



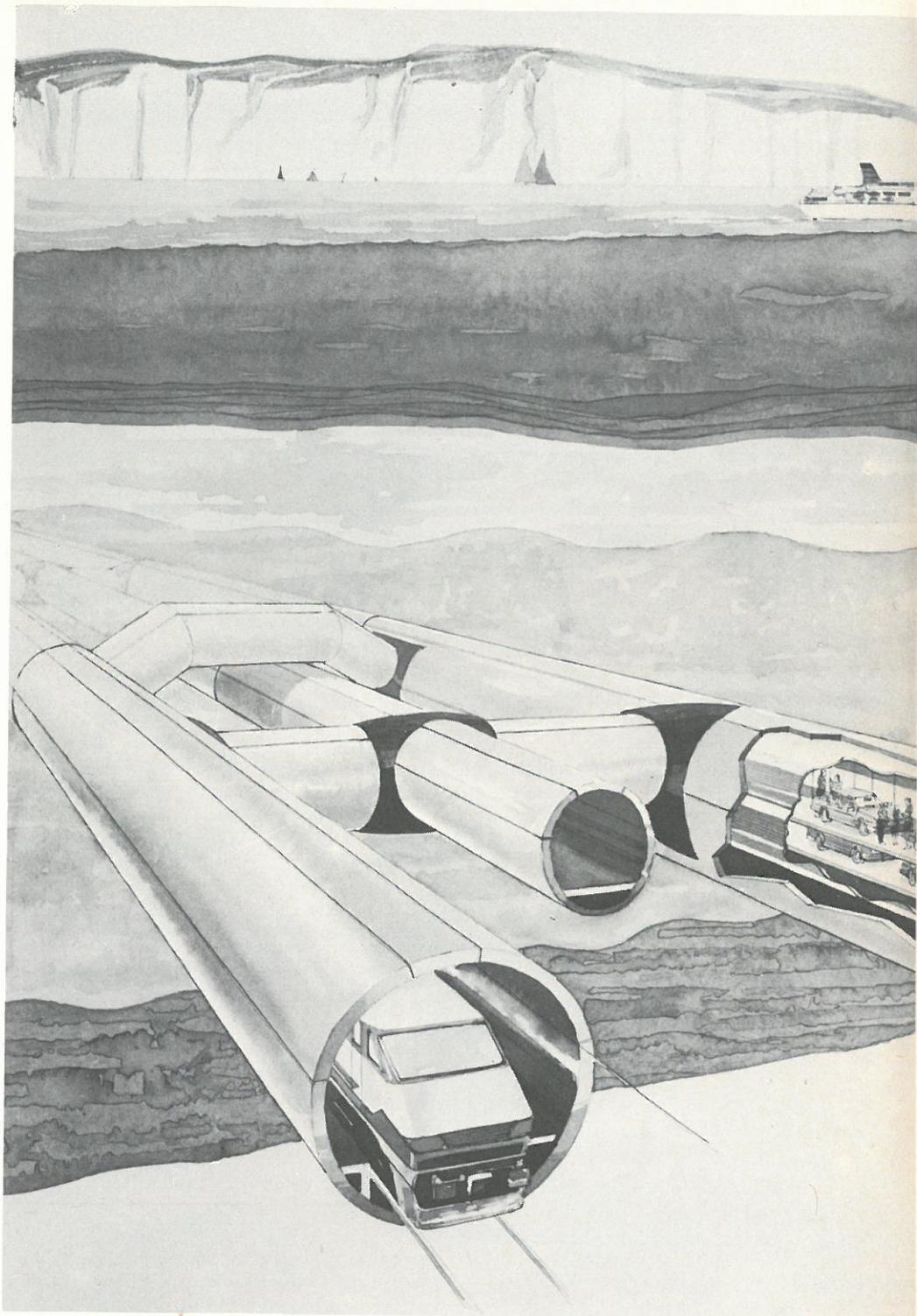
Der Punkt 

DAS MÜNCHNER MAGAZIN
ISSN 0179-8855
1/86/MÄRZ

Das Jahrhundertbauwerk

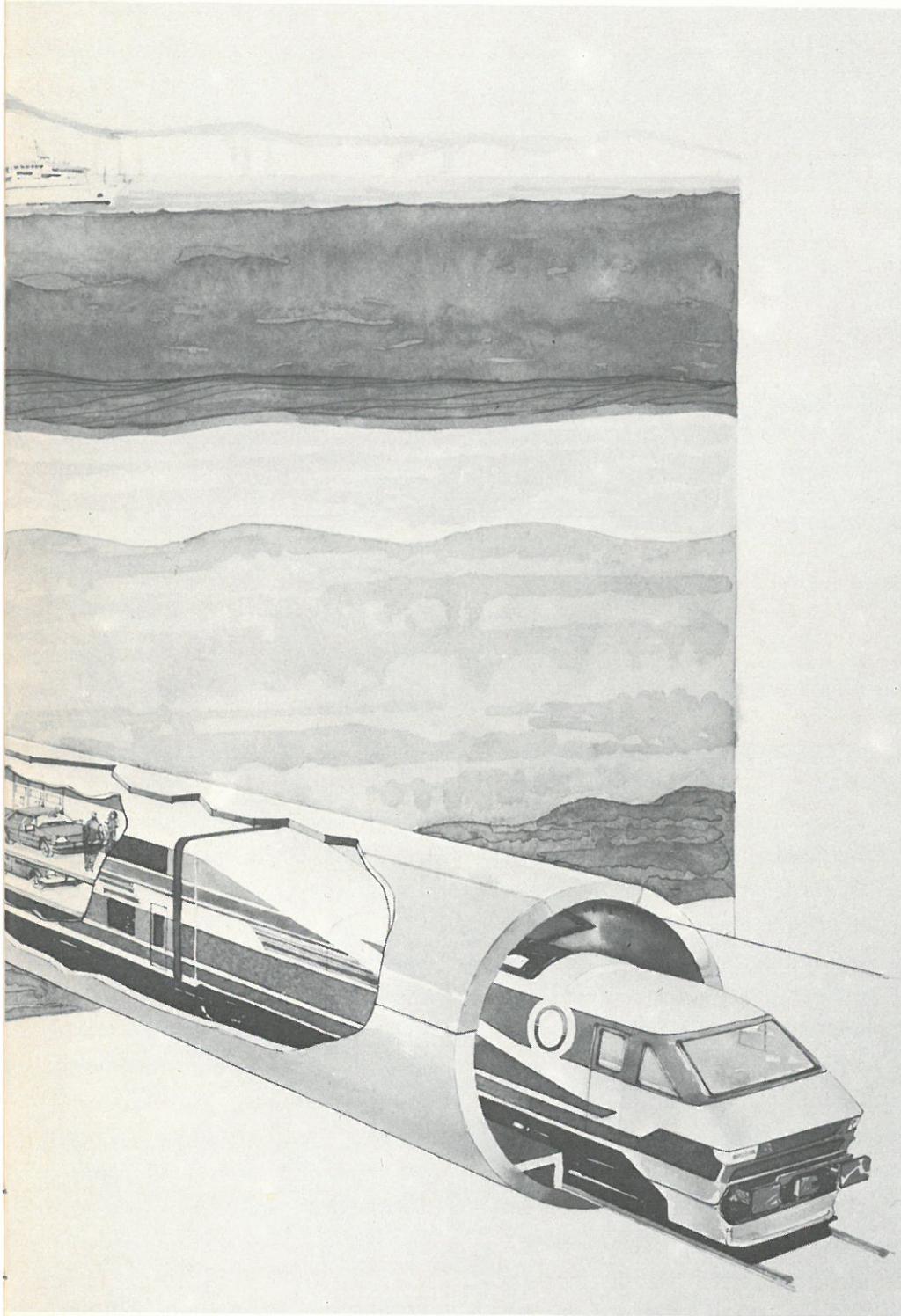
Ein Kuriosum: Am 20. Januar 1986 wurde in Lille das größte privat finanzierte zivile Bauwerk dieses Jahrhunderts beschlossen, doch in der Bundesrepublik Deutschland kaum zur Kenntnis genommen: Der Kanaltunnel. Obwohl bereits innerhalb der letzten 180 Jahre vielfach der Versuch unternommen wurde, diesen Tunnel zu realisieren und England mit Frankreich und damit mit dem europäischen Festland zu verbinden, scheint er dieses Mal endlich auf solider Grundlage zu stehen. Bereits Napoleon Bonaparte wurde im Jahr 1802 durch einen französischen Ingenieur der erste Entwurf vorgelegt. Seitdem gab es zahlreiche Vorschläge und auch bereits konkrete Bauarbeiten zur Verwirklichung des Tunnels.

Bis zum 20. Januar, dem Tag der Entscheidung, rangen vier Konsortien um den Zuschlag. Die Channel Tunnel Group, die letztlich als Gewinner aus diesem Wettbewerb hervorging, schlug einen Zwillings-tunnel für den reinen Zugverkehr vor. Der Vorteil dieser Lösung liegt in der erprobten Technologie, in der hohen Sicherheit und im relativ günstigen Preis mit 2,6 Milliarden Britischen Pfund.



Das Konsortium Eurobridge hatte wohl die ehrgeizigste Lösung vorgelegt und eine zwölfspurige Straßenbrücke geplant, die von acht Pfeilern mit je 400 Metern Höhe gehalten werden sollte. Das Sensatio-

nelle dabei war, daß Spannweiten zwischen zwei Pfeilern von 4,5 km vorgesehen waren, wogegen die bisherige maximale Spannweite bestehender Brücken 1,4 km beträgt. Diese Lösung war mit 5,24

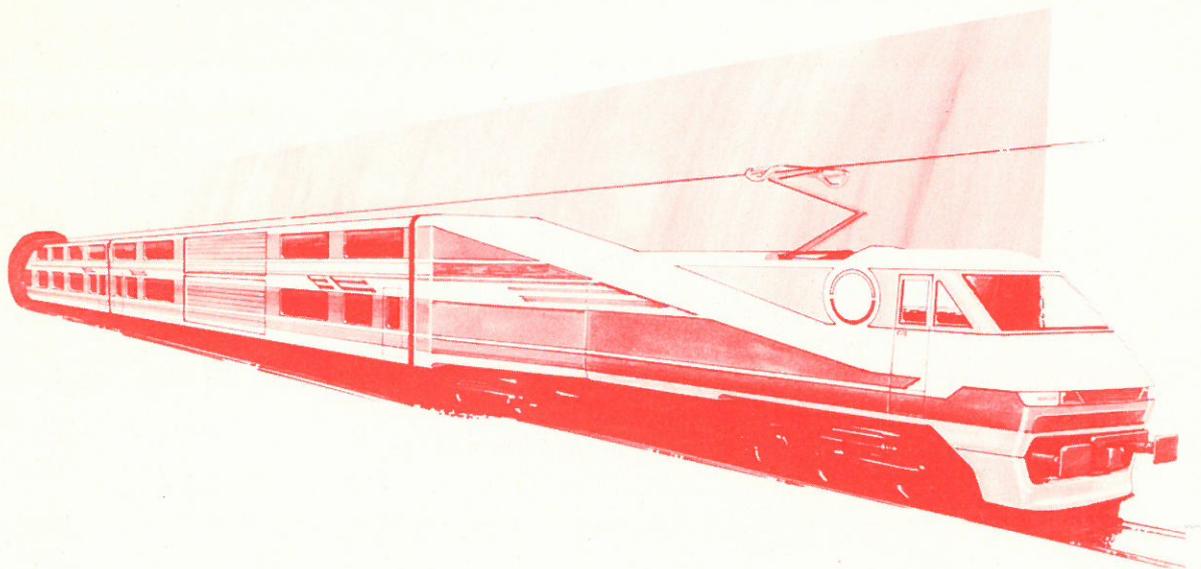


Milliarden englischen Pfund zugleich auch die teuerste. Das Konsortium Euroroute bot eine Kombination von Brücken und Tunnels an, wobei eine 8,5 km lange Straßenbrücke von der englischen Küste und

eine 7 km lange Brücke von der französischen Küste in den Kanal hineinragen sollte. An den Endpunkten der beiden Brückenteile war es geplant, künstliche Inseln anzulegen, die den Verkehr dann spiralförmig auf

den Meeresgrund ableiten sollten und von dort über einen 21 km langen Tunnel miteinander verbunden werden sollten. Schließlich gab es noch ein viertes Konsortium, nämlich den Vorschlag von Express-Way, der sehr stark an das Konzept des siegreichen Konsortiums, der Channel Tunnel Group angelehnt war.

Daß dieses große Projekt ausschließlich privat finanziert werden und offensichtlich auch privat betrieben werden soll, ist eine Sensation. Auf Druck von Frau Thatcher, der britischen Premierministerin, wurde jegliche staatliche Finanzierung und auch die Gewährung staatlicher Garantien abgelehnt, obwohl ursprünglich von Paris eine staatliche Beteiligung gefordert worden war. Inoffiziell nehmen die Investoren jedoch an, daß beide Regierungen nicht beiseite stehen können, wenn das Projekt in ernsthafte Schwierigkeiten käme. Hinsichtlich der technischen Lösung scheint sich jedoch die französische Seite durchgesetzt zu haben. Es kam nämlich letztlich eine reine Bahnlösung zum Tragen, die sehr stark auf Drängen der französischen Staatsbahn SNCF zurückgeführt werden kann, die auf eine Erwei-



terung ihres TGV-Netzes gedrängt hatte. Frau Thatcher hatte ursprünglich gegen die reine Bahnlösung immer wieder eingewandt, sie wolle nicht durch die Eisenbahnergewerkschaft erpreßbar werden.

So wird es zur zügigen Abfertigung des Verkehrs voraussichtlich nur einen Kontrollpunkt für die Reisenden geben. Für Englandreisende werden die Zollformalitäten in Frankreich und für Frankreichreisende in Großbritannien abgewickelt.

Die schärfste Konkurrenz gegen die Planung eines Kanaltunnels bestand und besteht nach wie vor in den Fährgesellschaften, die durch den Tunnelbe-

trieb massive Einbrüche im Passagierverkehr befürchten. Deshalb haben die Fährgesellschaften einen Preiswettbewerb angekündigt und wollen bereits ab nächstem Jahr kostengünstige Großraumschiffe einsetzen. Bis Mitte 1987 will die Channel Tunnel Group bereits das Engineering und die Finanzierung des Projekts sichergestellt haben. Im März 1987 soll die Gesetzgebung verabschiedet und der englisch-französische Vertrag unterzeichnet sein, sowie die Konzessionen in Kraft treten. Mitte 1987 will man mit den Bauarbeiten beginnen und im Frühjahr 1990 soll der Servicetunnel fertigge-

stellt sein. Ein Jahr später will man die Haupttunnels abschließen und im Frühjahr 1993 mit dem Betrieb beginnen. Dann sollen die Spezialzüge in den beiden Röhren sowohl LKWs als auch PKWs huckepack nehmen und zwischen Folkestone und Calais hin und her pendeln. In Spitzenzeiten sollen diese Züge im Abstand von fünf Minuten verkehren.

Während die reinen Baukosten der Channel Tunnel Group auf mindestens acht Milliarden DM veranschlagt werden, rechnet man heute bereits mit einem Kapitalbedarf von ca. 18 Milliarden DM einschließlich der

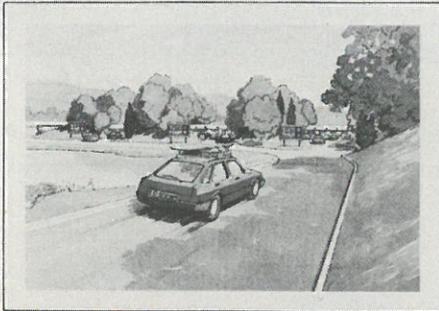
CHANNEL SHUTTLE

1



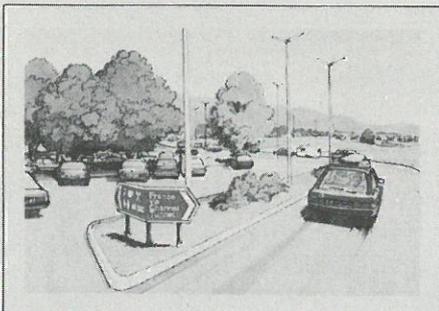
Just turn off the motorway ten miles from Dover for a fast approach to

2



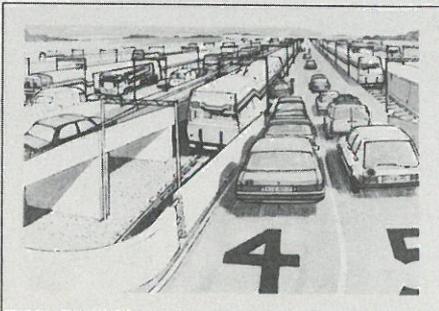
The Terminal at Cheriton, where passports are checked, without leaving the car. Customs checks can be equally trouble-free

3



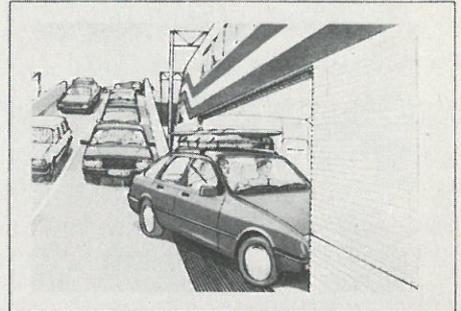
There's no need to book - simply pay at the toll booth. Move off and

4



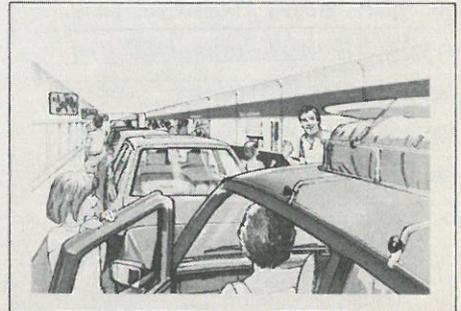
The Shuttle is ready and waiting. One will leave every five minutes at peak periods - so there's the minimum of delay

5



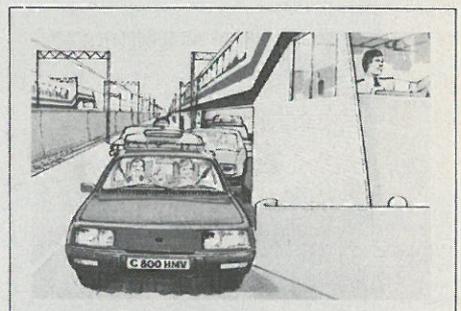
The drive-on procedure couldn't be easier

6



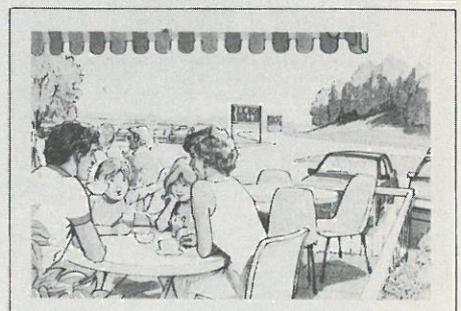
On board the Shuttle the atmosphere is relaxed. You can sit in the car or get out and stretch your legs.

7



Just half an hour later it's time to drive off

8

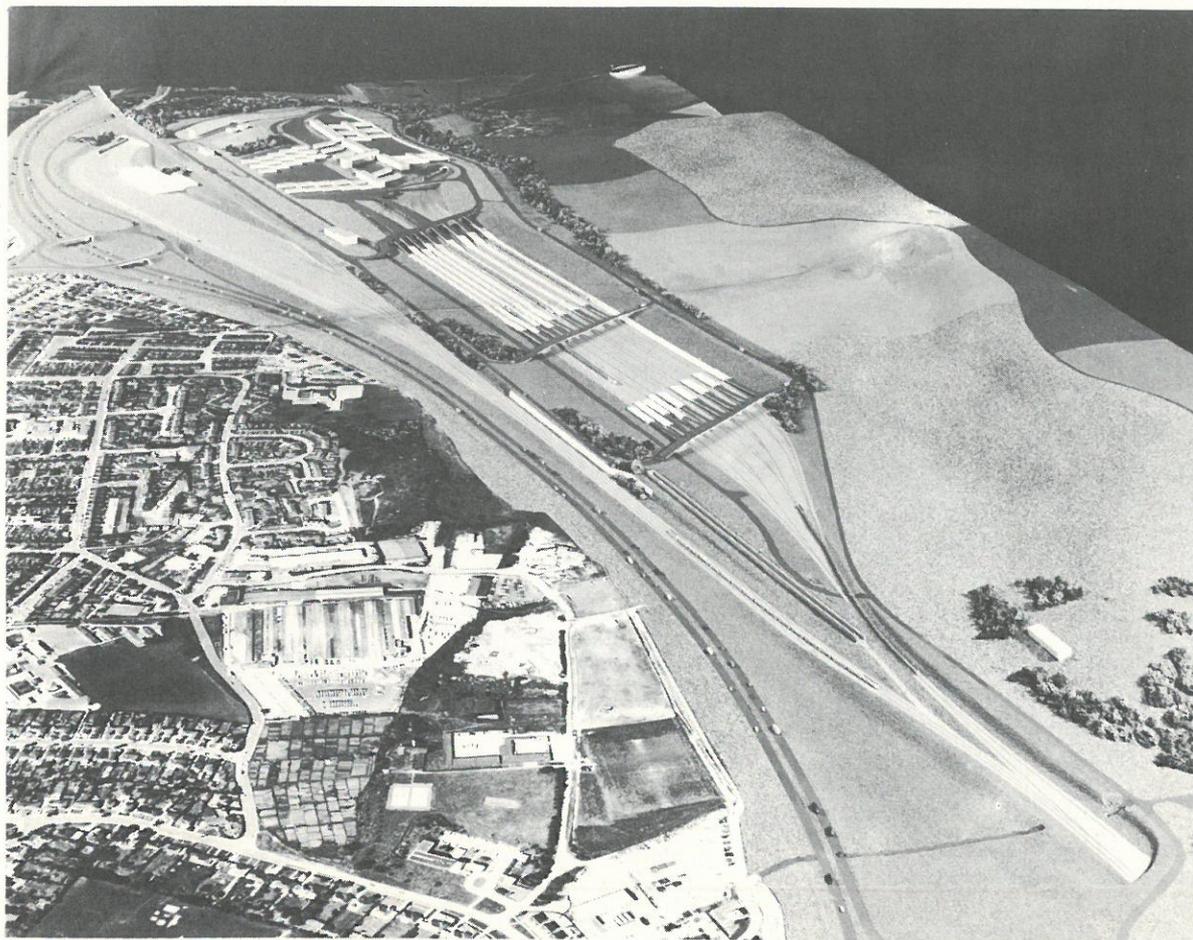


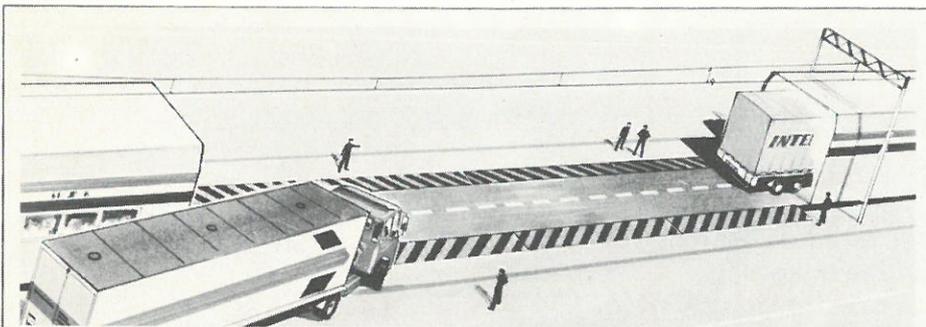
With, perhaps, a pause at the Sangatte Terminal for that first taste of France.

während der Bauzeit aufzubringenden Zinsen der Kostenüberschreitungen. Zwischenzeitlich haben 30 internationale Banken Kreditzusagen über ca. vier Milliarden Pfund gegeben. Mit je 160 Millionen Mark sind unter anderem auch die Deutsche Bank und die Commerzbank mit von der Partie. Große Fragezeichen müssen jedoch hinter die geschätzte Rentabilität des Projekts gesetzt werden. So geht man von einer Rentabilität von 14,5% aus und hält in einer optimistischen Version sogar 21% für möglich.

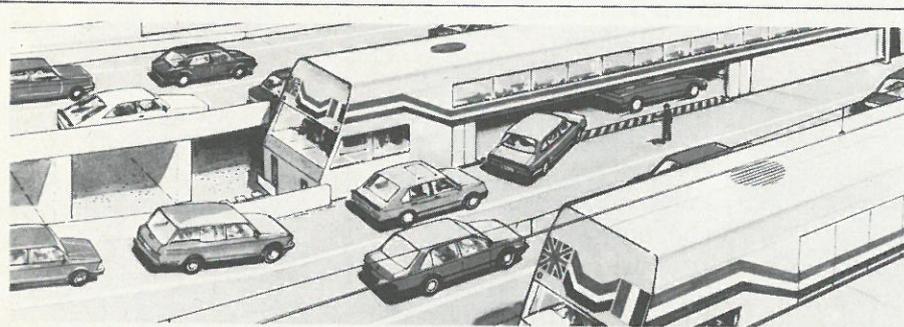
Die Züge, die mit einer Spitzengeschwindigkeit von 160 km/h im Tunnel verkehren, sollen die Fahrt zwischen den beiden Küsten auf 30 Minuten verkürzen. Einschließlich der Verladezeiten wäre dann mit 45 Minuten zu rechnen. Berücksichtigt man die übrigen erforderlichen Zeiten für Paßkontrolle und Zollabfertigung, so dürfte eine komplette Kanaldurchquerung auf 1 Stunde und 10 Minuten veranschlagt werden. Wenngleich diese Lösung gegenüber dem derzeit schnellsten Transportmittel, nämlich den Luftkissenbooten kaum nen-

nenswerte Gewinne bedeutet, muß gesehen werden, daß dem Tunnel eine übertragende Bedeutung bei der Schließung der Lücken in einem europäischen Eisenbahnnetz zukommt. Wäre es beispielsweise möglich, mit einem durchgängigen Schnellverkehrszug von Paris nach London zu fahren, so könnten die Fahrzeiten von heute 6 Stunden auf nur noch 3 Stunden halbiert werden. Berücksichtigt man, daß im gleichen Zeitraum die Schnellverkehrsstrecke Paris-Brüssel-Köln entsteht, wäre sicher auch in der Relation Köln-London eine

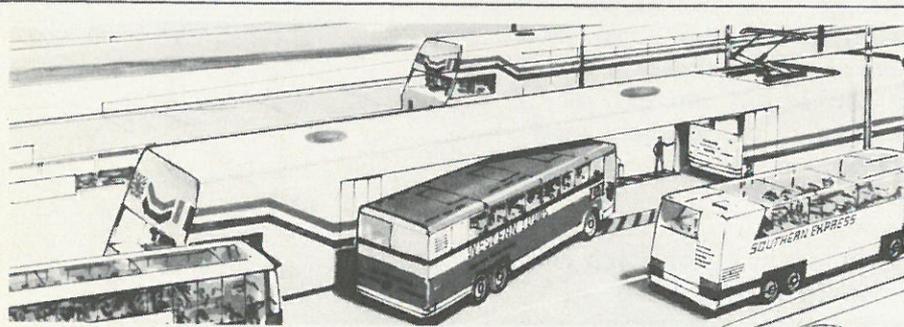




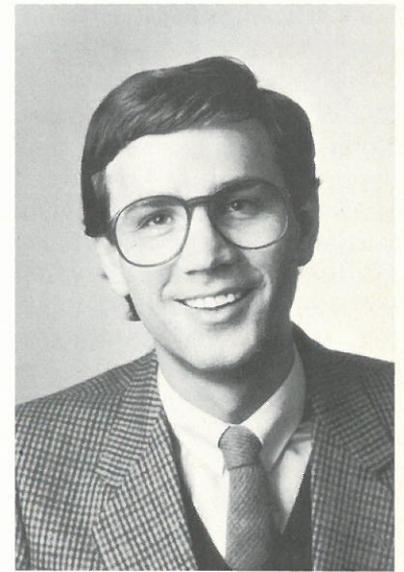
Lorries loading



Cars loading



Coaches loading



Dr. rer. pol. Siegfried Balleis ist Diplom-Kaufmann und bei der SIEMENS AG als kaufmännischer Manager im Geschäftsbereich "Verkehr und öffentliche Auftraggeber" in Erlangen tätig.

sehr große Zeitersparnis erzielbar.

Alles in allem betrachtet, stellt der Kanaltunnel ein Projekt von europäischer Dimension dar, da er die Insellage Großbritanniens überwinden hilft und das Land enger mit den Partnerstaaten der Europäischen Gemeinschaft verbindet. Dieses Projekt könnte ein erster Anstoß

dazu sein, die Eisenbahngesellschaften Europas enger miteinander zu verbinden und den Grenzwiderstand abzubauen, was heute im Luftverkehr bereits eine Selbstverständlichkeit ist.

Dr. Siegfried Balleis