberg», notamment le tronçon «Ebensfeld – Grenze Bayern» et la «Güterzugumfahrung Fürth».
- Une aide ponctuelle de l'Union européenne, à partir du budget annuel hors PPI, pourrait avoir des effets positifs directs pour la réalisation dans les délais d'études sur l'accès nord (tronçon transfrontalier «Rosenheim – Kufstein») et sur la construction de la «Truderinger Kurve».

Dans le cadre des perspectives financières précédentes, les projets faisaient l'objet d'un examen annuel. Bien que cette pratique ne changera pas considérablement, le nouveau règlement financier autorise la Commission à engager des fonds par tranches annuelles sur plusieurs années. Toutefois, il peut s'avérer nécessaire de revoir la planification

pluriannuelle après deux ou trois ans afin de réallouer les budgets si des projets n'ont pas progressé comme prévu.

Il convient de souligner que plusieurs projets le long de cette ligne ferroviaire couvriront au minimum deux exercices. Actuellement, aucune garantie financière ne peut être donnée pour les investissements au-delà de 2013. Toutefois, pour un projet comme celui du tunnel de base du Brenner, le cofinancement de l'Union européenne au-delà de cette date revêtira une importance capitale. Cette incertitude ne facilite pas le montage financier et constitue un facteur de risque, étant donné qu'une éventuelle décision de cofinancement favorable durant l'exercice actuel ne garantit pas véritablement la poursuite du cofinancement au cours du prochain exercice.

Il convient également de rappeler l'aide que ce projet prioritaire recevra du FEDER. En Allemagne, une aide importante sera octroyée aux tronçons «Halle/Leipzig – Erfurt – Ebensfeld». En Italie, le FEDER devrait fournir une aide aux tronçons «Naples – Messine».

4. PLATEFORME POUR LE COULOIR DU BRENNER

La première réunion de la plateforme pour le couloir du Brenner a été organisée le 22 mai 2007 à Innsbruck. Les trois États membres, les régions et les entreprises ferroviaires concernées étaient représentés. Le coordonnateur a créé cette plateforme afin d'adopter une approche intégrée pour le couloir du Brenner, notamment pour le transport routier et ferroviaire, qui irait au-delà du simple développement du projet d'infrastructure et permettrait de mettre en place une forte coopération entre toutes les parties prenantes.

Il va sans dire qu'une infrastructure dans laquelle des milliards d'euros ont été investis doit être utilisée de la meilleure façon possible, en exploitant au plus tôt toutes ses capacités. Pour atteindre cet objectif, il convient d'exploiter pleinement les capacités actuelles, ainsi que celles offertes par l'ouverture du tronçon «Wörgl – Innsbruck» en 2012. Dans cette perspective, il y a lieu d'analyser le meilleur moyen de parvenir à un transfert suffisant du transport de marchandises de la route vers le rail.

Ce transfert devrait permettre de faire face à la croissance considérable du trafic routier, qui entraînera des goulets d'étranglement et des embouteillages, et qui ne peut être dissociée du respect des normes environnementales (par exemple, des normes relatives à la qualité de l'air, contraignantes à partir de 2010) et des nouveaux objectifs, fixés par le Conseil européen de mars 2007, en matière de réduction des émissions de CO₂.

En conséquence, la plateforme présentera des propositions à court, moyen et long terme (sur l'amélioration des infrastructures, la gestion des créneaux horaires, la manutention dans les terminaux et l'interopérabilité) et des propositions politiques.

Ces propositions devront être évaluées et discutées par les États membres concernés et seront abordées dans le troisième rapport annuel d'activité.

5. FINANCEMENT CROISÉ

En signant le protocole d'accord, l'Autriche et l'Italie se sont engagées à utiliser pleinement la possibilité de réajuster à la hausse le financement croisé du tunnel de base du Brenner. Cela comprendra une majoration de 25 % pour le tronçon «Innsbruck – Fortezza» et de

Fortezza» et de 15 % pour la vallée de l'Inn et le tronçon «Fortezza – Affi». À ce jour, seule l'Autriche a présenté à la Commission européenne une demande de majoration de 25 % pour le col du Brenner. D'autres demandes suivront et le coordonnateur considère qu'il est crucial de tirer pleinement parti des possibilités offertes par la directive 2006/38/CE.

Il convient toutefois d'étudier d'autres possibilités, notamment la redevance de circulation, dont la mise en œuvre est conforme avec la directive 2006/38/CE. Ainsi, toutes les possibilités doivent être exploitées, compte tenu du coût considérable du tunnel de base du Brenner et de ses voies d'accès.

À cet égard, des demandes d'extension de la majoration ont été formulées dans le but d'accélérer la réalisation du réseau de transport transeuropéen. Il a été suggéré, d'une part, d'étendre l'actuelle majoration, qui ne s'applique qu'aux poids lourds, à tous les véhicules, et, d'autre part, d'en élargir l'application géographique, aujourd'hui uniquement transalpine, pour supprimer les goulets d'étranglement. Ces deux propositions influenceront le mode de calcul des péages.

6. ACTIVITES DE COMMUNICATION

Conformément au premier rapport annuel, le coordonnateur a mené à plusieurs reprises une politique active en matière de communication sur ce projet prioritaire. Il est nécessaire d'établir une communication transparente, fondée sur des informations concrètes. Comme il s'y est employé durant la première année d'activité, le coordonnateur a rencontré les ministres autrichien, allemand et italien responsables du projet prioritaire «Berlin – Palerme». D'autres réunions ont été organisées avec les présidents des régions de Vérone, du Trentin-Haut-Adige, du Tyrol, de la Bavière et de Thuringen.

Il convient de souligner que la coopération avec les gouvernements et les régions a été positive, systématique et caractérisée par un niveau élevé de confiance réciproque. En effet, les États membres et les régions ont grandement apprécié les efforts déployés par la Commission européenne dans le cadre des activités de coordination.

De même, la coopération avec BBT-SE a été intense et très bonne durant le dernier semestre, notamment en ce qui concerne la préparation des réunions de la commission intergouvernementale et les visites du coordonnateur en Autriche et en Italie.

Le coordonnateur s'est rendu sur le tronçon central du couloir entre Innsbruck et Bolzano et s'est entretenu non seulement avec les maires concernés et la presse, mais aussi avec les opposants au projet, des citoyens et les ouvriers du chantier.

Le coordonnateur a également participé à des conférences publiques telles que «TEN-days» à Bruxelles ou la conférence PP1-PP17 à Munich.

Le fait que la nouvelle ligne ferroviaire fonctionnera comme une ligne à grande vitesse (ce qui devrait se traduire par une réduction de capacité) a constitué un sujet de préoccupation. Toutefois, comme il a déjà été indiqué dans le premier rapport annuel, le projet du tunnel de base du Brenner «fait partie d'un ensemble cohérent de ligne à grande capacité de Munich à Vérone, laquelle s'insère dans les réseaux ferroviaires au Nord et au Sud. L'objectif est simplement de permettre à un train, le plus long et le plus chargé possible, de faire

possible, de faire l'ensemble du trajet entre Munich et Vérone, avec une seule locomotive et sans arrêt.»

Il a également été souligné que cette nouvelle infrastructure doublera en grande partie la ligne existante et qu'elle est essentiellement en tunnel ou semi-souterraine. Cela devrait contribuer directement à réduire, à l'avenir, les nuisances pour la population concernée.

7. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Sur la base du rapport d'activité présenté ci-dessus, le coordonnateur formule les conclusions et recommandations suivantes:

- Compte tenu de l'importance du lancement du tunnel de base du Brenner pour le projet prioritaire «Berlin – Palerme», la possibilité d'octroyer une aide de l'Union européenne sera décisive. Il convient de viser l'objectif d'un niveau de cofinancement le plus haut possible, en tenant compte de la disponibilité d'un financement communautaire.
- Il convient de respecter les conditions précitées pour cette aide.
- Conformément au principe de concentration sur les tronçons spécifiques visé au point 3 ci-dessus, une aide éventuelle de l'UE pour les voies d'accès nord et sud sera compatible avec ces conditions et renforcerait la possibilité de créer un couloir du Brenner efficace, permettant ainsi de maximiser l'utilisation du tunnel et de transférer des marchandises de la route vers le rail.
- L'Union européenne pourrait octroyer son aide à certains projets sur le tronçon «Nuremberg – Halle/Leipzig» afin d'éliminer les principaux goulets d'étranglement entre Berlin et Munich.
- Il convient d'utiliser la nouvelle infrastructure ferroviaire de façon optimale. Cette responsabilité incombe à la plateforme pour le couloir du Brenner. Des propositions à court, moyen et long terme doivent être présentées. La plateforme adoptera une approche cohérente pour l'ensemble du couloir, en tenant compte des objectifs environnementaux et en répondant aux questions de partage modal.

8. PRIORITES POUR LA TROISIEME ANNEE D'ACTIVITE

- (1) Poursuivre une coordination étroite et intense en ce qui concerne le tunnel de base du Brenner et les voies d'accès entre Munich et Vérone;
- (2) Poursuivre, en étroite collaboration avec BBT-SE et avec l'aide de la BEI, les travaux du modèle financier;
- (3) Poursuivre les travaux de la plateforme pour le couloir du Brenner, en élaborant une approche cohérente pour l'intégralité du couloir, en formulant des propositions visant à maximiser l'utilisation du tunnel de base du Brenner et de ses voies d'accès, et en contribuant au respect des normes environnementales et à la réalisation des objectifs fixés par l'Union européenne;

- (4) Poursuivre la communication sur le tunnel de base du Brenner au niveau local, régional et national et au niveau européen.

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING

**Der Verkehrs- und Infrastrukturminister von
Österreich und Italien
zu dem vorrangigen Vorhaben TEN-V Nr. 1
"Berlin-München-Innsbruck-Bolzano-Verona-Roma-Messina-Palermo"**

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING

**Dei Ministri delle Infrastrutture e dei Trasporti di
Austria e Italia
relativo al Progetto Prioritario TEN-T n.1
"Berlino-Monaco-Innsbruck-Bolzano-Verona-Roma-Messina-Palermo "**

**10.7.2007
Wien/Vienna**

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING

über die Umsetzung des vorrangigen Vorhabens
Nr. 1

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

mit besonderem Augenmerk auf den Abschnitt
zwischen München und Verona

**Der Minister für Verkehr, Innovation und
Technologie von Österreich und der
Infrastrukturminister von Italien**

1. handeln im Bewusstsein, dass die Realisierung der gesamten Eisenbahnachse "Berlin-München-Innsbruck-Bolzano-Trento-Verona-Roma-Messina-Palermo", insbesondere der Bau des Brennerbasistunnels, ein unverzichtbares Kernelement einer Verkehrspolitik darstellt, die auf Nachhaltigkeit gerichtet sowie im Einklang mit den Absichten der EU-Kommission zur Wiederherstellung des Gleichgewichtes der Verkehrsträger und zur Realisierung des Transeuropäischen Verkehrsnetzes steht;

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING

Relativo all'implementazione del Progetto
Prioritario n.1

"Berlino-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-
Palermo "

*con particolare riferimento alla tratta tra Monaco
e Verona*

**Il Ministro delle Infrastrutture d'Italia ed il
Ministro dei Trasporti, dell'Innovazione e delle
Tecnologie di Austria**

1. agiscono nella consapevolezza del fatto che la realizzazione dell'intero asse ferroviario "Berlino-Monaco-Innsbruck-Bolzano-Trento-Verona-Roma-Messina-Palermo", soprattutto della Galleria di base del Brennero, costituisce un elemento chiave irrinunciabile di una politica dei trasporti improntata sulla sostenibilità e corrisponde all'obiettivo della Commissione Europea volto a ristabilire l'equilibrio tra le diverse modalità di trasporto e a realizzare una rete transeuropea dei trasporti;

2. nehmen Bezug auf die Entscheidung Nr. 884/2004/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über die gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau des transeuropäischen Verkehrsnetzes, die eine Liste vorrangiger Vorhaben festlegt, zu denen auch die Eisenbahnachse "Berlin-München-Innsbruck-Bolzano-Trento-Verona-Roma-Messina-Palermo" zählt;
 3. nehmen Bezug auf die neue Verordnung (EG) Nr. 680/2007 des Rates und des Europäischen Parlaments über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für transeuropäische Verkehrs- und Energienetze;
 4. nehmen Bezug auf das von der Republik Italien und der Republik Österreich am 30. April 2004 in Wien unterzeichnete Abkommen über die Errichtung eines Eisenbahntunnels auf der Brennerachse;
 5. stellen fest, dass auf Grundlage vorgenannter Verordnung (EG) Nr. 680/2007 Studien mit bis zu 50 % aus Gemeinschaftsmitteln gefördert, Arbeiten an grenzüberschreitenden Abschnitten von vorrangigen Vorhaben mit bis zu 30 % bezuschusst, und Arbeiten an nationalen Abschnitten vorrangiger Vorhaben, welche Engpässe beseitigen, bis zu 20 % übernommen werden können;
 6. betonen, dass die Realisierung eines komplexen Projektes wie des Brennerbasistunnels nur über einen langen Zeitraum möglich ist, wobei sowohl die Planungs- als auch die Bauphase über mehrere Finanzrahmenperioden der Europäischen Gemeinschaft hinweg andauern können;
 7. betonen, dass es für die Errichtung von grenzüberschreitenden Abschnitten, die verkehrspolitisch zur Beseitigung von Engpässen auf den europäischen Verkehrsachsen notwendig sind, erforderlich ist, dass die Europäische
2. fanno riferimento alla decisione n. 884/2004/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea di trasporto, che approva una lista di progetti prioritari, tra cui l'asse ferroviario "Berlino-Monaco-Innsbruck-Bolzano-Trento-Verona-Roma-Messina-Palermo";
 3. fanno riferimento al nuovo regolamento (CE) n. 680/2007 Parlamento Europeo e del Consiglio del 20 giugno 2007 che stabilisce i principi generali per la concessione di un contributo finanziario della Comunità nel settore delle reti transeuropee di trasporto e di energia;
 4. fanno riferimento all'Accordo tra la Repubblica italiana e la Repubblica d'Austria per la realizzazione di un tunnel ferroviario di base sull'asse del Brennero, sottoscritto a Vienna il 30 aprile 2004;
 5. constatano che ai sensi del suddetto regolamento (CE) n. 680/2007 l'elaborazione di studi può essere finanziata fino al 50% con contributi comunitari, la realizzazione di lavori relativi a tratte transfrontaliere dei progetti prioritari può beneficiare di finanziamento fino al 30% e che lavori relativi a sezioni nazionali dei progetti prioritari volti a rimuovere colli di bottiglia possono essere coperti fino al 20%;
 6. sottolineano che un progetto complesso come quello progetto della Galleria di Base del Brennero è realizzabile solo in un periodo di tempo prolungato e che sia la fase di progettazione sia la fase di realizzazione potrebbero estendersi su più di un periodo quadro di finanziamento della Comunità Europea;
 7. sottolineano che è indispensabile che l'Unione Europea metta a disposizione per le reti transeuropee anche nei successivi periodi di finanziamento i mezzi finanziari necessari per permettere la costruzione di tratte transfrontaliere che

Union auch in den folgenden Finanzperioden die nötigen finanziellen Mittel für transeuropäische Netze zur Verfügung stellt;

da un punto di vista della politica dei trasporti sono necessarie per eliminare i colli di bottiglia sugli assi di trasporto europei;

8. sind sich über die Tatsache einig, dass die Maximierung der mikro- und makroökonomischen Vorteile und der positiven Effekte auf die Bereiche Wirtschaftswachstum, Beschäftigung und Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit durch die Realisierung der gesamten Eisenbahnachse "Berlin-München-Innsbruck-Bolzano-Verona-Trento-Roma-Messina-Palermo" erfolgt;
8. sono concordi sul fatto che la realizzazione dell'asse ferroviario "Berlino-Monaco-Innsbruck-Bolzano-Verona-Trento-Roma-Messina-Palermo" massimizzerà i vantaggi micro- e macroeconomici e gli effetti positivi sui settori della crescita economica, dell'occupazione e del miglioramento della competitività;
9. unterstreichen die Bedeutung des zentralen Abschnittes der Eisenbahnachse München-Innsbruck-Bolzano-Trento-Verona, insbesondere des Brennerbasistunnels, von dessen Errichtung nicht nur die unmittelbar betroffenen Staaten Österreich und Italien profitieren, sondern der vielmehr ein unverzichtbares Kernelement der europäischen Verkehrs- und Infrastrukturpolitik darstellt, das weit über die Projektgrenzen hinaus Wirksamkeit entfaltet;
9. sottolineano l'importanza della tratta centrale dell'asse ferroviario Monaco-Innsbruck-Bolzano-Trento-Verona, ed in particolare della Galleria di Base del Brennero, che non porterà benefici solo per gli Stati immediatamente interessati, Austria e Italia, ma rappresenta un elemento cardine della politica europea dei trasporti e dell'infrastruttura i cui benefici si estenderanno ben oltre i confini del progetto;
10. unterstreichen in diesem Zusammenhang, dass eine Verlagerung auf umweltfreundliche Verkehrsträger wesentliche Beiträge zu den Zielen einer effektiven Emissionsreduktion und eines nachhaltigen Klimaschutzes, wie sie insbesondere auch in den Schlussfolgerungen des Europäischen Rates vom 8./9. März 2007 festgehalten sind, leisten kann.
10. sottolineano in tale contesto che un trasferimento a vettori di trasporto ecologici possa contribuire in modo essenziale a raggiungere gli obiettivi della riduzione effettiva delle emissioni e della protezione del clima sostenibile, secondo quanto definito in particolare nelle conclusioni del Consiglio Europeo del 8/9 marzo 2007;
11. betonen, dass durch den Brennerbasistunnel eine effektive Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene erzielt werden muss, um die Lebensqualität der Bevölkerung zu verbessern, um internationale und gemeinschafts-
11. pongono l'accento sul fatto che la Galleria di Base del Brennero deve far sì che sia raggiunto lo spostamento effettivo del trasporto merci dalla strada alla ferrovia al fine di migliorare la qualità di vita della popolazione, di attuare gli obiettivi di tutela ambientale internazionali e

rechtliche Umweltschutzziele umzusetzen, um den technischen Fortschritt für die Bevölkerung und den Lebensraum nutzbar zu machen und um den Alpenraum als sensible Zone im Sinne der Alpenkonvention zu schützen;

comunitari, di far usufruire la popolazione e lo spazio vitale del progresso tecnico e di proteggere l'area alpina in quanto zona sensibile come definita nella Convenzione delle Alpi;

12. unterstützen in diesem Sinne Maßnahmen zur Schaffung von verkehrspolitischen Rahmenbedingungen, die eine derartige Verkehrsverlagerung sicherstellen und eine optimierte Nutzung der transeuropäischen Eisenbahn-Hochgeschwindigkeitsachse fördern;

12. sostengono in questo senso i provvedimenti atti alla creazione di condizioni quadro nell'ambito della politica dei trasporti che garantiscano un tale spostamento del trasporto e favoriscano un utilizzo ottimizzato dell'asse ferroviario ad alta velocità transeuropeo;

13. setzen sich zum einen für eine optimale Ausnutzung der auf europäischer Ebene bereits bestehenden verkehrspolitischen Rahmenbedingungen und der möglichen Maßnahmen ein und verpflichten sich in diesem Sinne, die Querfinanzierung als Finanzierungsquelle für die Brennerachse zu optimieren sowie das Instrument der Eurovignettenrichtlinie Nr. 2006/38/EG voll zu nutzen;

13. si adoperano affinché vengano sfruttate al meglio le condizioni quadro in materia della politica dei trasporti già esistenti a livello europeo e i possibili provvedimenti e si impegnano a ottimizzare il finanziamento incrociato come fonte di finanziamento per l'asse del Brennero e di usufruire pienamente dello strumento della direttiva Eurovignette n. 2006/38/CE;

14. fordern die Europäische Union darüber hinaus auf, entsprechende kurz-, mittel-, und langfristige Rahmenbedingungen zu schaffen, um die Verlagerung des Warenverkehrs von der Strasse auf die Schiene zu fördern, und die bis zur Inbetriebnahme des Brennerbasistunnels eine Wirksamkeit entfalten;

14. chiedono inoltre all'Unione Europea di creare le adeguate condizioni a breve, medio e lungo termine per favorire uno spostamento del traffico merci dalla strada alla rotaia e che le medesime diventino efficaci fino alla messa in esercizio della Galleria di Base del Brennero;

15. betonen in diesem Zusammenhang die Bedeutung einer raschen Verwirklichung einer dem Verursacherprinzip Rechnung tragenden Kostenanlastung sowie der Internalisierung der externen Kosten des Straßengüterverkehrs;

15. in tale contesto pongono inoltre l'accento sull'importanza di una celere realizzazione dell'imputazione dei costi tenente conto del principio "chi inquina paga" nonché di un'internalizzazione dei costi esterni del trasporto merci stradale;

16. messen der Koordinierung der an diesem Vorhaben beteiligten Länder große Bedeutung zu, die nur gemeinsam das europäische Interesse an der Eisenbahnachse "Berlin-München-Innsbruck-Bolzano-Trento-Verona-Roma-Messina-Palermo" tragen können;

16. considerano molto importante il coordinamento degli Stati coinvolti nel progetto che solo agendo congiuntamente potranno fare convergere l'interesse europeo sull'asse ferroviario "Berlino-Monaco-Innsbruck-Bolzano-Trento-Verona-Roma-Messina-Palermo";

17. bekennen sich nochmals zu ihrer Verpflichtung, die nördlichen und südlichen Zulaufstrecken zum Brennerbasistunnel bedarfs- und termingerecht auszubauen, sodass nach Fertigstellung des Brennerbasistunnels ein durchgängiger, interoperabler Korridor zwischen Verona und München entstehen kann; gemäß der Sitzung der Zwischenstaatlichen Kommission vom 9. Juli in Rom kann der Brennerbasistunnel im Zeitraum zwischen 2009 - 2022 errichtet werden;

18. begrüßen die Arbeit des Europäischen Koordinators Herrn Karel Van Miert, welcher die Realisierung der Eisenbahnachse "Berlin-München-Innsbruck-Bolzano-Trento-Verona-Roma-Messina-Palermo" auf europäischer Ebene vorantreibt;

19. stellen bereits große Fortschritte in der Realisierung der gesamten Eisenbahnachse "Berlin-München-Innsbruck-Bolzano-Trento-Verona-Roma-Messina-Palermo" fest und begrüßen die schrittweise Inbetriebnahme neuer Abschnitte der Strecke;

Der Minister fuer Verkehr, Innovation und Technologie von Oesterreich und der Minister fuer Infrastruktur von Italien fordern zu diesem Zweck:

1. das vorrangige Vorhaben "Berlin-München-Innsbruck-Bolzano-Trento-Verona-Roma-Messina-Palermo", das den Brennerbasistunnel und die nördlichen und südlichen Zulaufstrecken umfasst, weiterhin als vorrangiges Vorhaben TEN-V Nr. 1 zu behandeln und eine Mitfinanzierung aus Gemeinschaftsmitteln im höchstmöglichen Ausmaß in der gegenwärtigen sowie zukünftigen Finanzperioden sicher zu stellen;

17. confermano nuovamente l'impegno di potenziare le linee d'accesso nord e sud della Galleria di Base del Brennero in tempo utile e secondo le necessità per garantire che a seguito dell'ultimazione della Galleria stessa, il corridoio tra Verona e Monaco sia continuo e interoperabile; conformemente a quanto concordato in seno alla Commissione intergovernativa riunitasi il 9 luglio a Roma, la Galleria di base del Brennero potrà essere realizzata nel periodo 2009 - 2022.

18. salutano con favore l'attività che viene svolta dal coordinatore europeo, sig. Karel Van Miert, nel promuovere il progetto dell'asse ferroviario "Berlino-Monaco-Innsbruck-Bolzano-Trento-Verona-Roma-Messina-Palermo" a livello europeo;

19. constatano già dei grandi progressi fatti nella realizzazione dell'intero asse ferroviario "Berlino-Monaco-Innsbruck-Bolzano-Trento-Verona-Roma-Messina-Palermo" e prendono atto con favore della graduale messa in esercizio di nuove tratte della linea;

Ai fini di quanto precede, il Ministro delle Infrastrutture d'Italia ed il Ministro dei Trasporti, dell'Innovazione e delle Tecnologie d'Austria chiedono:

1. che il progetto prioritario "Berlino-Monaco-Innsbruck-Bolzano-Trento-Verona-Roma-Messina-Palermo", che comprende la Galleria di base del Brennero e le linee di accesso nord e sud continui ad essere considerato il progetto prioritario TEN-T n. 1 e che ad esso sia garantito il co-finanziamento da parte dei fondi europei nella massima misura consentita nei periodi di finanziamento attuale e futuri;

2. die aufgrund der neuen TEN-Zuschussverordnung des Europäischen Parlaments und des Rates bestehenden Möglichkeiten betreffend der Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für die Umsetzung der grenzüberschreitenden Abschnitte und der nationalen Abschnitte zur Beseitigung von Engpässen des vorrangigen Vorhabens Nr. 1, bestmöglich auszuschöpfen;
2. che vengano sfruttate al massimo le possibilità offerte dal nuovo regolamento finanziario TEN del Parlamento Europeo e del Consiglio per la concessione di contributi comunitari per l'implementazione delle sezioni transfrontaliere e delle sezioni nazionali finalizzate all'eliminazione dei colli di bottiglia del progetto prioritario n.1;
3. sämtliche Initiativen, die für eine zeitgerechte Fertigstellung und optimierte Nutzung des Transeuropäischen Netzes für Verkehr sowie eine effektive Verkehrsverlagerung erforderlich sind, umzusetzen, insbesondere den Bau des Brennerbasistunnels und die Schaffung der für dessen optimale Nutzung und Auslastung notwendigen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen;
3. Che vengano attuate tutte le iniziative necessarie per l'ultimazione in tempi utili e un utilizzo ottimizzato della rete transeuropea dei trasporti nonché per un effettivo trasferimento modale dei trasporti, in particolare la costruzione della Galleria di base del Brennero e la creazione delle indispensabili condizioni quadro in termini di politica dei trasporti per garantire il suo utilizzo ottimale

Ausserdem, bekunden der Minister für Verkehr, Innovation und Technologie von Österreich und der Minister für Infrastruktur von Italien:

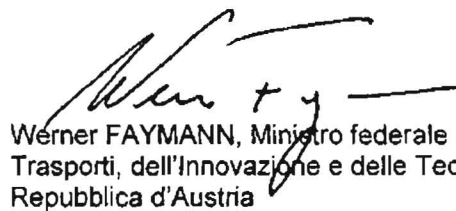
Inoltre, il Ministro delle Infrastrutture d'Italia ed il Ministro dei Trasporti, dell'Innovazione e delle Tecnologie d' Austria dichiarano:

1. die Planung und Realisierung der gesamten Eisenbahnachse "Berlin-München-Innsbruck-Bozen-Trient-Verona-Rom-Messina-Palermo" koordiniert seitens der beteiligten Länder voranzutreiben;
1. che le attività di progettazione e di la realizzazione dell'intero asse ferroviario "Berlino-Monaco-Innsbruck-Bolzano-Trento-Verona-Roma-Messina-Palermo" verranno fatte avanzare in modo coordinato dai paesi coinvolti;
2. das gemeinsame Ziel, den Brennerbasistunnel und die nördlichen und südlichen Zulaufstrecken bedarfs- und termingerecht bis 2022 auszubauen und verpflichten sich, alle Initiativen zur Bereitstellung der notwendigen Finanzierung, insbesondere aus den Autobahneinnahmen und der vollständigen Ausschöpfung der Wegekostenrichtlinie, für die Errichtung der Eisenbahninfrastrukturen im Abschnitt München-Verona, mit besonderem Augenmerk auf den Brenner Basistunnel, umzusetzen;
2. come obiettivo comune che la Galleria di base del Brennero e le linee d'accesso nord e sud saranno completate nei tempi utili e secondo le necessità entro il 2022, e che si impegneranno ad attivare tutte le iniziative volte a rendere disponibili i finanziamenti necessari, inclusi quelli derivanti dai ricavi autostradali e dalla completa applicazione della Eurovignette, per la realizzazione delle infrastrutture ferroviarie sulla tratta Monaco-Verona, con particolare riferimento alla Galleria di Base del Brennero;

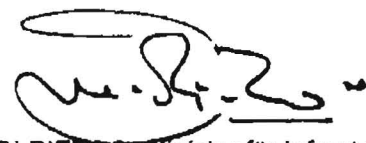
3. dass bis zur tatsächlichen Bauentscheidung und während der Realisierung des Brennerbasistunnels eine weitere Konkretisierung der insbesondere im gegenständlichen Memorandum of Understanding enthaltenen verkehrspolitischen und finanziellen Rahmenbedingungen erfolgt und das Projekt einer Kostenoptimierung unterzogen wird;
3. che fino alla decisione effettiva a favore della costruzione e durante la realizzazione della Galleria di Base del Brennero verranno concretizzate ulteriormente le condizioni quadro di politica dei trasporti e di finanziamento indicate in particolare nel presente Memorandum of Understanding e che il progetto sarà ottimizzato dal punto di vista dei costi;
4. den Europäischen Koordinator bei der Realisierung dieses vorrangigen Vorhabens zu unterstützen und die Bedingungen für eine enge Koordinierung zwischen allen zuständigen Behörden zu schaffen, sodass eine effiziente Umsetzung des Vorhabens gewährleistet ist;
4. che sosterranno il Coordinatore europeo nella realizzazione del presente progetto prioritario e creeranno le condizioni necessarie per permettere uno stretto coordinamento tra le autorità preposte al fine di garantire un'implementazione efficace del progetto;
5. eine länderübergreifende, koordinierte Zusammenarbeit durchzuführen, um eine zeitlich optimierte Realisierung sämtlicher Abschnitte der Eisenbahnachse "Berlin-München-Innsbruck-BBT-Bolzano-Trento-Verona-Roma-Messina-Palermo", die zwischen München und Verona liegen, insbesondere des Brenner Basistunnels im Rahmen der gegebenen Finanzierungsmöglichkeiten zu gewährleisten, sodass die Transportkapazitäten im Güter- und Personenverkehr durch die Bereitstellung einer optimierten intra- und intermodalen Verbindung mit anderen vorrangigen Vorhaben (TEN) eine nachhaltige Effizienzsteigerung des Schienenverkehrs bewirken;
5. Che realizzeranno una collaborazione coordinata a livello transfrontaliero, per garantire un'ottimizzazione nei tempi della realizzazione di tutte le tratte dell'asse ferroviario "Berlino-Monaco-Innsbruck-Bolzano-Trento-Verona-Roma-Messina-Palermo" ricomprese nella sezione tra Monaco e Verona, con particolare riferimento alla galleria del Brennero, nell'ambito delle possibilità finanziarie date, affinché le capacità del trasporto merci e passeggeri contribuisca, grazie al collegamento intra- e intermodale con altri progetti prioritari TEN, ad un incremento dell'efficienza sostenibile del traffico ferroviario.



Werner FAYMANN, Bundesminister für Verkehr,
Innovation und Technologie, Republik Österreich



Werner FAYMANN, Ministro federale dei
Trasporti, dell'Innovazione e delle Tecnologie
Repubblica d'Austria



Antonio DI PIETRO, Minister für Infrastruktur,
Italienische Republik



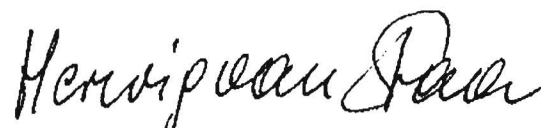
Il Ministro delle Infrastrutture della Repubblica
Italiana, Antonio DI PIETRO

Das gegenständliche Memorandum of
Understanding wird in seinen Zielsetzungen
und seinem Inhalt auch von folgenden
Ländern und Regionen Österreichs und
Italiens unterstützt.

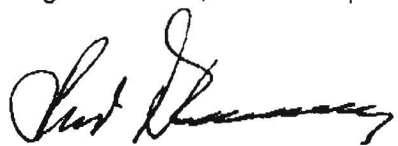
Gli obiettivi e il contenuto del presente
Memorandum of Understanding vengono
sostenuti anche dai Land e dalle Regioni
d'Austria e d'Italia indicati di seguito:



Für das Bundesland Tirol
Herwig VAN STAA, Landeshauptmann von Tirol



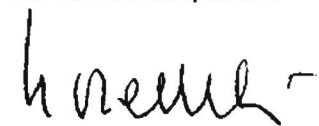
Per il Land federale del Tirolo
Herwig VAN STAA, Presidente del Land Tirolo



Für die Autonome Provinz Bozen
Dr. Luis DURNWALDER
Der Landeshauptmann



Per la Provincia Autonoma di Bolzano
Dr. Luis DURNWALDER
Presidente



Für die Autonome Provinz Trient
Dr. Lorenzo DELLA
Der Landeshauptmann



Per la Provincia Autonoma di Trento
Dr. Lorenzo DELLA
Presidente

Analyse der vorrangigen Projekte
und Empfehlung zu deren Ausbau im Freistaat Bayern

von den Europäischen Koordinatoren

der vorrangigen TEN-V-Projekte

**Nr. 1 "Berlin – München – Innsbruck – Verona/Milan – Bologna – Napels –
Messina – Palermo"**

und

Nr. 17 "Paris – Strasbourg – Stuttgart – München – Salzburg – Wien – Bratislava"

20. April 2007
München

1. HINTERGRUND

Dieses Dokument stellt eine Analyse der Europäischen Koordinatoren über die Realisierung der beiden wichtigen europäischen Hochgeschwindigkeitsachsen für den Eisenbahnverkehr im Freistaat Bayern dar. Die Analyse konzentriert sich auf die Engpässe entlang der vorrangigen Achsen auf bayerischem Gebiet und beschreibt, wie diese Teilabschnitte zeitnah vorangetrieben werden können und wie die Verkehrsachsen als durchgehende Linie gefördert werden können.

Hocheffiziente Verkehrsnetze sind heute eine wesentliche Voraussetzung für die Schaffung von Wohlstand und Beschäftigung. Dies trifft besonders auf Europa zu, wo wir in unserer Verkehrsinfrastruktur Lücken schließen und Engpässe beseitigen müssen, um den schnellen und reibungslosen Waren- und Personenverkehr zwischen den Mitgliedstaaten zu gewährleisten. Das transeuropäische Verkehrsnetz (TEN-V) spielt deshalb eine entscheidende Rolle bei der Gewährleistung des freien Personen- und Warenverkehrs in der Europäischen Union. Die Bahnprojekte "Berlin-Palermo" und "Paris-Bratislava" sind Teil der 30 vorrangigen Achsen und Projekte, die das "Rückgrat" des TEN-V bilden. Die Realisierung der beiden vorrangigen Vorhaben wird wesentliche Leistungs- und Qualitätsverbesserungen im Schienenverkehr und damit bedeutende Zeiteinsparungen für Reisende und Güter mit sich bringen.

Die beiden für die vorrangigen Vorhaben zuständigen Europäischen Koordinatoren

- wissen um die besondere Bedeutung der Nord-Süd-Verkehrsachse "Berlin – Palermo" und der Ost-West-Verkehrsachse "Paris-Bratislava" für die wirtschaftliche Entwicklung der Mitgliedstaaten in der Europäischen Union und ihrer Integration in den gemeinsamen Binnenmarkt und das erhebliche Potenzial, das in der Realisierung der beiden Projekte für Wirtschaftswachstum, Beschäftigung und Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit liegt,

- stellen fest, dass entlang der Bahnachsen "Berlin – Palermo" und "Paris – Bratislava" bereits große Fortschritte erzielt werden konnten und begrüßen, dass ab 2007 und in den folgenden Jahren neue Abschnitte in Betrieb genommen werden können,
- plädieren für eine weitere und zeitgerechte Realisierung der Vorhaben als durchgängige Linien mit Klarheit, Realismus und Nachdruck, um wichtige Verkehrsverbindungen zu entlasten, Engpässe zu beseitigen und nachhaltige Verkehrssysteme gewährleisten zu können und damit dem Ziel einer europaweiten Mobilität einen Schritt näher kommen zu können,
- betonen die Wichtigkeit des Ausbaus der vorrangigen Vorhaben 1 und 17 für das gesamte transeuropäische Netz,
- heben hervor, dass damit gleichzeitig auch die Entwicklung der Netze auf nationaler, regionaler und lokaler Ebene vorangetrieben werden soll, die eng mit dem transeuropäischen Netz verflochten sein müssen,
- unterstreichen die Bedeutung des Ausbaus für die Förderung eines umweltverträglichen Transports von Personen und Gütern vor dem Hintergrund der positiven Umweltbilanz der Schiene im Allgemeinen und insbesondere auch mit Blick auf die Themen Energie und Luftqualität.

2. ANALYSE

Die beiden für die vorrangigen Vorhaben 1 und 17 zuständigen Europäischen Koordinatoren analysieren in diesem Zusammenhang die noch bestehenden Engpässe auf bayerischem Gebiet und betrachten insbesondere den Bedarf einer Entflechtung der beiden Eisenbahnachsen rund um München.

2.1. PP 1 (Berlin - Palermo):

2.1.1. Nördlich von München:

- Entlang des vorrangigen Vorhabens Nr. 1, der Eisenbahnachse "Berlin – Palermo", gibt es auch auf bayerischem Gebiet noch sehr wichtige Abschnitte, die es voranzutreiben gilt. Der Abschnitt "Halle/Leipzig-Nürnberg" stellt einen der Engpässe der Eisenbahnachse dar. Es ist zu begrüßen, dass die Planungen und der Ausbau dieser Strecke von Seiten des Bundes intensiv vorangetrieben werden und hier auch beträchtliche Fortschritte erzielt werden konnten.
- Zwischen Erfurt in Thüringen und Ebensfeld in Bayern wird bis 2017 eine Neubaustrecke fertig gestellt; zwischen Ebensfeld und Nürnberg handelt es sich um eine Ausbaustrecke, die nach 2017 fertig gestellt wird. Besonders die Güterzugumfahrung Fürth sollte hervorgehoben werden; sie wird zurzeit geplant und sollte bis 2011 fertig sein.
- Der ganze Abschnitt Halle/Leipzig-Nürnberg stellt einen Engpass dar, da die Züge zwischen Berlin und München nur über große Umwege und mit viel Zeitverlust verkehren. Für die Verbindung zwischen der größten und der drittgrößten Stadt Deutschlands, Berlin und München, benötigt man

heute eine Fahrzeit von sechs Stunden. Dies hat auch erhebliche Auswirkungen auf die Kapazitäten der Strecke.

2.1.2. Münchener Raum:

- Besonders im Münchener Raum ist die Verflechtung der beiden Eisenbahnachsen sehr stark ausgeprägt. Hier verlaufen die beiden vorrangigen Projekte auf längeren Abschnitten parallel. Der Güterverkehr und teilweise auch der Personenverkehr läuft zurzeit entlang derselben Trasse zwischen Augsburg und Rosenheim³. Der Abschnitt zwischen Augsburg und München wird derzeit auf vier Gleise erweitert und soll zum Teil bis 2008, durchgehend bis 2010 fertig gestellt sein.
- In München wird der Personenverkehr vom Hauptbahnhof über den Südring nach München Ost und von dort aus weiter in Richtung Österreich geführt. Die Güterzüge umfahren München im Stadtgebiet sowohl über den Nordring als auch den Südring. Beide Strecken stellen in ihrem gegenwärtigen Zustand Engpässe für den Bahnverkehr dar. Im Hinblick auf die rasche Zunahme des Güterverkehrs auf der Schiene sollten diese Engpässe zeitlich absehbar beseitigt werden. Dies ist sowohl für den Nordzulauf des Brenners als auch für den gesamten Güterverkehr im süddeutschen Raum wichtig.
- Auch die Realisierung der sog. "Truderinger Kurve" als Teil des Streckenabschnittes München – Verona sollte weiter vorangetrieben werden. Diese vergleichsweise kleine Maßnahme würde das Containerterminal "München Riem" direkt an die Brennerachse anschließen und damit große Vorteile für die Kapazitäten dieses Teilabschnittes bringen. Dies hätte bereits jetzt positive Auswirkungen, nicht zuletzt auch mit Blick auf die Senkung von Umweltbelastungen durch eine verstärkte Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene.

2.1.3. Südlich von München:

- Dringend erforderlich ist es, dass für den grenzüberschreitenden Abschnitt "Rosenheim-Kufstein" die notwendigen Studien und verlässlichen Planungen erfolgen, sobald die Finanzierung des geplanten Brenner-Basistunnels selbst geklärt ist. Diese Strecke ist als Zubringerstrecke für den geplanten Brenner-Basistunnel von entscheidender Bedeutung, gerade mit Blick auf die europäische Dimension des Vorhabens und die momentane Verkehrssituation. Es wäre kontraproduktiv, wenn die mit der Realisierung des Brennerbasistunnels geschaffenen immensen Vorteile durch die Schaffung eines neuen Engpasses am Grenzübergang wieder neutralisiert würden. Wegen des langen Planungsvorlaufs großer Eisenbahnvorhaben müssen die Planungen rechtzeitig begonnen werden. Der nach Beginn der Bauarbeiten am Brenner-Basistunnel zu erwartende

³ Seit der Inbetriebnahme der Neubaustrecke Nürnberg-Ingolstadt verkehren die Personenzüge auf PP1 jetzt hauptsächlich über diese neue Strecke und laufen daher nur von München bis Rosenheim parallel mit PP17

Zeitraum bis zur Inbetriebnahme sollte ausreichen, um die notwendigen Baumaßnahmen für den nördlichen Zulauf auf bayerischem Gebiet durchzuführen

2.2. PP 17 (Paris - Bratislava):

2.2.1. Westlich von München:

- Zwischen Neu-Ulm und Augsburg ist ein Ausbau im Bundesverkehrswegeplan 2003 vorgesehen. Das Projekt ist im BVWP 2003 mit dem Abschnitt Stuttgart – Ulm verbunden, wo zurzeit eine Lösung erörtert wird.
- Der Ausbau zwischen Augsburg und München geht voran und wird teilweise in 2008 und weitestgehend in 2010 beendet sein.

2.2.2. Münchener Raum:

- Wie für PP 1 beschrieben, stellen die bestehenden Strecken im Raum München zukünftig einen Engpass für den Güterverkehr dar. Da in München die Güterverkehrs- und Fernverkehrsströme der Ost-West- und der Nord-Süd-Achse zusammentreffen wird sich der Effekt des Engpasses mit Nachteilen für beide Strecken erheblich auswirken. Daher sollten während der nächsten Periode zügig die Planungen aufgenommen werden, um diesen Engpass möglichst schnell zu beseitigen, und den Vorteil der Verknüpfung beider Achsen voll zur Wirkung kommen zu lassen.

2.2.3. Östlich von München:

- Der Abschnitt München-Mühldorf-Freilassing-Salzburg ist der längste und zugleich schwierigste grenzüberschreitende Abschnitt des PP 1. Dieser Abschnitt ist die Voraussetzung dafür, eine durchgehende attraktive Linie zu realisieren, die deutschen und österreichischen Eisenbahnnetze in Deutschland und Österreich besser zu verknüpfen, die Strecken der vorrangigen Projekte 1 und 17 zu entflechten und mehr Verkehr von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Wichtig ist es, die Fernverkehrstauglichkeit diese Strecke herbeizuführen. Daher soll die Strecke München-Salzburg als Gesamtprojekt betrachtet und als eine Einheit gebaut werden. Sollte diese Strecke nur in Teilabschnitten realisiert werden, ergeben sich mit Blick auf die Beseitigung des grenzüberschreitenden Engpasses keine zufrieden stellenden Ergebnisse. Denn in diesem Fall würde die durchgehende Linie würde weiterhin über Rosenheim geführt werden und damit die zuvor genannten Zielsetzungen verfehlt werden. Der Ausbau dieser Strecke ist auch die Voraussetzung für die Südost-Anbindung des Flughafens München über die Walpertskirchner Spange und den Erdinger Ringschluss.

3. EMPFEHLUNGEN

3.1. PP 1 (Berlin – Palermo):

Im Hinblick auf die Realisierung des Brenner-Basistunnels, die derzeit zwischen 2009 und 2020/22 vorgesehen ist, soll, so bald die Finanzierung des Brenner-Basistunnels selbst geklärt ist, der Nordzulauf ab München hin zum Brenner prioritär verfolgt werden. Dazu gehören zum einen das Projekt „Truderinger Kurve“, das kurzfristig realisiert werden kann und bei relativ geringen Kosten große Vorteile aufweisen wird, und zum anderen müssen für die weiteren Abschnitte des Brenner-Nordzulaufes (München – Rosenheim und Rosenheim – Kufstein) die notwendige Planungen zeitgerecht durchgeführt werden. Der nach Beginn der Bauarbeiten am Brenner-Basistunnel zu erwartende Zeitraum sollte ausreichen, um die notwendigen Ausbaumaßnahmen für den nördlichen Zulauf dieses Basistunnels auf bayerischem Gebiet durchzuführen.

Die Beseitigung der weiteren Engpässe nördlich von München, insbesondere Halle/Leipzig – Nürnberg, wird von allen Beteiligten jetzt schon gut vorangetrieben. Der Europäische Koordinator für PP 1 begrüßt dies und betont, dass dieser Abschnitt wegen der Bedeutung für das Gesamtprojekt auch weiterhin mit Nachdruck vorangebracht werden muss.

3.2. PP 17 (Paris – Bratislava):

Wichtig ist, dass der Abschnitt München – Mühldorf – Freilassing – Salzburg als Gesamtprojekt angegangen und realisiert wird. Dadurch werden die beiden vorrangigen Projekte entflochten und es wird nicht nur eine verbesserte Anbindung der deutschen und österreichischen Schienennetze erreicht, sondern auch die ganze Region Ostbayern besser angebunden, inklusive des so genannten Chemie-Dreiecks und dessen Potenzial an Güterbeförderung. Zurzeit schreitet der Ausbau zwischen Augsburg und München zügig voran; der Ausbau des Abschnitts zwischen Neu-Ulm und Augsburg darf aber in der nächsten Zeit nicht vergessen werden.

4. AUFRUF DER BETEILIGTEN BEHÖRDEN UND STELLEN ZUR UNTERSTÜTZUNG DER REALISIERUNG DER BEIDEN VORRANGIGEN ACHSEN:

Die beiden für die vorrangigen Vorhaben zuständigen Europäischen Koordinatoren unterstreichen nochmals die Bedeutung einer koordinierten Realisierung der gesamten Achsen als durchgehende Verbindungen, um die einzelnen Abschnitte zu vollständigen und durchgehenden interoperablen Eisenbahnverbindungen zu ergänzen.

Entlang der beiden Eisenbahnachsen "Berlin – Palermo" und "Paris – Bratislava" konnten in den vergangenen Jahren bereits große Fortschritte erzielt werden und wichtige neue Abschnitte in Betrieb genommen werden. Nun gilt es, den eingeschlagenen Weg konsequent und zielstrebig weiter zu verfolgen, damit das transeuropäische Verkehrsnetz vollständig ausgebaut und in naher Zukunft auch vollendet werden kann. Nur so können durch eine Erhöhung der Kapazitäten im Personen- und Güterverkehr und durch die Sicherstellung einer optimalen intramodalen und intermodalen Verbindung mit anderen vorrangigen Vorhaben von europäischer Dimension die Vorteile maximiert und die Reise- und Frachtzeiten erheblich reduziert werden.

Erforderlich dafür ist, dass alle Akteure aus Politik und Verwaltung bei der schnellstmöglichen Realisierung sämtlicher Abschnitte der beiden Eisenbahnachsen möglichst eng zusammen arbeiten, und sowohl den Ausbau der grenzüberschreitenden Abschnitte und die Beseitigung der Engpässe wie auch die Realisierung der beiden vorrangigen Vorhaben als durchgehende Linien nach Kräften unterstützen. Dies ist eine Grundvoraussetzung, um die europaweite, aber auch nationale und regionale Mobilität nachhaltig zu verbessern. Denn dies ist nicht nur für die Lebensqualität der Bürgerinnen und Bürger im Einzugsbereich der beiden europäischen Eisenbahnachsen wichtig, sondern auch ein entscheidender Beitrag zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit der angebundenen Städte, Regionen und Mitgliedstaaten Europas.



PRIORITY AXIS N° 1
July 2007
Trans-European transport network
Priority projects

RAILWAY AXIS
BERLIN-VERONA/MILANO-
BOLOGNA-NAPOLI-MESSINA-PALERMO



0 100 200
Km

© EuroGeographics 2001 for the administrative boundaries
Cartography: DG TREN, 29/09/2007

- | | | |
|-----------------------------------|---------------------|--------------------|
| - - - Planned Conventional | Priority axis n° 1 | Under preparation |
| - - - Planned HighSpeed | Other priority axes | Under construction |
| - - - Planned Upgraded-HighSpeed | Priority sections | Completed |
| - - - Existing Conventional | Bottlenecks | |
| - - - Existing HighSpeed | | |
| - - - Existing Upgraded-HighSpeed | | |