

**Brenner Corridor Platform  
BCP**

**VORRANGIGES VORHABEN NR. 1**

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

**'Aktionsplan Brenner 2009'**

**ROMA**

**18. Mai 2009**

## INHALT

<b>INHALT .....</b>	<b>2</b>
<b>EINFÜHRUNG.....</b>	<b>3</b>
<b>1. AKTIONSPLAN BRENNER 2009: ARBEITSBEREICHE.....</b>	<b>4</b>
1.1. Infrastruktur (inklusive Verkehrsprognosen).....	4
1.2. Schiene : Kapazitäten und Trassen .....	5
1.3. Straße : Kapazitäten .....	5
1.4. Terminals .....	5
1.5. ERTMS und Interoperabilität .....	6
1.6. Begleitende Maßnahmen .....	6
1.7. Querfinanzierung .....	6
1.8. Ausweitung Schienengüter- und Schienenpersonenverkehr.....	6
1.9. Schlussfolgerungen.....	7
<b>2. AKTIONSPLAN BRENNER 2009: MAßNAHMENKATALOG.....</b>	<b>8</b>
2.1. Infrastruktur (inklusive Verkehrsprognosen).....	8
2.2. Kapazitäten der Schiene.....	11
2.3. Kapazitäten Straße .....	13
2.4. Terminals .....	13
2.5. ERTMS und Interoperabilität .....	17
2.5.1. ERTMS .....	17
2.5.2. Andere Aspekte der Interoperabilität.....	17
2.6. Begleitende Maßnahmen .....	20
2.7. Querfinanzierung .....	23
2.8. Ausweitung Schienengüter- und Schienenpersonenverkehr.....	24
2.9. Monitoring .....	24
ANHANG I:	Zusammensetzung BCP
ANHANG II:	Chronologische Reihenfolge der Maßnahmen

## EINFÜHRUNG

Das vorrangige Vorhaben Nr. 1, Eisenbahnachse Berlin-Verona/Mailand-Bologna-Neapel-Messina-Palermo, ist eines der 30 vorrangigen Vorhaben, die in der Entscheidung 884/2004/EG über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes festgelegt worden sind<sup>1</sup>.

Angesichts der Komplexität des Vorhabens „Berlin – Palermo“ und der Notwendigkeit einer ständigen Koordinierung, hat die Europäische Kommission Herrn Prof. Karel Van Miert als Koordinator für das Vorhaben ernannt.

Die neue Schienenverbindung über den Brenner wird nur dann optimal genutzt werden, wenn die gesamten Güterströme nördlich und südlich des Brenners verknüpft sind und eine „Logistikkette“ ('logistic chain') bilden. Nur dann ist – im entsprechenden verkehrspolitischen Rahmen – eine nennenswerte Verlagerung von der Straße auf die Schiene möglich. Diese Verlagerung soll der exponentiellen Zunahme des Straßenverkehrs, die zu Engpässen und Verkehrsüberlastung führt, entgegen wirken. Außerdem ist nach heutigem Erkenntnisstand die Einhaltung von Umweltnormen (z.B. die ab 2010 geltenden Luftreinhaltenormen und die vom Europäischen Rat im März 2007 festgelegten CO<sub>2</sub>-Emissionsziele) im österreichischen Inntal und weiter bis zum Brenner nur durch eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene möglich.

Eine zur „Logistikkette“ verknüpfte neue Brennerbahn kann darüber hinaus Einfluss auf die Wirtschaft entlang dieses Korridors haben.

Zur Reflexion dieser Aspekte hat der Europäische Koordinator die Brenner Corridor Platform (BCP) ins Leben gerufen. Alle drei Mitgliedstaaten (Deutschland, Österreich und Italien), die Regionen (Bayern, Tirol, Südtirol, Trento und Verona), die Schieneninfrastrukturbetreiber, die beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVUs), RailNetEurope Brenner (RNE Brenner), die BrennerAktionsGemeinschaft und die Europäische Kommission sind in dieser BCP vertreten (Anhang I). Ziel der BCP ist es, einen integrierten, Schiene und Straße umfassenden Ansatz des Brennerkorridors zu erarbeiten, der über die reine Entwicklung des Infrastrukturprojekts hinausgeht und anhand von Maßnahmenvorschlägen eine optimierte Nutzung der Schieneninfrastruktur ermöglicht.

Dazu zählen sowohl Maßnahmen, die die Ausschöpfung der derzeitigen Kapazitäten verbessern als auch Maßnahmen, die zukünftige Kapazitätserweiterungen berücksichtigen, wie z.B. die Eröffnung des Streckenabschnitts Wörgl-Innsbruck im Jahr 2012.

Die BCP hat kurz-, mittel- und langfristige Vorschläge unterbreitet, die von Infrastrukturverbesserungen über den Betrieb von Zugtrassen, das Handling in den Terminals und Interoperabilitätsfragen, Logistik und Umwelt bis hin zu politischen Maßnahmen reichen. Für jede Maßnahme ist eine detaillierte Beschreibung, ein Umsetzungsdatum und die verantwortliche Behörde/Organisation benannt worden. Auch

---

<sup>1</sup> Entscheidung 884/2004/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Entscheidung 1692/96/EG über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, AB L 201 vom 7. Juni 2004

das Monitoring der Umsetzung des neuen Aktionsplans Brenner ist festgelegt worden. Die chronologische Reihenfolge der durchzuführenden Maßnahmen ist im Anhang II aufgeführt.

Die BCP hat den Aktionsplan Brenner 2005 - „Aktionsplan zur Steigerung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs, insbesondere des Kombinierten Verkehrs im Korridor Deutschland-Österreich-Italien bis 2005“, der Ende Oktober 2002 in enger Zusammenarbeit Deutschlands, Österreichs, Italiens und Griechenlands, dem damaligen EU-Vorsitz, ausgearbeitet wurde, analysiert. Die Analyse hat folgendes ergeben:

- die Maßnahmen der drei Pakete des Aktionsplanes Brenner 2005 wurden nur teilweise realisiert bzw. abgeschlossen;
- die Annahmen sind überholt, bezogen sich auf einen beschränkten Bereich und ein Monitoring war nicht vorgesehen.

## **1. AKTIONSPLAN BRENNER 2009: ARBEITSBEREICHE**

Zur Erarbeitung des neuen Aktionsplans Brenner 2009 wurden im Rahmen der BCP mehrere Arbeitsgruppen gebildet, die jede für ihren Bereich Maßnahmen entwickelt haben.

### **1.1. Infrastruktur (inklusive Verkehrsprognosen)**

Die „Trilaterale Arbeitsgruppe Infrastruktur“ hat eine dreistufige Ausbaustrategie für den Korridor München – Verona mit dem Brenner Basistunnel (BBT) als Schlüsselprojekt erarbeitet. Grundlage dieser Strategie sind die wechselseitigen funktionalen Abhängigkeiten sowie die jeweils erwarteten Umsetzungshorizonte des Infrastrukturausbaus (Maßnahmen, die unabhängig vom BBT notwendig sind, der Bau des BBT sowie Maßnahmen die im Zusammenhang mit dem Bau des BBT notwendig werden).

Folgende zwei Themenbereiche wurden vor allem behandelt:

- 1) Verkehrsprognosen
- 2) Infrastrukturausbau

Im Juli 2007 wurde eine Verkehrsprognose für den Brenner Basistunnel vorgelegt. Sie wurde mit anderen Untersuchungen zu den alpenquerenden Achsen, Gotthard (Knoten Basel), und Lyon-Torino (Mont Cénis) verglichen. Hierbei traten zum Teil starke Differenzen zu anderen Prognosen auf. Deutschland wird daher die Planung seiner Zulaufstrecken nicht auf Basis der BBT-Prognose, sondern auf Basis einer eigenen Prognose durchführen. Sodann ist – ggf. im Rahmen der BCP – auf jeden Fall aber bilateral ein Abgleich der aus den Prognosen resultierenden Planungen zwischen Deutschland und Österreich erforderlich.

Je nach Szenario ist aus der BBT-Prognose ein erheblicher Verkehrszuwachs von bis zu 83 % ersichtlich. Bis zum Jahr 2022, dem vorgesehenen Inbetriebnahmezeitpunkt des Brenner Basistunnels, soll das bestehende Straßen- und Schienennetz diesen starken Verkehrszuwachs bewältigen.

Es wurde ein separater Bericht erstellt.

## **1.2. Schiene : Kapazitäten und Trassen**

Die „Arbeitsgruppe Kapazitäten“ ist damit beauftragt, Kapazitätsstudien für Schiene und Straße zu erstellen, um erkennen zu können, ob, wann und wo mit Engpässen zu rechnen ist, die zu gravierenden Verkehrsproblemen führen könnten. Diese Studien sind auf einem aktuellen Stand zu halten.<sup>2</sup>

RFI, ÖBB Infrastruktur Bau AG und DB Netz AG haben eine erste Kapazitätsanalyse der Schiene auf der Strecke München – Verona ausgearbeitet. Hieraus ist zu erkennen, dass derzeit noch ungefähr 20 gut vermarktbar Trassen zur Verfügung stehen. Fünf weitere Trassen können nur mit längeren Haltezeiten gefahren werden. Nach Abschluss des Ausbaus in Ostermünchen und im Unterinntal stehen weitere fünf gut vermarktbar Trassen zur Verfügung. Bis zum Beginn der Wirtschaftskrise hätte diese Reserve nach Prognose der Eisenbahnverkehrsunternehmen und Kombi-Operateure bis 2015 genügend Kapazitäten geboten. Die Arbeit der drei Infrastrukturbetreiber soll um den Zeitraum bis 2022 unter Berücksichtigung der verschiedenen Ausbaustufen und der möglichen Engpässe ergänzt werden.

Der wachsende Verkehr über den Brenner wird – auch schon vor Inbetriebnahme des Brenner Basistunnels – im Wesentlichen durch die Schiene zu bewältigen sein. Denn gemäß Alpenkonvention darf die Verkehrszunahme nicht durch einen Ausbau der Straßeninfrastruktur aufgefangen werden. Daher ist es nötig, sowohl die gegenwärtige Schieneninfrastruktur als auch die zusätzlichen Kapazitäten, die in naher Zukunft zur Verfügung stehen werden (besonders den Streckenabschnitt Wörgl – Innsbruck), zu erfassen und den Verkehrsprognosen/ der Verkehrsentwicklung gegenüber zu stellen. Nur dann ist ein dosierter Maßnahmenmix möglich, um die jeweils vorhandene Schieneninfrastrukturkapazität optimal zu nutzen und den wachsenden Brennerverkehr zu bewältigen. Dazu sind zuerst alle Möglichkeiten der so genannten 'soft measures' (Interoperabilität, Kooperation, usw.) auszuschöpfen, bevor so genannte 'hard measures' (Schieneninfrastrukturausbau) definiert und umgesetzt werden.

## **1.3. Straße : Kapazitäten**

Eine Kapazitätsanalyse der Straße soll noch durchgeführt werden. Dies ist wichtig, um eine Korridor übergreifende Verkehrsabwicklung herbeiführen zu können.

## **1.4. Terminals**

Die „Arbeitsgruppe Terminals“ wurde von den Infrastrukturbetreibern, DB Netz AG und RFI gebildet. Ausschlaggebend für die Auswahl der Terminals war deren Bedeutung für den Verkehr über den Brenner. Daher wurden neben den Terminals, die direkt an der Brennerachse liegen, auch Daten jener Terminals, die eine indirekte Verkehrsrelation mit dem Brenner aufweisen, erhoben.

---

<sup>2</sup> KombiConsult hat, gestützt auf die „Agenda 2015“ für den Kombinierten Verkehr in Europa, die im Rahmen des DIOMIS-Projektes des Internationalen Eisenbahnverbandes UIC erstellt wurde, eine Prognose des unbegleiteten Kombinierten Verkehrs über den Brenner bis 2015 vorgelegt. Demnach kann das Aufkommen auf rd. 12-13 Mio. Bruttotonnen (Güter- und Behältergewicht) pro Jahr anwachsen. Die Eisenbahnverkehrsunternehmen und Kombi-Operateure begrüßen diese Prognose und schließen sich ihr an.

Nunmehr liegt ein Katalog vor, in dem alle Maßnahmen, die jetzt geplant sind und die kurz- bis mittelfristig realisiert werden, aufgelistet sind.

Ein abgestimmter Endbericht, inklusive Terminalstammdatenblätter, liegt vor.

### **1.5. ERTMS und Interoperabilität**

RNE Brenner arbeitet mit DB Netz AG, ÖBB IB (d. i. ÖBB-Infrastruktur Bau AG und ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG) und RFI in der „Arbeitsgruppe Interoperabilität“ an der Optimierung aller Prozesse der Trasse zwischen München und Verona. Behandelt werden vor allem Interoperabilitätsfragen jeglicher Art, die besonders am Bahnhof Brenner zu Verzögerungen und dadurch zu Kapazitätsverlusten führen. Die Kooperation in der RNE Brenner hat bereits zu ersten Erfolgen geführt.

Darüber hinaus haben die Eisenbahnverkehrsunternehmen und KV-Operateure Maßnahmen zur Verbesserung der Interoperabilität vorgeschlagen und sind der Auffassung, dass die Belange des Wagenladungsverkehrs im neuen „Aktionsplan Brenner 2009“ ebenfalls berücksichtigt werden sollten.

Das Thema ERTMS soll ebenfalls vorangetrieben werden. Festgelegt werden sollte, bis wann ERTMS eingeführt wird. Ein „Letter of Intent“ (LoI) für den Korridor B soll gleichzeitig mit der Gemeinsamen Absichtserklärung, der dieser Aktionsplan nachrichtlich beigelegt ist, unterschrieben werden.

Ein überarbeiteter Bericht zur Interoperabilität liegt vor.

### **1.6. Begleitende Maßnahmen**

Die „Arbeitsgruppe Begleitende Maßnahmen“ hat die politischen Rahmenbedingungen des Projekts behandelt. Dabei geht es darum, all diejenigen Maßnahmen zu ergreifen, die unter Berücksichtigung des freien Warenverkehrs und vor dem Hintergrund des stetig wachsenden Personen- und Güterverkehrs eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene bewirken, damit die Mindestanforderungen der Luftqualität und des Lärms eingehalten werden können.

Derzeit werden die Luftreinhaltenormen auf dem Brennerkorridor nicht eingehalten.

### **1.7. Querfinanzierung**

Die „Arbeitsgruppe Querfinanzierung“ hat einen gemeinsamen Ansatz zum Thema Mautaufschläge zur Querfinanzierung der neuen Schieneninfrastruktur über den Brenner erörtert.

### **1.8. Ausweitung Schienengüter- und Schienenpersonenverkehr**

Die Belange des Schienengüterverkehrs wurden zwischen den beteiligten Eisenbahnverkehrsunternehmen und Kombi-Operateuren, die einen nennenswerten Anteil am Brennerverkehr haben, abgestimmt. Die im „Aktionsplan Brenner 2005“ noch nicht abgeschlossenen Punkte mit fortdauernder Bedeutung sind als Maßnahmen in den neuen Aktionsplan Brenner 2009 aufgenommen worden. Nahezu sämtliche Maßnahmen des Aktionsplans Brenner sollen dem ehrgeizigen Ziel der

Eisenbahnverkehrsunternehmen und Kombi-Operateure dienen, das Transportvolumen im unbegleiteten Kombinierten Verkehr über den Brenner erheblich zu steigern.

Die Arbeiten zum Personenverkehr wurden nicht maßgeblich vorangetrieben. Dieser Bereich benötigt einen Austausch zwischen mehreren Akteuren: dazu zählen die regionalen Behörden mit der Kompetenz und den Finanzmitteln für den Ausbau des Personennahverkehrs, die EVUs zur Antragstellung der Verkehrsstrassen und die Infrastrukturbetreiber, sowohl national als auch jene in Kooperation mit RNE Brenner.

## **1.9. Schlussfolgerungen**

Folgende Punkte werden festgehalten:

- Für alle Aktionen sind die Verantwortlichen und ein Umsetzungszeitpunkt bestimmt worden. Daher wird klar ersichtlich, wie sich die verschiedenen Aktionen aufeinander auswirken. Festgehalten wurde, dass gewisse Maßnahmen (Interoperabilität, Ausbaumaßnahmen, begleitende Maßnahmen) einen raschen Verlagerungseffekt herbeiführen können und andere Aktionen nur eine mittelfristige Wirkung haben werden. Ein Anhang mit einem Zeitablauf ist diesem Aktionsplan beigelegt.
- Die BCP wird das Monitoring des Aktionsplanes übernehmen. Dazu sollen mindestens zwei Treffen pro Jahr stattfinden, in denen der Aktionsplan gegebenenfalls überarbeitet wird.

## 2. AKTIONSPLAN BRENNER 2009: MAßNAHMENKATALOG

Dieser neue Aktionsplan Brenner 2009 basiert auf den Tätigkeiten der Arbeitsgruppen. Folgende Aktionsbereiche werden behandelt: Infrastruktur (inklusive Verkehrsprognosen), Kapazitäten der Schiene, Kapazitäten der Straße, Terminals, ERTMS und Interoperabilität, begleitende Maßnahmen, Querfinanzierung und Ausweitung Schienengüter- und Schienenpersonenverkehr.

### 2.1. Infrastruktur (inklusive Verkehrsprognosen)

#### Verkehrsprognosen:

- Die Verkehrsprognosen zum BBT sind seitens Italien und Österreich gemeinsam in der Zwischenstaatlichen Kommission durchgeführt worden. Die Prognose wurde mit der LTF- und TLB-Studie verglichen. Ein ständiges Monitoring dieser Verkehrsprognosen ist vorgesehen: es soll eine jährliche Berichterstattung über die Verkehrsentwicklung im Brennerkorridor und eine fünfjährige Überarbeitung der Prognose anhand der CAFT-Daten geben. Weiterhin wird im Kapitel 2.6, Begleitende Maßnahmen, vorgeschlagen, ein Monitoring der Entwicklung des Verkehrs entlang der Alpenquerenden Haupttransversalen durchzuführen.
- Deutschland wird im Zusammenhang mit den Planungen der nördlichen Zulaufstrecken Prognosen für 2025 verwenden, die – im Einklang mit anderen europäischen Prognosen – für die Bundesverkehrswegeplanung (Überprüfung der Bedarfspläne Schiene und Straße) erstellt werden. Ein Abgleich der aus den Prognosen resultierenden Planungen zwischen Deutschland und Österreich wird Ende 2009, Anfang 2010 erforderlich sein.

<b>Maßnahme</b>	<b>Bezeichnung der zuständigen Organisation, um die Maßnahme zu realisieren</b>	<b>Maßnahme durchzuführen bis</b>	<b>Monitoring (Verantwortliche in abnehmender Reihenfolge)</b>
1. Monitoring Verkehrsprognosen: Beobachtung der realen Verkehrsentwicklung	Projektdurchführende BBT SE in kontinuierlicher Zusammenarbeit mit den Schieneninfrastrukturbetreibern DB Netz, RFI und ÖBB IB, der trilaterale AG Infrastruktur, den Ländern und Provinzen und den betroffenen Autobahngesellschaften.	Jährlich bis fünf Jahre nach Fertigstellung des Brenner Basistunnels	Trilaterale AG Infrastruktur  BCP



Infrastruktur:

- Das vorrangige Vorhaben Nr. 1 „Eisenbahnachse Berlin-Verona/Mailand-Bologna-Neapel-Messina-Palermo“ ist in der Entscheidung 884/2004/EG über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes festgeschrieben worden.
- Nach heutigem Stand wird der Brenner Basistunnel bis 2020/2022 gebaut werden. Die südliche und nördliche Zulaufstrecke werden zeitgerecht ausgebaut, sowohl zur Nordseite, von München aus bis zum Brenner, als auch zur Südseite, von Verona bis zum Brenner. Ein detaillierter Plan der Fertigstellungstermine für die einzelnen Teilabschnitte der Sektion München-Verona ist festgelegt worden. Die Kapazitäten des Tunnels sollen zukünftig vollständig ausgenutzt werden. Dazu wird für die Zulaufstrecken eine genaue Kapazitätsberechnung durchgeführt.

<b>Maßnahme</b>	<b>Bezeichnung der zuständigen Organisation, um die Maßnahme zu realisieren</b>	<b>Maßnahme durchzuführen bis</b>	<b>Monitoring (Verantwortliche in abnehmender Reihenfolge)</b>
2. Knoten München: Ausbau ausreichender Kapazität	Ermittlung des Ausbaubedarfs: BMVBS  Planung und Ausführung: DB Netz  Finanzierung: DE (Kofinanzierung EU kann beantragt werden)	Ermittlung des Ausbaubedarfs bis Anfang 2010  Planung und Ausführung des bedarfsgerechten Ausbaus ist anschließend zu terminieren	DE, DB Netz  Trilaterale AG Infrastruktur  BCP
3. Truderinger Kurve: Anschluss an Terminal München Riem	Ermittlung des Ausbaubedarfs: BMVBS  Planung und Ausführung: DB Netz  Finanzierung: DE (Kofinanzierung EU kann beantragt werden)	Ermittlung des Ausbaubedarfs bis Anfang 2010  ggf. notwendige Planung und Ausführung des bedarfsgerechten Ausbaus ist anschließend zu terminieren	DE, DB Netz  Trilaterale AG Infrastruktur  BCP
4. Überholbahnhof Ostermünchen	Planung und Ausführung: DB Netz  Finanzierung: DE (Kofinanzierung EU kann beantragt werden)	Studien laufen, Baubeginn wäre möglich bis Ende 2011, wenn Baurecht schnell erlangt werden kann; dann wäre Inbetriebnahme 2012 möglich	DE, DB Netz  Trilaterale AG Infrastruktur  BCP

5. Ausbau München-Rosenheim	<p>Ermittlung des Ausbaubedarfs: BMVBS</p> <p>Planung und Ausführung: DB Netz</p> <p>Finanzierung: DE (Kofinanzierung EU kann beantragt werden)</p>	<p>Ermittlung des Ausbaubedarfs bis Anfang 2010</p> <p>ggf. notwendige Planung und Ausführung des bedarfsgerechten Ausbaus ist anschließend zu terminieren (möglicherweise mit AT abzustimmen; evtl. inkl. bilaterale Vereinbarung DE-AT)</p>	<p>DE, DB Netz</p> <p>Trilaterale AG Infrastruktur</p> <p>BCP</p>
6. Ausbau Rosenheim-Kiefersfelden-Kufstein	<p>Ermittlung des Ausbaubedarfs: BMVBS</p> <p>Planung und Ausführung: DB Netz – ÖBB/BEG</p> <p>Finanzierung: DE-AT (Kofinanzierung EU kann beantragt werden)</p>	<p>Ermittlung des Ausbaubedarfs bis Anfang 2010</p> <p>ggf. notwendige Planung und Ausführung des bedarfsgerechten Ausbaus ist anschließend zu terminieren und mit AT abzustimmen (inkl. bilaterale Vereinbarung DE-AT). Dieser Abstimmungsprozess wird 2009 fortgeführt.</p>	<p>DE, AT</p> <p>DB Netz, ÖBB IB/BEG</p> <p>Trilaterale AG Infrastruktur</p> <p>BCP</p>
7. Kufstein-Kundl-Radfeld	<p>Planung und Ausführung: ÖBB/BEG</p> <p>Finanzierung: AT (Kofinanzierung EU kann beantragt werden)</p>	<p>Trassenfestlegung 2009</p> <p>Fertigstellung 2025</p>	<p>AT</p> <p>ÖBB IB/BEG</p> <p>Trilaterale AG Infrastruktur</p> <p>BCP</p>
8. Kundl/Radfeld-Baumkirchen/Innsbruck	<p>Planung und Ausführung: ÖBB/BEG</p> <p>Finanzierung: AT (Kofinanzierung EU)</p>	<p>In Bau: Fertigstellung bis 2012</p>	<p>AT</p> <p>ÖBB IB/BEG</p> <p>Trilaterale AG Infrastruktur</p> <p>BCP</p>
9. Brenner Basistunnel	<p>Planung und Ausführung: BBT SE</p> <p>Finanzierung: AT-IT (Kofinanzierung EU)</p>	<p>April 2009: Planfeststellung inkl. UVP</p> <p>2010-2022: Bau</p>	<p>AT-IT</p> <p>BBT</p> <p>Trilaterale AG Verkehr</p> <p>BCP</p>

10. Franzensfeste – Waidbruck  Los 1	Planung und Ausführung: RFI  Finanzierung: IT (Kofinanzierung EU)	Ende 2011: Planfeststellung inkl. UVP  2013-2020: Bau	IT  RFI  Trilaterale AG Infrastruktur  BCP
11. Umfahrung Bozen (Prato Isarco- Bronzolo)  Los 2	Planung und Ausführung: RFI  Finanzierung: IT (Kofinanzierung EU)	Ende 2011: Planfeststellung inkl. UVP  Bau 2013-2017	IT  RFI  Trilaterale AG Infrastruktur  BCP
12. Branzoll-Trento (Mezzocorona)  Los 5	Planung und Ausführung: RFI  Finanzierung: IT (Kofinanzierung EU kann beantragt werden)	Ende 2009: Trassenfestlegung  Bau 2015-2022	IT  RFI  Trilaterale AG Infrastruktur BCP
13. Umfahrung Trento (Mezzocorona – Rovereto)  Los 3	Planung und Ausführung: RFI  Finanzierung: IT (Kofinanzierung EU)	Ende 2012: Planfeststellung inkl. UVP  Bau 2013-2020	IT  RFI  Trilaterale AG Infrastruktur  BCP
14. Einfahrt Verona (Pescantina – Verona bivio S.Massimo)  Los 4	Planung und Ausführung: RFI  Finanzierung: IT (Kofinanzierung EU)	Ende 2012: Planfeststellung inkl. UVP  Bau 2013-2017	IT  RFI  Trilaterale AG Infrastruktur  BCP
15. Ergänzende Sektionen (Ponte Gardena – Prato Isarco und Rovereto – Pescantina)	Planung und Ausführung: RFI  Finanzierung: IT (Kofinanzierung EU kann beantragt werden)	Bau vorgesehen bis 2030	IT  RFI  Trilaterale AG Infrastruktur BCP

## 2.2. Kapazitäten der Schiene

- Die Arbeitsgruppe Kapazitäten erstellte in enger Abstimmung mit RNE Brenner eine Studie über die Anzahl der freien Trassen,

inklusive der wirtschaftlich weniger interessanten Trassen auf dem Abschnitt München – Verona.

- Aufbauend auf die Analyse der Arbeitsgruppe Kapazitäten, die am 21. Januar 2009 abgeschlossen wurde, soll eine weitere Studie durchgeführt werden, die die Lage der Engpässe ermittelt und Maßnahmen zu deren Beseitigung erarbeitet. Diese Studie soll Aufschluss darüber geben, wie viel Kapazitäten laufend in den kommenden Jahren wo zur Verfügung stehen und wie groß die Gesamtkapazität für die durchgehenden Trassen entlang der Strecke München-Verona ist.

<b>Maßnahme</b>	<b>Bezeichnung der zuständigen Organisation, um die Maßnahme zu realisieren</b>	<b>Maßnahme durchzuführen bis</b>	<b>Monitoring (Verantwortliche in abnehmender Reihenfolge)</b>
16. Berechnung der maximalen Kapazität, insbesondere für den durchgehenden Güterverkehr unter Berücksichtigung der absehbaren Ausbauten der Gesamtstrecke München – Verona einschließlich Brenner Basistunnel und alter Brennerstrecke im Hinblick auf das Verlagerungspotential; tiefgehende Analyse der Engpässe (u.a. höhengleiche Kreuzung im Nordkopf des Bahnhofs Brenner durch Wechsel vom Rechts- in den Linksfahrbetrieb) und Lösungsansätze, unter Berücksichtigung der kapazitätsrelevanten Maßnahmen des Aktionsplans Brenner 2009;	Arbeitsgruppe Kapazitäten in Kooperation mit RNE Brenner und BCP  (Input von der trilateralen AG Infrastruktur)	Maßnahmen bis 2015  Maßnahmen nach 2015  Noch mit den Ergebnissen der Kapazitätsstudie abzugleichen;  - Infrastrukturelle Maßnahmen  - Knoten  - Betriebliche Abläufe	DB Netz, ÖBB IB, RFI  RNE Brenner  AT, DE, IT  BCP
17. Kontinuierliche Überarbeitung der Kapazitätsanalyse und Feststellung freier Güterzugtrassen (Katalogtrassen)	RNE Brenner und Arbeitsgruppe Kapazitäten	Kontinuierlich	RNE Brenner in Kooperation mit DB Netz, ÖBB IB, RFI  AT, DE, IT  BCP

### 2.3. Kapazitäten Straße

- Berechnung der Kapazitäten der Straße: diese Berechnung dient zur Ermittlung der Kapazitätsengpässe auf der Brennerautobahn. Gemäß der Alpenkonvention darf die bestehende Kapazität auf der Straße nicht erweitert werden. Zudem sind regelmäßige Instandhaltungsarbeiten und einmalige Renovierungsarbeiten an Tunneln und Brücken geplant, die sich erheblich auf den Verkehr und die Kapazitäten auswirken werden.
- Das primäre Ziel der Verkehrsverlagerung wird in der Reduzierung der verkehrsbedingten Belastungen für die Anrainer, den Umwelt- und den Klimaschutz gesehen. Es sind daher schon frühzeitig vor Erreichen der Kapazitätsgrenze der Straßeninfrastruktur Maßnahmen zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene als umweltfreundlichen Verkehrsträger zu ergreifen.

<b>Maßnahme</b>	<b>Bezeichnung der zuständigen Organisation, um die Maßnahme zu realisieren</b>	<b>Maßnahme durchzuführen bis</b>	<b>Monitoring (Verantwortliche in abnehmender Reihenfolge)</b>
18. Berechnung maximaler Kapazität Autobahn: Brennerpass und Zulaufstrecken (München – Verona)	Die Länder Tirol und Trentino werden solche Studien durchführen.	Ende 2009	AT, IT  BCP

### 2.4. Terminals

- Generell lässt sich festhalten, dass der Ausbau der Verladeterminals im Brennerkorridor von wesentlicher Bedeutung ist. Dabei gilt es zu beachten, dass eine Länder übergreifende Synchronisierung des Kapazitätsausbaus von Strecke und KV-Terminals notwendig ist. Auch außerhalb des Korridors liegende Standorte erweisen sich als für die Brenner-Verkehre bedeutsam. Zudem ist der Kapazitätsbedarf von Nicht-Brenner-Verkehren zu berücksichtigen.
- Feststellung der kurz- und mittelfristigen Ausbaupläne der Terminals, die eine Verkehrsrelation zum Brenner aufweisen.
- Studie über den langfristigen Ausbaubedarf der Terminals mit einer Verkehrsrelation zum Brenner.

<b>Maßnahme</b>	<b>Bezeichnung der zuständigen Organisation, um die Maßnahme zu realisieren</b>	<b>Maßnahme durchzuführen bis</b>	<b>Monitoring (Verantwortliche in abnehmender Reihenfolge)</b>
19. Abstimmung des langfristigen Ausbaubedarfs der KV-Terminals mit einer Verkehrsrelation zum Brenner in direktem Zusammenhang mit den Verkehrsprognosen, dem Infrastrukturausbau und den Streckenkapazitäten der Linie München-Verona; ggf. weitere Studien durchführen	DB Netz AG, ÖBB IB, RFI Arbeitsgruppe Terminals	Festlegung weiterer Ausbaubedarf bis 2013	Kombi-Operateure und EVUs  BCP
20. Schaffung von zusätzlicher Umschlagkapazität in KV-Terminals der DB Netz AG	DB Netz AG / DUSS (soweit nicht anders vermerkt)		Kombi-Operateure, EVUs  BCP
Berlin, Terminal Großbeeren		Ende 2008	
Duisburg Ruhrort Hafen		2009	
Hamburg, Billwerder		2011	
Hannover-Lehrte	DB Netz AG, Megahub-Entwicklungsgesellschaft	2011	
Leipzig-Wahren		2013	
München Riem		2011	
Kornwestheim (Stuttgart)			
21. Schaffung von zusätzlicher Umschlagkapazität in Terminals Privater Dritter in Deutschland	Jeweilige Gesellschaft ggf. mit Unterstützung der KV-Förderrichtlinie des BMVBS		
Bremerhaven, Terminal IV	Eurogate	Ende 2008	

Bremen-Roland	Roland Umschlaggesellschaft	2010	
Hamburg, verschiedene Standorte	Eurogate, HHLA, andere Private	2012	
Herne/Marl	Wanne-Herner-Eisenbahn	2013	
Köln-Eifeltor bzw. Köln Nord	DB Netz AG / DUSS bzw. Häfen und Güterverkehr Köln AG	2013	
Lübeck- Skandinavienkai	Lübecker Hafengesellschaft mbH	2011	
Ludwigshafen – BASF (KTL)	BASF SE	2011	
Mannheim	Mannheimer Hafengesellschaft AG	2013	
Nürnberg-Hafen	Bayernhafen Nürnberg  DB Netz AG	2009	
Regensburg: Erweiterung des Terminals sowie die Errichtung eines neuen Verladeterminals im Hafen; RoLa Ausbau	Bayernhafen Regensburg / Ökombi  Steht in Verbindung mit Maßnahme RoLa		
Rostock	HERO		
22. Schaffung von zusätzlicher Umschlagkapazität in KV-Terminals in Österreich			Kombi- Operateure, EVU  BMVIT  BCP
Hall: 4e Ladegleis	Tiroler Straße-Schiene- UmschlagmbH	Noch unbekannt	
Wels	ÖBB Infrastruktur / RCA AG	Noch unbekannt	
23. Schaffung von zusätzlicher Umschlagkapazität in KV-Terminals in Österreich (ROLA)			Kombi- Operateure, EVU  BMVIT  BCP

Wörgl (ROLA): Erweiterung der LKW-Vorstaufflächen und 3. RoLa-Ladegleis	ÖBB Infrastruktur / RCA AG  Steht in Verbindung mit Maßnahme 49 (RoLa)	2008/Ende 2010	
Brennersee (ROLA) in 2 Phasen	ÖBB Infrastruktur / RCA AG  Steht in Verbindung mit Maßnahme 49 (RoLa)	2008/Ende 2010	
24. Schaffung von zusätzlicher Umschlagkapazität in KV-Terminals der RFI in Italien	RFI		Kombi- Operateure, EVU  BCP
Bari Ferruccio: neue Umschlaggeräte		2010	
Bologna Interporto: neue Umschlaggeräte		2010	
Brescia: zusätzliches Modul		2011/2012	
La Spezia: S.Stefano di Magra: Machbarkeitsstudie (Hafenanbindung)		2010	
Livorno: Darsena Toscana: Machbarkeitsstudie (Nordanbindung)		2011	
Maddaloni/Marcianise: neues Umschlaggerät		2011	
Milano Smistamento, Segrate: neue Ausrüstung und Straßenzugang	Öffentliche Stellen zuständig für Straßenzugang	2011	
Modena Marzaglia: in Bau		Ende 2010	
Padova, Interporto: neues Umschlaggerät und Gleis		Ende 2008	
Trento, Roncaforte: Schaffung von zusätzlicher Umschlagkapazität (RoLa)	RFI, Provinz Trento	2009	
Verona, Quadrante Europa: dritter intermodaler Terminal	Terminal Gate (RFI, Consorzio ZAI)	Ende 2009	



## 2.5. ERTMS und Interoperabilität

Die Interoperabilität stellt einen wesentlichen Faktor für das Funktionieren der Schiene dar. Bis zur Fertigstellung der neuen Infrastruktur werden ERTMS, Stromversorgung und andere Aspekte der Interoperabilität abgestimmt. Einige Aspekte können bereits vorher harmonisiert bzw. optimiert werden.

### 2.5.1. ERTMS

ERTMS ist als das zukünftige europäische Signalisierungs- und Überwachungssystem vorgesehen. Es wird verwiesen auf den Letter of Intent für den Korridor B (Stockholm – Hamburg – München – Neapel)", der nach Fertigstellung von den Verkehrsministern der fünf beteiligten Mitgliedstaaten (Schweden, Dänemark, Deutschland, Österreich und Italien) in Kürze unterzeichnet werden soll und inhaltlich der Version des Kap. VII der TSI CC CR entsprechen soll.

<b>Maßnahme</b>	<b>Bezeichnung der zuständigen Organisation, um die Maßnahme zu realisieren</b>	<b>Maßnahme durchzuführen bis</b>	<b>Monitoring (Verantwortliche in abnehmender Reihenfolge)</b>
25. Einführung ERTMS: LoI Corridor B	Eisenbahnbetreiber in Zusammenarbeit mit der verantwortlichen Behörde	Einführung entsprechend LoI Corridor B	AT, DE, IT  DB Netz, ÖBB IB, RFI  RNE Brenner  BCP
26. Einführung GSM-R in AT (in DE und IT bereits eingeführt)	ÖBB IB	Zeitgerecht, möglichst noch 2009	ÖBB IB, AT  RNE Brenner  BCP

### 2.5.2. Andere Aspekte der Interoperabilität

Auf das Funktionieren des Brenner Korridors hat eine Vielzahl von weiteren Faktoren Einfluss. Eine Verbesserung lässt sich hier vor allem durch so genannte „soft measures“ erzielen. Beispiel: Gegenseitige Anerkennung oder Vereinheitlichung des Zugschlussignals.

Aus diesem Grund wurden all diese Faktoren aufgelistet und die Zuständigkeiten/Verantwortung sowie Zeithorizonte der Umsetzung festgelegt.

<b>Maßnahme</b>	<b>Bezeichnung der zuständigen Organisation, um die Maßnahme zu realisieren</b>	<b>Maßnahme durchzuführen bis</b>	<b>Monitoring (Verantwortliche in abnehmender Reihenfolge)</b>
27. Prüfung der Sinnhaftigkeit der Einführung einheitlicher Wagenzuglänge und Gesamtzuglänge für die neue Linie ab 2022; geprüft werden muss, ob die Abschnitte bei denen es bis 2022 keine neuen zusätzlichen zwei Gleise geben wird, Probleme aufwerfen könnten.	Eisenbahnbetreiber in Zusammenarbeit mit der verantwortlichen Behörde	Ende 2009	DB Netz, ÖBB IB, RFI  RNE Brenner EVUs  BCP
28. Prüfung ob beim Bau neuer Streckenabschnitte, bzw. bei der Erneuerung bestehender Streckenabschnitte der Oberbau für eine Achslast von 25t (Lastbild E5), für Güterzüge bis Vmax 100(120)km/h bemessen wird  konstruktive Bemessung: gemäß UIC 700VE Streckenklasse E5 (25tAchslast)  Bemessung Erschütterungsschutz: 18t bis 230 km/h 22,5t bis 120km/h	Eisenbahnbetreiber in Zusammenarbeit mit der verantwortlichen Behörde	Ende 2009	DB Netz, ÖBB IB, RFI  BCP

<p>29. Erhöhung auf 1560 t bei 540 m. Dies wäre eine Verbesserung für die Interoperabilität der bestehenden Linie.</p>	<p>Eisenbahnbetreiber in Zusammenarbeit mit der verantwortlichen Behörde</p>	<p>Ende 2009</p>	<p>DB Netz, ÖBB IB, RFI  RNE Brenner EVUs  BCP</p>
<p>30. Harmonisierung Zugschlussignal: (1) Gegenseitige Anerkennung (zwischen München und Verona) der bestehenden Zugschlussignale  (2) Harmonisierung des Signals</p>	<p>Eisenbahnbetreiber in Zusammenarbeit mit der verantwortlichen Behörde</p>	<p>Ende 2009</p>	<p>DB Netz, ÖBB IB, RFI in Zusammenarbeit mit nationalen Behörden (ANSF, BMVIT, EBA)  RNE Brenner  EVUs  BCP</p>
<p>31. Zulassung Schiebelok Nord- und Südrampe: Erhöhung Zuggewicht und Gestaltung gleicher Verkehre Süd-Nord und Nord-Süd</p>	<p>Eisenbahnbetreiber in Zusammenarbeit mit der verantwortlichen Behörde</p>	<p>Schiebelokeinsatz auf der Brennernordrampe bis in den RFI-Bahnhof Brenner ist gestattet. Ähnliches wird auf der Südrampe angestrebt. Zieldatum: Ende 2009</p>	<p>RFI in Zusammenarbeit mit nationaler Behörde (ANSF)  RNE Brenner  EVUs  BCP</p>
<p>32. Prozessoptimierung im Netzwechselbahnhof Brenner mit dem Ziel der Reduktion der Aufenthaltszeiten, u.a. durch: Erhöhung Anzahl der interoperablen Loks, automatisierte Erstellung der Beförderungsdokumente, Vertrauensübergabe der Züge</p>	<p>Eisenbahnbetreiber in Zusammenarbeit mit der verantwortlichen Behörde</p>	<p>Ende 2009</p>	<p>EVUs in Zusammenarbeit mit ÖBB IB, RFI (ANSF)  RNE Brenner  BCP</p>

<p>33. Verbesserung der Kommunikation und des Datenaustausches zur Optimierung der Schnittstellen zwischen den Beteiligten, der Ressourcensteuerung und der Kundeninformation</p> <p>Anwendung der TSI im [?] Teilsystem „Telematikanwendungen für den Güterverkehr“, gem. der Entscheidung der EU Kommission Nr. 62/2006 vom 23.12.2005</p>	<p>EVUs in Zusammenarbeit mit den Eisenbahnbetreibern</p>	<p>Laufender Prozess; z.B. durch Einführung und Nutzung Europtirails sowie von InfraDIS auf WEB-Basis</p>	<p>EVUs in Zusammenarbeit mit DB Netz, ÖBB IB, RFI</p> <p>RNE Brenner</p> <p>BCP</p>
--	---	---	--

## 2.6. Begleitende Maßnahmen

- In einem ersten Schritt soll ermittelt werden, welche Kapazitäten auf der Schiene und der Straße insgesamt zur Verfügung stehen. Darauf aufbauend kann untersucht werden, wie viel prognostizierter Verkehr über beide Verkehrsträger abgewickelt werden kann und wie viel davon mit welchen Maßnahmen auf die Schiene verlagerbar ist. Die Realisierung aller in den Kapiteln 2.1 bis 2.5 aufgeführten Maßnahmen soll entlang des Brennerkorridors unter Berücksichtigung der neuen Schieneninfrastruktur zu einer raschestmöglichen Ausnutzung der vollen Kapazität der neuen Schieneninfrastruktur führen.
- Die Länder und Provinzen Bayern, Tirol, Südtirol, Trento und Verona haben am 29. September 2008 vereinbart, ihre verschiedenen Systeme des Umweltmonitorings untereinander abzustimmen und gemeinsam voranzutreiben. Dies ist eine wesentliche Voraussetzung für einen Korridor übergreifenden Ansatz, um begleitende Maßnahmen gemeinsam zu beschließen.
- In diesem Absatz sind die begleitenden Maßnahmen in zwei Bereiche aufgeteilt: einerseits Maßnahmen, über die im Rahmen der BCP ein Konsens erreicht wurde und andererseits ein Katalog weiterer möglicher Maßnahmen, über die kein allgemeiner Konsens in der BCP erreicht werden konnte.

## Maßnahmen, über die in der BCP Konsens besteht

<b>Maßnahme</b>	<b>Bezeichnung der zuständigen Organisation, um die Maßnahme zu realisieren</b>	<b>Maßnahme durchzuführen bis</b>	<b>Monitoring (Verantwortliche in abnehmender Reihenfolge)</b>
34. Umweltmonitoring (Gemeinsame Erhebung von Luftschadstoffbelastung und Lärmpegel entlang des Korridors an Straße und Schiene)	Umwelt und Verkehrsbehörden der Länder/Provinzen (Bayern bis Verona) in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten AT, DE, IT	Ende 2009	BCP
35. Verkehrsmanagementsystem (VM, z.B. Alpentransitbörse)	Züricher Gruppe in Zusammenarbeit mit der Europäischen Kommission	erstes Quartal 2009: Festlegung weiterer Schritte zur Untersuchung von Verkehrsmanagementsystemen	Züricher Gruppe EK BCP
36. Differenzierung der Straßenbenutzungsgebühren nach Schadstoffklasse	AT, DE, IT	In DE ab 1.1.2009  In AT soll die entsprechende VO 2009 in Kraft treten, so dass diese Maßnahme mit 01.01.2010 wirksam werden kann.	
37. Differenzierung der Straßenbenutzungsgebühren nach aktueller Verkehrsbelastung	AT, DE, IT		
38. Internalisierung der externen Kosten			EK
39. Austausch Information PP 1, PP 6, PP 24	Projektdurchführende (BBT, LTF, Gotthard) in Zusammenarbeit mit den Europäischen Koordinatoren	Bis Frühling 2010	BCP

<p>40. Einrichtung eines neuen Projekts zur Stärkung der Korridorbetrachtung am Brenner, insbesondere der Verlagerung von Verkehr von der Straße auf die Schiene; Einbeziehung der vollständigen Logistikkette; Untersuchung von Möglichkeiten, Transitverkehre durch Nutzung kürzerer und energieeffizienterer Anlieferwege durch Europa (z.B. durch Short-Sea-Shipping, Ausbau von Mittelmeerhäfen und deren landseitiger Anbindung) zu verkürzen oder zu verringern</p>	<p>Europäische Kommission in Kooperation mit AT, DE und IT</p>	<p>2010</p>	<p>Europäische Kommission, BCP</p>
--	--	-------------	------------------------------------

**Maßnahmen, über die in der BCP nur teilweise Konsens besteht**

<b>Maßnahme</b>	<b>Bezeichnung der zuständigen Organisation, um die Maßnahme zu realisieren</b>	<b>Maßnahme durchzuführen bis</b>	<b>Monitoring (Verantwortliche in abnehmender Reihenfolge)</b>
<p>41. Umwelt- und Gesundheitsmonitoring</p>	<p>Land Tirol wird in Zusammenarbeit mit den Ländern/Provinzen ein Konsortium aufbauen, Universitäten einbeziehen und die Nachbarn ermuntern, sich an diesem Projekt zu beteiligen</p>	<p>Bis Ende 2009: Festlegung Parameter Studie  Bis 2010: Anfang Studie</p>	<p>BCP</p>
<p>42. Fahrverbot LKW-Klassen 0, 1, 2 und 3 entlang des Korridors</p>	<p>Länder/Provinzen (Bayern bis Verona) in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten AT, DE, IT</p>		<p>BCP</p>
<p>43. Überholverbot oder Abstandsbestimmungen für LKW</p>	<p>Länder/Provinzen (Bayern bis Verona) in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten AT, DE, IT</p>		<p>BCP</p>
<p>44. Zeitliche Beschränkungen für LKW-Verkehr entlang des Korridors: Nacht-/Wochenendfahrverbot /Staumanagement</p>	<p>Länder/Provinzen (Bayern bis Verona) in Zusammenarbeit mit den Mitgliedstaaten AT, DE, IT</p>		<p>BCP</p>

## 2.7. Querfinanzierung

- Österreich und Italien haben sich mit der Unterzeichnung der gemeinsamen Absichtserklärung von Juli 2007 bereit erklärt, die Möglichkeit der Erhebung von Gebührenzuschlägen (Mautaufschläge) zur Querfinanzierung des Brenner Basistunnels in vollem Umfang zu nutzen.

<b>Maßnahme</b>	<b>Bezeichnung der zuständigen Organisation, um die Maßnahme zu realisieren</b>	<b>Maßnahme durchzuführen bis</b>	<b>Monitoring (Verantwortliche in abnehmender Reihenfolge)</b>
45. Einhebung Querfinanzierungszuschlag im Unterinntal	AT – Tirol (in Zusammenarbeit mit der ASFINAG)	Beschluss Einführung steht noch offen	AT, Tirol BCP
46. Verwendung des A22 Fonds aus Gewinnen	IT – Provinzen Verona, Trentino, Südtirol (in Zusammenarbeit mit der A22)	Mai 2009: Beschluss Verwendung des bestehenden Fonds aus Gewinnen zur Finanzierung der neuen Brennerbahn	IT, Verona, Trentino, Südtirol BCP
47. Einhebung Querfinanzierungszuschlag auf der Strecke Verona-Brenner	IT – Provinzen Verona, Trentino, Südtirol (in Zusammenarbeit mit der A22)	Mai 2009: Beschluss neue Ausschreibung ‚Autobrennero‘ mit doppelter Bedingung: (1) Reservierung von Gewinnen für die Finanzierung der neuen Brennerbahn und (2) Querfinanzierung gemäß Richtlinie 2006/38  2011: neue Konzession  2014: Schrittweise Einführung von Querfinanzierung neben Reservierung von Gewinnen für die Finanzierung der neuen Brennerbahn	IT, Verona, Trentino, Südtirol BCP
48. Einhebung Querfinanzierungszuschlag auf der Strecke Rosenheim-Kiefersfelden	DE	Sofern für die Schienenstrecke Rosenheim – Kiefersfelden ein Ausbaubedarf ermittelt wird, wird DE einen Aufschlag auf die Lkw-Maut im Abschnitt Rosenheim – Kiefersfelden zur Querfinanzierung des Schienenausbaus prüfen	DE BCP

## 2.8. Ausweitung Schienengüter- und Schienenpersonenverkehr

- Die Länder/Provinzen leiten ihre kurzfristigen Trassenbestellungen für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und ihre mittel- und langfristig beabsichtigte Ausweitung des SPNV an die Arbeitsgruppe Kapazitäten weiter.
- In der Kapazitätsberechnung wird für den Schienenpersonenfernverkehr vorläufig weiterhin ein 2-Stunden-Takt unterstellt.
- Bezogen auf den Schienengüterverkehr werden die Trassenanfragen der EVU für den Jahresfahrplan 2010 bis spätestens März 2009 gestellt. Zielsetzung der EVU und Kombi-Operateure ist es, das Transportvolumen bis 2015 erheblich zu steigern.
- Die rollende Landstraße (RoLa) besteht hauptsächlich aus einem, auf österreichisches Hoheitsgebiet beschränktem Angebot. Dieses Angebot ist teilweise schon Richtung Italien und Deutschland erweitert worden. Eine mögliche Ausweitung des Angebotes in Italien und Deutschland ist zu prüfen und bei Bedarf festzulegen.

<b>Maßnahme</b>	<b>Bezeichnung der zuständigen Organisation, um die Maßnahme zu realisieren</b>	<b>Maßnahme durchzuführen bis</b>	<b>Monitoring (Verantwortliche in abnehmender Reihenfolge)</b>
49. Rollende Landstraße: Ausdehnung des Angebots Wörgl-Brennersee in Richtung Trento Roncaforte / Verona Quadrante Europa und Deutschland (z.B. Regensburg)	Kombi-Operateure in Zusammenarbeit mit den EVUs, Land Tirol und weiteren Behörden der Provinzen/Länder.	Laufende Anpassung an die Verkehrsnachfrage	Kombi-Operateure,  Länder/Provinzen  EVUs  DB Netz, ÖBB IB, RFI  RNE Brenner  BCP

## 2.9. Monitoring

Zur Überprüfung der Umsetzung/ des Umsetzungsgrades der in den vorhergehenden Tabellen der Kapitel 2.1 bis 2.8 aufgeführten Maßnahmen erfolgt eine Umsetzungsbegleitung (Monitoring). Zu jeder Maßnahme sind in den Tabellen Verantwortliche für das Monitoring benannt. Der Hauptverantwortliche wird immer an erster Stelle erwähnt. Die weiteren Organisationen haben eine zusätzliche Koordinierungs- und Überwachungsrolle. Letztendlich werden alle Informationen in der BCP zusammengetragen.



Teil dieses Monitoring soll auch eine regelmäßige Gesamtüberarbeitung des Aktionsplanes sein. Diese Überarbeitung ist alle 4 Jahre vorgesehen. Dadurch soll dem Aktionsplan Brenner 2009 ein ähnliches Schicksal wie dem Aktionsplan Brenner 2005, der bis heute nicht vollständig umgesetzt ist, erspart werden. Vielmehr soll während der gesamten Zeit des Ausbaus der neuen Brenner Schienenachse ein regelmäßig aktualisierter Aktionsplan Brenner aktiv umgesetzt werden.

<b>Maßnahme</b>	<b>Bezeichnung der zuständigen Organisation, um die Maßnahme zu realisieren</b>	<b>Maßnahme durchzuführen bis</b>	<b>Monitoring (Verantwortliche in abnehmender Reihenfolge)</b>
50. Überarbeitung Aktionsplan Brenner	Brenner Corridor Platform: eine Zusammenarbeit der Mitgliedstaaten, Länder/Provinzen entlang der Strecke Verona-München, der Infrastrukturbetreiber und EVUs, der Autobahnbehörden und weiterer Behörden.	Nach Durchführung der kurzfristigen Maßnahmen und Inbetriebnahme der Unterinntalbahn Kundl/Radfeld-Baumkirchen: 2013; danach 2017 und 2021	BCP

## ANHANG I: Zusammensetzung der Brenner Corridor Platform

<b>BCP</b>	<b>BCP</b>
<b>Brenner Korridor Plattform</b>	<b>Piattaforma del Corridoio del Brennero</b>
Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Deutschland	Ministero dei Trasporti Tedesco
Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie Österreich	Ministero dei Trasporti Austriaco
Italienisches Verkehrsministerium	Ministero Infrastrutture-Trasporti Italiano
RFI	RFI
Trenitalia	Trenitalia
ÖBB-Infrastruktur Bau AG	ÖBB-Infrastruktur Bau AG
DB Netz AG	DB Netz AG
Amt der Tiroler Landesregierung	Ufficio della giunta del Land Tirol
Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie	Ministero dell'Economia, Infrastrutture, del Trasporto e delle Tecnologie dello Stato Libero di Baviera
Autonome Provinz Bozen	Provincia Autonoma di Bolzano
Autonome Provinz Trient	Provincia Autonoma di Trento
Provinz Verona	Provincia di Verona
BBT SE	BBT SE

<b>BEG</b>	<b>BEG</b>
<b>KombiConsult GmbH</b>	<b>KombiConsult Srl</b>
<b>EIB</b>	<b>BEI</b>
<b>Europäische Kommission</b>	<b>Commissione Europea</b>

## **ANHANG II: Chronologische Reihenfolge der Maßnahmen**

Nachstehend werden die Maßnahmen chronologisch aufgelistet. Sie sind gegliedert in kurz-, mittel- und langfristige Maßnahmen.

### **I. Kurzfristige Maßnahmen: 2009 bis 2012**

#### **Verkehrsprognosen:**

- ständiges Monitoring; jährlich ab 2009

#### **Infrastrukturausbau:**

- Überholbahnhof Ostermünchen; bis Ende 2011
- Kundl/Radfeld-Baumkirchen/Innsbruck; bis Ende 2012

#### **Kapazitäten der Schiene:**

- detaillierte Studie Knoten und Engpässe; 2009-2010

#### **Kapazitäten der Straße:**

- detaillierte Studie; bis Ende 2009

#### **Terminals:**

- Ausbaumaßnahmen verschiedener Terminals; bis Ende 2012

#### **Interoperabilität:**

- Einführung GSM-R in AT; 2009
- Festlegung von Kriterien für neue Infrastruktur; ab sofort (Gesamtzuglänge, einheitliche Achslast)
- Erhöhung auf 1540 t bei 540 m für bestehende Infrastruktur; bis Ende 2009
- Harmonisierung Zugschlussignal in zwei Phasen; bis Ende 2009
- Prozessoptimierung Netzwechselfernbahnhof Brenner; bis Ende 2009
- durchgehende Verbesserung der Kommunikation und des Datenaustausches zur Optimierung der Schnittstellen; ab 2009

#### **Begleitende Maßnahmen, über die in der BCP Konsens besteht:**

- Umweltmonitoring (gemeinsame Erhebung von Luftschadstoffbelastung und Lärmpegel entlang des Korridors an Straße und Schiene); ab 2009
- Festlegung weiterer Schritte zur Untersuchung von Verkehrsmanagementsystemen; Anfang 2009
- Differenzierung der Straßenbenützungsgebühren nach Schadstoffklassen; 2009
- Internalisierung der externen Kosten; EU-Gesetzgebungsverfahren (Mitentscheidungsverfahren) läuft
- Informationsaustausch Alpenquerende Haupttransversalen Brenner, Gotthard/Lötschberg und Lyon-Torino; 2009-2010
- Einrichtung eines neuen Projekts zur Stärkung der Korridorbetriebsführung am Brenner, insbesondere der Verlagerung von Verkehr von der Straße auf die Schiene; Einbeziehung der vollständigen Logistikkette; Untersuchung von Möglichkeiten, Transitverkehre durch Nutzung kürzerer und energieeffizienterer Anlieferwege durch Europa (z.B. durch Short-Sea-Shipping, Ausbau von Mittelmeerhäfen und deren landseitiger Anbindung) zu verkürzen oder zu verringern; ab 2010

### **Begleitende Maßnahmen, über die in der BCP nur teilweise Konsens besteht:**

- Fahrverbot bestimmter LKW-Klassen entlang des Korridors; ab sofort
- Überholverbot oder Abstandsbestimmungen für LKW; Einrichtung ab sofort
- Zeitliche Beschränkungen für LKW-Verkehr entlang des Korridors; Nacht-/Wochenendfahrverbot/Staumanagement); ab sofort

### **Querfinanzierung:**

- Einhebung Querfinanzierungszuschlag im Unterinntal; Beschluss ist noch offen
- Verwendung Fonds aus Gewinnen; Beschluss Mai 2009
- Einhebung Querfinanzierungszuschlag auf der Strecke Verona-Brenner; gestufte Einführung 2009-2014
- Einhebung Querfinanzierungszuschlag auf der Strecke Rosenheim-Kiefersfelden; Prüfung bis Ende 2010

### **Rollende Landstraße:**

- Erweiterung des Angebots; laufend

## **II. Mittelfristige Maßnahmen: 2013 bis 2017**

### **Aktionsplan Brenner:**

- Überarbeitung; 2013 und 2017

### **Verkehrsprognosen:**

- ständiges Monitoring; jährlich

### **Infrastrukturausbau:**

- Truderinger Kurve: Anschluss an Terminal München Riem; Planung und Ausführung entsprechend des bis Anfang 2010 ermittelten Ausbaubedarfs; noch zu terminieren
- Umfahrung Bozen (Prato Isarco-Bronzolo); bis Ende 2017
- Einfahrt Verona; bis Ende 2017

### **Kapazitäten der Schiene:**

- kontinuierliche Überarbeitung der Kapazitäten

### **Terminals:**

- Festlegung weiterer Ausbaumaßnahmen verschiedener Terminals; 2013

### **Interoperabilität:**

- Anwendung ETCS Level 2 in AT; ab 2013
- Anwendung ETCS Level 2 München-Verona; bis 2015 einzuführen, sofern entsprechender LoI unterzeichnet wird

### **Begleitende Maßnahmen, über die in der BCP Konsens besteht:**

- Umweltmonitoring (gemeinsame Erhebung von Luftschadstoffbelastung und Lärmpegel entlang des Korridors an Straße und Schiene); kontinuierlich
- Differenzierung der Straßenbenutzungsgebühren nach aktueller

Verkehrsbelastung

### **III. Langfristige Maßnahmen: 2018 bis 2030**

#### **Aktionsplan Brenner:**

- Überarbeitung; 2021

#### **Verkehrsprognosen:**

- ständiges Monitoring; jährlich

#### **Infrastrukturausbau:**

- Knoten München, Nord/Südring: Ausbau zur Schaffung ausreichender Kapazität; Planung und Ausführung entsprechend des bis Anfang 2010 ermittelten Ausbaubedarfs; noch zu terminieren

- Ausbau München-Rosenheim; Planung und Ausführung entsprechend des bis Anfang 2010 ermittelten Ausbaubedarfs; noch zu terminieren

- Ausbau Rosenheim-Kiefersfelden-Kufstein; Planung und Ausführung entsprechend des bis Anfang 2010 ermittelten Ausbaubedarfs; noch zu terminieren

- Ausbau Kufstein-Kundl-Radfeld; Ende 2025

- Brenner Basistunnel; Ende 2022

- Franzensfeste – Waidbruck; Ende 2020

- Branzoll-Trento (Mezzocorona); Ende 2020

- Umfahrung Trento (Mezzocorona – Rovereto); Ende 2020

- Ergänzende Sektionen (Ponte Gardena – Prato Isarco und Rovereto – Pescantina); Ende 2030

#### **Kapazitäten der Schiene:**

- kontinuierliche Überarbeitung der Kapazitäten

#### **Begleitende Maßnahmen, über die in der BCP Konsens besteht:**

- Umweltmonitoring (gemeinsame Erhebung von Luftschadstoffbelastung und Lärmpegel entlang des Korridors an Straße und Schiene); kontinuierlich