

EUROPÄISCHES PARLAMENT

2004



2009

Petitionsausschuss

25.9.2009

MITTEILUNG AN DIE MITGLIEDER

Betrifft: Petition 0786/2007, eingereicht von Paolo Prieri, italienischer Staatsangehörigkeit, im Namen von Comitato No TAV Alta Val Sangone, gegen die Verwirklichung der transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnverbindung zwischen Turin und Lyon

1. Zusammenfassung der Petition

Im Namen einer weiteren Bürgerinitiative von Gegnern des genannten Projekts legt der Petent erneut die wichtigsten Argumente der von der No TAV-Bürgerinitiative Susa-Tal eingereichten Petition dar und übermittelt eine aktualisierte Fassung der seit der Erkundungsmission dieses Ausschusses im November 2005 eingetretenen Ereignisse. Insbesondere verweist er auf die Schaffung eines technischen Verhandlungsobservatoriums, den Vorschlag einer alternativen Trassenführung unter Einbeziehung des Sangone-Tals im Südwesten Turins und dessen nachteilige Auswirkungen auf Umwelt und Landschaft sowie Wirtschaft und Fremdenverkehr. Er fordert daher eine Überprüfung der europäischen Verkehrspolitik in Richtung auf eine ökologisch nachhaltige Politik, die sich auf tatsächliche Verkehrsflüsse des Güterschienentransports in der Union stützt und die Kommunalbehörden bei deren Umsetzung einbezieht.

2. Zulässigkeit

Für zulässig erklärt am 8. Januar 2008. Die Kommission wurde um Auskünfte gebeten (Artikel 192 Absatz 4 der Geschäftsordnung).

3. Antwort der Kommission, eingegangen am 10. Juni 2008

Die bestehende Bahnstrecke zwischen Lyon und Turin ist nicht genügend ausgelastet, was zum Teil an den laufenden Ausbauarbeiten dieser historischen Strecke liegt, die im Laufe des Jahres 2009 abgeschlossen sein sollen. Diese Verbindung wird aufgrund von schwierigen klimatischen Bedingungen und anderen Problemen beim Betrieb der Strecke jedoch immer

CM\791818DE.doc

PE407.965/REV.

über eine beschränkte Kapazität verfügen und für potenzielle Kunden nur bedingt attraktiv sein.

Die neue Trasse wird eine wesentlich attraktivere Verbindung bieten. Mit ihrer hohen Kapazität wird sie Ost und West verbinden und zur weiteren Integration der europäischen Wirtschaft beitragen. Würde sie nicht gebaut, würde sich die Anzahl der Lkw, die die Alpen überqueren, wahrscheinlich erheblich erhöhen, was wiederum das empfindliche Ökosystem der Alpen schädigen würde. Der Petent weist zu Recht darauf hin, dass die beteiligten Regierungen im Zuge dieser neuen Bahnverbindung freiwillig zu einer Verlagerung des Verkehrs übergehen sollten – hier werden auch bereits Fortschritte erzielt.

Zur besseren Koordinierung dieses bedeutenden Projekts hat die Kommission Herrn L. J. Brinkhorst zum Projektkoordinator bestimmt. Die italienische Regierung hat sich sehr darum bemüht, alle Interessenvertreter in das von M. Virano geleitete technische Verhandlungsobservatorium einzubeziehen. Dazu zählen alle kommunalen Behörden, die die öffentlichen Interessen des Susa-Tals vertreten. An den wöchentlich stattfindenden Treffen des Observatoriums nehmen alle Interessenvertreter teil, und es wird eine umfassende Beurteilung des hydrologischen Risikos sowie weiterer Umweltrisiken vorgenommen. Vor Aufnahme der Arbeiten an der Bahnstrecke im Susa- oder Sangone-Tal wird eine vollständige Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt, wie es die europäischen und italienischen Rechtsvorschriften vorschreiben. Die Trassenführung wird vom technischen Verhandlungsobservatorium erarbeitet, wobei eine demokratische Zustimmung seiner Mitglieder erforderlich ist. Bisher wurde in dieser Angelegenheit noch keine Entscheidung gefällt.

Schlussfolgerung

Die Kommission stellt fest, dass bisher noch keine Entscheidung zur Trassenführung getroffen wurde und dass die verschiedenen Möglichkeiten vom Observatorium geprüft werden. Auf dessen Empfehlung hin wird die italienische Regierung über die Trassenführung entscheiden.

Die Kommission ist davon überzeugt, dass die italienische Regierung bei der endgültigen Entscheidung den Erfordernissen eines effizienten Verkehrssystems, des Umweltschutzes und der wirtschaftlichen Entwicklung Rechnung tragen wird.

4. Antwort der Kommission, eingegangen am 25. September 2009 zu den 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.