

FREIGABE DES LETZTEN TEILABSCHNITTES DER „HOLLANDLINIE“ AM 27. APRIL 1965



Als Hans-Christoph Seebohm, der damalige Bundesverkehrsminister, am 27. April 1965 die 27 km lange Autobahnstrecke zwischen Hamminkeln und Emmerich für den Verkehr freigab, schloss er damit die letzte Lücke der sogenannten „Hollandlinie“. Von nun an war es möglich von Oberhausen aus durchgehend bis zur niederländischen Grenze zu fahren. Die „Hollandlinie“, ein Teil der heutigen Bundesautobahn 3 (A3), war somit Teil „einer wichtigen internationalen Straßenverbindung“!

Die ersten Planungen für den Bau der heutigen A3 begannen bereits in den frühen 1930er-Jahren im Zuge der projektierten Verbindung Berlins mit der Region Rhein-Ruhr.² Im Jahr 1934 wurde mit dem Bau der Autobahn begonnen. Bereits zwei Jahre später wurde das erste Teilstück (Oberhausen-Köln) fertiggestellt. In den folgenden Jahren wurde die Autobahn im Süden vollendet und bot 1940 eine durchgehende Verbindung zwischen Köln-Wiesbaden und Köln-Berlin.³ Ab 1936 wurde die Weiterführung der A3 als „Hollandlinie“ von Oberhausen Richtung Niederlande geplant und 1939 mit dem Bau begonnen, der jedoch aufgrund des Zweiten Weltkrieges unterbrochen und 1942 sogar endgültig eingestellt wurde.

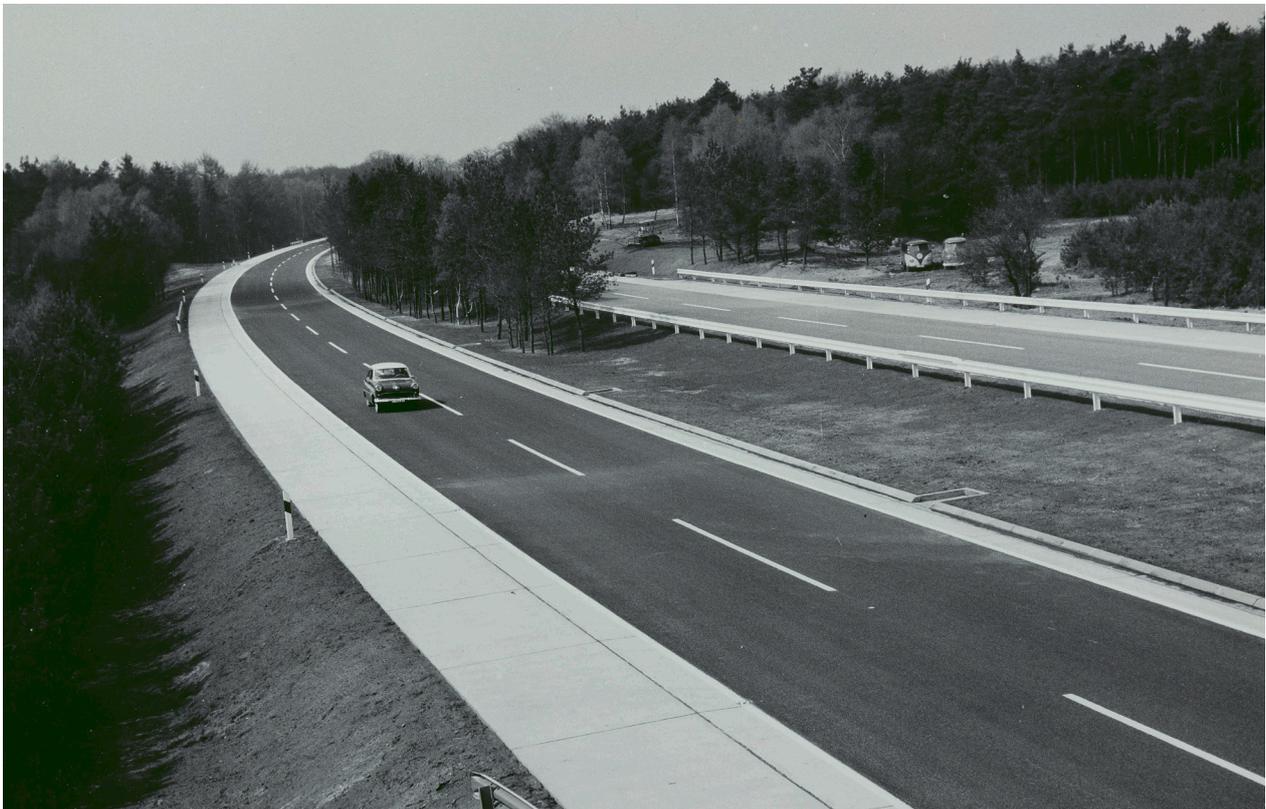


Abb. 1.: Blick auf einen Teil der neuen „Hollandlinie“, 1965.

Nach dem Ende des Krieges gab es zunächst dringlichere Dinge, um die sich die Politik kümmern musste, der Straßenbau wurde daher zunächst nicht wiederaufgenommen. 1951 forderten 19 Vertreter interessierter Städte und Landkreise, des Ruhsiedlerverbandes und der Industrie- und Handelskammer Niederrhein in einer Denkschrift schließlich die Bundes- und Landesregierung dazu auf, den Bau der Hollandlinie fortzusetzen. Darin betonten sie die engen Wirtschafts- und Verkehrsbeziehungen, die „schon immer“ zwischen den Niederlanden und Deutschland bestanden.⁴ Insbesondere der Handel zwischen der Städtegruppe Amsterdam, Rotterdam, den Haag und Utrecht einerseits und dem Ruhrgebiet andererseits wurde hervorgehoben. Deutsche Industriegüter, wie Kohle und Eisen, wurden in die Niederlande exportiert, während niederländische Lebensmittel im Gegenzug importiert wurden.⁵ Mit Fortschreiten der Motorisierung wurden die Landstraßen zunehmend belastet und immer mehr Güter, wie Frisches Gemüse, Obst, Eier und Milchprodukte wurden mit LKWs in das Ruhrgebiet eingeführt. Ebenso wurde ein erheblicher Anstieg des Personenverkehrs zwischen den beiden Ländern verzeichnet.⁶ Diese Faktoren führten u.a. dazu, dass die Landstraßen nicht mehr ausreichten und die Fertigstellung der „Hollandlinie“ in der Politik wieder an Beachtung gewann. Die Tatsache, dass die Bauarbeiten bis zur ihrer Aufgabe 1942 bereits zu 60% fertiggestellt waren und die „Hollandlinie“ bei der Festlegung des Europastraßennetzes 1949 eine besondere Bedeutung für den Europaverkehr zugesprochen wurde, da sie durch die Eingliederung in die Europastraße E 36 Rotterdam–Arnheim–Oberhausen–Köln die Niederlande mit Zentraleuropa verbinden sollte, wirkten sich positiv auf die geforderte Dringlichkeit des Ausbaus aus.⁷ Auch die Stadt Emmerich stand der Idee einer weiteren Verkehrsanbindung positiv gegenüber und unterstützte das Vorhaben.

„Die Stadt Emmerich wird mit Recht auf Grund [sic!] ihrer ausgezeichneten Lage als Grenzstadt das Ausfalltor zu den Niederlanden und den ausländischen Häfen genannt. Auf Strom und Schiene ist regste [sic!] Betriebsamkeit zu beobachten. Diese Intensität darf aber nicht auf die beiden Verkehrswege Rheinstrom und Eisenbahnlinie beschränkt bleiben. Die immer größer werdende Beanspruchung der Landstraße durch Autotransporte macht sich bei Emmerich durchweg insofern unangenehm bemerkbar, als der Verkehr zu nahe an das Stadtzentrum herangedrückt wird und infolge seiner Dichte Verzögerungen bewirkt, die sich zum Nachteil der Empfangsstationen auswirken.

Mit großer Freude hat die Stadt Emmerich dem Plan zum Bau einer Autobahnlinie Ruhrgebiet–Holland zugestimmt. Die Vordringlichkeit des Ausbaues ist allseits anerkannt worden und die maßgeblichen Stellen des Bundes und des Landes Nordrhein–Westfalen sind durchaus wärmste Befürworter dieses Planes. Nachdem sich die Notwendigkeit erwiesen und die Dringlichkeit zum Ausbau immer fordernder vorgestellt haben, müßte der Planung baldmöglichst der Beginn folgen. Ich bitte daher, unter allem Umständen bemüht zu bleiben, daß der Ausbau der ‚Hollandlinie‘ verwirklicht wird. Für die schwergeprüfte Stadt Emmerich, die nach hartem Ringen in Industrie und Handel eine erfreuliche Genesung erfährt und die nunmehr als Grenzstadt noch an Bedeutung gewonnen hat, wäre die Durchführung des Planes von größter Wichtigkeit und eine lebensnotwendige Verkehrserweiterung. [...]“⁸

Obwohl Bund und Land dem Ausbau zustimmten, verzögerte sich die Wiederaufnahme der Bauarbeiten jedoch, da der Bundeshaushalt zu diesem Zeitpunkt nicht für ein solches Projekt ausreichte. Der Bundesminister schrieb daher 1951 einen Brief an den Stadtdirektor Emmerichs

und teilte ihm die unerfreuliche Botschaft mit.

„Die Wiederaufnahme der Bauarbeiten auf der Autobahnstrecke Ruhrgebiet–Holland dürfte in nächster Zeit noch nicht möglich sein, da die im Bundeshaushalt für die Bundesfernverkehrsstraßen verfügbaren Mittel nicht einmal ausreichen, um die Kriegsschäden mit der im Verkehrsinteresse liegenden Beschleunigung zu beseitigen und das vorhandene Straßennetz den heutigen Verkehrsbedürfnissen entsprechen auszubauen. Für größere Neubaumaßnahmen, wie die Fertigstellung der Hollandlinie, werden zusätzliche Mittel benötigt, deren Bereitstellung trotz aller Bemühungen bisher leider nicht möglich war.



Abb. 2.: Blick auf einen der 16 neuen Parkplätze an der Strecke, 1965.

Es sollte noch vier weitere Jahre dauern, bis die ersten finanziellen Mittel für den Aus- und Weiterbau der Autobahnen Deutschlands zur Verfügung standen. 1954 veröffentlichte das Verkehrsministerium seine Ausbaupläne für den Bau von sieben Autobahnstrecken für das Jahr 1955, doch die Hollandlinie fand darin keinerlei Beachtung. So hieß es in einem Artikel der „Welt“: „Entgegen dem ursprünglichen Plan werden vorerst nicht gebaut: die Strecke von Würzburg nach Nürnberg, die südliche Umgehung von Hamburg in Länge von 12 km, die Hollandlinie von Oberhausen nach Emmerich, die 30 km lange Strecke von Rosenheim nach Kufstein, die 64-km-Strecke Wolnzach–Regensburg und drei kleine Abzweigungen.“¹⁰

Trotz dieses Rückschlages gaben die Befürworter der „Hollandlinie“ nicht auf und versuchten mit ihren niederländischen Kollegen den Bau voranzutreiben. Die Industrie- und Handelskam-

mern beider Länder verfassten u.a. ein gemeinsames Memorandum, welches die Vorteile des Baus für die gemeinsamen Beziehungen bedeutete. 1958 konnten schließlich die Finanzmittel zur Verfügung gestellt werden, der langersehnte Bau konnte beginnen und 1965 konnte der letzte Teil der Strecke, zwei Monate früher als geplant, fertiggestellt und für den Verkehr geöffnet werden.



Abb. 3.: Schlagzeile der NRZ-Sonderbeilage zur Holland-Autobahn vom 27. April 1965.

Zur Eröffnung kamen rund 800 Gäste aus Deutschland und den Niederlanden. Nach dem Bundesverkehrsminister Seebom auf dem Rastplatz Lichtholz das Band zur Eröffnung durchschnitten, fuhren die Gäste nach Emmerich und nahmen im Schützenhaus Kapauenberg ein Mittagessen ein.¹¹ In Erinnerung an die durch Prinz Willem I. von Oranien errichtete Postverbindung Arnheim–Oberhausen entsandten die Niederlande zur Einweihungsfeier eine historische Wagengruppe aus der Süd-Veluwe. Hinzu kamen rund 20 historische Fahrzeuge, die je zur Hälfte aus Deutschland und den Niederlanden stammten.¹²

Insgesamt kostete die 68,7 Kilometer lange Hollandlinie von Oberhausen bis zur Landesgrenze 205 Mio. DM.¹³

Das Programm am 27. April

10.30 Uhr: Stadtrundfahrt durch Emmerich von Schnauerl - Autos aus Arnheim und Oberhausen

*

11.00 Uhr: Treffen der Ehrengäste auf dem Parkplatz Lichtholz bei Hamminkeln

*

11.15 Uhr: Begrüßung durch NRW-Baumini-ster Joseph P. Franken; Meldung der Freigabe durch Landesdirektor Dr. h. c. Udo Klausa, dem Direktor des Landschaftsverbandes Rheinland; Ansprache des niederländischen Verkehrsministers van Aartsen; Freigabe der Autobahn durch Bundesverkehrsminister Dr. Ing. Hans-Christoph Seeborn; anschließend Fahrt über die Hollandlinie nach Emmerich

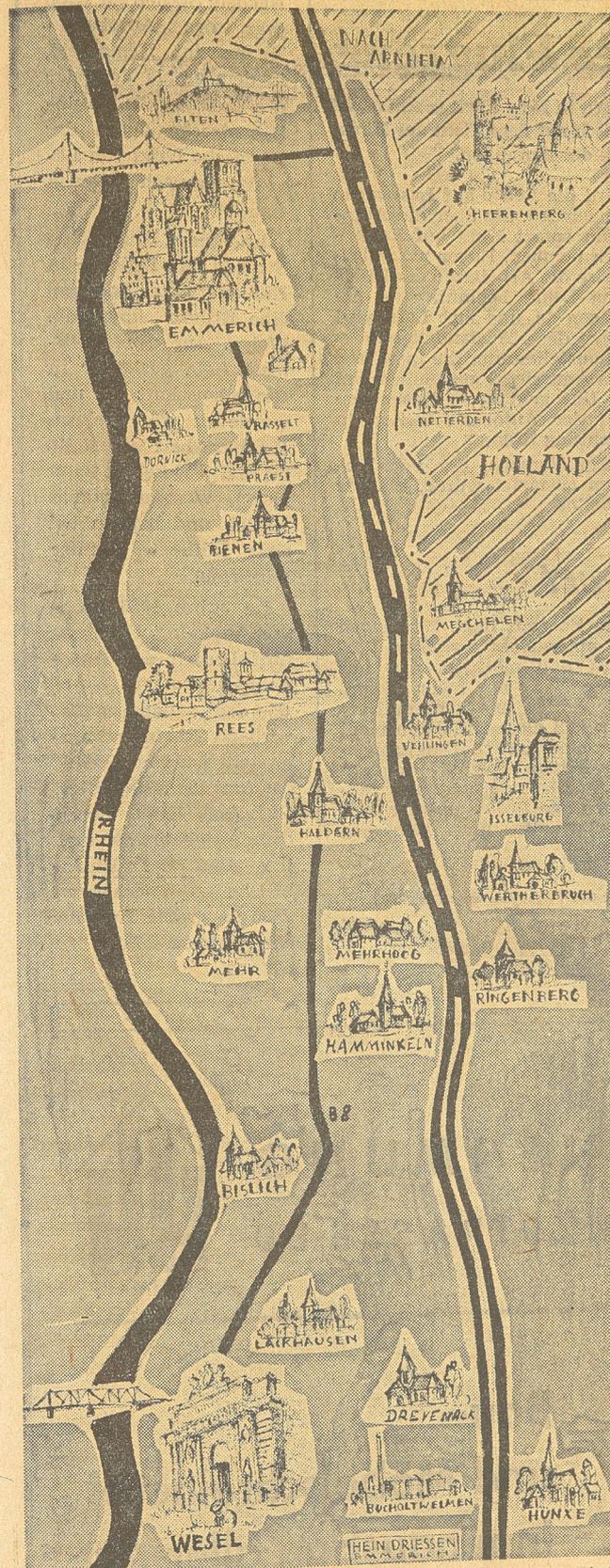
*

12.30 Uhr: Die Schnauerl holen die Ehrengäste ab zum Mittagessen im Emmericher Schützenhaus am Kapäunenberg

*

16.00 Uhr: Grundsteinlegung für die Rheinbrücke Rees - Kalkar durch Minister Seeborn nach Ansprachen von Bürgermeister Meisters (Rees) und Ministerpräsident Dr. Meyers.

Lebensnerv für den Niederrhein



Die Freigabe des Teilstückes von Hamminkeln bis Emmerich ist ein wesentlicher Beitrag für die Erschließung des Niederrheins und eine lang ersehnte Entlastung der Bundesstraße 8.
Zeichnung: Hein Driessen

Abb. 4.: Programm der Eröffnung.

Abb. 5.: Zeichnung des Künstlers H. Driessen.

Literatur- und Quellenangaben:

¹ NRZ vom 25. April 2015.

² Kohnen, Norbert: „Emmerich im 20. Jahrhundert“, S. 404.

³ Ebd.

⁴ Entwurf der Denkschrift zur Autobahn Ruhrgebiet-Holland und Begründung des Vorschlages zum vordringlichen Ausbau der Strecke. StAEmm: C 66-15.

⁵ Ebd.

⁶ Ebd.

⁷ Ebd.

⁸ Schreiben des Emmericher Stadtdirektors an den Bundesminister für Verkehr, den Minister für Wirtschaft und Verkehr des Landes NRW und den Landtagsabgeordneten Huefnagels vom 26. August 1951. StAEmm: C 66-15.

⁹ Schreiben des Bundesverkehrsminister an den Emmericher Stadtdirektor vom 20. September 1951. StAEmm: C 66-15.

¹⁰ Die Welt: „Im Frühjahr 1955 beginnt der Ausbau der Autobahnen“ vom 18. Mai 1954. StAEmm: C 66-15.

¹¹ Kohnen, Norbert: „Emmerich im 20. Jahrhundert“, S. 405.

¹² Ebd.

¹³ Ebd.

Abbildungsverzeichnis:

Abb. 1.: StAEmm: C80-3. Fotograf: Gregor Kierblewsky.

Abb. 2.: StAEmm: C80-3. Fotograf: Gregor Kierblewsky.

Abb. 3.: NRZ-Sonderbeilage zur Eröffnung der Autobahn vom 27. April 1965.

Abb. 4.: NRZ-Sonderbeilage zur Eröffnung der Autobahn vom 27. April 1965.

Abb. 5.: NRZ-Sonderbeilage zur Eröffnung der Autobahn vom 27. April 1965.