

Auf vier Spuren in den Stau

40 Millionen Euro teure Bundesstraße verbindet die A 44 mit dem Essener Süden. Anschluss an A 52 geplant

Von Peter Marnitz

Essen. 1980 wurde der Plan auf den Weg durch die Instanzen geschickt, 1998 gab es den ersten Spatenstich, gestern, 25 Jahre und 40 Millionen Euro Baukosten später, rollten die ersten Fahrzeuge über die vier Spuren der neuen Bundesstraße B 227n. Knapp vier Kilometer lang verbindet das autobahnähnliche Straßenstück das vorläufige Endstück der A 44 in Velbert mit dem Essener Süden.

Für NRW-Verkehrsminister Oliver Wittke, der sich mit Bundes-, Landes- und Kommunalpolitikern beim Zerschneiden des offiziellen Freigabe-Bandes drängelte, ist die Asphaltpiste „ein wichtiges Verbindungsglied zwischen dem Ruhrgebiet und dem Bergischen Land“, für Umweltschützer dagegen ein sinnloser und überteuerter Eingriff in die Natur. Still plakatiertes Protest („Es gibt viel zu zerstören, packen wir's an“) umrahmte so den Festakt auf der Überholspur der neuen Trasse.

Dass nur die Bauleute von einem „großen Wurf“ sprechen, Politiker das aufwändige Straßenstück eher als „Mosaikstein“ sehen, mag an der langen Vorgeschichte des Projektes liegen. In den 80er Jahren wähten sich die Straßenplaner auf der Überholspur, als sie großzügig die Autobahn 44 von Düsseldorf über Bochum nach Dortmund (DüBoDo) quer durchs Ruhrgebiet konzipierten. Doch sie hatten die Rechnung ohne die kommunalen Wirte gemacht. In einigen Räten erwachte das ökologische Gewissen, Stadtpolitiker durchkreuzten mit ihrer Ablehnung die Bundes- und Landespläne. So blieb die Autobahn Stückwerk. Übrig blieb unter anderem der Plan, die A 44 quer durch den Essener Süden mit der A 52 zu verbinden.

Diese Funktion übernimmt nun die neue B 227n, die allerdings auch ihr Ziel nicht ganz erreicht. Sie mündet in die Ruhralle, eine der meistbefahrenen Essener Straßen - und damit im Dauerstau.

WAZ, 6. Dezember 2005