

# EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

*Petitionsausschuss*

25.9.2009

## MITTEILUNG AN DIE MITGLIEDER

Petition 0949/2003, eingereicht von Alberto Perino, italienischer Staatsangehörigkeit, im Namen von „Habitat“, betreffend den Bau der Hochgeschwindigkeitseisenbahnverbindung Turin-Lyon

Petition 0523/2004, eingereicht von Darjana Ronconi italienischer Staatsangehörigkeit, unterzeichnet von einer weiteren Person, betreffend den geplanten Bau der Eisenbahnlinie Turin-Lyon

Petition 0198/2005, eingereicht von Marco Tomalino, italienischer Staatsangehörigkeit, im Namen der *Coordinamento sanitario Valle di Susa*, betreffend Gesundheitsrisiken im Zusammenhang mit dem Bau der Hochgeschwindigkeitsstrecke Turin-Lyon

### 1. Zusammenfassung der Petition 0949/2003

Im Namen einer Reihe von Umwelt-, Bauern- und Bürgervereinigungen fordert der Petent das Europäische Parlament (Verkehrsausschuss) und die Kommission auf, sich für eine vorbeugende Bewertung aller ökologischen, technischen, sozialen und wirtschaftlichen Auswirkungen der Durchführung des Projekts der neuen Hochgeschwindigkeitsverbindung Turin-Lyon und insbesondere eines Eisenbahntunnels (54 km lang) unter dem Moncenisio (Alpenpass zwischen Italien und Frankreich) einzusetzen. Er nennt eine Reihe von Gründen, die gegen den Bau der neuen Eisenbahntrasse sprechen: hydrogeologische Gefahren, uran- und asbesthaltiges Gestein, Grubengas, thermische Auswirkungen, Gefährdung hochwertiger landwirtschaftlicher Flächen und von dicht besiedelten Gebieten, ungünstige Kosten-Nutzen-Analyse, breite demokratische und soziale Opposition der betroffenen Bevölkerung. Er unterstreicht ferner, dass die Union bereits (mit 150 Mio. Euro) Durchführbarkeitsstudien des Projekts finanziert hat, ohne die erhofften Ergebnisse zu erhalten und dass von französischer Seite Berichte und negative technische Gutachten über das Projekt vorliegen. Er fordert daher, künftige Finanzierungen aufzuschieben, bei denen die Tendenz zur Bevorzugung neuer, riskanter und unwirtschaftlicher Eisenbahnlinien besteht, anstatt die bestehenden und zu wenig ausgenutzten zu stärken (wie z.B. der Frejus-Pass); er fordert in jedem Fall eine Überprüfung der Trassenwahl und Ablehnung der am meisten belastenden Option mit erheblichen ökologischen und sozialen Auswirkungen und eine grundlegende Befassung mit

CM\791817DE.doc

PE343.915/rev. IV

den schwerwiegenden geologischen Problemen im Zusammenhang mit den Aushubarbeiten und eine Kontrolle, ob alle Verfahren der Umweltverträglichkeitsprüfung und der Auftragsvergabe für internationale Arbeiten gemäß den Gemeinschaftsbestimmungen angewandt wurden.

### **Zusammenfassung der Petition 0532/2004**

Die Petentin protestiert gegen die geplante Hochgeschwindigkeitseisenbahnverbindung Lyon-Turin-Mailand (TAV/TAC), die einen weiteren Tunnel unter den Alpen vorsieht; sie hält dieses Projekt sowohl in wirtschaftlicher Hinsicht als auch unter Umweltsichtspunkten für unangemessen und weist darauf hin, dass der massive Protest (3000 Unterschriften) der betroffenen Anwohner gegen das Projekt ignoriert worden sei. Insbesondere sei der erforderliche Abstand zwischen den Wohnsiedlungen und der künftigen Eisenbahnlinie nicht eingehalten worden (das derzeitige Projekt würde nur 20-30 m vorsehen, während in Frankreich der Mindestabstand von der TGV-Strecke 150 m betrage). Dies könnte nicht nur zu schweren Unfällen führen, sondern auch Umweltschäden zur Folge haben. Außerdem führt sie an, dass im unteren Valle di Susa (Anfang der Baustelle) die oberen Erdschichten asbesthaltig seien, während das obere Valle di Susa radioaktives Material enthalte.

Die Petentin fordert daher ein Einschreiten des Europäischen Parlaments und der Kommission, die – auf eine andere Beschwerde (vom 12. April 2004) hin – bekräftigt hätte, dass keine Genehmigung für das Projekt gemäß der Richtlinie 85/337/EWG erteilt worden sei.

### **Zusammenfassung der Petition 0198/2005**

Im Namen einer Vereinigung, der 100 Ärzte angehören, warnt der Petent vor den Gesundheitsrisiken, die der Bau der neuen Hochgeschwindigkeits- und Hochleistungsstrecke zwischen Turin und Lyon für die Menschen im Unteren Susa-Tal und im nordwestlichen Teil von Turin mit sich bringen wird. Er macht auf die doppelte Gefahr aufmerksam, dass das Gebiet sowohl durch Asbest als auch durch Uran verseucht werden könnte, die dort beide natürlich vorkommen. Was das Asbest betrifft (das bekanntermaßen tödliche Auswirkungen hat, wenn seine Partikel in die Luft dispergieren), wurde sein verstecktes Vorkommen in diesem besonderen Fall vor kurzem in einer Studie der Universität von Sienna bestätigt, die die Geologie des Susa-Tals zum Gegenstand hatte. In diesem Zusammenhang sei darauf verwiesen, dass für das Projekt der Hochgeschwindigkeitsstrecke kein Gesundheitsschutzplan vorgesehen ist, obwohl Material abgebaut, transportiert und gelagert wird. Was das Uran angeht, so wurden schon vor längerem einige Lagerstätten im Grenzmassiv, durch das der Haupttunnel der neuen Zugverbindung verlaufen wird, gefunden. Deshalb erkundigen sich die Unterzeichner nach der Einhaltung der Bestimmungen über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei diesem Bauvorhaben, denn die Gesundheitsrisiken, die mit der Freisetzung größerer Asbest- und Uranpartikel verbunden sind, würden in diesem Fall ignoriert und daher die äußerst hohen Kosten außer Acht gelassen, die bei der Verringerung der Auswirkungen der Verseuchung in einem Tal und einem großen städtischen Gebiet anfallen.

## **2. Zulässigkeit**

Für zulässig erklärt am 23. März 2004 (0949/2003), 26. November 2004 (0523/2004), 11. Juli 2005 (0198/2005). Die Kommission wurde um Auskünfte gebeten (Artikel 175 Absatz 4 der Geschäftsordnung).

**3. Antwort der Kommission betreffend Petition 0949/2003**, eingegangen am 23. März 2004

- a. Die Gemeinschaft legt fest, welche Art der Infrastruktur in den Bereich der Transeuropäischen Netze (TEN) fällt und welches die vorrangigen Maßnahmen auf diesem Gebiet sind. In den Gemeinschaftlichen Leitlinien für TEN-V wurde die Achse Lyon-Turin (als Teil des Vorrangigen Projekts Nr. 6 Lyon-Turin-Mailand-Venedig-Triest) als ein vorrangiges Projekt identifiziert. Diese Gemeinschaftlichen Leitlinien wurden im Rahmen des Mitentscheidungsverfahrens (**d. h. vom Rat und vom Europäischen Parlament**) 1996 angenommen. In den neuen Leitlinien (deren Verabschiedung noch aussteht) wurde der vorrangige Charakter des Projekts bestätigt. In der ersten Lesung im EP im Juli 2002 wurde die Strecke Lyon-Turin als vorrangiges Projekt im Bereich der TEN bestätigt.  
Es muss jedoch daran erinnert werden, dass die Durchführung der Projekte ausschließlich in der Zuständigkeit der Mitgliedstaaten liegt. Sämtliche Aspekte eines Infrastrukturvorhabens (Entwurf – Baugenehmigung – Bauarbeiten usw.) liegen in den Händen der Mitgliedstaaten oder der mit dem Projekt betrauten Bauträgersgesellschaften.
- b. Im Gegensatz zur Aussage in dem vom Petenten vorgelegten Dokument wird die Moncenisio-Strecke (die Chambéry mit Turin verbindet) nicht wenig genutzt. Sie ist im Gegenteil eine der TEN-V-Strecken mit dem zahlenmäßig größten internationalen Güterzugaufkommen täglich. Dennoch trifft zu, dass die Verkehrsentwicklung in den letzten zehn Jahren hinter den Voraussagen zurück geblieben ist. Dafür gibt es drei Gründe:
  - i. Der Marktanteil des Schienengüterverkehrs in der Union hat in den vergangenen Jahrzehnten aufgrund der sehr geringen Produktivität der Schienennetzbetreiber drastisch abgenommen.
  - ii. Die Strecke wurde zwischen 1855 und 1870 gebaut und entspricht inzwischen nicht mehr den heutigen Erfordernissen (starkes Gefälle, begrenzter Kurvenradius, alte Elektrik usw.). Darüber hinaus sind die Betriebskosten aufgrund dieser besonderen Merkmale hoch, vor allem weil mindestens zwei, für die schwersten Züge sogar drei Lokomotiven eingesetzt werden müssen.
  - iii. Es trifft zu, dass die Strecke noch über einige freie Kapazitäten verfügt – aufgrund der vorstehend genannten Einschränkungen ist es jedoch nicht möglich, einen qualitativ hochwertigen Schienenverkehr anzubieten, der hinsichtlich Fahrzeit, Effizienz und Pünktlichkeit mit dem Straßenverkehr Schritt halten könnte. Darüber hinaus finden auf der Strecke derzeit Modernisierungsmaßnahmen zur Umrüstung des Lichtraumprofils (auf B+) und zur Erhöhung der Sicherheit statt. Durch diese Arbeiten werden ein höheres Maß an kombiniertem Verkehr sowie die Entwicklung des Pilotprojekts einer „rollenden Autobahn“ möglich. Dadurch wird die Zeit bis zur Inbetriebnahme der neuen Strecke im Jahr 2020 überbrückt.

Durch diese Arbeiten ist die Streckenkapazität deutlich zurückgegangen, da wegen der Spurmodernisierung im Moncenisio-Tunnel während der Arbeiten nur ein Gleis genutzt werden kann. Daran wird sich bis mindestens bis Ende 2006 nichts ändern.

- c. Nord-Süd-Korridore (die Italien über die Schweiz oder Österreich mit Nordeuropa verbinden) weisen insgesamt ein erhebliches Verkehrsaufkommen auf. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt bleibt jedoch, wie vorstehend ausgeführt, der Fréjus die Strecke mit dem höchsten Verkehrsaufkommen (für Güterverkehr). Der dramatische Unfall, der sich im März 1999 im Mont-Blanc-Tunnel ereignet und zu seiner mehr als zweijährigen Schließung geführt hat, machte die extreme Anfälligkeit Italiens deutlich, das sich beim Handel mit den Nachbarländern im Wesentlichen auf den Güterkraftverkehr stützt. Der Abschnitt Lyon-Turin ist Teil eines der Hauptkorridore, die Mittel- und Osteuropa (im weiteren Sinne, nicht beschränkt auf die neuen Mitgliedstaaten) mit Westeuropa (Frankreich – Iberische Halbinsel – Britische Inseln) verbinden. Wenn das erwartete erhöhte Verkehrsaufkommen sich nur zugunsten des Güterkraftverkehrs auswirkt, werden die Bewohner dieser Gebiete, insbesondere in den Alpentälern, schwer an den Folgen für Umwelt und Sicherheit zu tragen haben. Die Notwendigkeit, das Ungleichgewicht insbesondere zwischen Straße und Schiene – wie im Weißbuch über die europäische Verkehrspolitik von 2001 dargelegt – abzubauen, hat deutlich gemacht, dass neue Schienenwege (darunter der Abschnitt Lyon-Turin) gebaut werden müssen, um den Eisenbahnverkehr wettbewerbsfähiger zu machen. Durch die neue Verbindung wird die Realisierung einer „rollenden Autobahn“ – wahrscheinlich nach dem Vorbild des „Eurotunnel“ – vom Großraum Lyon bis in die Vororte Mailands möglich, deren Ziel es ist, den Schwerlastverkehr in den Alpentunneln des Mont Blanc und Fréjus zu reduzieren.
- d. Den Informationen zufolge, die die Mitgliedstaaten an die Kommission weitergegeben haben, wurden die Gebietskörperschaften hinsichtlich der Festlegung des Trassenverlaufs in Italien konsultiert. Dies führte zu einigen Änderungen am ursprünglichen Plan.
- e. Wie bereits erwähnt, ist die Gemeinschaft verantwortlich für Festlegung der TEN-Prioritäten. Die Auswahl des Trassenverlaufs sowie der technischen Einzelheiten liegt ausschließlich in der Zuständigkeit der betroffenen Mitgliedstaaten.
- f. Über die Sachlage bei anderen vom Petenten erwähnten Projekten ist die Kommission nicht besonders gut unterrichtet. Es muss daran erinnert werden, dass das Umweltrecht der Gemeinschaft ausnahmslos für alle Projekte gilt. Wären potenzielle Verstöße gegen dieses Recht nachweisbar, so könnten auf Gemeinschaftsebene geeignete Maßnahmen zur Verhütung solcher Verstöße ergriffen werden.
- g. Die vom Petenten erwähnten Studien – insbesondere im Umweltbereich – werden gegenwärtig von der Bauträgersgesellschaft im Rahmen ihres Arbeitsprogramms 2001-2006 durchgeführt.
- h. Die Gemeinschaft finanziert gegenwärtig Studien, die – *unter anderem* – bis Ende 2006 einen klaren Rahmen für die Errichtung dieser neuen Infrastruktur bieten sollen,

darunter:

- technische Optionen für den Bau des Tunnels;
- Umweltschutz und Lärminderung;
- Finanzplanung und rechtliche Optionen für die mögliche Einbeziehung privater Einrichtungen im Rahmen einer Partnerschaft zwischen dem öffentlichen und dem privaten Sektor.

Darüber hinaus hat die französische Regierung – auf der letzten Sitzung des CIADT (Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire) vom 18. Dezember 2003 – beschlossen, das Projekt weiterhin vorrangig zu behandeln und eine angemessene Finanzierung der Studienphase bis Ende 2006 zu gewährleisten. Diese Haltung steht im Widerspruch zur Bilanz zur Verkehrsinfrastruktur der französischen Ministerien für Wirtschaft und Verkehr, in der die Infrastrukturerfordernisse in den westlichen Alpen nur teilweise und auf kurze Sicht eingeschätzt werden.

- i. Wie in Punkt 6 ausgeführt, gilt das Umweltrecht der Gemeinschaft ausnahmslos für alle Projekte.

Insbesondere sieht die Richtlinie 85/337/EWG des Rates über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (UVP-Richtlinie) in der durch Richtlinie 97/11/EG geänderten Fassung vor, dass Mitgliedstaaten vor der Erteilung der Genehmigung sicherstellen, dass Projekte, bei denen unter anderen aufgrund ihrer Art, ihrer Größe oder ihres Standortes mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist, einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden. Diese Projekte sind in Artikel 4 definiert, der auf die Anhänge I und II der Richtlinie Bezug nimmt.

Zum Verfahren der UVP gehören die Anhörung der Öffentlichkeit und der für Umweltfragen zuständigen Behörden. Die Ergebnisse dieser Anhörungen und der Prüfung der Auswirkungen sind im Genehmigungsverfahren zu berücksichtigen. In Artikel 7 der Richtlinie ist ein Verfahren für Projekte festgelegt, die erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt eines anderen Mitgliedstaats haben könnten. Dies gibt dem betroffenen Mitgliedstaat (und der Öffentlichkeit in diesem Staat) im Wesentlichen das Recht, an der ausgeführten UVP mitzuwirken. Es obliegt den betroffenen Mitgliedstaaten, die genaue Art der Umsetzung dieser Regelung festzulegen.

Es hat den Anschein, dass viele der von den Petenten angesprochenen Bedenken im Einklang mit der UVP-Richtlinie behandelt werden sollten, bevor über die Erteilung einer Genehmigung entschieden wird. Wenn bei den UVP nicht in jedem Fall sämtliche in der Richtlinie geforderten Schritte eingehalten wurden, so würde dies auf einen Verstoß *prima facie* hindeuten, den die Kommission mit dem betroffenen Mitgliedstaat zu untersuchen hätte. Auf der Grundlage der von den Petenten zur Verfügung gestellten Informationen kann ein Verstoß gegen die UVP-Richtlinie in diesem spezifischen Fall nicht festgestellt werden. Wenn die Petenten detailliertere Informationen zur Verfügung stellen können, die es der Kommission ermöglichen, diese Fragen anhand der genannten Richtlinien zu bewerten, kann die Kommission die Angelegenheit untersuchen.

- j. Hinsichtlich der Bedenken des Petenten angesichts des Lärms erfordert Richtlinie 2002/49/EG (ABl. L 189 vom 18.7.2002) über Umgebungslärm, dass die zuständigen Behörden in den Mitgliedstaaten strategische Lärmkarten auf der Grundlage gemeinsamer Indizes erstellen, um die Öffentlichkeit über Lärmbelastung und ihre Auswirkungen zu informieren, und Aktionspläne ausarbeiten, um Lärmfragen in den wichtigsten Ballungsräumen und in der Nähe der Hauptverkehrsinfrastruktur, einschließlich Eisenbahnen, zu behandeln. Für Haupteisenbahnstrecken (Verkehrsaufkommen von über 60 000 Zügen pro Jahr), müssen die ersten Karten und Aktionspläne bis jeweils 2007 und 2008 erstellt werden. Wenngleich die Richtlinie keine EU-weit einheitlichen Grenzwerte für die Belastung durch Umgebungslärm festlegt, sieht sie doch vor, dass benachbarte Mitgliedstaaten bei den Aktionsplänen für Grenzgebiete zusammenarbeiten.

#### **4. Antwort der Kommission, eingegangen am 22. Juni 2005**

Die Kommission hat die weiteren Dokumente geprüft, die Herr Perino im Anschluss an die Sitzung des Ausschusses vom 1./2. September 2004 übermittelt hat.

Die Dokumente werfen Fragen hinsichtlich des Umfangs der für den Vorschlag erforderlichen Umweltverträglichkeitsprüfung im Hinblick auf den sog. „Venaus“-Servicetunnel auf, so dass die Kommission sich schriftlich an die italienischen Behörden mit der Bitte um weitere Informationen gewandt hat, die es ihr ermöglichen zu entscheiden, ob die Verfahren ordnungsgemäß durchgeführt wurden.

Die Kommission wird den Ausschuss so bald wie möglich über das Ergebnis ihrer Untersuchungen unterrichten.

#### **5. Antwort der Kommission, eingegangen am 3. Februar 2006**

Wie bereits in der vorangegangenen Mitteilung an den Petitionsausschuss des Europäischen Parlaments dargelegt, hatte die Kommission beschlossen, die italienischen Behörden zum Umfang der Umweltverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben unter besonderer Berücksichtigung des „Venaus-Service Tunnels“ zu ersuchen.

Die italienischen Behörden haben auf das Ersuchen der Kommission am 5. August und 13. September 2005 mit Informationen zur Durchführung des Verfahrens der Umweltverträglichkeitsprüfung (die Gegenstand der Petition Nr. 0949/2003 ist) sowie zu den in den Petitionen 0523/2004 und 0198/2005 (unter besonderer Berücksichtigung des Asbestvorkommens in den abgetragenen Erdschichten) aufgeworfenen Fragen geantwortet.

Die Antworten der italienischen Behörden vom 5. August und 13. September 2005 werden derzeit von den Kommissionsdienststellen geprüft.

Die Kommission wird den Ausschuss so bald wie möglich über das Ergebnis ihrer Untersuchungen unterrichten.

#### **6. Antwort der Kommission, eingegangen am 10. November 2006**

Im Anschluss an die Sitzung des Petitionsausschusses vom 25. Januar 2006 hat die Kommission mit Interesse Kenntnis vom Bericht über die Informationsreise des Petitionsausschusses genommen. Mit ihrer vorliegenden Mitteilung möchte sie bestimmte Punkte des Berichts (Ziffer 1, 3, 4, 5, 6, 7 und 8 der Schlussfolgerungen) klarstellen und den Petitionsausschuss über die letzten Entwicklungen in dieser Angelegenheit unterrichten.

- 1. Seit der Anhörung des Petitionsausschusses sind bereits positive Entwicklungen eingetreten. Zum einen ist es jetzt amtlich, dass es eine „Beobachtungsstelle“ des Susa-Tals, deren Schaffung im Dezember 2005 vorgeschlagen worden war, geben wird; zum anderen hat am 4. Juli 2006 eine erste Zusammenkunft der wichtigsten institutionellen Träger, die sich an dieser Beobachtungsstelle beteiligen werden, stattgefunden.

Ferner hat Herr di Pietro, der italienische Infrastrukturminister, im Auftrag der Regierung den Abschnitt des Projekts auf italienischem Gebiet aus der Legge Obiettivo zurückgezogen, wodurch die Eröffnung der Konferenz der Beteiligten (an der alle an der Realisierung der neuen Strecke interessierten Parteien teilnehmen) möglich wurde, die Anfang August 2006 erstmals zusammengetreten ist. In diesem Zusammenhang wollen die italienischen Behörden eine komplette Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchführen lassen.

Es handelt sich hier um konkrete Schritte der italienischen Behörden, die voll den Wünschen des Petitionsausschusses entsprechen.

- 3., 4. und 5. Das Projekt Lyon-Turin wurde auch in den Schlussfolgerungen des Berichts als TAV- oder Hochgeschwindigkeitsstreckenprojekt (TAV = Treno ad Alta Velocità, Hochgeschwindigkeitszug) definiert. Die Kommission möchte daran erinnern, dass es sich um eine gemischte Strecke mit Vorrang für den Schienengüterverkehr handelt. Diese Güterverkehrsdimension gibt dem Projekt seinen hohen europäischen Zusatznutzen, da sie es ermöglicht, in einer so sensiblen Umgebung wie den Alpen das Ziel der Verlagerung des Güterverkehrs auf andere Verkehrsträger (von der Straße auf die Schiene), das sie sich in dem 2001 angenommenen Weißbuch über die europäische Verkehrspolitik gesetzt hatte, umzusetzen.

Als Antwort auf einen Vorschlag der Bewohner des Susa-Tals, der vom Petitionsausschuss aufgegriffen wurde und der „mehr Transparenz, indem die EU-Bürger die Möglichkeit erhalten, objektive Informationen über dieses Projekt zu erhalten“ anmahnte, forderte Frau Loyola de Palacio die Durchführung einer von unabhängigen Sachverständigen vorzunehmenden unabhängigen Bewertung der Studien zu den Aspekten Gesundheit und Umwelt sowie die Wahl einer neuen Streckenführung statt der Modernisierung der historischen Strecke.

Was die kritischsten Punkte, nämlich die Asbest- und Radon-Risiken anbelangt, so haben die Sachverständigen die Studien und die von LTF angewandte Methodik analysiert, indem sie sie insbesondere mit signifikanten Beispielen wie den neuen schweizerischen Eisenbahntrassen verglichen. Ihre Bilanz lautet, dass die angewandte Methodik zweckdienlich ist und die vorgeschlagenen Maßnahmen geeignet sind, um die Gesundheitsgefahren für die Arbeiter und die einheimische Bevölkerung auf einem Minimum zu halten. Die Sachverständigen empfehlen jedoch, ergänzende Studien zur Untermauerung der Umwelt- und Gesundheitsgarantien zu Punkten wie der Hydrogeologie oder der Schuttbehandlung durchzuführen.

Bezüglich der Frage der Realisierung einer neuen oder der Modernisierung der vorhandenen Strecke bringen die Sachverständigen wichtige Elemente in die Debatte ein. Die vorhandene Strecke ist eine Strecke unter freiem Himmel, die durch viele Dörfer führt. Die neue Strecke dagegen wird auf dem internationalen Abschnitt, der auf der italienischen Seite liegt, fast ausschließlich durch einen Tunnel führen, und der Betrieb wird viel weniger umweltschädlich sein als es bei der jetzigen Trasse der Fall ist: 57 von 61 Trassenkilometern verlaufen in Tunneln.

- 6. Bezüglich dieses Punkts sei auf drei Grundsätze verwiesen:
  - a. die Prioritäten des TEN-Netzes wurden vom Rat und vom Europäischen Parlament im Mitentscheidungsverfahren beschlossen (Entscheidung Nr.°884/2004/EG);
  - b. die Durchführung der Projekte, auch die Auswahl der Trasse und der technischen Optionen liegt gemäß dem Subsidiaritätsprinzip in der Zuständigkeit der betreffenden Mitgliedstaaten;
  - c. Selbstverständlich gilt für diese Projekte das gemeinschaftliche Umweltschutz- und Vergaberecht.
  
- 7. Bezüglich dieses Punkts betont die Kommission, dass sie aufgrund der Petition Nr. 949/2003 von Amts wegen ein Verfahren (2005/2157) eröffnet hatte und beschloss, die italienischen Behörden zum Umfang der Umweltverträglichkeitsprüfung für das Vorhaben unter besonderer Berücksichtigung des „Venaus-Service Tunnels“ zu ersuchen. Die italienischen Behörden hatten auf das Ersuchen der Kommission am 5. August 2005 und 13. September 2005 mit Informationen zur Durchführung des Verfahrens der Umweltverträglichkeitsprüfung (die Gegenstand der Petition Nr. 949/2003 ist) sowie zu den in den Petitionen 523/2004 und 198/2005 (unter besonderer Berücksichtigung des Asbestvorkommens im abgetragenen Gestein) aufgeworfenen Fragen geantwortet. Die Antworten der italienischen Behörden vom 5. August und 13. September 2005 wurden als nicht zufrieden stellend betrachtet, da ihnen nicht zu entnehmen war, ob die Umweltverträglichkeit des Venaus-Tunnels geprüft worden war. Die Kommission richtete daher am 18. November 2005 erneut ein Auskunftersuchen an die italienischen Behörden und bat um Klarstellungen zur Umweltverträglichkeitsprüfung des Venaus-Tunnels sowie zu den Maßnahmen, durch die die italienischen Behörden sicherzustellen gedenken, dass der Schutt gemäß der Abfallgesetzgebung der Gemeinschaft behandelt wird. Der Fall wurde auf einer Zusammenkunft zwischen den italienischen Behörden und den Dienststellen der Kommission, die am 27. Januar 2006 in Rom stattfand, behandelt. Bei dieser Zusammenkunft erklärten die italienischen Behörden, dass die italienische Regierung im Dezember 2005 den Beschluss gefasst hatte, eine neue Umweltprüfung unter besonderer Berücksichtigung des Venaus-Tunnels durchzuführen. Die Bauarbeiten an diesem Tunnel würden erst beginnen, nachdem die Ergebnisse der neuen Studie vorlägen. Dies wurde mit Schreiben vom 17. Februar 2006 bekräftigt.

Am 29. Mai 2006 richtete die Kommission unter Hinweis auf den Anwendungsbereich



der geänderten Richtlinie 85/337/EWG ein weiteres Schreiben an Italien und ersuchte um die Bestätigung, dass vor dem Abschluss einer umfassenden UVP gemäß dieser Richtlinie nicht mit den Bauarbeiten begonnen werde. Italien hat dies mit Schreiben vom 28. Juni 2006 bestätigt.

Außerdem bemerkt die Kommission, dass in der an Italien gerichteten mit Gründen versehenen Stellungnahme bezüglich des Vertragsverletzungsverfahrens Nr. 2002/5170 die mangelnde Übereinstimmung der italienischen Gesetzgebung mit dem Gemeinschaftsrecht und nicht die Anwendung der italienischen Rechtsvorschriften in Einzelfällen angesprochen wurde. Gleichwohl nutzt die Kommission regelmäßig ihre Vorrechte aus dem EG-Vertrag um sicherzustellen, dass nicht nur die italienischen Rechtsvorschriften zur Umsetzung der Richtlinie über die Umweltverträglichkeitsprüfung mit dem Gemeinschaftsrecht in Einklang gebracht wird, sondern darüber hinaus diese Rechtsvorschriften auch im Einzelfall ordnungsgemäß angewandt werden. Genau darum geht es im Verfahren 2005/2157 bezüglich des Streckenprojekts Turin-Lyon. Wie vorstehend bereits erläutert, kann in diesem Stadium kein Verstoß gegen die UVP-Richtlinie festgestellt werden.

Schließlich hebt die Kommission hervor, dass die geänderte Richtlinie 85/337/EWG nicht verlangt, dass zur Bewertung transnationaler Projekte ein einziges transnationales UVP-Verfahren durchgeführt wird, sondern dass ein Informationsaustausch-Verfahren zu befolgen ist, damit der das UVP-Verfahren kennzeichnende Prozess der Informationsgewinnung und Konsultation sowie die Entscheidung, die letztlich getroffen wird, den grenzübergreifenden Auswirkungen des Projekts Rechnung tragen.

Es kann allerdings auf freiwilliger Basis eine gemeinsame UVP durchgeführt werden, und die Parteien des Übereinkommens von Espoo über die Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen haben eine Anleitung dazu, wie dabei vorgegangen werden kann, verabschiedet. Die Anleitung für freiwillige gemeinsame UVP gilt auch im Zusammenhang mit der UVP-Richtlinie (mit der das Übereinkommen in der EU umgesetzt wird). Die Kommission betont, dass die Nichtdurchführung einer gemeinsamen UVP kein Verstoß gegen das Gemeinschaftsrecht ist.

- 8. Die Kommission möchte betonen, dass sie dem Europäischen Parlament, insbesondere dem Petitionsausschuss, stets alle Informationen mitgeteilt hat, die zu einem besseren Verständnis des Projekts erforderlich waren, vor allem mit Blick auf den Besuch der Mitglieder des Petitionsausschusses im Susa-Tal. Die Kommission hat ferner alle Fragen zum Projekt Lyon-Turin, die ihm vom Europäischen Parlament gestellt wurden, sorgfältig und eingehend beantwortet, und Herr Vizepräsident Barrot hat sich persönlich den Fragen des Petitionsausschusses und des Verkehrsausschusses bei deren gemeinsamer Sitzung am 20. Juni 2006 gestellt.

Außerdem heißt es in den Schlussfolgerungen: *Völlig unzureichend (...) erscheinen in diesem Zusammenhang beispielsweise die Bekanntgabe der Benennung und des Mandats der früheren Kommissarin Loyola di Palacio.*

Die Kommission hat gemäß dem Verfahren nach Artikel 17a der Entscheidung des

Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Festlegung der prioritären Projekte des transeuropäischen Verkehrsnetzes (Entscheidung Nr. 884/2004/EG) das Europäische Parlament vor der Benennung der Europäischen Koordinatoren konsultiert. Jacques Barrot, stellvertretender Präsident der Europäischen Kommission, hat am 8. März 2005 ein Schreiben an Paolo Costa, Vorsitzender des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr des Parlaments, gerichtet. Der Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr sowie der Haushaltsausschuss des Parlaments haben eine befürwortende Stellungnahme zur Benennung der sechs Europäischen Koordinatoren abgegeben. Diese Stellungnahme wurde am 12. Juli 2005 von der Konferenz der Präsidenten des Parlaments bestätigt und schlug sich nieder in einem Schreiben des Präsidenten des Europäischen Parlaments, Josep Borrell Fontelles, vom 20. Juli 2005. Die Kommission erklärt, dass bei der Konsultation des Europäischen Parlaments der Inhalt der Aufgaben sowie das Mandat des Europäischen Koordinators beschrieben wurden. In Anbetracht dessen vertritt die Kommission die Auffassung, dass über die Benennung der Europäischen Koordinatoren umfassend und transparent informiert wurde.

Die Benennung der sechs EU-Koordinatoren durch die Kommission war außerdem am 20. Juli 2005 Gegenstand einer Pressekonferenz des stellvertretenden Präsidenten Barrot, bei der auch die Europäischen Koordinatoren zugegen waren. Wie die zahlreichen in der nationalen und regionalen Presse erschienenen Artikel zeigen, haben die italienischen Medien dieses Ereignis ausführlich kommentiert.

Die Europäische Koordinatorin für das prioritäre Projekt Nr. 6, Frau Loyola de Palacio, hat sich auf Einladung der örtlichen Behörden am 24. November 2005 in das Susa-Tal begeben. Auf ihrer Reise traf Frau Palacio mit allen lokalen Abgeordneten zusammen und versuchte, ihnen die Wichtigkeit des Projekts angesichts der verkehrspolitischen Prioritäten der EU nahe zu bringen. Sie traf sich am 24. April 2006 erneut mit sämtlichen Vertretern der lokalen, regionalen und nationalen Behörden und erläuterte ihnen die Ergebnisse der Studie, die Experten für die Kommission durchgeführt hatten, um Antwort auf einige der wichtigsten Fragen, die sich die Einwohner des Tals bezüglich der Auswirkungen des Projekts stellten, zu geben.

Schließlich hat die Kommission am 13. September 2006 eine Mitteilung angenommen, in der die Berichte der sechs Europäischen Koordinatoren nach einem Arbeitsjahr vorgestellt wurden, darunter auch der von Frau Palacio, der über den Stand des Projekts unterrichtet.

**7. Antwort der Kommission**, eingegangen am 25. September 2009 betreffend die Petitionen 0949/2003, 0523/2004, 0198/2005 und 0786/2007

Per August 2009 befanden sich die Arbeiten an der neuen Eisenbahnverbindung Lyon-Turin noch in der Vorbereitungsphase. Mit der Arbeit am Bau des Tunnels selbst wurde weder in Frankreich noch in Italien bereits begonnen, und bevor die Vorbereitungsphase zu den Bauarbeiten abgeschlossen werden kann, sind noch einige zusätzliche vorbereitende Studien zu erstellen, unter anderem einige weitere Umweltverträglichkeitsprüfungen. Vier Sondierstollen für spätere Tunnelbauarbeiten sind Bestandteil der Vorbereitung der Tunnelbauphase – drei auf französischer und einer auf italienischer Seite. Zwei der drei Sondierstollen in Frankreich sind bereits fertiggestellt, der letzte soll im Herbst dieses Jahres fertig werden. Die Arbeit am italienischen Sondierstollen hat noch nicht begonnen, auf dieser

Seite steht noch die offizielle Einigung über die Trassenführung aus. Aller Wahrscheinlichkeit nach könnten die Tiefbauarbeiten an dem italienischen Sondierstollen im ersten Halbjahr 2010 beginnen.