

I

(Mitteilungen)

EUROPÄISCHES PARLAMENT

SCHRIFTLICHE ANFRAGEN MIT ANTWORT

(2002/C 229 E/001)

SCHRIFTLICHE ANFRAGE E-2732/01

von Monica Frassoni (Verts/ALE) an die Kommission

(5. Oktober 2001)

Betrifft: SS131 Porto Torres – Sassari -Cagliari

Die Schnellstrasse SS 131 Porto Torres – Sassari – Cagliari, die die Hauptverkehrsverbindung zwischen dem Norden und dem Süden Sardinien darstellt, befindet sich seit Jahren in einem ausgesprochen mangelhaften Zustand, sodass die Straße den derzeitigen Anforderungen nicht mehr gerecht wird. Ein erhöhtes Gefahrenpotenzial ergibt sich aus der knapp bemessenen Spurenführung und der starken Belastung durch Schwertransporte.

Die derzeit an der Strecke⁽¹⁾ durchgeführten Modernisierungsmaßnahmen sind trotzdem sehr umstritten. Im Rahmen dieser Maßnahmen soll unnützerweise die bestehende Fahrbahn (ca. 17 m breit) komplett entfernt und oberhalb des alten Standortes mit neuen Steigungsstrecken, niedrigeren Gefällen und einer Fahrbahnbreite von über 34 Meter (vier Fahrspuren zu je 3,5 m, zwei Standspuren mit je 3 m, ein Mittelstreifen von 2 m Breite, zwei Nebenstrassen für den örtlichen Bedarf, mit je 2 Spuren pro Fahrtrichtung, was weitere 12 m ergibt) wieder errichtet werden. Außerdem befindet sich diese wichtige Verkehrsstrasse aufgrund der – bis jetzt jedoch nur in geringem Umfang eingeleiteten Bauarbeiten – in einem ausgesprochen schlechten Zustand: plötzliche, schlecht ausgeschilderte Umleitungen auf improvisierte einspurige Fahrbahnen, auf denen es zu sehr schweren und sogar tödlichen Unfällen kommen könnte.

Kann die Kommission:

1. prüfen, ob für die betreffenden Lose die Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wurde?
2. prüfen, ob aus den Verfahrensunterlagen hervorgeht, dass die verheerenden Auswirkungen während der Bauarbeiten, die eine Umleitung des starken Verkehrsflusses auf eine einzige Fahrbahn bedingen, in irgendeiner Weise berücksichtigt wurden?
3. prüfen, ob die für die Prüfung zuständigen Organe in der Planungsphase jemals die Möglichkeit in Betracht gezogen haben, eine Anpassung der Trasse an den Standard einer Autobahn durch eine Verdoppelung der bestehenden Fahrbahn herbeizuführen, d.h. ohne die bestehende Fahrbahn abzureißen, was für die Region einen erheblichen Mehraufwand an Infrastruktur bedeutet? Wurde demnach die Möglichkeit in Betracht gezogen, eine Autobahn mit zwei separaten Fahrbahnen zu bauen, von denen nur eine gänzlich neu gebaut würde, während die andere aus den vier bisherigen Spuren bestünde?
4. zudem mitteilen, ob eine Gemeinschaftsbeteiligung für diese Modernisierungsmaßnahmen bewilligt wurde? Hält es die Kommission – sollte die Frage bejaht werden – nicht für notwendig, eine Untersuchung einzuleiten und der Frage nachzugehen, warum die bereits vorhandene Infrastruktur zerstört werden soll?
5. hinsichtlich der sich noch in Planung befindlichen Teilstrecken, insbesondere hinter Oristano/Macomer und in der Nähe des Autobahnkreuzes Olbia, prüfen, ob von der italienischen Regierung und der

ANAS die technischen Möglichkeiten zur Verwirklichung eines gemeinsamen Straßen-Eisenbahn-Projektes erwogen wurden, wobei im Rahmen eines solchen Projekts ein Teil der Mittel für die neue Autobahnfahrbahn zum Bau einer gänzlich neuen Eisenbahnstrecke verwendet werden könnte, die ökologisch unbedenklich wäre, zumal die Belastungen sich im Rahmen dessen bewegen würden, was bereits durch die Autobahn bedingt wäre (?)?

- (¹) Los Sv. Sardara-Villanovaforru, Kilometerstein 47 bis Kilometerstein 58, 50 Milliarden Lire; Los sv. Mogoro von Kilometerstein 58 bis Kilometerstein 65, 58 Milliarden Lire; Los sv. Uras, von Kilometerstein 65 bis Kilometerstein 69,5, 1. und 2. Abschnitt, 39 und 35 Milliarden Lire; Strecke Uras-Macomer, 2. Los, Kilometerstein 75 bis Kilometerstein 79, 34 Milliarden Lire.
- (²) Die sardische Eisenbahn (Netz der staatlichen Eisenbahn) fährt – mit Ausnahme der Strecke zwischen Cagliari und Oristano, wo eine Geschwindigkeit von 100 km/h erreicht wird, mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von weniger als 70 km/hl.

**Ergänzende Antwort
von Herrn Barnier im Namen der Kommission**

(26. April 2002)

Die von der Frau Abgeordneten genannte Schnellstraße ist im Rahmen des operationellen Ziel-1-Programms „Straßenverkehrs-Infrastruktur“ im Programmplanungszeitraum 1994-1999 von der Kommission bezuschusst worden.

Nach Auskunft der italienischen Behörden und insbesondere des mit der Durchführung des Vorhabens betrauten staatlichen Straßenbauamts ANAS (Azienda Nazionale Autonoma Strade) wurde eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt und in der Bauphase auch berücksichtigt. Angesichts der geringen Verkehrsdichte waren die genannten Behörden allerdings der Auffassung, dass bei dieser Prüfung die Auswirkungen der Umleitung des Verkehrs auf provisorische Fahrbahnen nicht berücksichtigt zu werden brauchten. Andererseits konnten bestimmte Abschnitte der alten Straße wiederverwendet werden, so dass die Fahrbahnbreite auf mehreren Teilstrecken verdoppelt werden konnte. Eine Integration von Schiene und Straße wurde nicht in Betracht gezogen, weil das Leistungsverzeichnis keine solche Möglichkeit vorsah.

Für den laufenden Programmplanungszeitraum 2000-2006 hat die Kommission in der Sitzung des Begleitausschusses vom 19. Dezember 2001 für das operationelle Programm „Verkehr“ die zuständige Verwaltungsbehörde aufgefordert, sich zu vergewissern, dass bei den für eine Kofinanzierung vorgeschlagenen neuen Vorhaben die Auswirkungen der Bauarbeiten auf die Sicherheit und den Verkehrsfluss geprüft werden. Außerdem hat die Kommission darauf bestanden, dass bei der Auswahl der Vorhaben auf eine bessere Integration von Straßen- und Schienenverkehr geachtet wird.

(2002/C 229 E/002)

**SCHRIFTLICHE ANFRAGE E-2889/01
von María Sornosa Martínez (PSE) an die Kommission**

(22. Oktober 2001)

Betrifft: EFRE-Projekt „Sanierung des Naturparks“Filtros de Manises,“(Valencia-Spanien)“

In der Ortschaft Manises (Autonome Region Valencia) soll ein Projekt mit der Bezeichnung „Landschaftliche Sanierung des verwahrlosten Gebietes – mit Schutz des Naturraums/städtischen Umfelds – der“Filtros de Manises,“ durchgeführt werden. Dieses Projekt, das mit EFRE-Mitteln gefördert wird, würde bedeuten, dass einige architektonische Zeugnisse vom Beginn des letzten Jahrhunderts, die bisher von den zuständigen Behörden als kunstgeschichtliches Erbe geschützt waren – wie im „Allgemeinen städtischen Raumordnungsplan von Manises“ aufgeführt – zerstört werden.

Außerdem wurde das Projekt zum Zwecke einer angeblichen landschaftlichen Sanierung des Gebietes mit EFRE-Mitteln gefördert, obwohl dabei vielmehr ein Waldgebiet von Bauten in modernem Design abgelöst wird, durch die weder die Landschaft noch das städtische Umfeld der Enklave verbessert werden.

Sowohl in der Verordnung 1260/99 (¹) über die Strukturfonds als auch in der Verordnung 1783/99 (²) über den EFRE ist geregelt, dass aus den Fonds keine Projekte finanziert werden, die dem Schutz des Natur- und Kulturerbes zuwiderlaufen. In Artikel 2 Absatz 2 Buchstabe d) der EFRE-Verordnung ist die Notwendigkeit des Schutzes des Kulturerbes ausdrücklich erwähnt. Die Sanierung verwahrloster Gebiete ist zweifellos eines der Ziele des EFRE.