

Pressemitteilung vom 2.3.1999

Zum aktuellen "Vorentwurf" des Landesstraßenbauamtes Bochum für den Neubau der A44/DÜBODO in Bochum-Laer

erklären die Sprecher der Bürgerinitiative Bochum gegen die DÜBODO Wolfgang Czapracki-Mohnhaupt und Eckhard Stratmann-Mertens:

1. Stück für Stück nur kommen die Planungen des Landesstraßenbauamtes Bochum für den geplanten DÜBODO - Neubau in vollem Umfang an die Öffentlichkeit. War die Planung der sog. Querspange A44 ursprünglich mit 2,3 km angegeben, so sind es nach dem, nun den Verkehrsministerien im Bund und Land NRW zur Genehmigung vorgelegten, Vorentwurf inzwischen 2,9 km. Und selbst dabei fehlen noch 550 m im Westen als Verbindungsstück bis zum AK A43/A44. Für dieses "Ergänzungsstück" liegt zwar aus Mitte der sechziger Jahre ein Planfeststellungsbeschluss vor, der jedoch auf veralteten Annahmen zur Verkehrsentwicklung beruht und nicht mehr den heute geltenden Lärmschutzbestimmungen entspricht. Die Bürgerinitiative geht daher davon aus, dass dieser Planfeststellungsbeschluss wegen erheblicher Bauverzögerung rechtlich verwirkt ist und neu aufgestellt werden müsste.

Die Gesamtlänge der Neubaumaßnahme zur DÜBODO beliefe sich damit auf rund 3,5 km.

2. Um die enormen Kfz-Ströme von Nordhausen-Ring und DÜBODO aufnehmen und miteinander verflechten zu können, soll im Bereich Steinkuhl (zwischen Steinkuhlstraße und Opel-Ring) ein gewaltiges Rampen- und Brückenbauwerk mit insgesamt acht Fahrspuren entstehen. Der Querschnitt an verbauter Straße wird 80 Meter betragen; einschließlich der geplanten Lärmschutzanlagen wird sich der Querschnitt des Rampenbauwerks auf 130 Meter belaufen.

3. Das Verkehrsaufkommen auf dem DÜBODO - Teilstück zwischen Universitätsstraße und Abzweig Außenring Bochum wird im Jahre 2015 rd. 93.000 Kfz/Werktag betragen (davon ca. 10,4% LKW) gegenüber 59.000 Kfz/Werktag im Jahr 1995. Dies entspricht einer Steigerung von 58%. Es ist daher bereits absehbar, dass es in den Verflechtungsbereichen der DÜBODO an der Anschlussstelle Universitätsstraße (Ampelkreuzung!) sowie im Bereich Abzweig Nordhausen-Ring und Opel-Ring zu Überlastungen und Staus kommen wird.

Diese Annahme wird auch durch die kritische Analyse der DÜBODO - Planungen vom landeseigenen Wuppertal Institut für Klima, Umwelt, Energie aus dem Jahr 1996 bestätigt. Bezeichnend ist, dass der "Erläuterungsbericht zum Vorentwurf" des Landesstraßenbauamtes sich mit keinem Wort mit der Kritik des Wuppertal Instituts auseinandersetzt.

4. Gemäß den Planungen soll die A44 in Zukunft an der Anschlussstelle Universitätsstraße enden. Nach Auskunft von Herrn Hildebrandt (stellv. Amtsleiter des Landesstraßenbauamtes Bochum) war der ehemalige Bundesverkehrsminister Wissmann nicht bereit, den Außenring insgesamt bis zur geplanten Verknüpfung mit der A40 als Autobahn zu deklarieren, damit die Fortführung der A44/DÜBODO von Bochum nach Velbert "nicht stirbt". Dies bestätigt die Bürgerinitiative in ihrer Befürchtung, dass durch den jetzt geplanten Weiterbau der DÜBODO die Option auf den völligen Durchbau bis Velbert erhalten werden soll.

5. Die geplanten aktiven Lärmschutzmaßnahmen (Wälle in Höhe von 1 bis zum Teil 10 m, Wände in Höhe von 1-6 m) sollen nach den Worten des Leiters des Landesstraßenbauamtes, Herrn Plato, als "Verkaufselement" dienen. Dabei ist jetzt schon absehbar, dass in den betroffenen Wohnbereichen Steinkuhl und Hustadt insgesamt die Lärmbelastung infolge des enorm steigenden Verkehrsaufkommens erheblich steigen wird. Und selbst im Nahbereich reichen die aufwendigen Schutzmaßnahmen (Wälle und Wände) nicht aus, die gesetzlich vorgeschriebenen Lärmschutzwerte einzuhalten. Flankierend sollen daher passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen werden (Schallschutzfenster), die bisher allerdings noch nicht in die aktuelle Kostenplanung eingegangen sind.

6. Anfang 1996 warb Ministerpräsident Clement für den Bau der sog. Querspange und gab als Kosten für den Bund 30 Mio DM an. Innerhalb von drei Jahren haben sich die Kosten auf knapp 80 Mio. DM fast verdreifacht (rd. 10 Mio. DM Grunderwerbskosten, rd. 69 Mio. DM Baukosten). Die Stadt Bochum ist an den Kosten mit einem Eigenanteil von bisher rd. 1,4 Mio. DM beteiligt (infolge der Verlegung der Unterführung Steinkuhlstraße).

In diesen Kosten sind die mit Sicherheit anfallenden passiven Lärmschutzmaßnahmen noch nicht enthalten, ebenso nicht die Baukosten für das 550 m lange "Ergänzungsstück" bis zum AK A43/A44. Wir gehen daher davon aus, dass die Gesamtmaßnahme Neubau DÜBODO insgesamt über 100 Mio. DM kosten wird.

7. Trotz der fortschreitenden Planung für den Neubau der DÜBODO geht die Bürgerinitiative davon aus, den Bau verhindern zu können. Als nächsten Schritt setzen wir dabei auf die anstehende Kommunalwahl und den gerade beginnenden Prozess für eine Lokale Agenda 21 in Bochum. Denn die Straßenplanungen der sog. Bochumer Lösung, die ja bisher von der Stadt tatkräftig unterstützt werden, laufen den Zielen der Lokalen Agenda diametral entgegen.