

DIE HOLLAND-LINIE

Ein Rückblick zur Fertigstellung der Autobahn Oberhausen—
Dinslaken—Holland

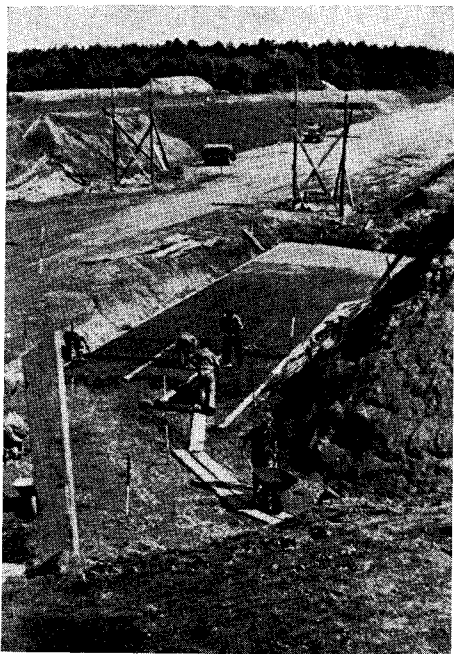
Am 10. Juli 1961 wurde das Teilstück Oberhausen-Wesel der Autobahn vom Bundesminister Seebohm eröffnet. „Preisend mit viel schönen Reden“ wurde das Loblied auf die neue Straße gesungen, die am Oberhausener Kreuz begann, den Kreis Dinslaken durchquerte und kurz hinter der Lippe bereits wieder endete. Die Strecke war also nur ein Teilstück der Hollandlinie, die einmal das große Verkehrsband zum Nachbarland werden sollte.

Am 27. April 1965 wurde die letzte Lücke geschlossen und der Weg frei von Wesel/Hamminkeln bis zur Grenze. Damit wurde der Schlußpunkt unter ein Bauprojekt gesetzt, das vor über 25 Jahren begonnen wurde. Der Krieg unterbrach die Arbeiten, und auch in den ersten Nachkriegsjahren konnten zunächst die nötigen Mittel zur Fortführung des Projektes nicht aufgebracht werden.

Schon 1933 war eine Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahnen gegründet worden, die „Gezuvor“, wie sie mit dem abgekürzten Namen hieß. Ihre Pläne übernahm das 1934 gegründete Unternehmen Reichsautobahnen. Bei den Vorplanungen wurden u. a. die Institutionen der Wirtschaft hinzugezogen. Auch die Niederrheinische Industrie- und Handelskammer zu Duisburg gehörte dazu. Den Vorschlägen dieses Ausschusses wurde bei dem von der „Gezuvor“ aufgestellten Plan eines Gesamtnetzes weitgehend gefolgt. Daß sich unsere Industrie- und Handelskammer schon damals für den Plan einer Hollandlinie einsetzte, ist selbstverständlich. In den ersten Entwürfen eines deutschen Autobahnnetzes war eine Linie, die aus dem Raum Oberhausen über Dinslaken-Wesel nach Emmerich führte, bereits enthalten. Im Mai 1936 wurde die Autobahnstrecke Köln-Düsseldorf-Duisburg-Oberhausen in Betrieb genommen. Schon ein Jahr vorher hatte sich

die Duisburger Industrie- und Handelskammer mit allem Nachdruck dafür eingesetzt, daß recht bald auch die Arbeiten an der Strecke zur holländischen Landesgrenze begonnen werden sollten. Die deutschen Autobahnen, so wurde damals gesagt, hätten nur dann ihren Sinn und Wert, wenn sie sich in ein umfassendes internationales Fernstraßensystem einfügten. Die Argumente der Kammer fanden bei den zentralen Reichsstellen ein gutes Echo. Bereits 1937 wurde zunächst die Strecke Oberhausen-Wesel“ zur Entwurfs- und Baubearbeitung“ freigegeben und schon im nächsten Jahr (1938) waren die vorläufigen Planungsarbeiten für die ganze Strecke bis Emmerich im wesentlichen abgeschlossen. Eindeutig entschied man sich dafür, die Autobahn auf der rechten Rheinseite nach Holland zu führen. Verschiedene gewichtige verkehrsgeographische und wirtschaftliche Gründe sprachen dafür.

Mit dem Bau der Zweiglinie von Oberhausen in Richtung deutsch-niederländische Landesgrenze wurde im Sommer 1939, kurz vor Ausbruch des zweiten Weltkrieges begonnen. 1942 wurden die Arbeiten wegen der kriegsbedingten Personal- und Materialschwierigkeiten eingestellt. Immerhin war bis dahin ein wesentlicher Teil des Grunderwerbs gesichert, die Erdarbeiten waren zu 80% durchgeführt, 24 größere Bauwerke waren zum



Autobahnbaustelle bei Hünxe

Teil, 75 kleinere Bauwerke ganz fertiggestellt. Die letzten Kriegsjahre und die erste Nachkriegszeit ließen eine Fortsetzung der Arbeiten vorerst nicht zu, zumal die allgemeinen Zerstörungen und die dringlichsten Aufbauarbeiten alle Kräfte in Anspruch nahmen.

Aber schon 1950 wurde von den beteiligten Gemeinden und Wirtschaftsvertretungen die Fertigstellung der Autobahn nach Holland als eines der nächsten Ziele im internationalen Straßenbau herausgestellt. Diese Forderung wurde als vorrangig in ein Programm der Handelskammern und Verkehrsverbände des Landes Nordrhein-Westfalen aufgenommen. Eine gemeinsame Denkschrift der Stadt- und Landkreise, der Handelskammern und Verkehrsverbände des Niederrhein-Ruhrgebiets sowie des Siedlungsverbandes Ruhrkohlenbezirk lenkte die Aufmerksamkeit der Öffentlichkeit wieder stark auf den notwendigen Ausbau der Holland-Linie. Unter Hinweis auf die bereits vorgenommenen Investitionen wurde die Bedeutung dieser Linie für den deutschen und internationalen Verkehr wirksam unterstrichen. Man müsse be-

rücksichtigen, so wurde betont, daß die Linie bereits zu 50% ausgebaut sei. Schon aus volkswirtschaftlichen Gründen sei eine schnelle Fertigstellung sinnvoll und notwendig, um den mit der Zeit immer mehr fortschreitenden Verfall der bisherigen Anlagen der Autobahn aufzuhalten.

Die Dringlichkeit der Weiterführung der begonnenen Bauten wurde auch von den Regierungsstellen im Grundsatz anerkannt, doch ließ die finanzielle Lage nach Auffassung der zuständigen Bundesministerien den Beginn der Bauarbeiten noch nicht zu. Das Tauziehen um eine ausreichende Finanzierung hielt Jahre hindurch an. Demgegenüber wurde seitens der kommunalen und Wirtschaftskreise am Niederrhein mit Nachdruck gesagt, daß im Rahmen eines europäischen Fernstraßennetzes die Autobahn Niederrhein-Holland unbedingt den Vorzug verdiene, da hier die Möglichkeit gegeben sei, mit verhältnismäßig geringen Mitteln eine Fernstraße von europäischem Rang zu schaffen. In der Denkschrift des Bundesverkehrsministers aus dem Jahre 1953 „Vorschläge zur Finanzierung des Neubaus von Autobahnen in Westdeutschland“ wurde ein Zehnjahresplan für die Dringlichkeitsstufe I aufgestellt. Aufgenommen wurde auch die Strecke Oberhausen-Wesel-Emmerich. Leider erfuhr dieses Programm späterhin Einschränkungen. In dem 1954 dem Bundestag vorgelegten Entwurf eines Verkehrsfinanzgesetzes war die Hollandlinie nicht aufgeführt.

In dieser Zeit fand ein Memorandum der Industrie- und Handelskammern Arnheim, Rotterdam, Amsterdam, Utrecht, Bochum, Dortmund, Duisburg, Düsseldorf und Essen weithin Beachtung. In diesem Memorandum wurde vor allem darauf hingewiesen, daß von den Hauptplätzen Rotterdam, Den Haag und Amsterdam über Utrecht hinaus in Richtung Arnheim eine Autobahn vorangetrieben werde und daß der Ausbau des holländischen Autobahnnetzes eindeutig auf den Anschluß an das deutsche Netz hinziele. Es sei der Wunsch der niederländischen Regierung und der niederländischen Wirtschaft, daß die Verbindung zwischen beiden Ländern möglichst zum gleichen Zeitpunkt geschlossen werden könne. Als wirtschaftlich besonders günstig wurde bezeichnet, daß die Autobahn Ruhrgebiet-Holland mehrere Städtegruppen miteinander ver-

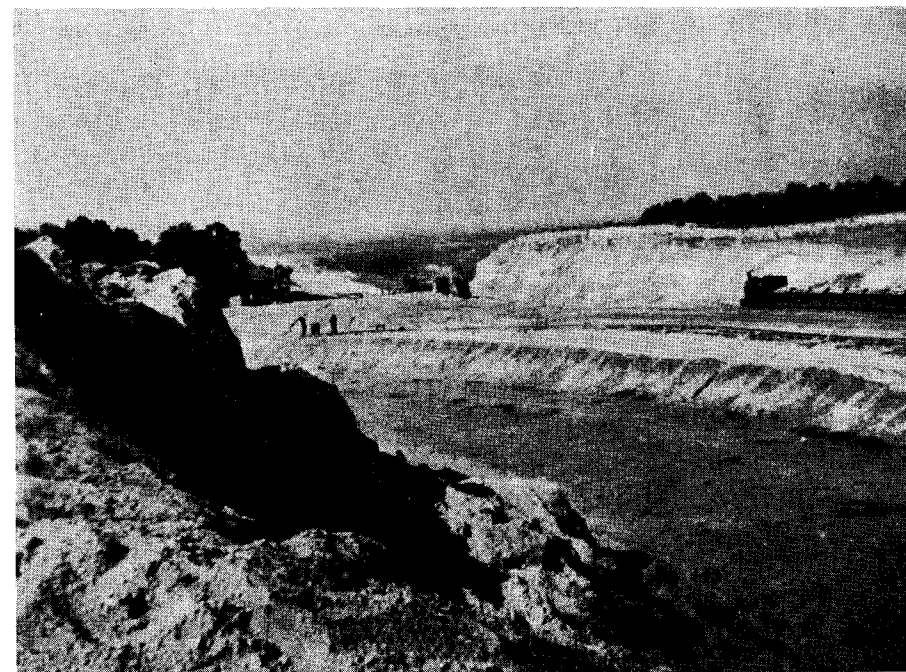
bindet, auf der einen Seite das Städteviereck Rotterdam, Den Haag, Amsterdam, Utrecht und zum andern das Kraftfeld des hochindustrialisierten Ruhrreviers.

In den Berichten, Eingaben und Besprechungen des Jahres 1954 trat mehr und mehr hervor, daß Autobahnen vor allem große europäische Verkehrswege sein sollen. Die Einzelplanung Ruhrgebiet-Holland fügt sich besonders sinnvoll in einen europäischen Gesamtplan ein. Die Wirtschaftskommission der UNO hat 1950 nicht ohne Grund der Linie Ruhrgebiet-Emmerich eine wichtige Aufgabe als Teilstrecke des kontinentalen Fernstraßensystems zugewiesen. Bei Festlegung eines Europa-Sträßennetzes wurde die Holland-Linie in die Europa-Straße Rotterdam-Arnheim-Köln, die E 36, eingegliedert, die im Raum Duisburg-Oberhausen Anschluß an die Hauptlinie E 3 Antwerpen-Venlo-Ruhrgebiet-Hannover-Hamburg findet.

Auf einer großen Kundgebung im März 1955, bei der alle Kreise des Niederrhein-gebiets vertreten waren, wurden noch einmal alle Gesichtspunkte wirkungsvoll

zusammengefaßt, die für die Wiederaufnahme und Fertigstellung der Hollandlinie sprachen. Insbesondere kam aber die herbe Enttäuschung zum Ausdruck, daß die Hollandlinie bei der Verplanung der aus dem Verkehrsfinanzgesetz erwarteten Mittel nicht berücksichtigt werden sollte. In einer Entschließung legten die Sprecher des gesamten niederrheinisch-westfälischen Gebiets entscheidendes Gewicht darauf, daß bei der Auswahl der Linien im Rahmen des Verkehrsfinanzgesetzes die Autobahn Ruhrgebiet-Holland an den vordersten Platz der Planungen gerückt werde.

Noch manche Hürde mußte genommen werden, um einer Verwirklichung des Autobahnbaus näherzukommen. Erst Ende 1956, nach einer Pause von mehr als 14 Jahren, begann mit der Einrichtung des Autobahn-Neubauamtes Wesel zugleich ein neuer Start für den Beginn der Planungsarbeiten. Zunächst wurden die Entwürfe für den auszubauenden Abschnitt Oberhausen-Wesel dem Bundesverkehrsministerium zur Genehmigung vorgelegt. In der Beschränkung auf diesen Teilabschnitt mußte wieder eine Ver-



1940: Durch die Testerberge



10. Juli 1961
Der große Tag: Der Minister mit chromblitzendem Gefolge bei der Eröffnungsfahrt im Kreis Dinslaken

zögerungspolitik festgestellt werden, die des öfteren dem Weiterbau Hindernisse in den Weg legte. Die Bereitstellung ausreichender Mittel ergab gleichfalls zusätzliche Schwierigkeiten. Jedenfalls kamen die Bauarbeiten nicht in dem Maße voran, wie es auf Grund der von allen Seiten anerkannten Verkehrserfordernisse notwendig gewesen wäre. Die Bauarbeiten am Abschnitt Oberhausen-Wesel begannen Anfang Juni 1958.

Im Frühjahr 1960 mußten die beteiligten Kreise davon Kenntnis nehmen, daß die Arbeiten an der Teilstrecke Oberhausen-Wesel unterbrochen und zu einem späteren Zeitpunkt fortgesetzt werden sollten. Gegen die Absicht, über die genannte Teilstrecke einen vorläufigen Baustop zu verhängen, wurden von den interessierten Städten, Kreisen und Wirtschaftsorganisationen lebhafteste Proteste erhoben. Es muß aus jener Zeit dankbar der Mithilfe der Landesregierung Nordrhein-Westfalen gedacht werden, die sich wiederholt beim Bund für eine ausreichende

Autobahnfinanzierung einsetzte. Auf Grund der Einsprüche an die zuständigen Regierungen, Parlamente und Verwaltungsbehörden wurden die für den Ausbau der Teilstrecke Oberhausen-Wesel eingeplanten Mittel für diesen Zweck freigegeben. Die Verbindung vom Oberhausener Kreuz bis Wesel wurde erst Mitte des Jahres 1961 fertiggestellt.

Im Frühjahr 1962 wurde dann durch die von Utrecht kommende Autobahn der Raum-Emmerich-Elten erschlossen. Im Jahr 1963 folgten die Teilstrecken Oberhausener Kreuz-Sterkrade und Wesel-Hamminkeln. Die letzte Lücke der Gesamtstrecke von Wesel/Hamminkeln bis Emmerich wurde am 27. April 1965 geschlossen. Damit war der Schlußpunkt unter ein Bauprojekt, die Autobahn Ruhrgebiet-Holland, gesetzt, dazu bestimmt, das tragende Mittelstück einer großen europäischen, nach Süden und Osten gegabelten Durchgangsstraße zu bilden, der ersten Europastraße überhaupt.

Bild rechts: In weitem Schwung durchschneidet das Band der Autobahn die leicht gewellte Landschaft unseres Kreises

