BRENNERACHSE

MEMORANDUM VON UDINE

(16.4.1989)

Die Verkehrsminister der Bundesrepublik Deutschland, Italiens und Österreichs nehmen die Brennermachbarkeitsstudie zur Kenntnis und billigen sie als Basis für die weitere Arbeit.

Die Verkehrsminister bekräftigen ihren Willen die Brennerstrecke zu modernisieren und die Kapazität nachhaltig zu steigern.

Dies soll in 4 Stufen erfolgen:

1. Stufe
Ab 1992 soll durch aufeinander abgestimmte Maßnahmen die Kapazität der Strecke zwischen München und Verona deutlich angehoben werden, wobei die österreichische Seite von einer Anzahl von 100 zusätzlichen Zügen ausgeht. Durch Ausweitung der Tunnel soll die Führung von LKW's mit einer Eckhöhe von 4 m auf Niederflurwagen ermöglicht werden.

2. Stufe
Parallel dazu beauftragen die Minister die Trilaterale Kommission, die sich aus Vertretern der Ministerien und der 3 Bahnen zusammensetzt, die erforderlichen Schritte zur Realisierung der weiteren Stufen einzuleiten.

Hiemzu gehört ein Zeitplan, ein Organisationsschema und ein Arbeitsplan für das langfristig angestrebte Ziel, einen viergleisigen Ausbau zwischen München und Verona zu realisieren.

Zu den Vorbereitungen gehören insbesondere:

- Vertiefung der zukünftigen Verkehrsaufteilung zwischen den Achsen in Abhängigkeit von den Schweizer Überlegungen; davon ausgehend die konkrete Darstellung der Wirtschaftlichkeit und die Erarbeitung von Modellen für die Finanzierung.

- Parallel dazu Vergabe der generellen Planung für die Zulaufstrecken.

- Detaillierung des Sicherheitskonzeptes für den Basistunnel und Abstimmung zwischen den Bahnen und den zuständigen staatlichen Behörden.

- Ausarbeitung von Vorschlägen für die Organisation des Marketings auf der zukünftigen Brennerbahn.

3. Stufe
Bau eines Brennerbasistunnels zwischen Innsbruck und Franzensfeste. Dadurch wird eine weitere Kapazitätssteigerung der Achse durch die Führung schwerer Züge gemäß den Möglichkeiten auf den Zufahrtsrampen ermöglicht.
Die deutsche und die österreichische Delegation streben bei der Weiterentwicklung einen Flachbahntunnel an, der ohne eine zusätzliche Ausschleifung bei Freienfeld auskommt. Die italienische Delegation strebt an, daß die endgültige Entscheidung die Funktionalität des Systems unter dem Gesichtspunkt der Zuverlässigkeit und Sicherheit nicht gefährdet.

4. Stufe
Ausbau der Zulaufstrecken.

Für die Realisierung der ersten Phase erwarten die Minister den baldigen Abschluß einer Vereinbarung über die Infrastruktur und die betrieblichen Maßnahmen, wobei die Situation auf der gesamten Achse zu beachten ist.

Bei allen Überlegungen ist davon auszugehen, daß ein konkurrenzfähiges Angebot gegenüber der Straße oberstes Ziel aller Maßnahmen sein muß. Dies bedingt insbesondere vergleichbare Gesamttransportzeiten zwischen Straße und Schiene.

Minister SANTUZ — BM WARNKE — BM STREICHER