

Vereinbarung

zwischen dem

Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
der Bundesrepublik Deutschland

und dem

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
der Republik Österreich

über die

koordinierten Planungen zum

Ausbau der grenzüberschreitenden Schienenverbindung

München – Rosenheim – deutsch-österreichische Grenze – Kundl/Radfeld – Innsbruck

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
der Bundesrepublik Deutschland
und
das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie
der Republik Österreich,
im Folgenden „die Ministerien“ genannt –

in Bezug auf den Grundsatzbeschluss der Verkehrsminister der Bundesrepublik Deutschland, der Republik Österreich und der Italienischen Republik vom 2. und 3. Juni 1994, wonach die Schienenstrecke München – Verona entsprechend den kapazitiven Erfordernissen in drei Stufen viergleisig ausgebaut werden soll,

in der Erkenntnis, dass die erste Stufe, der Ausbau des österreichischen Inntals zwischen Kundl/Radfeld und Baumkirchen, Ende 2012 in Betrieb genommen wird, die zweite Stufe, der Bau des Brennerbasistunnels, nach derzeitiger Planung im Jahre 2026 in Betrieb genommen werden soll und in der dritten Stufe die restlichen Zulaufstrecken zeit- und bedarfsgerecht auszubauen sind, so dass kein Engpass nach der Öffnung des Brennerbasistunnels entsteht,

in Bezug auf die Gemeinsame Absichtserklärung vom 18. Mai 2009, in der im Sinne der Gemeinschaftlichen Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes das gemeinsame Ziel des Ausbaus des vorrangigen Vorhabens Nummer 1 Berlin – Verona/Mailand – Bologna – Neapel – Messina – Palermo bekräftigt wurde,

in dem Wunsch, den der Gemeinsamen Absichtserklärung vom 18. Mai 2009 beigefügten Aktionsplan Brenner 2009 mit seinen konkreten Maßnahmen zur Förderung des Schienenverkehrs auf der Achse München – Verona umzusetzen,

in dem Willen, den Gleichklang der Planungen in der Bundesrepublik Deutschland, der Republik Österreich und der Italienischen Republik grundsätzlich durch eine Ständige Arbeitsgruppe im Rahmen der „Brenner Corridor Platform“ unter Beteiligung der Europäischen Union (EU) zu wahren, dies insbesondere in engem Kontakt mit dem EU-Koordinator des vorrangigen Vorhabens Nummer 1,

in der Erkenntnis, dass der in der Bundesrepublik Deutschland im Jahre 2010 ermittelte Ausbaubedarf des deutschen Brennerzulaufs ergeben hat, dass zur Bereitstellung der erforderlichen Kapazitäten für die prognostizierten Verkehre der Bau zweier zusätzlicher Gleise im Streckenabschnitt München – deutsch-österreichische Grenze – Kundl/Radfeld erforderlich wird,

in der Erkenntnis, dass in der Republik Österreich für den Bereich Kundl/Radfeld – Schafotenau (Bezirk Kufstein) Planungsarbeiten in Form einer Trassenfindung durchgeführt wurden und dieser Prozess nun in Abstimmung mit den Planungen auf deutscher Seite fortgeführt werden soll,

in der Absicht, mit Blick auf die erzielten Fortschritte bei Planung und Bau des Brennerbasistunnels und zur Herstellung bedarfsgerechter Kapazitäten auf der nördlichen Zulaufstrecke die vertieften Planungen für den Ausbau des Streckenabschnittes München – deutsch-österreichische Grenze – Kundl/Radfeld einzuleiten,

im Einvernehmen, dass insbesondere die Ausbauplanung im deutsch-österreichischen Grenzbereich eine intensive Abstimmung beider Seiten erforderlich macht,

im Bewusstsein, dass im Sinne größtmöglicher Transparenz ein umfassender Planungsdialog unter Beteiligung aller Repräsentanten und der Bevölkerung der betroffenen Regionen sicherzustellen ist; hierzu gehört insbesondere eine gemeinsame Kommunikation nach außen,

in der Überzeugung, dass für die umfangreichen Investitionen in eine leistungsfähige, umweltfreundliche und verkehrlich für weite Teile Europas bedeutende Schienenverbindung Berlin – Brenner – Palermo insbesondere im alpenquerenden Bereich zwischen München und Verona in erheblichem Maße auch europäische Investitionsmittel erforderlich sind,

in dem Willen, die Verkehrsprognosen regelmäßig (etwa alle 5 Jahre) zu aktualisieren und abzustimmen und auf dieser Grundlage sowie auf Grundlage des aktuellen Planungsstandes den Bedarf und die Wirtschaftlichkeit des Ausbaus regelmäßig gemäß den nationalen Vorgaben zu überprüfen –

sind im Rahmen ihrer Zuständigkeiten wie folgt übereingekommen:

Artikel 1

(1) Die Ministerien leiten die erforderlichen Schritte dazu ein, dass die zuständigen Eisenbahninfrastrukturunternehmen die Planungen für den Ausbau der Strecke München – Rosenheim – deutsch-österreichische Grenze – Kundl/Radfeld aufnehmen oder fortführen können. Die Ministerien wirken darauf hin, dass diese Unternehmen im Zuge der Planungen Variantenuntersuchungen für die Streckenführung für ein drittes und viertes Gleis durchführen und diese zur Sicherstellung einer einheitlichen Planung miteinander abstimmen. Bei diesem Ausbau sollen auch Belange des Schienenverkehrs zwischen Innsbruck und Salzburg über deutsches Hoheitsgebiet, die Gegenstand einer eigenen Studie sind, berücksichtigt werden. Die Ministerien wirken ebenfalls darauf hin, dass die Eisenbahninfrastrukturunternehmen für den deutsch-österreichischen Grenzbereich der Strecke München – Rosenheim – Staatsgrenze – Kundl/Radfeld eine gemeinsame Planung durchführen.

(2) Von den die Planung durchführenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind zunächst die einzelnen Planungs- und Projektschritte beginnend bei der gemeinsamen Infrastrukturentwicklung unter Berücksichtigung der nationalen Genehmigungsverfahren abzustimmen.

Artikel 2

(1) Ergänzend zu den Aktivitäten in der „Brenner Corridor Platform“ wird zur Koordinierung und gegenseitigen Information über den Fortschritt der Planungen eine regelmäßig tagende Arbeitsgruppe aus Vertreterinnen und Vertretern der Ministerien und der beteiligten Eisenbahninfrastrukturunternehmen eingerichtet. Die Arbeitsgruppe kann bei Bedarf und in gegenseitigem Einvernehmen Vertreterinnen und Vertreter von weiteren Stellen hinzuziehen.

(2) In der Arbeitsgruppe wird der gemeinsame Planungsraum nach Artikel 1 Absatz 1 Satz 4 und ein Modus über die Kostenteilung der gemeinsamen Planung einvernehmlich festgelegt.

Artikel 3

Die Ministerien setzen sich dafür ein, dass auf Basis der abgestimmten Planungen die für die Strecke zwischen München – Rosenheim – deutsch-österreichische Grenze – Kundl/Radfeld erforderlichen Maßnahmen rechtzeitig und bedarfsgerecht umgesetzt werden.

Artikel 4

Die Ministerien werden für die Planung und – nach erfolgter Bauentscheidung – für den Bau Anträge auf größtmögliche Kofinanzierung durch die EU stellen.

Artikel 5

(1) Diese Vereinbarung tritt einen Tag nach ihrer Unterzeichnung in Kraft.

(2) Diese Vereinbarung bleibt in Kraft, solange sie nicht von einer Vertragspartei mit einer Frist von drei Monaten gegenüber der anderen Vertragspartei schriftlich gekündigt wird.

Geschehen zu Rosenheim am 15. Juni 2012 in zwei Urschriften in deutscher Sprache.

Für das Bundesministerium für Verkehr,
Bau und Stadtentwicklung
der Bundesrepublik Deutschland

Für das Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
der Republik Österreich

