

1. PROGRAMM DER STRATEGISCHEN VORHABEN
(GESETZ N. 443/2001)
AUSBAU EISENBAHNACHSE MÜNCHEN-VERONA:
BRENNER BASISTUNNEL

DER CIPE (interministerieller Ausschuss
für Wirtschaftsplanung in Italien) NIMMT

NACH EINSICHT in die Entscheidung Nr. 1692/96/EG über den Wegweiser zur Entwicklung eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN – T) und in die Entscheidung Nr. 884/2004/EG des Europäischen Parlaments und des Rats vom 24. April 2004, mit der die vorherige Entscheidung abgeändert wurde;

NACH EINSICHT in den “Neuen Verkehrswege- und Logistikplan 2001“ zu dem der Ausschuss mit Beschluss vom 1. Feber 2001, Nr. 1 (Amtsblatt Nr. 64/2001) endgültig Stellung genommen hat und der mit Dekret des Präsidenten der Republik am 14. März 2001 genehmigt wurde;

NACH EINSICHT in § 1 des Gesetzes Nr. 443 vom 21. Dezember 2001 (das so genannte „Legge Obiettivo“), demgemäß die öffentlichen und privaten Infrastrukturen sowie die strategischen Produktionsstätten von vorrangigem nationalen Interesse, die zur Modernisierung und Entwicklung des Landes zu verwirklichen sind, von der Regierung durch ein Programm zu ermitteln sind, das den Kriterien und verfahrenstechnischen Angaben des o.g. Paragraphen entspricht; Der Ausschuss ist beauftragt, in erstmaliger Anwendung des Gesetzes, dieses Programm bis 31. Dezember 2001 zu genehmigen;

NACH EINSICHT in § 13 des Gesetzes Nr. 166 vom 1. August 2002, mit dem der o.g. § 1 des Gesetzes Nr. 443/2001 abgeändert wird und Ausgabenhöchstbeträge für einen Zeitraum von 15 Jahren für die Planung und den Bau der Vorhaben, die im vom Ausschuss genehmigten Programm enthalten sind, sowie für Maßnahmen im Bereich Wasserwirtschaft im Zuständigkeitsbereich des Infrastruktur- und Verkehrsministeriums genehmigt werden;

NACH EINSICHT in die Gesetzesverordnung Nr. 190 vom 20. August 2002, mit der der § 1 des o.g. Gesetzes Nr. 443/2001 umgesetzt wird;

NACH EINSICHT insbesondere in § 1 des oben angeführten Gesetzes Nr. 443/2001, abgeändert gemäß § 13 des Gesetzes Nr. 166/2002, und in § 2 der Gesetzesverordnung Nr. 190/2002, gemäß denen die Verantwortung für das Untersuchungsverfahren und die Unterstützung des Ausschusses dem Infrastruktur- und Verkehrsministerium übertragen werden, das sich hierfür wiederum einer geeigneten „Technischen Einsatzgruppe“ bedienen kann;

NACH EINSICHT in die letztgültige, zuletzt mit der Gesetzesverordnung Nr. 302 vom 27. Dezember 2002 abgeänderte Fassung des Dekrets des Präsidenten der Republik

Nr. 327 vom 8. Juni 2001, das die gesamten gesetzgebenden und verordnungsrechtlichen Vorschriften im Bereich der Enteignung zu gemeinnützigen Zwecken wiedergibt;

NACH EINSICHT in § 11 des Gesetzes Nr. 3 vom 16. Jänner 2003 über die „Ordnungsrechtlichen Vorschriften bei der öffentlichen Verwaltung“, demgemäß seit 1. Jänner 2003 jedes öffentliche Investitionsprojekt mit einem Eindeutigen Projektkode (CUP) zu versehen ist;

NACH EINSICHT in § 4 des Gesetzes Nr. 350 vom 24. Dezember 2003 und nach Einsicht insbesondere in

- den Absatz 134 und Folgende, gemäß denen der an den Ausschuss zu richtende Antrag auf Zuweisung von Mitteln für strategische Infrastrukturen, deren Betrieb potentiell wirtschaftlich rentabel ist, und die weder in den Finanzplänen der Konzessionsgesellschaften noch in den entsprechenden zukünftigen Zusatzdokumenten enthalten sind, gemeinsam mit einer Kosten-Nutzen-Analyse und einem Unternehmens- und Finanzplan gemäß dem vom Ausschuss genehmigten Muster einzureichen ist;
- den Absatz 176, demgemäß zusätzliche Ausgabenhöchstbeträge für die Verwirklichung von strategische Vorhaben gemäß den oben angeführten Gesetzen für den Zweijahreszeitraum 2005-2006 genehmigt werden;
- den Absatz 177, der ersetzt wurde durch § 1, Absatz 13 des Gesetzesdekrets Nr. 168 vom 12. Juli 2004, das in das Gesetz Nr. 191 vom 30. Juli 2004 umgewandelt wurde, wo unter anderem präzisiert wird, dass die zu speziellen gesetzgebenden Bestimmungen im Staatshaushalt budgetierten Ausgabenhöchstbeträge als mehrjährige Beiträge zur Tätigkeit von Investitionen zu verstehen sind, wobei in diese Investitionskosten auch die eventuell erwachsenden Finanzierungskosten eingerechnet werden; mit anderen Worten also, als Unterstützung von Seiten des Staats bei der Zahlung eines Teils der Kosten der Darlehen oder anderer finanzieller Transaktionen, die die betroffenen Stellen, die nicht Öffentliche Verwaltungen im Sinne der Nationalen Buchhaltung SEC 95 sind, zur Tätigkeit von Investitionen berechtigt sind einzugehen;

NACH EINSICHT in den Beschluss Nr. 121 vom 21. Dezember 2001 (Amtsblatt Nr. 51/2002 S.O.) mit dem der Ausschuss, gemäß dem angeführten § 1 des Gesetzes Nr. 443/2001, das 1. Programm der strategischen Vorhaben genehmigt hat, in dessen Anhang 1 unter der Position „Pässe“ der Brennerpass mit Kosten in Höhe von 2.582,284 Mio. Euro angeführt ist und in dessen Anhang 2, als eines der Vorhaben das die Autonome Provinz Bozen betrifft, unter der Position „Eisenbahnkorridore“ der „Abschnitt Eisenbahnkorridor Brenner und Pass“ aufgelistet ist;

NACH EINSICHT in den Beschluss Nr. 143 vom 27. Dezember 2002 (Amtsblatt Nr. 87/2003, Druckfehlerberichtigung in Amtsblatt Nr. 140/2003), mit dem der Ausschuss das System zur Zuweisung von Eindeutigen Projektkodes (CUP), die von den verantwortlichen Stellen gemäß Pkt. 1.4 dieses Beschluss zu beantragen sind, festgelegt hat;

NACH EINSICHT in den Beschluss Nr. 63 vom 25. Juli 2003 (Amtsblatt Nr. 248/2003) des Ausschusses, unter anderem, über die verfahrenstechnischen Bestimmungen zur Abwicklung der Unterstützung seitens des Infrastruktur- und Verkehrsministeriums, das die Durchführung der im 1. Programm der strategischen Infrastrukturen enthaltenen Vorhaben zu überwachen hat;

NACH EINSICHT in den Beschluss Nr. 11 vom 27. Mai 2004, mit dem der Ausschuss das Muster des Unternehmens- und Finanzplans gemäß dem zitierten § 4, Abs. 140 des Gesetzes Nr. 350/2003 genehmigt hat;

NACH EINSICHT in den Beschluss Nr. 24 vom 29. September 2004 (Amtsblatt Nr. 276/2004), mit dem der Ausschuss festgelegt hat, dass der Eindeutige Projektkode (CUP) in allen analogen und digitalen Verwaltungs- und Buchhaltungsunterlagen öffentlicher Investitionsprojekte anzuführen ist, und dass derselbe in den Datenbanken der verschiedenen projektbezogenen EDV-Systeme zu verwenden ist;

NACH EINSICHT in die Entscheidung Nr. 303 vom 25. September 2003, mit der der Verfassungsgerichtshof bei der Prüfung des angefochtenen Gesetzes Nr. 443/2001 und der angefochtenen Durchführungsverordnungen auf den zwingenden Charakter des Einvernehmens zwischen Staat und der einzelnen Region bei der Umsetzung des Programms der strategischen Infrastrukturen im Gebiet der jeweiligen Region, verweist; hervorgehoben wird auch, dass das Einvernehmen nach einer einseitig von der Regierung durchgeführten Ermittlung hergestellt werden kann und, dass die dem Vorhaben zugesicherten Finanzmittel als unwirksam zu betrachten sind, solange das Einvernehmen nicht hergestellt wird;

NACH EINSICHT in das Dokument zur Wirtschafts- und Finanzplanung (DPEF) 2004-2007, in dessen Anhang, zum 1. Programm der strategischen Infrastrukturen, die im Betrachtungszeitraum potenziell umzusetzenden Vorhaben, darunter auch das Vorhaben „Brenner – Eisenbahnübergang“, aufgelistet sind;

NACH EINSICHT in das Rundschreiben des Wirtschafts- und Finanzministeriums – Staatliche Verwaltungsabteilung vom 5. April 2004, Nr. 13 (Amtsblatt Nr. 66/2004 S.O.), in dem die Thematik der Ausgabenhöchstbeträge behandelt wurde und in dem unter anderem präzisiert wird, dass eine Mittelbindung nicht unbedingt mit der Gewährung eines etwaigen Darlehens oder der Durchführung anderer finanzieller Transaktionen einher zu gehen hat;

NACH EINSICHT in das Schreiben Nr. 485 vom 2. August 2004, mit dem das Infrastruktur- und Verkehrsministerium unter anderem den Untersuchungsbericht über den „Ausbau Eisenbahnachse München – Verona: Brenner Basistunnel“ übermittelt sowie die Genehmigung des Vorprojekts mit Auflagen und die Finanzierung der Studien- und Untersuchungstätigkeiten zum Einreichprojekt in Höhe von 45 Mio. Euro vorgeschlagen hat;

NACH EINSICHT in das Schreiben Nr. 530 vom 22. September 2004, mit dem das Infrastruktur- und Verkehrsministerium unter anderem den Anhang gemäß dem oben angeführten Beschluss Nr. 63/03 übermittelt hat;

NACH EINSICHT in das Schreiben vom 18. Oktober 2004, mit dem der italienische Verantwortliche der Europäischen Wirtschaftsinteressensvereinigung „Brenner Basis Tunnel“ (BBT EWIV) genauere Angaben zu den Kosten des Vorhabens gemacht hat;

UNTER BEACHTUNG, dass das o.g. Vorhaben unter das am 13. Feber 2004 von der Regierung und der Autonomen Provinz Bozen unterzeichnete Einvernehmensprotokoll fällt;

UNTER BEACHTUNG, dass der Ausschuss den im Anhang 1 des o.g. Beschlusses Nr. 121/2001 angeführten Finanzrahmen in ein verbindliches Programm aufgenommen hat und sich vorbehält in Folge die verschiedenen, für jedes Vorhaben verfügbaren Finanzierungsquellen zu ermitteln;

UNTER BEACHTUNG, dass das Projekt Brenner Basistunnel, als eines der „neuen Projekte des Legge Obiettivo“, Bestandteil des Prioritätenplans für Eisenbahninvestitionen (PPI) – Version Oktober 2003 ist, den dieser Ausschuss mit Beschluss Nr. 103 vom 13. November 2003 für 2004 und als Rahmenplan für die Folgejahre genehmigt hat, sowie der Version April 2004, über die sich der Ausschuss mit Beschluss Nr. 91 heute ausgesprochen hat;

UNTER BEACHTUNG, dass in der Vorbesprechung zu der Sitzung des Ausschusses, der Landeshauptmann der Autonomen Provinz Bozen das Einvernehmen über die Positionierung des Vorhabens bestätigt und hervorgehoben hat, dass es zur Gewährleistung der vollen Funktionsfähigkeit des Bauwerks wichtig ist auch den Abschnitt von Franzensfeste bis Verona gleichzeitig zu planen und zu verwirklichen; er hat zur Kenntnis genommen, dass dieser Abschnitt von Rete ferroviaria italiana S.p.A. (RFI) geplant wird;

NACH ANHÖRUNG des Berichts des Infrastruktur- und Verkehrsministers unter anderem über die Entwicklung der Rechtsform des Projektträgers;

NACH HERSTELLUNG des Einvernehmens mit dem Wirtschafts- und Finanzminister im Rahmen einer Sitzung;

K E N N T N I S

von den Ergebnissen des vom Infrastruktur- und Verkehrsministerium durchgeführten Untersuchungsverfahrens, insbesondere

- *hinsichtlich verfahrenstechnischer Aspekte*

- dass der Gegenstand des dem Ausschuss vorgelegten Projekts der Ausbau der Eisenbahnverbindung zwischen Innsbruck (Österreich) und Franzensfeste (Italien) ist, die sich über die Wasserscheide an der Grenze hinweg über die Alpentäler des Inns und der Etsch in Österreich und Italien erstreckt,
- dass der Ausbau der Brenner Eisenbahnachse, samt Bau des Basistunnels einen grundlegenden Moment einer Verkehrspolitik darstellt, die der Umwelt und der Bevölkerung der betroffenen Gegenden Respekt zollt und zur Gewährleistung einer nachhaltigen Entwicklung darauf abzielt ein Gleichgewicht

zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern herzustellen und die derzeitige alleinige Vorherrschaft der Straße zu brechen;

- dass die Politik, durch die der Verkehrsplan seit seiner Einführung gestaltet wird, auch international Resonanz findet und zwar sowohl bei den trilateralen Beziehungen zwischen Italien, Österreich und Deutschlands, wo sie sich auf die von der Alpenkonvention 1991 verfolgten Strategie der Verringerung der Auswirkungen auf die Alpen niederschlägt, als auch auf EU-Ebene, als Grundkriterium bei der Bestimmung der TEN-T gemäß der in der Einleitung angeführten Richtlinien;
- insbesondere dass, angesichts der Verkehrssituation in den Alpen, die Verkehrsminister Italiens, Österreichs und Deutschland schon in den 80er Jahren übereinkamen eine Machbarkeitsstudie zum Brenner Eisenbahnbasistunnel in Auftrag zu geben, die 1989 abgeschlossen und 1993 mit zusätzlichen Untersuchungen über die Gesamtachse München – Verona ergänzt wurden;
- dass sich diese Minister mit dem Memorandum von Montreux vom 2./3. Juni 1994 zum Ausbau der Eisenbahnachse München – Verona mit einer Trasse, die dann in die jeweiligen nationalen Verkehrswegepläne Eingang fand, verpflichteten, und dass sich diesem Abkommen, gemäß Brüsseler Memorandum vom 21. November des gleichen Jahres, der Europäische Verkehrskommissär anschloss und so die Gründung einer trilateralen Kommission einleitete, die sich aus Vertretern der drei betroffenen Ministerien, der Europäischen Kommission und den zuständigen Eisenbahnen zusammensetzt;
- dass nach den Gipfeltreffen des Europäischen Rats vom Juni und vom Dezember 1994 die Verbindung München – Verona als eines der 14 prioritären Projekte des Anhangs III unter der Position "Hochgeschwindigkeitszug / Kombiniertes Nord-Süd-Verkehr" in das TEN-T Programm aufgenommen wurde, um zur Verringerung der negativen Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt, insbesondere auf die Alpen beizutragen;
- dass die Priorität dieses Vorhabens im Weißbuch der Europäischen Kommission vom 12. September 2001 als Strategie zur Verbesserung der Lebensqualität der durch die unaufhörliche und stetige Zunahme des Schwerverkehrs bedrohten Einwohner Südtirols und Tirols bestätigt wurde;
- dass diese Verbindung mit der oben angeführten Entscheidung Nr. 884/2004/EG vom 29. April 2004 auf die Strecke von Berlin bis Palermo ausgeweitet und als eines der vorrangigen Projekte bestätigt wurde, für die der Baubeginn bis 2010 vorgesehen ist;
- dass in der Zwischenzeit die Verkehrsminister Österreichs und Italiens mit der gemeinsamen Erklärung vom 15. April 1999 ihren gemeinsamen Willen zum Beginn der Planungstätigkeiten für den Bau des Brenner Basistunnels als Teil der „Nord-Süd-Verbindung für den Hochleistungsverkehr und für den kombinierten Verkehr Berlin – Nürnberg – München – Verona“ kund taten; zu diesem Zwecke wurde dem Vorschlag der trilateralen Kommission folgend von den mit der Planung beauftragten Eisenbahngesellschaften die BBT EWIV gegründet;

- dass die Regierungen Österreichs und Italiens auf Grundlage der von der BBT EWIV in der Phase I des Projekts Brenner Basistunnel erzielten Planungsergebnisse am 1. April 2003 eine gemeinsame Erklärung zur Weiterführung des Projekts unterzeichneten und in Folge mit dem Memorandum vom 10. September des gleichen Jahres formal die Phase II zur Baureifmachung des Vorhabens einleiteten;
- dass am 30. April 2004 in Wien ein "Abkommen zwischen der Republik Italien und der Republik Österreich zur Verwirklichung eines Eisenbahnbasistunnels auf der Brennerachse" unterzeichnet wurde, das derzeit ratifiziert wird und in dem die Projektphasen zur Verwirklichung des gemeinsamen Teils der neuen Eisenbahnstrecke bis zur Inbetriebnahme definiert sowie auch die Rahmenbedingung der eisenbahnrechtlichen Konzession und die finanziellen Aspekte des Projekts geregelt werden; in diesem Abkommen ist weiters die Umwandlung der EWIV in eine Europäische Aktiengesellschaft vorgesehen, die die Rolle des Projektwerbers übernehmen soll und die somit für die Entwicklung eines Finanzierungsmodells und der Realisierungsmodalitäten zuständig ist; dabei ist die Zwischenstaatliche Kommission (CIG) einzubinden, die wiederum den beiden betroffenen Regierungen Vorschläge zu den der Phase II nachfolgenden Tätigkeiten unterbreitet;
- dass das eingereichte Projekt aus dem 56 km langen Basistunnel, der sich über 24 km auf italienischem und über 32 km auf österreichischem Staatsgebiet erstreckt, und aus den entsprechenden Anbindungen an die Bestandstrecke bei den Bahnhöfen Innsbruck und Franzensfeste besteht;
- dass die Projektplanung zwei einspurige Röhren, die ca. alle 336 m mit begehbaren Querschlägen verbunden sind, vorsieht;
- dass beim Projekt, neben dem Basistunnel, auch der Bau folgender Nebenanlagen vorgesehen ist:
 - drei Multifunktionsstellen in einem Abstand von jeweils mindestens 20km bei der Umfahrung Innsbruck, in Steinach und in Wiesen;
 - Fensterstollen Mauls, Pfitsch, Wolf, Pfons, Ahrntal;
 - Servicestollen Aicha und ein "Erkundungsstollen";
 - Unterwerk Franzensfeste;
 - Tunnelvariante der Bestandstrecke im Norden des Bahnhofs Franzensfeste;
- dass die einzigen offenen Abschnitte wie folgt verlaufen:
 - von der Achse der Bahnhofshalle Innsbruck bis zum Tunnelportal (Nordportal) über ca. 1000 m;
 - von der Achse der Bahnhofshalle Franzensfeste bis zum Tunnelportal (Südportal) über ca. 350 m;
- dass auf der Strecke Mischverkehr vorgesehen ist: Personen und Güter;
- dass am 10. Juni 2003 der Projektwerber das Projekt an das Infrastruktur- und Verkehrsministerium, an das Umweltministerium, an das Kulturministerium, an die Autonome Provinz Bozen und an die zuständigen Stellen übermittelte,

während in einigen Tageszeitungen der Verfahrensbeginn bekannt gemacht wurde;

- dass die Autonome Provinz Bozen bei der Umweltverträglichkeitsprüfung mit Beschluss Nr. 3749 vom 20. Oktober 2003 ein positives Gutachten mit Auflagen erließ, dem das positive Gutachten inkl. Anmerkungen seitens der UVP-Beirats Nr. 11/2003 beigeschlossen wurde, und dass dieselbige mit Beschluss Nr. 4786 vom 22. Dezember 2003 endgültig die Abänderungen der Bauleitpläne der betroffenen Gemeinden genehmigte;
- dass auch das Kulturministerium mit Schreiben Nr. ST/407/18621 vom 27. Mai 2004 auf Grundlage der Überlegungen der zuständigen Stellen ein positives Gutachten mit Auflagen erteilte;
- dass das Umweltministerium, nach der von der UVP-Sonderkommission durchgeführten Prüfung, jedoch auch auf Grundlage der beim Projektwerber nachgeforderten Ergänzungen, am 17. Juni 2004 ein zustimmendes Gutachten mit Auflagen und Empfehlungen erteilte;
- dass das Infrastruktur- und Verkehrsministerium die von den Institutionen geforderten Auflagen selbst bewertete und Auflagen zur Genehmigung des Vorprojekts vorschlug; dabei wurden die Auflagen je nach dem, ob sie kostenwirksam sind oder nicht, unterteilt und die Gründe für deren gesamthafte oder teilweise Ablehnung aufgezeigt;

- hinsichtlich umsetzungstechnischer Aspekte

- dass die BBT EWIV Projektwerber gemäß Gesetzesverordnung Nr. 190/2002 ist, und dass diese am 16. Dezember 2004 gemäß der am 8. Oktober 2004 in Kraft getretenen EU-Verordnung 2157/2001 in eine Europäische Aktiengesellschaft (BBT SE) umgewandelt wurde, der, von der RFI für den italienischen Teil die Zuständigkeit für die Planung übertragen wurde;
- dass im Baeterminplan ein Abschluss der Arbeiten, inklusive Eisenbahnausrüstungsarbeiten, innerhalb von 9 Jahren vorgesehen ist, wobei ein Spielraum von ca. 6 Monaten eingeräumt wird, je nachdem ob mit TBM oder in bergmännischer Bauweise vorgetrieben wird; die Inbetriebnahme ist somit für 2016 vorgesehen;

- hinsichtlich finanzieller Aspekte

- dass sich, den aktuellen Schätzungen der BBT EWIV nach, die Gesamtkosten, inklusive der Kosten für den Bau des Erkundungsstollens, auf 4.500 Mio. Euro belaufen, wobei dieser Betrag noch Änderungen unterliegen kann auf Grund der erst vorläufigen Kostenschätzung für den österreichischen Abschnitt (2.300 Mio. Euro), dessen Kosten erst am Ende der Phase II im Rahmen der Erlassung der Trassenverordnung festgelegt werden können;
- dass für das Gesamtprojekt eine Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt wurde, wobei sich der Nutzen sowohl in Zeit- und Kostenersparnis für den Bahnbenutzer als auch in mit dem Bau des Projekts verbundene externe Effekte ausdrücken;

- dass sich die Kosten für den italienischen Abschnitt auf 2.200 Mio. Euro belaufen, zu denen noch folgende Beträge hinzukommen:
 - 300 Mio. Euro zur Erfüllung der Auflagen zum italienischen Abschnitt, die eine Kostenerhöhung mit sich bringen;
 - 50 Mio. Euro für die von der UVP-Kommission geforderten Ausgleichsmaßnahmen in Umweltbelangen, deren Kosten sich auf ca. 2% des Betrags für den Abschnitt belaufen;
- dass auch im Prioritätenplan für Eisenbahninvestitionen (PPI) – Version April 2004 für den italienischen Abschnitt des gemeinsamen Teils Kosten in Höhe von 2.200 Mio. Euro angeführt sind;
- dass bezüglich der gesamten Mitteldeckung im bereits mehrmals angeführten Abkommen vom 30. April 2004 vorgesehen ist, dass die Vertragsparteien gemeinsam EU-Zuschüsse in höchstmöglichem Ausmaß zu beantragen und für die Restfinanzierung private Mittel im Rahmen eines PPP-Modells sicher zu stellen haben, wobei der öffentliche Anteil des PPP-Modells durch die Vertragsparteien zu gleichen Teilen zu tragen ist;
- dass ein vorläufiges Mittelabflussmodell entwickelt wurde, das eine erste Abschätzung der seitens der Staaten und der EU zur finanziellen Umsetzung des Projekts notwendigen Mittel ermöglicht;
- dass somit die von den Staaten zu tragende finanzielle Belastung erst am Ende der Phase II bestimmt werden kann, und dass erst im Rahmen der Prüfung des Einreichprojekts der Unternehmens- und Finanzplan entsprechend bewertet werden kann;
- dass von den für die Umsetzung des 1. Programms der strategischen Vorhaben zugewiesenen Mitteln eine erste Finanzierung in Höhe von 45 Mio. Euro beantragt wurde, was 50% der in der gemeinsamen Erklärung vom 1. April 2003 für die im bilateralen Abkommen vom 30. April 2004 definierten Arbeiten der Phase II geschätzten Kosten ausmacht; zu diesen Arbeiten zählen insbesondere die Einreichplanung, die damit einhergehenden Studien- und Untersuchungstätigkeiten, ein Finanzierungs- und Konzessionsmodell und andere begleitende Tätigkeiten bei der Umwandlung der Rechtsform der BBT EWIV in eine Gesellschaft;

B E S C H L I E S S T

1. *Genehmigung Vorprojekt*

- 1.1 Gemäß § 3 der Gesetzesverordnung Nr. 190/2002 und gemäß § 10 des Dekrets des Präsidenten der Republik Nr. 327/2001, abgeändert durch die Gesetzesverordnung Nr. 302/2002, wird das Vorprojekt des italienischen Abschnitts des „Ausbaus der Eisenbahnachse München – Verona Brenner Basistunnel“ mit den vom Infrastruktur- und Verkehrsministerium vorgeschlagenen Auflagen, auch zum Zwecke der Bescheinigung der Umweltverträglichkeit und der Einräumung des Rechts Enteignungen durchzuführen, genehmigt. Somit gilt das Einvernehmen zwischen Staat und

Autonomer Provinz über die Positionierung des Vorhabens hinsichtlich aller raumplanerischen und bautechnischen Aspekte als hergestellt.

- 1.2 Gemäß dem o.g. § 3, Abs. 3 der Gesetzesverordnung Nr. 190/2002, versteht sich der vorher zur Kenntnis genommene Betrag von 2.550 Mio. Euro als Ausgabenhöchstbetrag.
- 1.3 Die Auflagen gemäß Pkt. 1.1., an die die Genehmigung des Projekts gekoppelt ist, sind im Anhang wieder gegeben, der sich als fester Bestandteil des gegenständlichen Beschlusses versteht.

2. *Gewährung von Beiträgen*

- 2.1. Zur Durchführung der im Teil "Kenntnis" angeführten Tätigkeiten wird der BBT EWIV mit Beginn 2005 ein mehrjähriger Beitrag von 4,019 Mio. Euro für 15 Jahre aus den Mitteln des 4. Ausgabenhöchstbetrags gemäß § 13 des Gesetzes Nr. 166/2002, refinanziert mit Gesetz Nr. 350/2003, zugewiesen: Dieser Beitrag umfasst die Investitionskosten und eventuell erwachsende Finanzierungskosten. Das Wirtschafts- und Finanzministerium wird dem Infrastruktur- und Verkehrsministerium sowie dem Projektwerber gegebenenfalls genauere Angaben zu den Zuweisung- und Auszahlungsmodalitäten des Beitrags übermitteln.
- 2.2 Die Beantwortung der Frage, ob zusätzlich zu den in der Zwischenzeit genau zu präzisierenden Finanzierungsquellen noch weitere Mittel zugewiesen werden, die jedoch jedenfalls innerhalb des mit Beschlusses Nr. 121/2001 definierten Rahmens liegen, wird auf den Zeitpunkt der Genehmigung des Einreichprojekts verschoben. In der Zwischenzeit hat der Projektwerber den Unternehmens- und Finanzplan zu aktualisieren.

3. *Zuweisung Eindeutiger Projektkode (CUP)*

Der Projektwerber ist verpflichtet bis spätestens 30 Tage nach Veröffentlichung des gegenständlichen Beschlusses den Eindeutigen Projektkode (CUP) zu beantragen, bei sonstigem Verlust der ihm zugewiesenen Mittel: Dieser Kode ist gemäß dem in der Einleitung genannten Beschluss Nr. 24/2004 in allen projektspezifischen Verwaltungs- und Buchhaltungsunterlagen anzuführen.

4. *Schlussklauseln*

- 4.1 Das Infrastruktur- und Verkehrsministerium gewährleistet, im Auftrag des Ausschusses, die Verwahrung der Unterlagen zum Vorprojekt „Ausbau Eisenbahnachse München – Verona Brenner Basistunnel“, das mit gegenständlichem Beschluss genehmigt wird.
- 4.2 Das Infrastruktur- und Verkehrsministerium wird im Rahmen der Genehmigung des Einreichprojekts die Erfüllung der Auflagen überprüfen, denen, gemäß dem vorangehenden Punkt 1.3 in dieser Phase nach zu kommen ist.
- 4.3 Das o.g. Ministerium wird den Ausschuss bei der Überwachung der Verwirklichung des Vorhabens unterstützen, die demselbigen gemäß der in der

Einleitung angeführten Gesetze übertragen wurde, wobei auch die Vorgaben des oben angeführten Beschlusses Nr. 63/2003 zu berücksichtigen sind.

Rom, 20. Dezember 2004

DER CIPE – SEKRETÄR

Mario BALDASSARRI

DER PRÄSIDENT

Domenico SINISCALCO

Ausgangstext italienisch