

GEMEINSAME ABSICHTSERKLÄRUNG

**über die Umsetzung des vorrangigen Vorhabens Nr. 1
Eisenbahnachse Berlin-Verona/Mailand-Bologna-Neapel-Messina-Palermo**

DICHIARAZIONE DI INTENTI

**Relativo all'implementazione del Progetto Prioritario n.1
Asse ferroviario "Berlino-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo"**

**18.05.2009
Rom/Roma**

GEMEINSAME ABSICHTSERKLÄRUNG

über die Umsetzung des vorrangigen Vorhabens
Nr. 1

Eisenbahnachse Berlin-Verona/Mailand-Bologna-
Neapel-Messina-Palermo

mit besonderem Augenmerk auf den Abschnitt
zwischen München und Verona

A. Die Unterzeichnenden dieser Gemeinsamen Absichtserklärung

1. handeln im Bewusstsein, dass die Realisierung der gesamten Eisenbahnachse Berlin - Verona/Mailand - Bologna- Neapel - Messina - Palermo, insbesondere der Bau des Brenner Basistunnels und seiner Zulaufstrecken, ein unverzichtbares Kernelement einer Verkehrspolitik darstellt, die auf Nachhaltigkeit gerichtet ist und im Einklang mit den Absichten der Europäischen Kommission zur Realisierung des transeuropäischen Verkehrsnetzes steht;

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 - Verona/Mailand - Bologna - Neapel - Messina - Palermo zählt;

DICHIARAZIONE DI INTENTI

Relativa all'implementazione del Progetto Prioritario n.1

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

con particolare riferimento alla tratta
tra Monaco e Verona

A. I firmatari della presente Dichiarazione di Intenti

1. agiscono nella consapevolezza che la realizzazione dell'intero asse ferroviario Berlino - Verona/Milano - Bologna - Napoli - Messina - Palermo, in particolare della Galleria di Base del Brennero e delle sue linee di accesso, costituisce un elemento chiave irrinunciabile per una politica dei trasporti improntata alla sostenibilità e che corrisponda all'obiettivo della Commissione Europea di realizzare una rete transeuropea dei trasporti;

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 definisce una lista di progetti prioritari, tra cui l'asse ferroviario Berlino - Verona/Milano - Bologna - Napoli - Messina - Palermo;

3. nehmen Bezug auf die Verordnung (EG) Nr. 2236/95 des Rates über die Grundregeln für die Gewährung von Gemeinschaftszuschüssen für Transeuropäische Netze, zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 680/2007;

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 und auf das Memorandum of Understanding vom 10. Juli 2007, das darauf aufbaut;

5. begrüßen die dauerhafte Unterstützung dieses vorrangigen TEN-Vorhabens durch die Europäische Kommission, zuletzt durch die Entscheidung über das Mehrjahresprogramm 2007-2013, wodurch Beträge mit einer Gesamtsumme in Höhe von 960 Millionen Euro für das vorrangige Vorhaben Nr. 1 bis 2013 zur Verfügung gestellt werden;

6. betonen, dass die Realisierung eines komplexen Projektes wie des Brenner Basistunnels und seiner Zulaufstrecken nur über einen langen Zeitraum möglich ist, wobei sowohl die Planungs- als auch die Bau-phase über mehrere Finanzperioden der Europäischen Gemeinschaft hinweg andauern können;

7. betonen, dass es für den Ausbau von grenzüberschreitenden Abschnitten und zur Beseitigung von Engpässen auf den europäischen Verkehrsachsen erforderlich ist, dass die Europäische Union auch in den folgenden Finanzperioden die nötigen finanziellen Mittel für Transeuropäische Netze zur Verfügung stellt, um den Brenner Basistunnel einschließlich der Zulaufstrecken im höchstmöglichen Ausmaß unterstützen zu können;

8. stimmen darin überein, dass die Realisierung der Eisenbahnachse Berlin-Verona/Mailand-Bologna-Neapel-Messina-Palermo zu positiven Effekten für das Wirtschaftswachstum, die Beschäftigung und zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit beitragen wird. Hierdurch wird eine leistungsfähige Güter- und Personenverkehrsachse innerhalb der Europäischen Union geschaffen;

9. unterstreichen die Bedeutung des zentralen Abschnittes der Eisenbahnachse München – Innsbruck – Bolzano – Trento – Verona, insbesondere des Brenner Basistunnels, von dessen Errichtung nicht nur die unmittelbar betroffenen Staaten Österreich und Italien profitieren; als ein Kernelement der europäischen Verkehrs- und Infrastrukturpolitik entfaltet er seine verkehrlichen Wirkungen und seinen wirtschaftlichen Nutzen weit über die Projektgrenzen hinaus;

3. fanno riferimento al Regolamento (CE) n. 2236/95, modificato dal Regolamento (CE) n. 680/2007 del Consiglio, che stabilisce i principi generali per la concessione di contributi finanziari da parte della Comunità nel settore delle reti transeuropee;

4. fanno riferimento all'Accordo tra la Repubblica italiana e la Repubblica d'Austria per la realizzazione di una galleria ferroviaria di base sull'asse del Brennero, sottoscritto a Vienna il 30 aprile 2004 e al successivo Memorandum d'Intesa del 10 luglio 2007;

5. accolgono favorevolmente il sostegno duraturo accordato a questo progetto prioritario TEN dalla Commissione Europea, recentemente ribadito dalle decisioni individuali del Programma Pluriennale 2007-2013 con le quali è stato messo a disposizione, fino al 2013, un importo pari a 960mln. di Euro per il Progetto Prioritario N. 1;

6. sottolineano che un progetto complesso come quello della Galleria di Base del Brennero è realizzabile in un periodo di tempo prolungato e che sia la fase di progettazione sia la fase costruttiva potrebbero estendersi su più di un periodo di finanziamento della Comunità Europea;

7. considerano indispensabile che l'Unione Europea metta a disposizione, anche nei successivi periodi di finanziamento, i mezzi finanziari necessari per le reti transeuropee al fine di potenziare le tratte transfrontaliere ed eliminare i colli di bottiglia sugli assi di trasporto europei, per sostenere la Galleria di Base del Brennero, incluse le linee di accesso, nella massima misura possibile;

8. sono concordi nel ritenere che la realizzazione dell'asse ferroviario Berlino-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo avrà effetti positivi per la crescita economica, l'occupazione e la competitività. In questo modo si creerà, all'interno dell'Unione Europea, un asse più efficiente per il traffico di merci e passeggeri;

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 di Austria e Italia ma rappresenta un elemento cardine della politica europea dei trasporti e delle infrastrutture, i cui benefici per il settore dei trasporti e per l'economia si estenderanno ben oltre i confini del progetto;

10. unterstreichen in diesem Zusammenhang, dass eine Verlagerung auf umweltfreundlichere 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 und vom 11./12. Dezember 2008 festgehalten sind, leisten kann;

11. betonen, dass durch die geplanten Infrastrukturprojekte und verkehrsorganisatorischen Maßnahmen eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene angestrebt wird, um die Lebensqualität der Bevölkerung zu verbessern, um internationale und gemeinschaftsrechtliche 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;

12. unterstützen in diesem Sinne Maßnahmen zur Schaffung von verkehrspolitischen Rahmenbedingungen, wie sie in der Alpenkonvention und ihren Protokollen festgelegt sind, die eine derartige Verkehrsverlagerung sicherstellen und eine tatsächliche und optimierte Nutzung der Eisenbahnachsen fördern;

13. setzen sich für eine bestmögliche Nutzung der verkehrspolitischen Instrumente ein, die aufgrund der bestehenden europäischen Rahmenbedingungen bereits eingesetzt werden dürfen, wie z.B. Querfinanzierung als Finanzierungsquelle und Steuerungsinstrument für den Ausbau der Brennerschienenachse sowie das Instrument der Wegekostenrichtlinie Nr. 2006/38/EG;

14. betonen die Notwendigkeit, dass die Europäische Union darüber hinaus die Rahmenbedingungen zur Förderung der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene zügig verbessert, damit entsprechende Maßnahmen bis zur Inbetriebnahme des Brenner Basistunnels Wirksamkeit entfalten können;

15. betonen in diesem Zusammenhang die Bedeutung des EU-Prozesses zur Weiterentwicklung der geltenden Wegekostenrichtlinie Nr. 2006/38/EG, die eine Kostenanlastung des Verkehrs ermöglicht und die dem Verursacherprinzip, der Kostenwahrheit und der Kostentransparenz Rechnung trägt;

16. bekennen sich dazu, die nördlichen und südlichen Zulaufstrecken zum Brenner Basistunnel bedarfs- und termingerech abgestimmt auszubauen, sodass spätestens mit Fertigstellung des Brenner Basistunnels ein leistungsfähiger interoperabler Korridor zwischen München und Verona entsteht;

10. sottolineano in tale contesto che un trasferimento a vettori di trasporto più ecologici può contribuire in modo essenziale a raggiungere gli obiettivi della riduzione effettiva delle emissioni e di una protezione sostenibile del clima, secondo quanto definito in particolare nelle conclusioni del Consiglio Europeo del 8/9 marzo 2007 e del 11/12 dicembre 2008;

11. pongono l'accento sul fatto che i progetti infrastrutturali e i provvedimenti di organizzazione del traffico previsti intendono ottenere il trasferimento effettivo del trasporto merci dalla strada alla ferrovia, per migliorare la qualità della vita della popolazione, per raggiungere obiettivi ambientali internazionali e di diritto comunitario, per sfruttare i progressi tecnologici a favore della popolazione e del territorio nonché al fine di tutelare l'area alpina in quanto area sensibile come definita nella Convenzione delle Alpi;

12. esprimono pertanto il proprio appoggio a provvedimenti che creino le condizioni quadro di politica dei trasporti, come previsto nella Convenzione delle Alpi e nei relativi protocolli, per garantire tale trasferimento di traffico e promuovere un utilizzo effettivo ed ottimale dell'asse ferroviario;

13. si adoperano affinché vengano applicati al meglio i provvedimenti in materia di politica dei trasporti che sono già possibili nell'ambito delle condizioni quadro esistenti a livello europeo, ad esempio il finanziamento incrociato, come fonte di finanziamento e strumento di controllo per l'asse del Brennero, nonché lo strumento della Direttiva n. 2006/38/CE;

14. sottolineano la necessità del rapido sviluppo da parte dell'Unione Europea di condizioni quadro per favorire il trasferimento del traffico merci dalla strada alla rotaia, in modo che i provvedimenti relativi possano agire con efficacia fino alla messa in esercizio della Galleria di Base del Brennero;

15. in tale contesto ribadiscono inoltre l'importanza dell'ulteriore sviluppo a livello europeo della vigente Direttiva n. 2006/38/CE, che permette l'imputazione dei costi a chi effettua il traffico, tenendo in considerazione il principio che i costi dell'inquinamento debbano ricadere sulla relativa fonte, nonché l'effettiva dimensione e la trasparenza dei costi.

16. si impegnano a potenziare le linee d'accesso nord e sud della Galleria di Base del Brennero in modo conforme alle esigenze, in tempo utile e in modo concertato per garantire che al più tardi con l'ultimazione della Galleria stessa, il corridoio tra Monaco e Verona sia efficiente e interoperabile;

17. begrüßen die Arbeit des Europäischen Koordinators, der die Realisierung der Eisenbahnachse Berlin – Verona/Mailand – Bologna – Neapel – Messina – Palermo auf europäischer Ebene vorantreibt und unterstreichen die Notwendigkeit der vom Koordinator gegründeten Brenner Corridor Platform, die seit Mai 2007 unter Einbeziehung bestehender Kooperationsgremien die Koordination bei diesem Vorhaben vorantreibt;

18. stellen bereits große Fortschritte in der Realisierung der gesamten Eisenbahnachse Berlin – Verona/Mailand – Bologna – Neapel – Messina – Palermo fest und begrüßen die schrittweise Inbetriebnahme neuer Abschnitte dieser Strecke.

17. accolgono con favore l'attività svolta dal Coordinatore Europeo che contribuisce a far avanzare il progetto dell'asse ferroviario Berlino – Verona/Milano – Bologna – Napoli – Messina – Palermo a livello europeo; sottolineano l'importanza della Brenner Corridor Platform, istituita su richiesta del Coordinatore e che dal maggio 2007 porta avanti il coordinamento di questo progetto, coinvolgendo gli organi di cooperazione esistenti;

18. prendono atto dei progressi fatti nella realizzazione dell'intero asse ferroviario "Berlino – Verona/Milano – Bologna – Napoli – Messina – Palermo e prendono atto con favore della graduale messa in esercizio di nuove tratte della linea.

B. All dies vorausgesetzt, erklären die Unterzeichnenden einvernehmlich:

1. die Brenner Corridor Platform (BCP) mit der weiteren Koordinierung entlang dieses Korridors zu beauftragen; die BCP hat hierzu einen Brenner Aktionsplan 2009 (BAP 2009) erarbeitet (dieser Gemeinsamen Absichtserklärung im Anhang beigelegt); die Arbeit der BCP soll sich am BAP orientieren;

2. dass sich die BCP mindestens einmal jährlich treffen soll, um die Fortschritte der Umsetzung der Maßnahmen des Korridors und den Stand des BAP zu überprüfen;

3. dass die BCP insbesondere

ein Monitoring hinsichtlich der Verkehrsprognosen durchführen,

ein Monitoring über die Festlegung und die konkrete Umsetzung der Begleitmaßnahmen zur modalen Verlagerung von der Straße auf die Schiene durchführen,

die reale Verkehrsentwicklung beobachten,

wenn notwendig den BAP 2009 überarbeiten soll.

Überarbeitungen des BAP werden spätestens bis 2013, 2017 und 2021 vorgenommen (BAP 2009, Maßnahmen 1 und 50);

4. die Arbeit der BCP auch in Zukunft aktiv zu unterstützen, um die bisherigen Fortschritte, die durch diese Zusammenarbeit erreicht worden sind, zu sichern sowie weitere Fortschritte zu ermöglichen.

B. Tutto ciò premesso, tutti i firmatari dichiarano di comune accordo:

1. di affidare alla Brenner Corridor Platform (BCP) l'ulteriore attività di coordinamento lungo questo Corridoio; in tale ambito, la BCP ha elaborato un Piano d'Azione del Brennero (PAB 2009, allegato alla presente Dichiarazione di Intenti); il lavoro della BCP deve fare riferimento al PAB;

2. di prevedere degli incontri con scadenza almeno annuale della BCP per verificare i progressi dell'implementazione dei provvedimenti relativi al corridoio e per rielaborare lo stato del PAB;

3. che la BCP dovrà:

effettuare un monitoraggio relativo alle previsioni di traffico,

effettuare il monitoraggio circa la definizione e la concreta attuazione delle misure di accompagnamento che favoriscano il trasferimento modale da strada a ferrovia,

osservare il reale sviluppo del traffico,

revisionare il PAB 2009, se necessario.

Le revisioni del PAB verranno effettuate al più tardi entro il 2013, il 2017 e il 2021 (PAB 2009, provvedimenti 1 e 50);

4. di dare anche in futuro un supporto attivo alla BCP, per consolidare i progressi fatti sinora grazie a questa collaborazione e per rendere possibile ulteriori progressi.

C. Die Verkehrs- und Infrastrukturminister von Deutschland, Österreich und Italien bekunden:

1. die Planung und Realisierung der gesamten Eisenbahnachse Berlin – Verona/Mailand – Bologna – Neapel – Messina – Palermo seitens der drei Mitgliedstaaten koordiniert voranzutreiben;
2. die nördlichen und südlichen Zulaufstrecken zum Brenner Basistunnel bedarfs- und termingerecht abgestimmt auszubauen, sodass spätestens mit Fertigstellung des Brenner Basistunnels ein durchgängig leistungsfähiger interoperabler Korridor zwischen München und Verona zur Verfügung steht;
3. Einnahmen aus der Autobahnmaut entsprechend der Wegekostenrichtlinie Nr. 2006/38/EG zur Finanzierung der Errichtung der Eisenbahninfrastrukturen München – Verona, mit besonderem Augenmerk auf den Brenner Basistunnel, zu nutzen (Österreich und Italien) bzw. dies zu prüfen (Deutschland);
4. ihr gemeinsames Interesse an abgestimmten verkehrslenkenden Maßnahmen (BAP 2009, Maßnahmen 35, 36);
5. die Notwendigkeit, dass die Europäische Union die Rahmenbedingungen zur Förderung der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene zügig verbessert, damit entsprechende Maßnahmen bis zur Inbetriebnahme des Brenner Basistunnels Wirksamkeit entfalten können.

C. Inoltre, i Ministri delle Infrastrutture e dei Trasporti di Germania, Austria e Italia dichiarano:

1. che le attività di progettazione e di realizzazione dell'intero asse ferroviario Berlino – Verona/Milano – Bologna – Napoli – Messina – Palermo verranno fatte avanzare in modo coordinato dai tre Stati;
2. di potenziare le linee d'accesso nord e sud della Galleria di Base del Brennero in modo conforme alle esigenze, in tempo utile e in modo concertato, affinché al più tardi con l'ultimazione della Galleria di Base del Brennero sia a disposizione un corridoio continuo, efficiente ed interoperabile tra Monaco e Verona;
3. di utilizzare i ricavi derivanti dai pedaggi autostradali ai sensi della direttiva 2006/38/CE in Austria e Italia per finanziare la realizzazione delle infrastrutture ferroviarie Monaco – Verona, con particolare riferimento alla Galleria di Base del Brennero, nonché verificarne il possibile impiego in Germania.
4. che le misure di gestione del traffico sono di comune interesse (PAB 2009, misure 35, 36);
5. la necessità che l'Unione Europea debba migliorare rapidamente le condizioni quadro per promuovere il trasferimento del traffico merci dalla strada alla ferrovia, affinché misure idonee possano agire con efficacia fino alla messa in esercizio della Galleria di Base del Brennero;

D. Darüber hinaus erklären die Verkehrs- und Infrastrukturminister Deutschlands, Österreichs und Italiens für ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereich Folgendes:

1) Für Deutschland:

- die Untersuchung für den deutschen Brennerzulauf München – Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A, einschließlich Truderinger Kurve, im Rahmen der laufenden Überprüfung des Bedarfsplans für die Bundesschienenwege bis Anfang 2010 durchzuführen und auf der Grundlage des Ergebnisses dieser Untersuchung eine Vereinbarung mit Österreich zu einem koordinierten Ausbau der Eisenbahninfrastruktur abzuschließen, (BAP 2009, Maßnahme 6); es wird angestrebt, für gemeinsame vertiefende Untersuchungen zur technischen Machbarkeit möglicher Ausbauvarianten gemeinsame Anträge auf Kofinanzierung durch die EU zu stellen;
- den Ausbau des deutschen Brennerzulaufs entsprechend des im Ergebnis der Untersuchungen ermittelten Ausbaubedarfs im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel umzusetzen (BAP 2009, Maßnahmen 2, 5 und 6);
- die Möglichkeit für eine Querfinanzierung des deutschen Brennerzulaufs auf dem Abschnitt Rosenheim – Kiefersfelden – Grenze D/A zu prüfen (BAP 2009, Maßnahme 48).

2) Für Österreich:

- für die Abschnitte Kundl/Radfeld – Kufstein im Rahmen der Trassenfindung den Grenzübergang zwischen Deutschland und Österreich mit Deutschland abzustimmen und nach Abschluss der Trassenfindung in Abstimmung mit der deutschen Seite zeitgerecht detaillierte Planungsstudien zu beauftragen (BAP 2009, Maßnahme 7);
- für den Nordzulauf München-Rosenheim-Kufstein eine Vereinbarung mit Deutschland zu einem koordinierten Ausbau der Eisenbahninfrastruktur abzuschließen; es wird angestrebt, für gemeinsame vertiefende Untersuchungen zur technischen Machbarkeit möglicher Ausbauvarianten gemeinsame Anträge auf Kofinanzierung durch die EU zu stellen (BAP 2009, Maßnahme 6);
- den Bau des Brenner Basistunnels gemeinsam mit Italien zeitgerecht bis 2022 durchzuführen und dazu alle notwendigen

D. Inoltre i Ministri dei Trasporti e delle Infrastrutture di Germania, Austria e Italia decidono, ciascuno per il proprio ambito di competenza, quanto segue:

1) Per la Germania:

- di far effettuare lo studio per l'accesso tedesco al Brennero Monaco – Rosenheim - Kiefersfelden – confine D/A, inclusa l'interconnessione "Truderinger Kurve", nell'ambito dell'attuale verifica del Piano generale dei trasporti ferroviari entro l'inizio del 2010 e, in base ai relativi risultati, di stipulare un accordo con l'Austria relativo ad un potenziamento coordinato dell'infrastruttura ferroviaria (PAB 2009, provvedimento 6); per effettuare delle analisi comuni ed approfonditi della fattibilità tecnica di possibili varianti di potenziamento, si intende presentare delle richieste comuni di cofinanziamento all'UE;
- di portare avanti il potenziamento dell'accesso tedesco al Brennero, coerentemente alle esigenze di potenziamento individuate nel risultato delle analisi, nell'ambito delle risorse di bilancio a disposizione (PAB 2009, provvedimenti 2, 5 e 6);
- di esaminare la possibilità di un finanziamento incrociato per l'accesso tedesco al Brennero sulla tratta Rosenheim – Kiefersfelden – confine D/A (PAB 2009, provvedimento 48).

2) Per l'Austria:

- di concordare con la Germania il valico tra la Germania e l'Austria nell'ambito della definizione del tracciato per le tratte Kundl/Radfeld – Kufstein, e di affidare l'incarico relativo agli studi di dettaglio in tempi utili e di concerto con il lato tedesco, a seguito della definizione del tracciato (PAB, provvedimento 7);
- di stipulare un accordo con la Germania per il potenziamento coordinato dell'infrastruttura ferroviaria in riferimento alla tratta di accesso nord Monaco-Rosenheim-Kufstein; l'obiettivo è la presentazione congiunta di richieste di cofinanziamento da parte dell'UE per gli studi comuni approfonditi (PAB 2009, provvedimento 6);
- di realizzare in collaborazione con l'Italia la Galleria di Base del Brennero nei termini previsti entro il 2022 e di intraprendere tutti i pas-

Schritte, insbesondere der Finanzierung des Vorhabens, vorzunehmen (BAP 2009, Maßnahme 9);

- die Querfinanzierung gemäß Wegekostenrichtlinie 2006/38/EG am österreichischen Brennerkorridor konsequent umzusetzen, damit diese Finanzierungsmöglichkeit tatsächlich voll ausgeschöpft wird. (BAP 2009, Maßnahme 45).

3) Für Italien:

- den Bau des Brenner Basistunnels gemeinsam mit Österreich zeitgerecht bis 2022 durchzuführen und dazu alle notwendigen Schritte, insbesondere der Finanzierung des Vorhabens, vorzunehmen (BAP 2009, Maßnahme 9);
- die aktive Weiterführung der detaillierten Planungen der prioritären Abschnitte des Südzulaufes, damit 2012 ein Beschluss des interministeriellen Ausschusses für die Wirtschaftsprogrammierung (CIPE) getroffen werden kann und bis 2014 die Bauarbeiten dieser Abschnitte beginnen können und diese zeitgerecht in Betrieb gehen (BAP 2009, Maßnahme 10 bis 14);
- die Planungen der nicht prioritären Abschnitte zeitgerecht einzuleiten, damit keine Kapazitätsengpässe im Südzulauf entstehen (BAP 2009, Maßnahme 15);
- die Querfinanzierung gemäß Wegekostenrichtlinie Nr. 2006/38/EG einzuführen, damit diese Finanzierung tatsächlich völlig ausgeschöpft wird (BAP 2009, Maßnahme 47);
- die Anwendung des Fonds (lt. Finanzgesetz vom 27.12.1997) definitiv zu entscheiden und die Ausschreibung der Brennerautobahn A22 zeitgerecht vorzubereiten, damit auch die Möglichkeit der Querfinanzierung in die Ausschreibung einbezogen und voll ausgeschöpft werden kann (BAP 2009, Maßnahme 46).

si necessari a questo fine, in particolare quelli riguardanti il finanziamento (PAB 2009, provvedimento 9)

- di introdurre il finanziamento incrociato ai sensi della Direttiva 2006/38/CE nella parte del corridoio del Brennero in territorio austriaco, in maniera coerente, per sfruttare tutte le possibilità di tale modalità di finanziamento (PAB 2009, provvedimento 45).

3) Per l'Italia:

- di realizzare in collaborazione con l'Austria la Galleria di Base del Brennero, come da programma dei lavori, entro il 2022 e di intraprendere tutti i passi necessari a questo fine, in particolare quelli riguardanti il finanziamento (PAB 2009, provvedimento 9)
- di portare attivamente avanti la progettazione dettagliata delle tratte prioritarie della linea di accesso sud, in modo da permettere l'ottenimento della delibera dal Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) entro il 2012 e da poter avviare i lavori su questa tratta entro il 2014 e metterla in esercizio in tempo utile (PAB 2009, provvedimento 10 a 14);
- di avviare per tempo la progettazione delle sezioni non prioritarie per evitare che si creino dei colli di bottiglia sulla linea di accesso sud (PAB 2009, provvedimento 15);
- di introdurre il finanziamento incrociato come previsto dalla direttiva 2006/38/CE affinché questa forma di finanziamento venga sfruttata a pieno (PAB 2009, provvedimento 47);
- di decidere in merito all'utilizzazione del fondo accantonato ai sensi della legge finanziaria del 27.12.1997, e di predisporre per tempo la gara dell'Autostrada del Brennero A22, affinché la possibilità del finanziamento incrociato possa essere prevista nel nuovo contratto di concessione e quindi utilizzata nella massima misura possibile (PAB provvedimento 46)

E. Die Eisenbahninfrastrukturbetreiber DB Netz AG, ÖBB IB und RFI S.p.A. erklären für ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereich:

1. zur Optimierung des Verlagerungspotentials in Kooperation mit RNE Brenner die bereits durchgeführte Kapazitätenstudie an die aktuelle Verkehrsentwicklung anzupassen und soweit nötig zu erweitern, bzw. zu vertiefen (BAP 2009, Maßnahme 16);
2. den langfristigen Ausbaubedarf der KV-Terminals mit einer Verkehrsrelation zum Brenner, in direktem Zusammenhang mit den Verkehrsprognosen, dem Infrastrukturausbau und den Streckenkapazitäten der Linie München-Verona abzustimmen und bei entsprechendem Erfordernis weitere Untersuchungen durchzuführen (BAP 2009, Maßnahme 19);
3. kurz- und mittelfristig die erforderlichen zusätzlichen Umschlagkapazitäten in KV-Terminals zu schaffen (BAP 2009, Maßnahmen 20, 22, 23, 24);
4. das einheitliche europäische Eisenbahnverkehrsleitsystem (European Rail Traffic Management System – ERTMS) mit den Komponenten Europäisches Zugleitsystem (European Train Control System – ETCS) und Bahn-Mobilfunksystem GSM-R zeitgerecht einzuführen (BAP 2009, Maßnahme 25); ÖBB IB wird GSM-R zeitgerecht, möglichst noch 2009, einführen (BAP 2009, Maßnahme 26);
5. weitere Aspekte der Interoperabilität zu harmonisieren, damit bereits kurzfristig die möglichen Kapazitäten der bestehenden Eisenbahnlinien bedarfsgerecht optimiert werden können (BAP 2009, Maßnahmen 27 bis 33). Diese Aktion wird in Zusammenarbeit mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVUs) durchgeführt, wobei die EVUs insbesondere für die Verbesserung der Kommunikation und des Datenaustausches Verantwortung tragen;
6. die Arbeiten an einem gemeinsamen Betriebskonzept (ÖBB und RFI) für den Brenner Basistunnel im Hinblick auf eine betriebswirtschaftlich effiziente Nutzung des Brenner Basistunnels sowie im Einklang mit der für die nationalen Eisenbahninfrastrukturbetreiber vorgesehenen Rolle fortzuführen.

E. I gestori dell'infrastruttura ferroviaria DB Netz AG, ÖBB IB e RFI S.p.A. dichiarano quanto segue, ciascuno per il proprio ambito di competenza:

1. di aggiornare lo studio sulla capacità già eseguito in base all'attuale sviluppo del traffico, in cooperazione con RNE Brenner, per ottimizzare il potenziale di trasferimento e, se necessario, di ampliare e/o approfondire lo studio (PAB 2009, provvedimento 16).
2. di voler concertare le esigenze a lungo termine in termini di potenziamento dei centri intermodali per il trasporto combinato aventi delle relazioni di traffico con il Brennero, stabilendo un nesso diretto con le previsioni sul traffico, il potenziamento dell'infrastruttura e le capacità della linea Monaco-Verona e di elaborare ulteriori studi secondo le esigenze (PAB 2009, provvedimento 19).
3. di creare, a breve e medio termine, le necessarie capacità di trasbordo aggiuntive nei terminal del trasporto combinato (PAB 2009, provvedimenti 20, 22, 23, 24)
4. di introdurre il sistema unitario europeo di comando del traffico ferroviario (European Rail Traffic Management System – ERTMS) con le componenti "sistema di comando e controllo europeo" (ETCS) e il sistema di telecomunicazioni mobile per ferrovia GSM-R nei tempi previsti (PAB 2009, provvedimento 25); ÖBB IB implementerà il sistema GSM-R (PAB 2009, provvedimento 26) nei tempi previsti e possibilmente entro il 2009.
5. di provvedere all'armonizzazione di tutti gli altri possibili aspetti dell'interoperabilità affinché già a breve termine le possibili capacità delle linee ferroviarie esistenti possano essere ottimizzate in maniera conforme alle esigenze (PAB 2009, provvedimenti 27 a 33). Questa azione verrà eseguita di concerto con le imprese di trasporto ferroviario, che in particolare avranno il compito di migliorare la comunicazione e lo scambio dati.
6. di portare avanti i lavori relativi per il raggiungimento di un'intesa relativa ad un comune modello d'esercizio (ÖBB e RFI) per la Galleria di Base del Brennero, volto ad un utilizzo economicamente efficiente della Galleria di Base del Brennero ed in coerenza con il ruolo assegnato ai gestori dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

F. Der Ministerpräsident/die Landeshauptleute/die Präsidenten der Länder/Provinzen erklären für ihren jeweiligen Zuständigkeitsbereich:

1. ein gemeinsames Umweltmonitoring zwischen München und Verona seitens der örtlich zuständigen Umwelt- und Verkehrsbehörden einzurichten (BAP 2009, Maßnahme 34);
2. verkehrsorganisatorische Konsequenzen aus dem Umweltmonitoring zu unterstützen und sie gemeinsam zu koordinieren;
3. mit infrastrukturellen und verkehrsorganisatorischen Maßnahmen den unbegleiteten kombinierten Verkehr zu fördern;
4. die Ausdehnung des Angebots der Rollenden Landstraße in nördliche und südliche Richtung zu unterstützen (BAP 2009, Maßnahme 49).

F. I Primo Ministro/i Presidenti dei Länder/delle Province dichiarano quanto segue, in riferimento alla rispettiva area di competenza:

1. di istituire un monitoraggio ambientale comune tra Monaco e Verona da parte delle autorità locali competenti in materia di ambiente e trasporti (PAB 2009, provvedimento 34);
2. di sostenere le misure di gestione del traffico che dovessero derivare dal monitoraggio ambientale, e di coordinarle congiuntamente
3. di promuovere il trasporto combinato non accompagnato, adottando dei provvedimenti infrastrutturali e relativi alla politica dei trasporti.
4. di favorire l'offerta dell'autostrada viaggiante in direzione nord e sud (PAB 2009, provvedimento 49)

Bundesministerin für Verkehr, Innovation und
Technologie, Republik Österreich

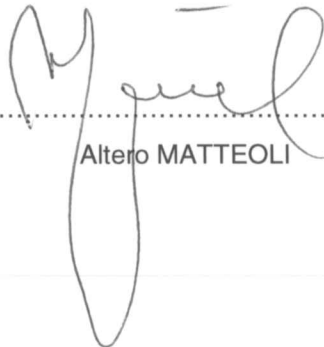
Ministro federale di Trasporti, dell'Innovazione e
delle Tecnologie Repubblica d'Austria



.....
Doris BURES

Minister für Infrastruktur und Transport,
Italienische Republik

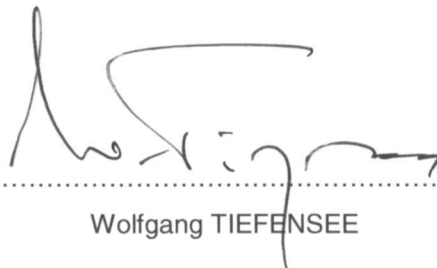
Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti della
Repubblica Italiana



.....
Altero MATTEOLI

Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtent-
wicklung, Bundesrepublik
Deutschland

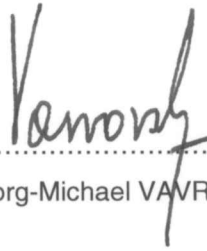
Ministro dei Trasporti, della Costruzione e
dell'Urbanistica Repubblica Federale di
Germania



.....
Wolfgang TIEFENSEE

Mitglied des Vorstandes der ÖBB-Infrastruktur
Bau AG

Amministratore Delegato di ÖBB-Infrastruktur
Bau AG



.....
Georg-Michael VAVROVSKY

Vorstandsvorsitzender der Rete Ferroviaria
Italiana

Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria
Italiana



.....
Michele ELIA

Vorstandsvorsitzender der DB Netz AG

Amministratore Delegato di DB Netz AG

.....
Volker KEFER

In Vertretung des
Bayerischen Ministerpräsidenten:
Die Staatssekretärin im Bayerischen Staats-
ministerium für Wirtschaft, Infrastruktur,
Verkehr und Technologie

In rappresentanza del
Primo Ministro Bavarese:
La Segretaria di Stato del Ministero dello Stato
della Baviera dell'Economia, delle Infrastrutture,
del Trasporto e delle Tecnologie



Katja HESSEL

Landeshauptmann von Tirol

Presidente del Land Tirolo



Günther PLATTER

Landeshauptmann der Autonomen Provinz
Bozen

Presidente della Provincia Autonoma di Bolzano



Luis DURNWALDER

Landeshauptmann der Autonomen Provinz Trient

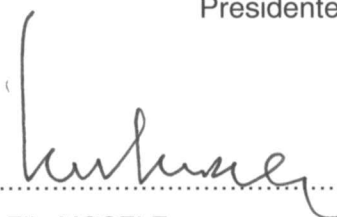
Presidente della Provincia autonoma di Trento



Lorenzo DELLAI

Landeshauptmann der Provinz Verona

Presidente della Provincia di Verona



Elio MOSELE

Am 20. Februar 2005 hat die Europäische Kommission Herrn Karel van Miert zum Europäischen Koordinator für das vorrangige Vorhaben Nr. 1 – „Eisenbahnachse Berlin-Verona/Mailand-Bologna-Neapel-Messina-Palermo“ – ernannt. Drei Jahresberichte und letztthin ein Zwischenbericht für das Aktivitätsjahr 2008/2009 sind der Europäischen Kommission, dem Europäischen Parlament und den Mitgliedstaaten vom Koordinator überreicht worden.

Der zentrale Abschnitt München-Verona wurde – wegen seiner topographischen Bedingungen und des damit verbundenen hohen Finanzbedarfs und gleichzeitig aufgrund seiner enormen Bedeutung für die Umwelt und den Klimawandel – in diesen Berichten immer wieder hervorgehoben. Infolgedessen hat der Europäische Koordinator die „Brenner-Korridor-Plattform“ gegründet, die am 20. Mai 2007 zum ersten Mal in Innsbruck zusammentraf. Dieses Gremium bildet die Basis für die Zusammenarbeit der drei Mitgliedstaaten, der fünf betroffenen Bundesländer bzw. Provinzen sowie der drei beteiligten Schieneninfrastrukturbetreiber mit dem Ziel, ein integriertes Vorgehen bezüglich des Brenner-Korridors zu erreichen.

Herr Antonio Tajani, Vizepräsident der Europäischen Kommission und zuständig für das Verkehrsressort, und Herr Karel van Miert, Europäischer Koordinator des vorrangigen Vorhabens Nr. 1 „Eisenbahnachse Berlin-Verona/Mailand-Bologna-Neapel-Messina-Palermo“, begrüßen daher die Unterzeichnung der beigefügten gemeinsamen Erklärung und des dazu anliegenden „Brenner Aktionsplans 2009“, und bitten die drei Mitgliedstaaten, die fünf Bundesländer bzw. Provinzen und die drei Schieneninfrastrukturbetreiber, sowohl die Arbeit der Brenner-Korridor-Plattform tatkräftig zu unterstützen als auch die Maßnahmen des „Brenner-Aktionsplans 2009“ plangemäß und erfolgreich durchzuführen.

Die Europäische Kommission wird im Rahmen ihrer Kompetenzen und des gültigen Verfahrens der TEN-V-Politik die Entwicklungen auf der „Eisenbahnachse Berlin-Verona/Mailand-Bologna-Neapel-Messina-Palermo“ weiterhin unterstützen, insbesondere durch die aktive Mitarbeit von Herrn Karel van Miert, dem Europäischen Koordinator des vorrangigen Vorhabens Nr. 1.

In data 20 febbraio 2005, la Commissione Europea ha nominato il Sig. Karel Van Miert Coordinatore Europeo per il Progetto Prioritario N. 1 – “Asse ferroviario Berlino-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo”. Il Coordinatore ha trasmesso alla Commissione Europea, al Parlamento Europeo e agli Stati Membri tre relazioni annuali e recentemente una relazione intermedia per l’anno di attività 2008-2009.

La sezione centrale tra Monaco e Verona ha sempre avuto un ruolo fondamentale in queste relazioni, a causa delle sue particolarità topografiche e degli elevati finanziamenti di conseguenza necessari e, allo stesso tempo, per l’enorme importanza che riveste sul piano ambientale e dei cambiamenti climatici. Pertanto, il Coordinatore Europeo ha costituito la Piattaforma del Corridoio del Brennero, che si è riunita per la prima volta il 20 maggio 2007 a Innsbruck. Questo organo costituisce la base per la cooperazione tra i tre Stati Membri, i cinque Länder e province interessati e i tre gestori di infrastrutture ferroviarie con l’obiettivo di procedere in maniera integrata nel corridoio del Brennero.

Il Sig. Antonio Tajani, Vicepresidente della Commissione Europea e responsabile dei Trasporti, e il Sig. Karel Van Miert, Coordinatore del Progetto Prioritario N. 1 - “Asse ferroviario Berlino-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo” accolgono con favore la firma della presente dichiarazione comune e dell’allegato “Piano di Azione per il Brennero 2009” e invitano i tre Stati Membri, i cinque Länder e province nonché i tre gestori di infrastrutture ferroviarie sia a sostenere attivamente il lavoro della Piattaforma del Corridoio del Brennero che ad attuare efficacemente le misure del “Piano d’Azione per il Brennero 2009” secondo quanto previsto.

La Commissione Europea continuerà a sostenere, per quanto le compete e nell’ambito delle procedure vigenti della politica TEN-T, gli sviluppi sull’asse ferroviario “Berlino-Verona/Milano-Bologna-Napoli-Messina-Palermo”, in particolare con la collaborazione attiva del Sig. Karel Van Miert, Coordinatore Europeo del Progetto Prioritario N. 1.

Vizepräsident der Europäischen Kommission

Vicepresidente della Commissione Europea



Antonio TAJANI

Europäischer Koordinator

Coordinatore Europeo



Karel VAN MIERT