

Unterrichtung

durch das Europäische Parlament

Entschließung zu den Möglichkeiten für eine Gemeinschaftsbeihilfe zur Finanzierung einer festen rmelkanalverbindung

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT —

- A. in Kenntnis seiner früheren Berichte und Entschließungen zur Verkehrsinfrastruktur, insbesondere des Berichts über den Bau eines Tunnels unter dem Ärmelkanal mit der dazugehörigen Entschließung vom 8. Mai 1981¹⁾,
 - B. in Kenntnis seines Entschlieungsantrags zum Bau eines Tunnels unter dem Ärmelkanal 1981²⁾ sowie seiner Entschließungen vom 22. April 1982 zur Finanzierung einer festen Ärmelkanalverbindung und zum Kanaltunnel³⁾,
 - C. in Kenntnis der Berichts der Kommission über die vorhandenen Möglichkeiten einer Gemeinschaftsuntersttzung für eine mögliche Ärmelkanalverbindung zwischen Frankreich und dem Vereinigten Königreich (SEC (82) 942),
 - D. in Kenntnis der Verordnung (EWG) Nr. 3600/82 des Rates vom 30. Dezember 1982 über eine begrenzte Aktion auf dem Gebiet der Verkehrsinfrastruktur⁴⁾,
 - E. unter Hinweis auf die Beratungen, die der Berichterstatter mit den zuständigen Ministern der von diesem Vorhaben unmittelbar betroffenen Mitgliedsstaaten geführt hat,
 - F. in Kenntnis des Berichts des Verkehrsausschusses und der Stellungnahme des Ausschusses für Wirtschaft und Währung (Dok. 1-372/83) —
1. erinnert daran, daß es sich in der Vergangenheit wiederholt beharrlich für den Bau einer festen Kanalverbindung und —

¹⁾ ABl. Nr. C 144 vom 15. Juni 1981, S. 98 — Dok. 1-93/81

²⁾ Dok. 1-515/81

³⁾ ABl. Nr. C 125 vom 17. Mai 1982, S. 81 — Dok. 1-144/82 und ABl. Nr. C 125 vom 17. Mai 1982, S. 82 — Dok. 1-131/82

⁴⁾ ABl. Nr. L 376 vom 31. Dezember 1982, S. 10

- aufgrund der Bedeutung eines solchen Vorhabens für die Gemeinschaft – auch für eine Beteiligung der Gemeinschaft an seiner Durchführung ausgesprochen hat;
2. betrachtet den Bau einer solchen Verbindung als nützlich zur Anregung der Industrieproduktion und der Wirtschaftstätigkeit in den Mitgliedstaaten, zur Förderung des innergemeinschaftlichen Waren- und Personenverkehrs sowie wegen der zu erwartenden günstigen Auswirkungen auf die Beschäftigungslage und die Situation bestimmter Regionen der Gemeinschaft;
 3. hebt die Bedeutung dieser Verbindung für die Verkehrsinfrastrukturpolitik der Gemeinschaft hervor und sieht in einer festen Ärmelkanalverbindung ein unverzichtbares Element einer kohärenten europäischen Infrastruktur;
 4. begrüßt es deshalb, daß der französische Staatspräsident und die britische Premierministerin im September 1981 den Gedanken einer festen Verbindung zwischen dem Kontinent und dem Vereinigten Königreich wieder aufgegriffen haben und daß eine britisch-französische Arbeitsgruppe in recht kurzer Zeit einen vorzüglichen Bericht zu diesem Thema ausgearbeitet hat;
 5. hat das genannte Dokument mit Interesse zur Kenntnis genommen und schließt sich der Aussage der Arbeitsgruppe an, wonach die Unsicherheit darüber, ob das Vorhaben durchgeführt wird oder nicht, schnellsten ausgeräumt werden muß;
 6. stellt fest, daß den unmittelbar beteiligten Staaten am besten durch eine feste Verbindung bei gleichzeitig gutentwickelter Schifffahrt gedient ist und daß beides miteinander in Einklang zu bringen und für ein leistungsfähiges, vollständiges Ärmelkanal-Verkehrssystem notwendig ist;
 7. stellt mit Genugtuung fest, daß die Beteiligung der Gemeinschaft an diesem Vorhaben inzwischen zu einer Tatsache geworden ist, da der Rat zur Finanzierung der Vorbereitungsmaßnahmen eine halbe Million ECU im Gesamthaushalt der EG für 1982 bereitgestellt hat und die Kommission intensiv an der Studie über die finanzielle Durchführbarkeit mitwirkt, mit deren Anfertigung im vergangenen Jahr ein Konsortium aus französischen und britischen Banken von der französischen und der britischen Regierung beauftragt wurde;
 8. gibt ferner seiner Genugtuung darüber Ausdruck, daß der britische und der französische Verkehrsminister erklärt haben, sie seien nach wie vor für die Schaffung einer festen Verbindung zwischen ihren Ländern, ein Grundsatzbeschluß könne jedoch erst anhand der Ergebnisse der genannten Durchführbarkeitsstudie gefaßt werden;
 9. weist in diesem Zusammenhang darauf hin, daß beide Staaten beabsichtigen, zur Finanzierung dieses Verkehrsinfrastrukturvorhabens auf den internationalen Kapitalmarkt zurückzu-

greifen, und daß keiner von beiden bereit ist, eine staatliche Finanzierungsgarantie zu leisten;

10. hält es deshalb für ganz entscheidend, daß sich beide Regierungen politisch und rechtlich festlegen, um zu verhindern, daß die Arbeiten, wie schon 1975, eingestellt werden;
11. ersucht um Prüfung der Frage, ob eine Europäische Investitionsgesellschaft zum Ausbau und zur Nutzung der Ärmelkanalverbindung gegründet werden kann, die die französische Rechtsform einer „Société d'économie mixte“ (gemischtwirtschaftliche Gesellschaft) unter Beteiligung des öffentlichen und des privaten Sektors annehmen könnte;
12. stellt fest, daß es keine konkreten Vorschläge über Voraussetzungen, Umfang und Modalitäten einer Finanzbeihilfe der Gemeinschaft für diese Verbindung formulieren kann – wozu es sich schon bereit erklärt hat –, solange darüber kein Grundsatzbeschluß gefaßt und die Art des dafür in Frage kommenden Vorhabens nicht endgültig festgelegt ist;
13. stellt mit Bedauern fest, daß bei der Anfertigung der Studie über die finanziellen Implikationen einer festen Ärmelkanalverbindung offensichtlich Verzögerungen eingetreten sind und daß die Begeisterung, mit der der Beschluß vom September 1981 zunächst aufgenommen wurde, inzwischen abgeflaut zu sein scheint;
14. appelliert deshalb nachdrücklich an die zuständigen britischen und französischen Behörden, alles zu unternehmen, um möglichst rasch die Voraussetzungen für einen diesbezüglichen Beschluß zu schaffen;
15. unterstützt aus Gründen des Umweltschutzes und der Sicherheit der Schifffahrt im vielbefahrenen Ärmelkanal sowie im Hinblick auf wesentliche Energiespareffekte die Präferenz der britisch-französischen Arbeitsgruppe für einen gegebenenfalls in mehreren Phasen zu errichtenden doppelten Eisenbahntunnel von 7 m Durchmesser, der einen Huckepackverkehr für Straßenfahrzeuge ermöglicht, empfiehlt jedoch eine umfassende Prüfung der finanziellen, wirtschaftlichen, politischen und sozialen Vorteile einer kombinierten Straßen- und Eisenbahnverbindung;
16. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung der Kommission, dem Rat, den Regierungen der betroffenen Mitgliedsstaaten und den einzelstaatlichen Parlamenten zu übermitteln.

