

BESCHLUSS 31. Juli 2009.

Programm der strategischen Infrastrukturen (Gesetz Nr. 443/2001). Ausbau Eisenbahnachse München-Verona: Brenner Basistunnel (CUP I41J05000020005). Genehmigung des Einreichprojektes. (Beschluss Nr. 71/2009).

DER INTERMINISTERIELLE AUSSCHUSS
FÜR WIRTSCHAFTSPLANUNG

NACH EINSICHT in die Entscheidung Nr. 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rats über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) sowie in die Entscheidung Nr. 884/2004/EG des Europäischen Parlaments und des Rats zur Änderung der oben genannten Entscheidung Nr. 1692/96/EG;

NACH EINSICHT in den „Neuen Allgemeinen Plan für Transportwesen und Logistik“, zu dem dieser Ausschuss mit Beschluss Nr. 1 vom 1. Februar 2001 (Amtsblatt Nr. 64/2001) Stellung genommen hat und welcher mit Dekret des Präsidenten der Republik vom 14. März 2001 genehmigt wurde;

NACH EINSICHT in Art. 1 des Ges. Nr. 443 vom 21. Dezember 2001, lt. dem öffentliche und private Infrastrukturen sowie strategische Produktionseinheiten von vorrangigem nationalen Interesse, die zwecks Modernisierung und Entwicklung des Landes zu errichten sind, von der Regierung im Rahmen eines gemäß den im selben Artikeln enthaltenen Kriterien und Vorgangsweisen erarbeiteten Programms festgelegt werden sollten; obgenanntes Programm soll von diesem Ausschuss bei der ersten Anwendung des Gesetzes bis zum 31. Dezember 2001 genehmigt werden;

NACH EINSICHT in Art. 13 des Ges. Nr. 166 vom 1. August 2002, der u. a. den oben erwähnten Art. 1 des Ges. Nr. 443/2001 abändert;

NACH EINSICHT in das Dekret des Präsidenten der Republik Nr. 327 vom 8. Juni 2001 mit dem Einheitstext der gesetzlichen Bestimmungen und Regelungen zu den Enteignungen im öffentlichen Interesse, sowie auf die nachfolgenden Änderungen;

NACH EINSICHT in Art. 11 des Ges. Nr. 3 vom 16. Januar 2003 über die „Bestimmungen zur Regelung der öffentlichen Verwaltung“, lt. dem ab 1. Januar 2003 jedes Projekt, das öffentliche Investitionen vorsieht, mit einer einheitlichen Projektnummer (CUP) versehen werden soll;

NACH EINSICHT in Art. 4 und insbesondere in Abs. 134 ff. des Ges. Nr. 350 vom 24. Dezember 2003 (Finanzgesetz 2004), der für eine beantragte Zuordnung an diesen Ausschuss von Finanzmitteln für strategische Infrastrukturen, aus dessen Betrieb mögliche Erträge zu erwarten sind und die in den Finanzplänen der Konzessionsträger und in den jeweiligen weiteren künftigen Zusatzaufträgen nicht enthalten sind, die Erstellung einer Analyse der Kosten und Vorteile sowie eines nach der von diesem Ausschuss genehmigten Vorlage erarbeiteten wirtschaftlichen Finanzplans vorsieht;

NACH EINSICHT in das GvD Nr. 163 vom 12. April 2006 (Kodex für öffentliche Verträge, Lieferungen und Dienstleistungen als Umsetzung der Richtlinien 2004/17/EG und 2004/18/EG) und nachfolgende Änderungen, und insbesondere in:

- Teil II, Abschnitt III, Kapitel IV, betreffend „Arbeiten für strategische Infrastrukturen und Produktionseinheiten“ und insbesondere Art. 163, welcher die Zuständigkeit des Prüfverfahrens und die unterstützende Tätigkeit dieses Ausschusses gegenüber dem Ministerium für Infrastruktur und Transportwesen bestätigt, das diesbezüglich auf eine Technische Fachstelle zurückgreifen kann;

- Art. 256, durch welchen das GvD Nr. 190 vom 20. August 2002 betreffend die „Umsetzung des Ges. 443/2001 über die Errichtung von strategischen Infrastrukturen und Produktionseinheiten von nationalem Interesse“ aufgehoben wurde, mit den Änderungen des GvD Nr. 189 vom 17. August 2005;

NACH EINSICHT in den Beschluss Nr. 121 vom 21. Dezember 2001 (Amtsblatt Nr. 51/2002 S.O.), mit welchem dieser Ausschuss im Sinne des o. a. Art. 1 des Ges. Nr. 443/2001 das erste Programm der strategischen Vorhaben genehmigt hat, welches den Posten „Brenner“ als Teil des Systems der Transportlösungen für Bergübergänge mit Gesamtkosten in Höhe von € 2.582,284,00.- vorsieht.

NACH EINSICHT in den Beschluss Nr. 143 vom 27. Dezember 2002 (Amtsblatt Nr. 87/2003, berichtigt im Amtsblatt Nr. 140/2003), mit welchem dieser Ausschuss das System für die Zuordnung der CUP-Projektnummer festgelegt hat, die von den verantwortlichen Stellen lt. Punkt 1.4 des Beschlusses beantragt werden muss;

NACH EINSICHT in den Beschluss Nr. 63 (Amtsblatt Nr. 248/2003) vom 25. Juli 2003, in dem dieser Ausschuss unter anderem verfahrenstechnische Anweisungen hinsichtlich der unterstützenden Tätigkeiten formuliert hat, die das italienische Infrastruktur- und Verkehrsministerium zwecks Überwachung der im Programm der strategischen Infrastrukturen vorgesehenen Arbeiten durchführen soll;

NACH EINSICHT in den Beschluss Nr. 11 (Amtsblatt Nr. 230/2004) vom 27. Mai 2004, mit dem dieser Ausschuss das Konzept für den wirtschaftlichen Finanzplan gem. obgenanntem Art. 4, Abs. 140 des Gesetzes Nr. 350/2003 genehmigt hat;

NACH EINSICHT in den Beschluss Nr. 24 (Amtsblatt Nr. 276/2004) vom 29. September 2004, mit dem dieser Ausschuss festgelegt hat, dass die einheitliche Projektnummer (CUP) auf sämtlichen administrativen und buchhalterischen, sowohl digitalen als auch analogen, Unterlagen zu den Projekten, die öffentliche Investitionen vorsehen, angeführt und in den Datenbanken der einzelnen Informationssysteme zu den obgenannten Projekten verwendet werden muss;

NACH EINSICHT in den Beschluss Nr. 89 (Amtsblatt Nr. 167/2005) vom 20. Dezember 2004, mit dem dieser Ausschuss unter Einbeziehung der vom italienischen Infrastruktur- und Verkehrsministerium vorgeschlagenen Auflagen und Empfehlungen das Vorprojekt des italienischen Abschnitts des „Ausbaus der Eisenbahnachse München – Verona. Brenner Basistunnel“ genehmigt hat: hierfür einen Kostenrahmen von 2.550 Mio. Euro festgelegt hat sowie die Europäische Aktiengesellschaft Galleria di Base del Brennero – Brenner Basistunnel (BBT SE) als Auftraggeber ermittelt hat;

NACH EINSICHT in den Beschluss Nr. 130 vom 6. April 2006 (Amtsblatt Nr. 199/2006 S.O.), mit dem dieser Ausschuss im Zuge der Überarbeitung des 1. Programms der strategischen Infrastrukturen, so wie es mit Beschluss Nr. 3 vom 18. März 2005 erweitert wurde (Amtsblatt Nr. 207/2005), im Anhang 1 den Begriff „Brenner“ bestätigt und in den Anhang 2 das Subvorhaben „Eisenbahnachse München - Verona: Brenner Basistunnel BBT SE“ einfügt;

NACH EINSICHT in den Beschluss Nr. 69 vom 4. Juli 2008, mit dem dieser Ausschuss im Sinne des mehrmals angeführten Artikels 1 des Gesetzes Nr. 443/2001 eine positive Stellungnahme zum Teil des Programms der strategischen Infrastrukturen abgab, in Hinblick auf den „Anhang Infrastrukturen“ des Dokuments betreffend die Wirtschafts- und Finanzplanung 2009-2013;

NACH EINSICHT in den Beschluss Nr. 10 vom 6. März 2009 (Amtsblatt Nr. 78/2009), mit dem dieser Ausschuss die Ergebnisse der vom Infrastruktur- und Transportministerium – von der entsprechenden Fachstelle sowie vom Vorsitz des Ministerrats - Abteilung für Planung und Koordinierung der Wirtschaftspolitik (DIPE) durchgeführten Analyse des Standes der Umsetzung des Programms der strategischen Infrastrukturen zur Kenntnis nahm und zudem den „Vorschlag eines strategischen Infrastrukturplans“ zur Kenntnis nahm, der vom Infrastruktur- und

Verkehrsministerium vorgelegt wurde und welcher die ab 2009 umzusetzenden Maßnahmen beinhaltet, der den „Brenner Basistunnel“ nicht umfasst;

NACH EINSICHT in den Beschluss Nr. 22 vom 8. Mai 2009, der gerade beim Aufsichtsorgan erfasst wird und mit dem dieser Ausschuss das „Informationsschreiben Brennertunnel“, in Bezug auf finanzielle sowie ausführungsspezifische Aspekte des Bauwerks, zur Kenntnis nahm;

NACH EINSICHT in das Dekret vom 14. März 2003 (sowie der nachfolgenden Änderungen), welches vom Innenminister in Zusammenarbeit mit dem Justiz- sowie dem Infrastruktur- und Verkehrsminister erlassen wurde und mit dem – in Bezugnahme auf die Bestimmungen gemäß Artikel 15, Absatz 5 der Gesetzesverordnung Nr. 190/2002 (nun Artikel 180, Absatz 2, der Gesetzesverordnung Nr. 163/2006) – die Koordinierungsstelle für die Oberbauleitung der großen Infrastrukturvorhaben eingerichtet wurde;

NACH EINSICHT in das Schreiben Nr. COM/3001/1 vom 5. November 2004, mit dem der Koordinator der o. a. Koordinierungsstelle für die Oberbauleitung der großen Infrastrukturvorhaben die durch den Ausschuss im Rahmen der Sitzung vom 27. Oktober 2004 beschlossenen Leitlinien darlegt;

NACH EINSICHT in das Schreiben Nr. 30179 vom 21. Juli 2009, mit dem der Infrastruktur- und Verkehrsminister die Aufnahme der ersten Sitzung dieses Ausschusses der „Eisenbahnachse München – Verona. Brenner Basistunnel“ in die Tagesordnung beantragt;

NACH EINSICHT in das Schreiben Nr. 30513 vom 23. Juli 2009, mit dem der Infrastruktur- und Verkehrsminister die Prüfunterlagen der „Eisenbahnachse München – Verona. Brenner Basistunnel“ übermittelte. ;

NACH EINSICHT in das Schreiben Nr. 31719 vom 30. Juli 2009, mit dem der Infrastruktur- und Verkehrsminister die aktualisierten Untersuchungsunterlagen der „Eisenbahnachse München – Verona. Brenner Basistunnel“ übermittelte;

IN ANBETRACHT DESSEN, dass dieser Ausschuss im Rahmen der Sitzung vom 15. Juli 2009 eine positive Stellungnahme, mit Annahme des entsprechenden Beschlusses, über den Anhang Infrastrukturen zum Dokument betreffend die Wirtschafts- und Finanzplanung 2010-2013 (DPEF) abgab, welche in der Tabelle 14 mit dem Titel „Dreijahresplan 2009-2011“ finanzielle Verpflichtungen in der Höhe von 1.329,7 Millionen Euro für das Bauwerk vorsieht, die über das Jahr 2011 hinaus zu tragen sind;

IN ANBETRACHT DESSEN, dass die Aktualisierung 2008 des Programmvertrags 2007-2011, der von RFI und dem Infrastruktur- und Verkehrsminister unterzeichnet wurde und zu dem dieser Ausschuss am 31. Jänner 2008 einen Beschluss fasste, die Teile Einreichplanung sowie Erkundungsstollen des Bauwerks in die „Laufenden Bauwerke – Tabelle A04“ aufzunehmen: „Infrastrukturelle Entwicklung des Hochleistungsnetzes“, mit Kosten in der Höhe von 286 Millionen Euro, die zur Gänze verfügbar sind, sowie den Teil betreffend den Bau in die „Prioritären Bauwerke – Tabelle B04“: „Infrastrukturelle Entwicklung des Hochleistungsnetzes“ aufzunehmen, mit Kosten in der Höhe von 2.714 Millionen Euro, die zur Gänze durch die dem Programm der strategischen Infrastrukturen gewidmeten Ressourcen aufzubringen sind.

AUF VORSCHLAG des Infrastruktur- und Verkehrsministers;

NACH ERWIRKUNG des Einverständnisses des Wirtschafts- und Finanzministers im Rahmen der Sitzung;

N I M M T F O L G E N D E S Z U R K E N N T N I S

die Ergebnisse des vom italienischen Infrastruktur- und Verkehrsministerium geführten Untersuchungsverfahrens, insbesondere:

- *Unter dem verfahrenstechnischen Gesichtspunkt:*

- dass der vorliegende Antrag die Genehmigung des Einreichprojekts der „Eisenbahnachse München – Verona. Brenner Basistunnel“ betrifft, dessen Vorprojekt bereits vom unterzeichneten Ausschuss mit Beschluss Nr. 89/2004 genehmigt wurde;
- dass das Vorhaben Teil der sich in der Planungs-, in der Ausführungs- oder Betriebsphase befindlichen Bauwerke der Hochgeschwindigkeitsbahnachse für den Kombinierten Nord-Süd-Verkehr TEN-V Nr. 1 Berlin – Palermo ist, welche mit obgenanntem Beschluss Nr. 884/2004/EG des Europäischen Parlaments und des Rates genehmigt wurde;
- dass das Vorhaben insbesondere die Errichtung des Brenner Basistunnels betrifft, welcher den Bahnhof Innsbruck (Nordportal) direkt mit dem Bahnhof Franzensfeste (Südportal) verbindet;
- dass das Vorhaben auf italienischer Seite die Gemeindegebiete von Vahrn, Natz-Schabs, Franzensfeste, Freienfeld, Wiesen und Brenner betrifft;
- dass das Vorhaben folgende technische Hauptmerkmale aufweist:
- Länge der Trasse: 57 km, davon 55 km im Tunnel;
 - Tunnelart: Doppeltunnel mit Achsabstand von 70 m zwischen den Röhren, eingleisig mit Querschlägen im Abstand von je 333 m und einem unter den beiden Haupttunneln gelegenen „Pilotstollen“, damit es zu keinen Interferenzen mit den Querschlägen kommt;
 - Projektgeschwindigkeit: Streckengeschwindigkeit 250 km/h, Anbindungen 100-160 km/h;
 - Höchstgefälle; 7,5 ‰;
 - Kategorie Achslast; UIC E4 25 t/Achse;
 - Gleise auf einem Unterbau in Spannbeton: UIC 60;
 - Stromversorgung: 2x25 kV Wechselstrom;
 - Lichtraumprofil: den UIC-GC-Profilen und den Spezifikationen für die Interoperabilität der Hochgeschwindigkeitsstrecken (TSI HGV) entsprechend;
 - Zugsicherungstechnik: European Rail Traffic Management System (ERTMS)- European Train Control System (ETCS) Level II;
- dass im vom Auftraggeber vorgelegten Einreichprojekt auch Folgendes vorgesehen ist:
- drei „Multifunktionsstellen“ mit einem Abstand von ca. 20 km (Umfahrung Innsbruck, Steinach und Wiesen) mit befahrbaren, von außen zugänglichen Tunnels;
 - die Anbindungen, bestehend aus zwei eingleisigen Tunnels, an den vorhandenen Bahnhof Franzensfeste auf italienischer Seite sowie an den Umfahrungstunnel Innsbruck unterhalb der „Multifunktionsstelle“ Innsbruck auf österreichischer Seite;
 - ein belüfteter Sicherheitsstollen für den Umfahrungstunnel Innsbruck;
 - zwei Zwischenangriffe auf italienischer Seite (Mauls und Pfitsch, hinzu kommt das Portal des Erkundungsstollens bei Aicha);
- dass der Auftraggeber am 31. März 2008 das Projekt dem italienischen Infrastrukturministerium sowie den sonstigen betroffenen Behörden und den Betreibern anderer betroffener Infrastrukturen übermittelt hat;
- dass der Auftraggeber am 31. März 2008 die Einleitung des Verfahrens über die Gemeinnützigkeitserklärung des Vorhabens durch Veröffentlichung in der nationalen Tageszeitung „Corriere della sera“ und zwei lokalen Tageszeitungen, der „Dolomiten“ in deutscher und dem „Alto Adige“ in italienischer Sprache, bekannt gegeben hat;
- dass die Projektunterlagen (Berichte, Pläne, Grundbuchpläne, Liste der Grundstückseigentümer) bei der Landesagentur für Umwelt der Autonomen Provinz Bozen aufgelegt wurden;
- dass das untersuchende Ministerium am 4. Juni 2008 die Dienststellenkonferenz einberufen hat, deren Sitzung am 24. Juni 2008 abgehalten wurde;
- dass die Autonome Provinz Bozen im Zuge dessen eine Verbesserungsvariante beantragt hat, bestehend aus:

- Verlegung der Multifunktionsstelle Wiesen von km 39+082 nach km 44+962, welche sodann als „Multifunktionsstelle Trens“ bezeichnet wird;
- Entfall des geplanten Seitenangriffs Pfitsch;
- Verwendung des geplanten Fensterstollens Mauks zur Anbindung an die Anlagen der neu positionierten Multifunktionsstelle durch Errichtung eines abzweigenden Rettungstollens, welcher parallel zur Achse der Haupttröhren verläuft.

und dass am 17. Juli 2008 eine Sitzung stattgefunden hat, um die Auswirkungen der oben angeführten Verbesserungsvariante auf die Tätigkeit der Dienststellenkonferenz zu diskutieren;

□ dass auf der Grundlage dieser Verbesserungsvariante anstelle von drei im Vorprojekt vorgesehenen Baustellen (Aicha, Mauks und Pfitsch) auf italienischer Seite lediglich zwei Baustellen für die Zugangstollen (Aicha und Mauks) eingerichtet werden müssen, welche bereits beide teilweise im Rahmen des Vortriebs des Erkundungstollens errichtet wurden, und folglich die Baustellen für den Zugangstollen Pfitsch (Basislager Pfitsch und Deponie Afens) entfallen;

□ dass die Autonome Provinz Bozen mit Beschluss der Landesregierung Nr. 2635 vom 21. Juli 2008 ein Gutachten zum prüfungsgegenständlichen Projekt ausgestellt hat;

□ dass das italienische Umweltministerium mit Schreiben Nr. DSA-2008-21652 vom 5. August 2008 und Schreiben Nr. DSA-2008-33351 vom 18. November 2008 das Ergebnis des von Seiten der UVP/SUP-Kommission gem. Art. 185 der Gesetzesverordnung Nr. 163/2006, unter Berücksichtigung der obgenannten Verbesserungsvariante, durchgeführten Untersuchungsverfahrens bekannt gegeben hat;

□ dass im Rahmen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit die möglichen gegenseitigen grenzüberschreitenden Auswirkungen zwischen Italien und Österreich diskutiert wurden;

□ dass das Projekt die Bestätigung des Planers hinsichtlich der Entsprechung des Einreichprojekts mit dem Vorprojekt und den im Rahmen der Genehmigung desselben gestellten Auflagen enthält;

□ dass der Bericht die Projektunterlagen, in denen das Programm zur Lösung der Interferenzen enthalten ist, auflistet;

□ dass das italienische Infrastrukturministerium in einer Anlage an den Prüfbericht die im Rahmen der Genehmigung des gegenständlichen Einreichprojekts zu stellenden Auflagen ausgeführt und die Begründung für die Ablehnung bzw. die teilweise Annahme der in den obgenannten Gutachten enthaltenen Einwände dargelegt hat;

- *unter dem Gesichtspunkt der Umsetzung:*

□ dass die Brenner Basistunnel BBT SE als Auftraggeber bestätigt wurde;

□ dass die Vergabe des Bauwerks nach nicht funktionalen Baulosen, welche für die Parteien innerhalb der entsprechenden, von der Regierung effektiv zur Verfügung gestellten, Finanzierungen verbindlich sind, sowie den im Bauzeitplan (siehe Anlage zum Prüfbericht und nachstehende Auflistung) vorgesehenen Baulosen entsprechend durchgeführt werden;

□ dass laut Bauzeitplan folgender Ablauf vorgesehen ist:

- am 30. Juni 2006 erfolgte die erste Grundstücksbeschaffung und die notwendigen Vorbereitungen für die Baustellenbereiche wurden in die Wege geleitet;

- am 20. August 2007 wurden die Arbeiten für die Errichtung des Erkundungstollenabschnitts Aicha-Mauks und des Fensterstollens Mauks übergeben; hiervon wurde ca. 7,5 km Stollen fertiggestellt, wobei die vorgesehene Dauer der Arbeiten 30 Monate beträgt;

- die Arbeiten für das gesamte Erkundungstollensystem sollen 2013 abgeschlossen werden;

- mit der Errichtung der Hauptbauwerke wird 2010 begonnen, die Arbeiten sollen bis Ende 2021 abgeschlossen werden;

- im Anschluss daran ist ein Jahr für die Inbetriebnahme vorgesehen;

- *unter dem finanziellen Gesichtspunkt:*

- dass der Finanzplan für die gesamte Bauzeit einen Anstieg der Gesamtprojektkosten aufgrund von monetären, finanziellen, genehmigungsrechtlichen Faktoren prognostiziert, die lediglich auf die Bauphase der Hauptbauwerke anzuwenden sind, und dass lediglich eine Indexanpassung von 2,5% jährlich vorgenommen wurde, auf dessen Grundlage der Gesamtwert über die gesamte Laufzeit des Projekts nach heutigem Stand mit rund 7.150 Millionen Euro beziffert werden kann;
- dass der italienische Anteil 50% des obgenannten Betrags entspricht und sich somit auf 3.575 Mio. Euro beläuft;
- dass die Gesamtprojektkosten wie folgt aufgegliedert werden:

(Millionen Euro)

Kostenkomponenten	Inflationsbereinigte Gesamtkosten*	Inflationsbereinigter Anteil Italiens*
Studien (Phase II/IIa)		
Laufende Studien und Erkundungen und Erkundungsstollen	520	260
Arbeiten (Phase III)		
Hauptbauwerke	4.431	2.215
Technologische und eisenbahntechnische Ausrüstung	1.070	535
Managementkosten und Rücklagen für Unvorhergesehenes	1.129	565
Gesamt	7.150	3.575

* Die Inflation wurde nur auf die Bauarbeiten angewandt (Phase III).

- dass die Arbeiten der Phase III in Baulose eingeteilt werden können, einschließlich des Anteils für Management und Unvorhergesehenes, wie aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich ist:

(Millionen Euro)

Los	Inflationsbereinigte Gesamtkosten*	Inflationsbereinigter Anteil Italiens*
Studien (Phase II/IIa)		
Laufende Arbeiten (Studien und Erkundungen und Erkundungsstollen)	520	260
Arbeiten (Phase III)		
1. Baulos (Bauwerke in Verbindung mit den Portalen)	560	280
2. Baulos (Haupttunnel)	4.774	2.387
3. Baulos (technologische Ausrüstung)	1.296	648
Gesamt	7.150	3.575

* Die Inflation wurde nur auf die Bauarbeiten angewandt (Phase III).

- dass Finanzmittel in der Höhe von 712,3 Mio. Euro zur Verfügung stehen, die wie folgt gegliedert sind:

- 45 Mio. Euro laut Beschluss Nr. 89/2004 zu Lasten des gem. Art. 13 des Gesetzes Nr. 166/2002 vorgesehenen 4. Kostenrahmens, wie im Gesetz Nr. 350 vom 24. Dezember 2003 (Finanzgesetz 2004) bestätigt;

- 215 Mio. Euro zu Lasten der Mittel, die an die Rete ferroviaria italiana S.p.a. (RFI) fließen – 4. Zusatz zum Programmvertrag 2001-2005;
- 26 Mio. Euro zu Lasten der Mittel, die an RFI fließen – Programmvertrag 1994-2000 (nach 1993 zur Verfügung stehende EU-Gelder aus den TEN-Entscheidungen);
- 33,3 Mio. Euro zu Lasten des italienischen Anteils der gewährten EU-Zuschüsse (Multiannual Indicative Programme – (MIP) 2001-2006);
- 96,7 Mio. Euro zu Lasten des italienischen Anteils der beschlossenen EU-Zuschüsse (MIP 2007-2013/studies);
- 296,3 Mio. Euro zu Lasten des italienischen Anteils der beschlossenen EU-Zuschüsse (MIP 2007-2013/works);

dass die finanzielle Deckung der Baulose wie folgt aussieht:

(Millionen Euro)

Los	Kosten	Verfügbarkeit			Restbedarf	
		Gesamt	Quelle Rahmengesetz	Quelle Europäische Union		Quelle CDP RFI
Laufende Bauwerke	260,0	260,0	45,0	130,0	85,0	0,0
1. Baulos (Bauwerke in Verbindung mit den Portalen)	280,0	280,0		140,0	140,0	0,0
2. Baulos (Haupttunnel)	2.387,0	172,3		156,3	16,0	2.214,7
3. Baulos (technologische Ausrüstung)	648,0	0,0				648,0
Gesamt	3.575,0	712,3	45,0	426,3	241,0	2.862,7

- dass der restliche Finanzbedarf auf italienischer Seite rund 2.863 Mio. Euro beträgt;
- dass zur Deckung des restlichen Mittelbedarfs die folgenden Finanzierungsquellen ermittelt wurden:

A. Finanzierung zu Lasten des öffentlichen Haushalts

Der mit 1.329,7 Millionen Euro bezifferte Beitrag zu Lasten des Staates erfolgt gemäß zeitlichen Fristen, die mit den Verpflichtungen der öffentlichen Hand vereinbar sind.

B. Sonstige Finanzierungsquellen

Finanzmittel, die im Laufe der nächsten Jahre im Rahmen eines Aktionsplans zur Verfügung gestellt werden und Bestandteil der geplanten Auslagen seitens des italienischen Infrastrukturministerium- und Verkehrsministeriums sind, im Sinne der Vereinbarungen gemäß dem am 18. Mai 2009 unterzeichneten *Memorandum of Understanding*, in der Höhe eines Gesamtbetrags von ca. 1.533 Mio. Euro, der wie folgt aufgegliedert wird:

- EU-Finanzierungen TEN-V im Rahmen der EU-Kofinanzierungen nach 2013, welche auf ca. 500 Mio. Euro geschätzt werden;

- Rückstellung von Betriebseinnahmen der Brenner Autobahngesellschaft in einen Fonds zur Erneuerung der Brenner-Eisenbahninfrastruktur und zur Errichtung der dazugehörigen Tunnels im Sinne des Gesetzes Nr. 449 vom 27. Dezember 1997, Art. 55, Abs. 13. Der derzeit auf 400 Mio. Euro geschätzte Anteil dieses Fonds an der Finanzierung des Brenner Basistunnels ist mit der Brenner Autobahngesellschaft abzustimmen.
- Rückgriff auf ein Public-Private-Partnership (PPP) für die Errichtung, Finanzierung und Instandhaltung der technologischen und eisenbahntechnischen Ausrüstung über einen geschätzten Betrag von 400 Mio. Euro;
- Erträge aus einer eventuellen Intermodal-Besteuerung des Autobahnverkehrs auf der A22 gemäß „Eurovignettenrichtlinie“ 2006/38/EG über einen geschätzten Betrag von rund 233 Mio. Euro;
- dass in der Anlage Nr. 2 des gegenständlichen Beschlusses die Prognose der jährlichen Aufteilung des Finanzierungsbedarfs (Mittelfluss) dargestellt wird;
- dass das Konzept für den wirtschaftlichen Finanzplan das Fehlen eines möglichen wirtschaftlichen Vorteils durch den Betrieb aufgrund der geringen Relevanz der Erträge hervorhebt;
- dass die technische Einheit für die Projektfinanzierung die oben angeführte Finanzierung zu Lasten des öffentlichen Staatshaushaltes als gerechtfertigt erachtet und die Empfehlung abgegeben hat, bezüglich Errichtung, Finanzierung und Instandhaltung der technologischen Ausrüstung baldmöglichst vorbereitende Analysen für das Public-Private-Partnership-Modell in die Wege zu leiten.

B E S C H L U S S

1. Genehmigung des Einreichprojektes

1.1 Gemäß und kraft § 166 des Gesetzesdekretes Nr. 163/2006 sowie gem. § 12 des Dekretes des Präsidenten der Republik Nr. 327/2001 i.d.g.F. wird das Einreichprojekt der „Eisenbahnachse München-Verona“ mit den vom Infrastruktur- und Verkehrsministerium vorgeschlagenen Vorschriften, auch zum Zwecke der Erklärung des öffentlichen Nutzens, genehmigt. „Brenner Basistunnel“, inkl. der Variante gem. der von der Autonomen Provinz Bozen geforderten Vorschreibung Nr. 4, und inkl. des Programms zur Lösung der Interferenzen. Diese Genehmigung ersetzt jegliche andere Bewilligung, Genehmigung und Stellungnahme und ermöglicht die Errichtung aller Bauwerke, Leistungen und Tätigkeiten, die im genehmigten Projekt vorgesehen sind.

1.2 Der Betrag von 3.575 Millionen Euro – dies entspricht den aktualisierten Kosten des Bauwerkes, die im zusammengefassten Wirtschaftsrahmen der obenstehenden „Kenntnisnahme“ quantifiziert sind – stellt den „Kostenrahmen“ des Projektes dar.

1.3 Die vom Infrastruktur- und Verkehrsministerium vorgeschlagenen Vorschreibungen, denen die Genehmigung des Projektes unterliegt, sind in der Anlage 1 angeführt, die Bestandteil des gegenständlichen Beschlusses ist.

1.4 Die Methoden zur Lösung der Interferenzen und die Angaben der Pläne und Unterlagen zu den einzelnen Interferenzen sind im Dokument des Einreichprojektes Nr. D0118-02153-03 „betroffene Infrastrukturen – technischer Bericht“ enthalten.

2. Ausführungsmodalitäten des Bauwerkes

2.1 Die BBT SE ist als Auftraggeber zur Vergabe der gesamten Bauarbeiten in nicht funktionalen Baulosen ermächtigt, welche für die Parteien innerhalb der entsprechenden, von der Regierung effektiv zur Verfügung gestellten, Finanzierungen verbindlich sind.

2.2 Zu diesem Zweck muss die Deckung des im Zuständigkeitsbereich liegenden finanziellen Restbedarfs von 2.863 Millionen Euro entsprechend dem Bauzeitplan und den im Anhang 2, der wesentlicher Bestandteil des gegenständlichen Beschlusses ist, angeführten Cashflow-Anforderungen sichergestellt werden.

3. Schlussbestimmungen

3.1 Das Ministerium für Infrastruktur und Verkehr wird diesem Ausschuss halbjährlich über die getroffenen Initiativen für die Gewährleistung der Verfügbarkeit der 1533 Millionen Euro gemäß Buchstabe B der Kenntnisnahme „*unter dem finanziellen Gesichtspunkt*“ berichten.

3.2 Die Aufbewahrung der Unterlagen des mit gegenständlichem Beschluss genehmigten Projektes erfolgt durch das Infrastruktur- und Verkehrsministerium im Auftrag dieses Ausschusses.

3.3 Vor Beginn der im gegenständlichen Einreichprojekt vorgesehenen Arbeiten muss der Auftraggeber dem obgenannten Ministerium bestätigen, dass die Vorschriften gem. Anlage 1 im Ausführungsprojekt beachtet wurden; das Ministerium wird seinerseits dem Vorstand des Ministerrates – Abteilung für Planung und Koordinierung der Wirtschaftspolitik, darüber berichten.

3.4 Dasselbe Ministerium wird weiters unterstützend tätig sein und es diesem Ausschuss ermöglichen, seine Aufsichtsfunktion bei der Errichtung der Bauwerke wahrzunehmen, die ihm mit der o.a. Bestimmung übertragen wurde, unter Berücksichtigung der Vorgaben gem. o.a. Beschluss Nr. 63/2003.

3.5 In Bezug auf die im genannten Schreiben des Koordinators der Koordinierungsstelle für die Oberbauleitung von großen Infrastrukturvorhaben enthaltenen Leitlinien muss die Ausschreibung zur Vergabe der Arbeiten eine Klausel enthalten, die – unbeschadet der Pflicht des Auftragnehmers, dem Auftraggeber die entsprechenden Daten zu sämtlichen Subaufträgen zu übermitteln, durch Artikel 118 des G.v.D. Nr. 163/2006 festgelegt wird – schreibt zusätzlich zu den Bestimmungen gemäß Artikel 10 des Dekretes des Präsidenten der Republik Nr. 252 vom 3. Juni 1998 weitere Verpflichtungen vor, die darauf abzielen, die Anti-Mafia-Überprüfungen strenger zu gestalten, unter anderem durch Beschaffung der Anti-Mafia-Informationen auch in Bezug auf mögliche Auftragnehmer und Subauftragnehmer, unabhängig von den im genannten Dekret des Präsidenten der Republik Nr. 252/1998 festgelegten Betrag, sowie Formen der Überwachung während der Bauausführung; die Inhalte der besagten Klausel sind im Anhang 3 festgelegt, der ebenfalls wesentlicher Bestandteil des gegenständlichen Beschlusses ist.

3.6 Gemäß Beschluss Nr. 24/2004 muss die dem Bauwerk zugeteilte, einheitliche Projektnummer in allen bauwerkbezogenen Verwaltungs- und Buchhaltungsunterlagen klar ersichtlich sein.

Rom, 31. Juli 2009

Der Präsident: BERLUSCONI

Der Sekretär des Ausschusses: MICCHICHÉ

Eingetragen beim Rechnungshof am 22. Jänner 2010

Kontrollstelle Wirtschafts- und Finanzministerien, Register Nr. 1, Wirtschaft und Finanzen, Nr. 52

ANHANG 1

Weisungen

1. Infolge der Genehmigung des Einreichprojektes durch den CIPE müssen die folgenden Weisungen eingehalten werden:

- Der Antragsteller muss das Ausführungsprojekt der derzeit in Bau befindlichen Erkundungsstollenabschnitte versenden und dabei das Datum des Baubeginns mitteilen;
- Für die Erkundungsstollenabschnitte, deren Vergabephase noch nicht begonnen hat, muss der Antragsteller gemäß Art. 185 Abs. 7 des GvD Nr. 163/2006 dem Umweltministerium das Ausführungsprojekt, bestehend aus den unter Artikel 19 ff. des im Anhang XXI enthaltenen technischen Anhangs, einschließlich der Bescheinigung gemäß Artikel 20, Absatz 4., übermitteln und das entsprechende Datum des Baubeginns vor dem eigentlichen Beginn mitteilen.

2. In den darauffolgenden Phasen der Planung und des Baus muss das Umweltmonitoring-Projekt (PMA) unter Berücksichtigung der folgenden Aspekte aktualisiert werden:

- die Inhalte der von der Autonomen Provinz Bozen im Rahmen der Dienststellenkonferenz vorgeschlagenen Verbesserungsvariante 01;
- die vertieften hydrogeologischen Untersuchungen und die laufenden Monitorings;
- die Gliederung der Bauphasen, mit besonderer Bezugnahme auf den bestehenden, im Vorfeld errichteten Erkundungsstollenteil und die entsprechenden Auswirkungen.

3. In den darauffolgenden Phasen der Planung und des Baus muss die Trassenneigung des Basistunnels auf italienischer Seite reduziert werden, so wie es aus den im Anhang des Protokolls vom 20.10.2008 der Arbeitsgruppe für den Informationsaustausch enthaltenen Unterlagen hervorgeht, welche die von den Behörden der beiden Staaten in der Genehmigungsphase erlassenen Vorlagen betreffen, zu den Akten der Technischen Fachstelle gelegt wurden und auszugsweise im Anhang 2 des gegenständlichen Beschlusses angeführt sind.

4. In den darauffolgenden Phasen der Planung muss das Projekt der Baumaßnahmen entsprechend der mit der Verbesserungsphase 01 eingeführten Konfiguration entwickelt werden, laut den mit Schreiben Prot. Nr. 13316A -Fc/Lo AD 11.1.8.02 am 07.07.2008 eingegangenen Unterlagen des Antragstellers, die zu den Akten der Technischen Fachstelle gelegt wurden.

5. In den darauffolgenden Phasen der Planung und des Baus müssen geeignete Vortriebsmethoden erarbeitet werden, welche die Durchführung von subhorizontalen Erkundungsbohrungen vor dem Hauptvortrieb im Bereich von Wasser führenden Schichten und entlang des Erkundungsstollens ermöglichen und mit dem Einreichprojekt übereinstimmen.

6. Größere Wassereinbrüche ab 5 l/s, die lokal zugeordnet werden können (Punktaustritte) müssen dem Amt für Gewässernutzung der Autonomen Provinz Bozen gemeldet werden, welches über eine eventuelle Verwendung des Wassers als Trinkwasser durch separates Einfassen und Ableiten des Austrittes befinden wird.

7. Es müssen sämtliche Gutachten in Bezug auf denkmalgeschützte Flächen eingeholt werden.

8. Im Interesse der aquatischen Lebensräume müssen vor und während der Arbeiten zur geplanten Eisackunterquerung nördlich von Franzensfeste folgende Vorschriften beachtet werden:

- Die Mitteilung über den Beginn der Arbeiten muss mindestens 10 Tage vor deren Beginn schriftlich an das Amt für Jagd und Fischerei der Autonomen Provinz Bozen sowie an den Inhaber des Fischereirechtes (Bewirtschafter) des betroffenen Abschnittes erfolgen;
- Vor Beginn der Arbeiten zur Eisackumleitung muss für eine Abfischung des betroffenen Abschnittes mit Elektrogerät gesorgt werden; anschließend müssen die Fische im Oberlieger des Eisacks wieder freigelassen werden;
- In den darauffolgenden Phasen der Planung und des Baus muss berücksichtigt werden, dass der Eisack abgeleitet werden muss, um die Durchführung der Arbeiten im Trockenen zu ermöglichen; zudem sind geeignete Maßnahmen zu planen und umzusetzen;

- Vorbeugende sowie Kontrollvorschriften, um eine Trübung des Eisackwassers zu vermeiden und jegliche Art der Verschmutzung auf ein unvermeidbares Mindestmaß zu reduzieren; in den darauffolgenden Phasen der Planung und des Baus muss die Nutzung des Lebensraums Wasser und des Abschnitts für die Fischerei durch die Festlegung geeigneter Entschädigungen sichergestellt werden, sofern dies nicht möglich ist.

9. Bei Abschluss der Arbeiten zur Eisackunterquerung muss die Einhaltung der folgenden Vorschriften garantiert werden:

- die ursprüngliche Breite des Flussbettes muss vorgesehen werden;
- Die Ufermauern müssen so unregelmäßig wie möglich gestaltet werden, um ausreichend Unterstände für die Fische zu schaffen;
- Der von der Untertunnelung betroffene Abschnitt muss naturnahe gestaltet werden, um einen geeigneten Lebensraum für die Fische zu schaffen. Hier ist vor allem auf die Struktur des Flussbettes zu achten und es müssen genügend Unterstände für die Fische geschaffen werden;
- Die Fische müssen im Abschnitt der Umleitung mit dem Elektrogerät abgefischt werden; anschließend müssen die Fische im Oberlieger wieder freigelassen werden.

10. In den darauffolgenden Phasen der Planung und des Baus muss das von einem Limnologen erarbeitete Detailprojekt für die Strukturierung des Flussbettes und des Uferbereichs des Gebietes der Eisackunterquerung dem UVP-Beirat der Autonomen Provinz Bozen zur Überprüfung vorgelegt werden. Die Arbeiten müssen unter der Aufsicht eines Limnologen durchgeführt werden.

11. Die eventuellen weiteren Maßnahmen zur Gewährleistung der Einhaltung der Grenzen und der Lärm-Schwellenwerte für die Gebäude auf der orographisch rechten Seite des Bahnhofs Franzensfeste müssen mit dem Amt für Luft und Lärm der Autonomen Provinz Bozen abgestimmt und im Rahmen des Ausführungsprojektes an den UVP-Beirat der Autonomen Provinz Bozen weitergeleitet werden.

12. Die Lärmschutzwände und eventuelle Stützwände im Bereich Bahnhof Franzensfeste sowie die Tunnelportale sind hochabsorbierend auszuführen. Diese Eigenschaften müssen im Ausführungsprojekt und in den Ausschreibungsunterlagen festgelegt werden und sind dem UVP-Beirat der Autonomen Provinz Bozen zur Überprüfung vorzulegen.

13. In den darauffolgenden Phasen der Planung und des Baus müssen die Detailprojekte der Baustellenbereiche, der Materialverladestelle beim Bahnhof Grasstein sowie die sonstigen externen Anlagen und Infrastrukturen, einschließlich der neuen, in Maultal vorgesehenen Multifunktionsstelle sowie jene der Deponieflächen des Ausbruchsmaterials dem UVP-Beirat der Autonomen Provinz Bozen zur Überprüfung vorgelegt werden.

14. In den darauffolgenden Phasen der Planung und des Baus sind die Baustelleneinrichtung sowie die Lärmschutz- und Staubreduzierungsmaßnahmen, die detailliert zu beschreiben und graphisch darzustellen sind, dem UVP-Beirat der Autonomen Provinz Bozen zur Überprüfung vorzulegen.

15. In den darauffolgenden Phasen der Planung und während der Bauausführung muss für die Baustellen sowie für die Materialverladestelle beim Bahnhof Grasstein in Bezug auf alle fest installierten Anlagen die Einhaltung der Lärm-Grenzwerte gemäß DLH 6/3/1989 folgendermaßen nachgewiesen werden.

- Die baustelleninternen Flächen sind für die Dauer der Arbeiten als Lärmzonen der Klasse IV (Zone für Produktionseinheiten und Bereiche für gemeinschaftliche Bauwerke und Anlagen, auf denen besonders lärmverursachende Tätigkeiten verrichtet werden) zu betrachten Anhang A DLH 6/3/1989;
- Die baustellennahen Bereiche sind als Lärmzonen der Klasse II (Ruhige Siedlungsgebiete außerhalb der bewohnten Gebiete) oder der Klasse III

(Wohngebiete innerhalb der bewohnten Gebiete) Anhang A DLH 6/3/1989 zu betrachten, je nach Lärmqualität der Zone selbst, vorhandenen Infrastrukturen oder lärmverursachenden Anlagen sowie Hintergrund-Lärmpegel;

- Der Lärmpegel in den Gebieten in der Nähe der gemessenen Baustellen, der aus einer oder mehreren Lärmquellen (fest installierte Anlagen) stammt, die sich innerhalb der Baustellen und somit in einer höheren Lärmzone als jener des Empfängers befinden, ist zulässig, sofern er den Grenzwert des an die Baustelle, in der sich der Empfänger befindet, angrenzenden Gebietes nicht um mehr als 5 dB (A) übersteigt. Bei den Lärmausbreitungsmodellen muss auch die Lärmemission der Förderbänder berücksichtigt werden. Diese Unterlagen müssen in Absprache mit dem Amt für Luft und Lärm der Autonomen Provinz Bozen erarbeitet werden.

16. In den darauffolgenden Phasen der Planung und des Baus sind schallgedämpfte Lüftungsanlagen vorzusehen.

17. In den darauffolgenden Phasen der Planung und des Baus auf der Baustelle Bahnhof Franzensfeste darf keine Aushubmaterialverarbeitung erfolgen.

18. In den darauffolgenden Phasen der Planung und des Baus dürfen auf allen Baustellen nur jene Fahrzeuge und Technologien verwendet werden, die dem besten Stand der Technik entsprechen, um die Schadstoff- und Lärmemissionen zu reduzieren.

19. In den darauffolgenden Phasen der Planung und des Baus ist in der Zone Genauen II in Mauls ein Staubschutz für die beiden Höfe „Genauen“ vorzusehen.

20. In den darauffolgenden Phasen der Planung und des Baus sind für die Baustellen und die Deponien die folgenden Maßnahmen vorzusehen: Befeuchtung des Areals, der Zugangsstraßen und des Materials; Reifenwaschanlage; Asphaltierung und Reinigung der Zugangsstraßen und der Areale; geeignete Abschirmungen der Anlagen.

21. Im Rahmen der Ausführungsplanung ist nachzuweisen, dass in der Betriebsphase die anerkannten Normen hinsichtlich Erschütterungen und den sekundären Luftschall sowohl für den Bahnhofsbereich Franzensfeste als auch für das Gebäude E12 eingehalten werden.

22. In den darauffolgenden Phasen der Planung und des Baus ist vorzusehen, dass am Ablauf der Tunnelwasser-Reinigungsanlage in den Eisack die Emissionsgrenzwerte des Anhangs D des von der Provinz Bozen erlassenen Provinzgesetzes Nr. 8 vom 18.06.2002 sowie für den Parameter „Gesamte Schwebstoffe“ ein Wert von 35 mg/l eingehalten werden.

23. In den darauffolgenden Phasen der Planung und des Baus ist Folgendes vorzusehen:

- Am Ablauf der Tunnelwasser-Reinigungsanlagen, vor der Einleitung in den Eisack, sind nachfolgende Parameter des gereinigten Abwassers zu messen und automatisch aufzuzeichnen: Temperatur, Leitfähigkeit, pH-Wert, Trübe und Durchfluss;
- Ein selbstentleerendes Probenahmegerät mit mindestens 12 Behältern sowie eine Alarmanlage im Fall von Fehlfunktionen der Reinigungsanlage ist vorzusehen;
- Die Daten sind telematisch dem Amt für Gewässerschutz der Autonomen Provinz Bozen sowie der Umweltbeobachtungsstelle bereitzustellen.

24. In den darauffolgenden Phasen der Planung und des Baus ist von Seiten eines von der ausführenden Firma beauftragten Technikers eine monatliche Kontrolle der Abläufe der Tunnelwasser-Reinigungsanlagen hinsichtlich der folgenden Parameter durchzuführen: pH-Wert, Temperatur, gesamte Schwebstoffe, CSB, Aluminium, Cadmium, Chrom, Eisen, Stickstoff gesamt, Kohlenwasserstoffe gesamt.

25. In den darauffolgenden Phasen der Planung und des Baus ist die Verpflichtung zur Einhaltung des Art. 41 des Provinzgesetzes Nr. 8 vom 18.06.2002 betreffend die Kommunikationspflicht gegenüber dem Amt für Gewässerschutz der Autonomen Provinz Bozen zu bekräftigen.

26. Die im Projekt vorgesehenen Maßnahmen unter Einhaltung der CIPE-Vorschriften Nr. 11, 26 und 42 über die Genehmigung des Vorprojektes (Maßnahmen zur Felsabdichtung, präventive Ersatzmaßnahmen, Notmaßnahmen) sind in den darauffolgenden Phasen der Planung und der Realisierung des Bauwerks umzusetzen.
27. In den darauffolgenden Phasen der Planung und des Baus ist die vollständige Rezirkulation des anfallenden Wassers der Betonmischanlagen sowie der Anlagen zur Verarbeitung des Ausbruchsmaterials vorzusehen.
28. In den darauffolgenden Phasen der Planung und des Baus ist bei allen für den Bau des Tunnels benötigten Flächen ein Schutzstreifen von 10 m ab Uferoberkante der Oberflächenwässer gemäß Art. 48 des Provinzgesetzes vom 18.06.2002 Nr. 8 der Autonomen Provinz Bozen vorzusehen.
29. Im Ausführungsprojekt und in den Ausschreibungsbedingungen ist die Ernennung eines Umweltbeauftragten seitens der mit den Arbeiten beauftragten Firma vorzusehen.
30. In den darauffolgenden Phasen der Planung und des Baus sind dem UVP-Beirat der Autonomen Provinz Bozen die Details sämtlicher wassergefährdender Tätigkeiten zwecks Erteilung der Genehmigung zur Abwässerableitung zur Überprüfung vorzulegen, wie zum Beispiel: Zone Instandhaltung Baugeräte, Mülldepot und verschiedene Lager, Gebäude für Instandhaltung Eisenbahn, Lagerraum Chemikalien, Parkplatz Fuhrpark, Reifenwaschanlage mit Dimensionierung Ölabscheider, Tankstelle mit Dimensionierung Ölabscheider, Betonmischanlage, Basislager.
31. In den darauffolgenden Phasen der Planung und des Baus ist die Regenwasserbewirtschaftung gemäß D.L.H. Nr. 6 vom 21/01/2008 der Autonomen Provinz Bozen vorzusehen.
32. In den darauffolgenden Phasen der Planung und des Baus sind die Detailunterlagen der in den Baustellen- und den Basislagerbereichen vorgesehenen Kanalisationen dem UVP-Beirat der Autonomen Provinz Bozen zur Überprüfung vorzulegen.
33. In den darauffolgenden Phasen der Planung und des Baus sind die Detailunterlagen der Reinigungsanlagen für das Grundwasser aus dem Tunnel und das Tunnelwasser dem UVP-Beirat der Autonomen Provinz Bozen zur Überprüfung vorzulegen.
34. In den darauffolgenden Phasen der Planung und des Baus sind die Ausführungsdetails der Maßnahmen zur Renaturierung der Ufervegetation im Bereich der Eisackunterquerung dem UVP-Beirat zur Überprüfung vorzulegen.
35. In den darauffolgenden Phasen der Planung und des Baus sind die Ausführungsdetails der von den vorgesehenen Arbeiten im Bereich der Eisackunterquerung betroffenen Verlegung des Hauptsammlers dem UVP-Beirat zur Überprüfung vorzulegen.
36. In den darauffolgenden Phasen der Planung und des Baus sind auf der gesamten, von der Verlegung des Hauptsammlers betroffenen Strecke im Bereich der Eisackunterquerung sowohl an den Rohrleitungen als auch an den Schächte Dichtheitsprüfungen gemäß Europäischer Norm EN 1610 durchzuführen und die entsprechenden Prüfprotokolle zu erstellen. Bei der Bauabnahme sind die Dichtheitsprotokolle vorzulegen und auf Antrag des Abnahmeprüfers sind bei einigen Abschnitten des Sammlers zusätzliche, als erforderlich erachtete Kontrollprüfungen (Dichtheitsprüfungen, mit TV-Kanalkamera, mit Kanalspiegeln etc.) durchzuführen. Zudem sind die Deckel der Inspektionsschächte so zu installieren, dass kein Regenwasser eindringen kann (gegenüber dem Straßenniveau leicht erhöht oder in Sonderfällen ohne Entlüftungsöffnungen).

37. In den darauffolgenden Phasen der Planung und des Baus ist für die Ableitungen die Pflicht zur Einhaltung der geltenden Bestimmungen gemäß Art. 39 des von der Autonomen Provinz Bozen erlassenen Provinzgesetzes Nr. 8 vom 18.06.2002 zu bekräftigen.

38. Der Projektwerber muss vor der Entwicklung des Ausführungsprojektes eine Bewertung der technischen Machbarkeit und der ökologischen Wirksamkeit der von den Gebietskörperschaften geforderten sowie der bereits im Einreichprojekt festgelegten Umweltausgleichsmaßnahmen durchführen. Dieser Vorschlag muss vom Amt für Umweltverträglichkeitsprüfung der Provinz Bozen genehmigt werden. Die maximalen Gesamtkosten der Umweltausgleichsmaßnahmen wurden gemäß CIPE-Beschluss Nr. 89/2004 auf 50.000.000 Euro festgelegt.

39. In den darauffolgenden Phasen der Planung und des Baus ist die detaillierte Planung für die Wiederherstellung der Flächen sowie der geplanten Infrastrukturen zur Aufwertung des Wohngebietes von Franzensfeste auf der Grundlage des Einreichprojektes zu entwickeln.

40. Im Ausführungsprojekt und in den daraus folgenden Ausschreibungsbedingungen ist eine Umweltbauaufsicht vorzusehen, die direkt durch einen Umweltbeauftragten oder durch ein sektorenübergreifendes Team die erforderlichen ökologischen Kompetenzen gewährleisten muss. Der Umweltbeauftragte ist gemäß den Richtlinien für das Umweltmonitoringprojekt der im Rahmengesetz (Legge Obiettivo) angeführten Bauwerke vorzusehen (Gesetz Nr. 443 vom 21.12.2001) 2. Überarbeitung vom 30. September 2004 und kann Mitglied der ÖBA sein.

41. Das Fällen der Bäume ist nur nach vorheriger ordnungsgemäßer Kennzeichnung derselben durch die Forstbehörde zulässig.

42. Es müssen sämtliche Vorsichtsmaßnahmen und anerkannten Regeln der Technik angewandt werden, um Schäden an den angrenzenden Kulturgründen zu vermeiden.

43. Im Bereich der Eisackunterquerung muss die im Einreichprojekt vorgesehene Variante der SS 12 provisorischen Charakters sein. Für die provisorische Verlegung der Straße ist ein geeignetes Programm der operativen Phasen zu erstellen, das der Brenner Autobahngesellschaft SpA zwecks spezifischer Genehmigung vorzulegen ist.

44. In den darauffolgenden Phasen der Planung und des Baus muss im Bereich der Eisackunterquerung zwischen den Bogenrücken der Tunnelkalotte, die in der Autobahnnunterführung errichtet werden, und dem Straßenniveau der Autobahn ein Mindestabstand von 25,00 Metern gewährleistet werden.

45. Vor Beginn der Arbeiten zur Eisackunterquerung in dem Gebiet, das sich mit dem Sitz der Autobahn überschneidet, ist die Genehmigung der detaillierten Studie über die durchzuführenden Tätigkeiten zur Umleitung des Autobahnverkehrs während der Phase der Bauarbeiten und der Durchfahrt der für die Bodenkonsolidierungsarbeiten vorgesehenen Baustellenfahrzeuge durch die Brenner Autobahngesellschaft SpA erforderlich.

Zeitplan

	BBT	Gesamt (M €)	200 2	200 3	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024- 2047
Kosten	Für Planung und Erkundungsstollen vorgesehene Kosten ANTEIL ZU LASTEN ITALIENS (ZUSTÄNDIGKEIT) (50% der Gesamtkosten, die restlichen 50% gehen zu Lasten ÖSTERREICHS)	260,0		0,6	6,4	18,1	11,7	14,0	17,9	40,2	38,2	40,1	38,4	34,4											
	Für Bau des Haupttunnels vorgesehene Kosten ANTEIL ZU LASTEN ITALIENS (ZUSTÄNDIGKEIT) (50% der Gesamtkosten, die restlichen 50% gehen zu Lasten ÖSTERREICHS)	3.314,4									86,5	93,0	239,5	678,5	286,6	325,1	306,1	370,6	293,0	314,3	119,5	107,9	93,8		
	Für den Bau vorgesehene Gesamtkosten ANTEIL ZU LASTEN ITALIENS (ZUSTÄNDIGKEIT) (50% der Gesamtkosten, die restlichen 50% gehen zu Lasten ÖSTERREICHS)	3.574,4		0,6	6,4	18,1	11,7	14,0	17,9	40,2	124,7	133,1	277,9	712,9	286,6	325,1	306,1	370,6	293,0	314,3	119,5	107,9	93,8		
Beschlossene Quellen (zur Verfügung)	Finanzierung der Staaten, beschlossen durch das Rahmenprogramm 2007-2011	286,0		0,6	6,4	18,1	11,7	14,0	36,7	59,8	61,1	32,2	45,4												
	Finanzierung der EU, beschlossen durch das Mehrjahresprogramm TEN-V 2007-2013 (KASSA)	426,3	1,5	1,1	1,5	11,8	17,5	0,0	0,5	10,6	31,3	43,8	64,5	142,1	100,2										
	Beschlossene Finanzierungen ITALIEN	712,3	1,5	1,7	7,9	29,9	29,2	14,0	37,2	70,4	92,3	76,0	109,9	142,1	100,2										
	Effektiver Finanzbedarf abzüglich der beschlossenen Finanzierungen ANTEIL ZU LASTEN ITALIENS (KASSA) 75% laufendes Jahr + 25% Vorjahr	2862										5	128	470	283	290	311	355	312	309	168	111	97,3	23,4	

BBT	Gesamt (M €)	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024-2047	
Unterstützende Finanzierungsquellen (zu aktivieren) – EU-Finanzierungen Mehrfähriges Programm TEN-V nach 2013	498,8													64,5	73,1	68,9	83,4	65,9	70,7	26,9	24,3	21,1			
Unterstützende Finanzierungsquellen - Fonds A22	400,0												250,0	150,0											
Unterstützende Finanzierungsquellen –Anwendung der Eurovignetten-Richtlinie 2006/38/EG	233,64													22,2	23,1	24,0	25,0	26,0	27,0	28,1	28,8	29,5			
Unterstützende Finanzierungsquellen – PPP DBFM																	40,0	50,0	160,0	60,0	50,0	40,0			
GESAMT UNTERSTÜTZENDE FINANZIERUNGSQUELLEN	1.532,4												250,0	236,7	96,2	92,9	148,3	141,9	257,7	115,0	103,1	90,6			
Effektiver Finanzbedarf abzüglich der beschlossenen Finanzierungen und der unterstützenden Finanzierungsquellen ANTEIL ZU LASTEN ITALIENS (KASSA)	1329,7										5	128	220	45,9	194	218	206	171	51,2	53,2	7,7	6,7	23,4		
KONSTANTER JÄHRLICHER ANTEIL AM BAU ZU LASTEN DES ITALIENISCHEN STAATES	1980											55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	55	1320	

Der Betrag von 1.320 M€ entspricht der Summe der einzelnen, konstanten jährlichen Beiträge zum Bau von 55 M€ im Zeitraum 2024-2047

ANHANG 3

Anti-Mafia-Bestimmung

In die Ausschreibung einzubeziehende Inhalte der Anti-Mafia-Bestimmung, die von der Koordinierungsstelle für die Oberbauleitung von großen Infrastrukturvorhaben gemäß den Ministerialdekreten 14.3.2003 und 8.6.2004 angeführt sind.

Art. 10 des Dekrets des Präsidenten der Republik Nr. 252 vom 3. Juni 1998 sieht die Beschaffung von Anti-Mafia-Informationen, nicht nur in Bezug auf den Auftragnehmer, sondern auch auf die Subunternehmer vor, sofern der Betrag des Subauftrags die unter Absatz 1 des Artikels 10 angeführten Schwellenwerte überschreitet; Artikel 118 des Gesetzesdekrets Nr. 163 vom 12. April 2006 sowie die nachfolgenden Änderungen erlegen dem Auftragnehmer hingegen die Pflicht auf, dem Auftraggeber die Daten in Bezug auf sämtliche Subaufträge mitzuteilen.

Die Notwendigkeit der analogen Ausweitung der im Vorfeld durchzuführenden Anti-Mafia-Prüfungen unter Anwendung der striktesten Anweisungen des Präfekten erwächst aus der Feststellung der besonderen Gefährlichkeit, in Anbetracht des Risikos krimineller Infiltration, bei Subaufträgen und Akkordarbeiten, sowie bei bestimmten Ausführungsarten, die einer Reihe von Leistungen angehören (Transport und Erdbewegung, Mieten mit und ohne Personal etc.), die jedenfalls unabhängig vom Zweck der Tätigkeit (Straßen-, Eisenbahn-, Wasserbauwerke) in die Bauphase fallen. Demnach muss in die Unterlagen zu den Ausschreibungen für die Vergabe der Bauleistungen gemäß dem mit gegenständlichem Beschluss genehmigten Einreichprojekt eine entsprechende Klausel eingefügt werden, die zusätzlich zur Pflicht zur Bereitstellung der Daten betreffend sämtliche Subaufträge gemäß des genannten Art. 118 des Gesetzesdekrets Nr. 163/2006 Folgendes vorzusehen hat:

1) Alle auf die Auftragserteilung folgenden (Sub-)Aufträge haben der Durchführung der Anti-Mafia-Informationsbereitstellung sowie der ausdrücklichen Vertragsauflösungsklausel zu unterliegen, um die Aufhebung der Genehmigung des Subauftrags und die automatische Auflösung der vertraglichen Bindung mit daraus folgendem Ausschluss des Unternehmens, im Falle von darauf hindeutenden Informationen, vorzunehmen. Um das Verfahren zu beschleunigen, kann für Subaufträge, die Gegenstand der erweiterten Überprüfung sind – d. h. jene mit einer geringeren Auftragssumme als der im genannten Art. 10, Absatz 1, lit. c) des Dekrets des Präsidenten der Republik Nr. 252/1998 angeführten - vorgesehen werden, dass die Ausstellung der Genehmigung gemäß Artikel 118 des Gesetzesdekrets Nr. 163/2006 nach vorheriger Vorlage des Handelskammerauszugs mit gesonderter Anti-Mafia-Erklärung erfolgt, wobei die anschließende Beschaffung der Auskünfte der Präfektur mit den eventuellen, oben angeführten vertragsauflösenden Wirkungen davon unberührt bleiben. Unter Berücksichtigung der weiteren Erstreckung dieser Überprüfungen auch auf Leistungsbereiche, die nicht den Subaufträgen zuordenbar sind, kann gemäß den genannten Normen auch ein Bereich vorgesehen werden, der eine Befreiung von der Durchführung der Anti-Mafia-Überprüfungen für den Erwerb von sofort verfügbarem Material bis zu einem Betrag von 50.000 Euro (unbeschadet der Bereitstellungspflicht der Daten des Lieferanten) vorsieht.

2) Bei Aktivierung der ausdrücklichen Vertragsauflösungsklausel hat der Hauptauftragnehmer als weitere Abschreckmaßnahme eine Vertragsstrafe in der Höhe von 10% des Wertes des Subauftrags, zur pauschalen Vergütung der Schäden, vorbehaltlich des weiteren Schadensersatzanspruchs, anzuwenden;

3) Der Auftraggeber hat die sog. *atypischen Zusatzinformationen* – gemäß Art. 1 septies des Gesetzesdekrets Nr. 629 vom 6. September 1982, umgewandelt im Gesetz Nr. 726 vom 12. Oktober 1982 i.g.F. – zwecks Zustimmung des Subauftragnehmers, im Sinne von Artikel 11, Absatz 3, des genannten Dekretes des Präsidenten der Republik Nr. 252/1998 zu überprüfen;

4) Geeignete Überwachungsmaßnahmen betreffend die Baustelleneinrichtungsphasen sind vorzusehen; diese sind ausgerichtet auf:

a) die Kontrolle der Gesellschaftsorganisationen der Subauftragnehmer bis zum Abschluss der Ausführung des Bauwerks selbst, unbeschadet dessen, dass im Fall von Änderungen die bereits in Umsetzung der genannten Mitteilungspflicht bereitgestellten Daten zu aktualisieren sind;

b) die Sicherstellung, u. a. durch geeignete Sanktionen, die bis zum Widerruf der Aufträge führen können, dass die Versuche, kriminellen Druck auf den Auftragnehmer und die Subauftragnehmer in der Baustelleneinrichtungsphase auszuüben (unrechtmäßige Geldforderungen, „Schutzangebot“ etc.) unverzüglich der Präfektur mitgeteilt werden, wovon die Meldepflicht an die Gerichtsbehörde unberührt bleibt.