

England keine Insel mehr



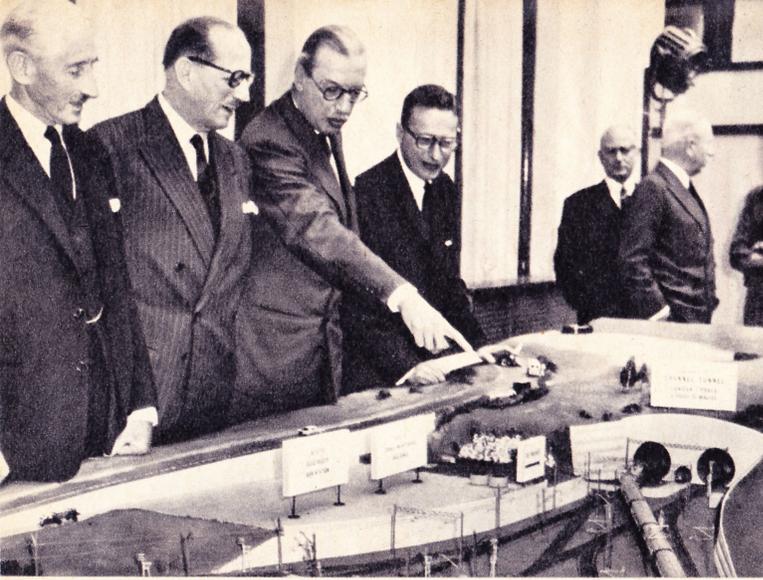
Die größte Brücke der Welt: ein gigantisches Projekt französischer Techniker – In Kirchturmhöhe über den Ärmelkanal

Von Dieter Zibis

Calais – London in zwei Stunden! – heißt der Werbeslogan der 'Compagnie Française d'Interprises', einer Studiengruppe, die sich intensiv mit dem Brückenschlag über die Engstelle des Ärmelkanals befaßt. Monsieur L., einer der leitenden Herren dieser Ge-

Zibis

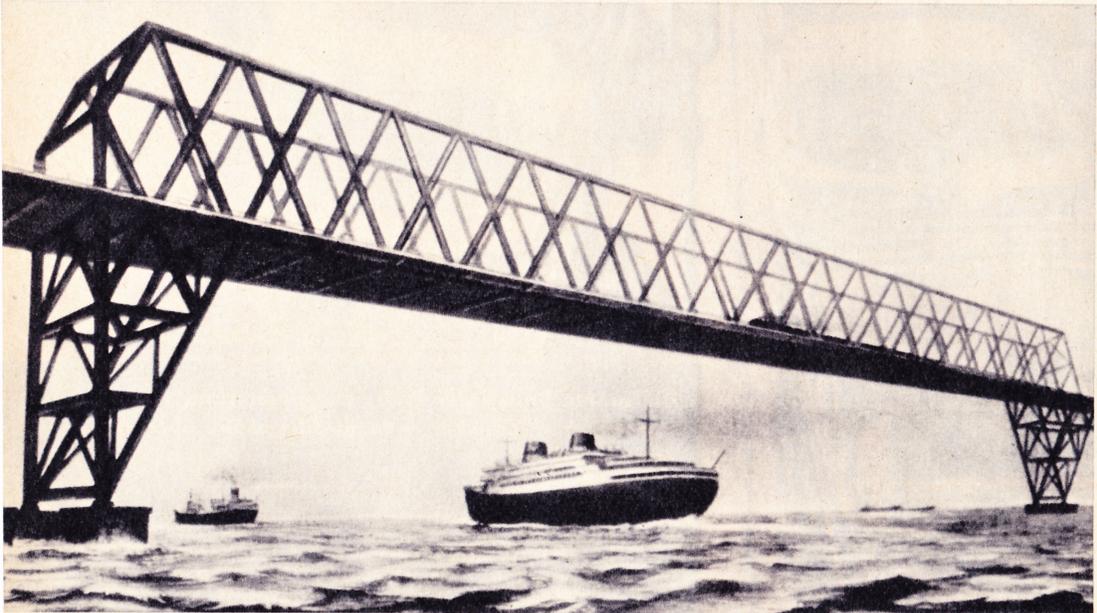
Tunnel oder



sellschaft, lächelte optimistisch, als ich ihn aufsuchte, um Näheres zu erfahren. „Sie haben mir da drei konkrete Fragen gestellt und erwarten ebenso konkrete Antworten. Hier sind sie: Nach dem heutigen Stand der Technik ist der Bau einer Brücke von Calais nach Dover durchaus möglich. Das beantwortet Ihre

DAS NEUESTE TUNNELPROJEKT, zwei parallele Eisenbahn- und ein kleinerer Hilfstunnel, wird den Verkehr zwischen England und dem Kontinent nicht bewältigen können. Das Foto oben zeigt das Modell der Tunneleinfahrt, rechts unten die Tunnelführung unter dem Kanal. Die Brücke (Foto unten) wird jedoch außer zwei Bahngleisen auch noch fünf Autofahrbahnen, zwei Zweirad- und Fußgängerwege aufnehmen können und ist für eine Verkehrsdichte von mindestens 6000 Kraftwagen pro Stunde ausgelegt.

ersten Frage. Zur zweiten Frage wäre zu sagen, daß nach unserer Ansicht eine Brücke gegenüber einem Tunnel ganz erhebliche Vorteile hätte. Und drittens: Finanzielle Schwierigkeiten würde das Projekt nicht aufwerfen. Um übrigens gleich ihre vierte Frage vorwegzunehmen und zu beantworten: die einzigen wirklichen Schwierigkeiten, die zu



Brücke, drunter oder drüber? — das ist die Frage

überwinden wären, sind politischer Art.“

Der Gedanke, eine Brücke über den Ärmelkanal zu bauen, ist nicht gerade neu. Der erste Franzose, der sich der Brückenidee verschrieb, war der Ingenieur Thomé de Gamond, und damals schrieb man das Jahr 1836. Seine britischen Kollegen, dem 'Inseldenken' verhaftet, hatten sich mit solchen Projekten nicht befaßt.

Gamonds Pläne — nüchtern betrachtet überforderten sie die damaligen Brückenbautechniker — gerieten fast in Vergessenheit. Wenn nach seinem Tode von einer festen Verkehrsverbindung zwischen Frankreich und England die Rede war, dann sprach man ausschließlich von einem Tunnel. In der Regel waren die Franzosen dafür und die konservativen Briten dagegen, denn die meinten, Paris käme es letztlich nur auf die Schaffung irgendwelcher Invasionsmöglichkeiten an.

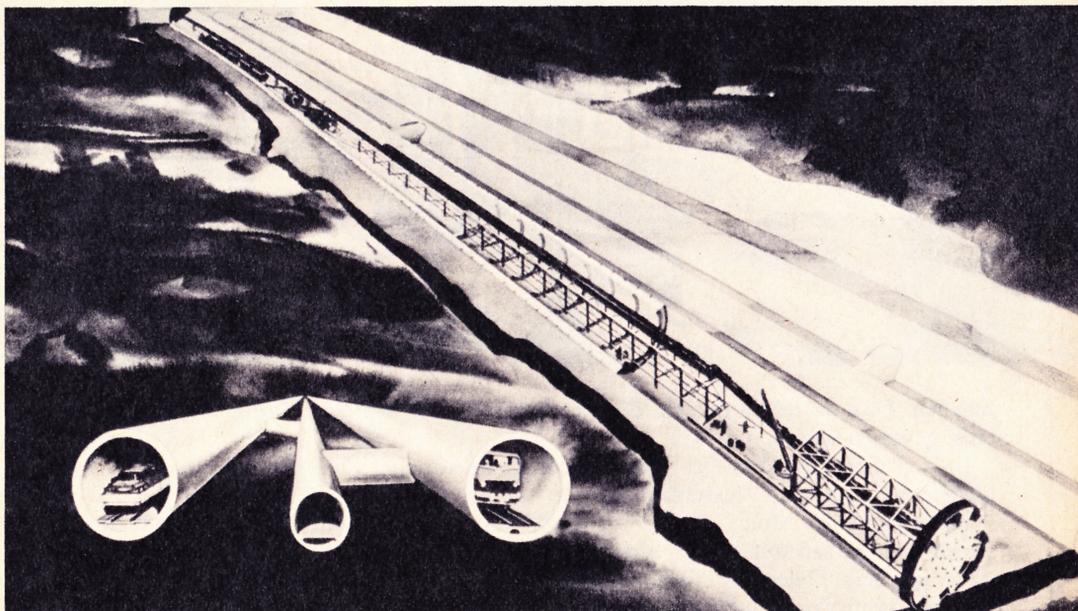
Immerhin, schon vor acht Jahrzehnten einigten sich die Politiker an der Seine mit denen an der Themse. Die Tunnel-

bauer auf beiden Seiten erhielten grünes Licht. Dann aber regte sich die öffentliche Meinung in England. Die konservative Presse und die konservativen Parlamentarier setzten die Einstellung der bereits aufgenommenen Arbeiten durch.

Zwischen den beiden Weltkriegen sprang dann das Signal wieder einmal von Rot auf Grün, aber leider wechselten schon bald wieder die Farben. An der Themse begann man erneut zu befürchten, daß der Tunnel die britische Sicherheit gefährden könnte.

In jüngerer Zeit wurde das Tunnelprojekt wieder aktuell, und auch da spielten politische Überlegungen die entscheidende Rolle. England begann sich mit dem Gedanken vertraut zu machen, der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft (EWG) beizutreten, einem Wunsch, der inzwischen immer konkretere Formen anzunehmen beginnt.

Das freilich bedeutete auch die Wiedererweckung der alten Pläne, feste Bahn- und Straßenverbindungen zwischen dem Festland und den britischen Inseln zu



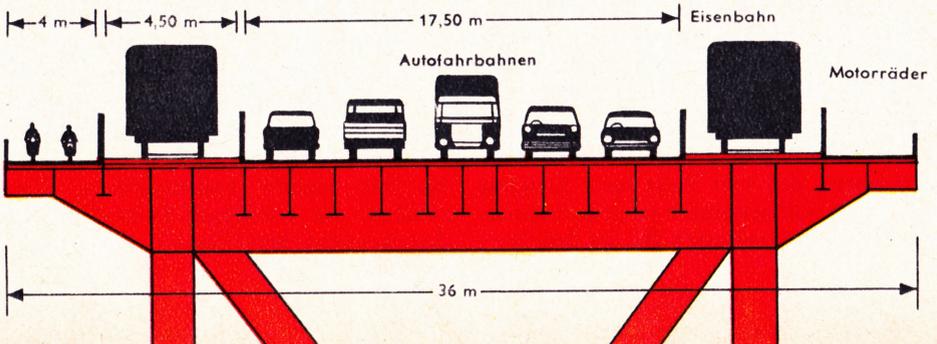


schaffen. Und da zeigte es sich, daß die Vertreter der 'Brückenlösung' keineswegs untätig gewesen waren.

In den Geschichtsbüchern kommender Generationen wird man nie lesen, daß ein Dejeuner den letzten Ausschlag gab . . .

Monsieur Jules Moch, seinerzeit französischer Minister und Präsident der Nationalversammlung, saß mit seinem alten Freund Georges Hereil, dem Präsidenten der Sud Aviation, beim Dejeuner. Als Gourmets von Rang genossen sie die Mahlzeit nicht ohne kritische Bemerkungen hinsichtlich der Qualität des gratüffelten Hähnchens. Sehr bald

Im Zeichen der EWG: reibungsloser Verkehr zwischen England und Frankreich



aber ging das kurzweilige Tischgespräch von Geflügel, Trüffeln und Wein ab und steuerte auf eine Brücke zu: der längsten Brücke der Welt. Hereil erzählte Moch, daß er sich mit Freunden und Fachleuten über die Kanalbrücke unterhalten habe. Jules Moch hörte zu, ließ sich begeistern und vergaß sogar, den delikaten Nachtmisch zu würdigen.

Als die beiden Männer auseinandergingen, war Moch der begeistertste Befürworter der Brückenlösung. Es gelang ihm, maßgebliche Wirtschaftskreise, Banken, Stahlfirmen und Politiker zu überzeugen. Ihm ist es zu verdanken, daß die Regierung in Paris endlich beschloß, die Verhandlungen mit London hinsichtlich dessen, was diplomatisch als eine 'feste Verbindung' umschrieben wurde, wieder aufzunehmen.

Schon 1967 Autofahrt nach England

„Sie wissen ja“, sagte Monsieur L., „daß bei einem Tunnel — ich erinnere da nur an den, der unter dem Mont Blanc durchführen wird — die Frage der Ventilation eine entscheidende Rolle spielt. Bei einer Brücke gäbe es dieses Problem nicht. Wir hätten dafür das Windproblem. Im Herbst und im Winter erreichen die Stürme im Kanal Geschwindigkeiten bis zu 150 km/h. Unsere Techniker haben inzwischen sogenannte Deflektoren entwickelt, die die Wucht der Stürme brechen, ähnlich etwa, wie ein Wellenbrecher eine heranstürmende Woge in ein harmloses Geplätscher verwandelt. Sie würden selbst die stärksten Stürme schon am Rande der Brücke in sanfte Brisen verwandeln. Man hat aber nicht nur die Stürme einkalkuliert, sondern auch den Nebel. Dabei stützte man sich auf die Erfahrungen, die die Experten bei der Bekämpfung des 'fog' auf Englands Flughäfen gemacht haben.“

Die Tunnelbauer haben bisher nur eine Eisenbahnverbindung versprochen. Der Autofahrer, der von Paris nach London reisen will, müßte dementsprechend seinen Wagen in Calais verladen. Bei der Brücken-

lösung fiel dieser Minuspunkt natürlich weg. Im Tunnel käme man ohne ziemlich strenge Geschwindigkeitsbegrenzungen nicht aus, bei der Brücke wären diese jedoch kaum erforderlich.“

Nüchtern betrachtet spricht fast alles für die Brücke. Würde der Brücke der Vorrang gegeben, dann böte sich voraussichtlich schon 1967 folgendes Bild: Monsieur Alluin aus Paris macht sich, von den Plakaten 'In zwei Stunden von Calais nach London' angelockt, mit seinem Wagen und seiner Familie auf den Weg. In Sangatte, einem Vorort im Südwesten von Calais, zahlt er an der Brückenauffahrt 90 Neue Francs, was etwa 75 DM entspricht.

Im Prospekt, den er zusammen mit dem Billet erhalten hat, ist zu lesen, daß diese Brücke 33200 m lang und 36 m breit sei, daß sie auf 164 Pfeilern ruhe und mit 71 m Höhe über dem Wasser selbst den größten Ozeanriesen die Durchfahrt erlaube, daß sie fünf Autofahrbahnen, zwei Zweirad-, zwei Fußgängerwege und zwei Bahngleise aufnehme.

Wenn sich Monsieur Alluin ein bißchen für technische Einzelheiten und große Zahlen interessiert, dann wird er auch folgende Angaben zur Kenntnis nehmen: 2,5 Millionen Kubikmeter Beton — vornehmlich für die Sockel der Pfeiler — und 300000 Tonnen Stahl mußten verarbeitet werden. Nahezu 30000 Arbeiter und Spezialisten kassierten den Lohn für insgesamt 200 Millionen Arbeitsstunden, ehe der Staatsakt der Brückenweihe stattfinden konnte. Der Kostenvoranschlag von etwa zwei Milliarden Mark wurde freilich überschritten, doch das wunderte keinen.

Monsieur Alluin wird nach den Berechnungen der Fachleute nur einer von 6000 Autofahrern sein, die innerhalb einer Stunde die Brücke benutzen. Schätzungen, die von einer weit höheren Verkehrsfrequenz sprechen, dürften sich jedoch sehr wahrscheinlich als realistischer erweisen als die bewußt konservativen Vorschläge, die vornehmlich als Grundlage der Rentabilitätsrechnung dienen sollen.

Diese berücksichtigen nämlich nicht das psychologische Moment, das zugunsten einer Brücke spricht.

Viele passionierte Autofahrer haben eine gewisse Abneigung gegen Fährschiffe und ganz besonders gegen den Ärmelkanal, der oft auch außerhalb der Zeit der Herbst- und Winterstürme die Leute seekrank werden läßt.

Dazu kommt noch, daß der Reiz der längsten Brücke der Erde die Urlaubspläne vieler West- und Nordeuropäer beeinflussen dürfte. Ein französisches Meinungsforschungsinstitut stellte der Bevölkerung im Lande de Gaulles folgende Frage: „Wenn es eine Brücke zwischen Frankreich und England gäbe, würden Sie dann eine Wochenendfahrt nach London in Betracht ziehen?“

Über 90 Prozent aller französischen Autobesitzer zwischen Paris und der Nordgrenze des Landes antworteten, daß sie in einem solchen Fall der Themsemetropole einen Besuch abstatten würden.

In England war bisher die Reaktion auf die französischen Pläne — wie nicht an-

ders zu erwarten — um einiges zurückhaltender. Allgemein hört man aber auch dort, daß der Brückenschlag eine 'gute Sache' wäre, vor allem für die Wirtschaft und den Fremdenverkehr. Auf beiden Seiten sind freilich die Reedereien, die ihre Schiffe im Verkehr über den Kanal eingesetzt haben, wenig von den Plänen begeistert, denn sie sehen ihre Existenzgrundlage bedroht.

Die 'Tunnelfreunde' haben sich inzwischen zu der Erkenntnis durchgerungen, daß ihre Chancen immer geringer werden. Die 'Brückenbauer' weisen darauf hin, daß ihr Projekt 'die Lösung des 21. Jahrhunderts' sei, und damit haben sie recht. Ihre Pläne sehen nämlich vor, daß die Brücke, wenn es notwendig werden sollte, ein Stockwerk tiefer noch einmal fünf Autofahrbahnen und zwei Bahn- gleise aufnehmen kann, ohne daß die Stahlkonstruktionverstärkt werden müßte! Öl- und Gas-Pipelines können bei der Brücke einfach angehängt werden.

Sobald die Politiker sich geeinigt haben, sollen die Bauarbeiten beginnen.

Die wichtigste Verkehrsader der britischen Inseln: die Brücke zum Kontinent

