

Eine Querspange für 53 Millionen Euro

Bochum. Seit fünf Jahren wird gebaut, aber erst Ende 2019 soll der nur 3,3 Kilometer lange Lückenschluss der A448 im Bochumer Süden fertig sein. Anwohner, Vögel und ein alter Bergbaustollen bremsen die 53 Millionen Euro teure „Querspange“ immer wieder aus. Bericht **Politik**

Sieben Jahre für zwei Kilometer

Der Lückenschluss der Autobahn 448 im Bochumer Süden ist einer der wenigen echten Neubauten im NRW-Fernstraßennetz. Nun soll er Ende 2019 fertig sein



Die Bochumer Querspange in Höhe der künftigen Ausfahrt Markstraße. Aus Richtung Witten und Dortmund soll die Strecke bis hierhin bereits im Frühjahr 2018 befahrbar sein. FOTOS: LUKAS SCHULZE

Von Michael Kohlstadt

Bochum. Dirk Potthoff ist hier der Chef und weiß schon allein deshalb über alles Bescheid. Wer ihn fragt, warum die A44 zwischen Dortmund und Bochum bald A448

heißt, muss auf Antwort nicht lange warten. „Weil vier und vier acht sind“, sagt der Projektleiter des Landesbetriebs Straßen NRW Ein paar Sekunden lang schweigt man, weil das ja irgendwie stimmig klingt und man nicht begriffsstutzig erscheinen will. Amtsdeutsch folgt eigenen Regeln. Tatsächlich aber hat Dirk Potthoff das nur ironisch gemeint. Ironie ist dem 57-Jährigen zur zweiten Natur geworden, vermutlich weil sie neben fachlichen Fähigkeiten als Bauingenieur eine wichtige Voraussetzung für den Job als Straßenbauer ist.

Autobahnbauen ist in Nordrhein-Westfalen für alle Beteiligten eine Nerven zerrende Angelegenheit, was sich mit Ironie wohl besser ertragen lässt. Bei der A448 kann man seit Jahren beispielhaft beobachten, wie der Autobahnbau, der die NRW-Femstraßen weniger stauanfällig machen soll, selbst im Stau steckt. Die Opel-Querspange, die jetzt - weil Opel ja weg ist aus Bochum - nur noch Querspange heißt, ist dafür ein Anschauungsobjekt erster Güte. Nackte Asphaltbahnen führen in diesem Grünstreifen nördlich der Ruhr- Universität seit Jahren ins Nirgendwo. Eine fertige Brücke ragt isoliert in den Himmel. In den Beton gefräst das Baujahr: 2015.

Bloß 3,3 Kilometer lang ist das Baugebiet in Bochum-Laer, nur zwei Kilometer Autobahn müssen hier neu verlegt werden. Volle sieben Jahre wird es - Stand jetzt - am Ende gedauert haben, bis die ersten Autos über die komplette Strecke rollen können. „Das ist entschieden zu viel“, sagt Dirk Potthoff. In zwei, zweieinhalb Jahren müsse so etwas über die Bühne sein, sagt der erfahrene Straßenbauingenieur.

Der erste Spatenstich liegt so weit zurück, dass sich selbst Dirk Potthoff nicht mehr genau erinnern kann, wer als NRW-Verkehrsminister dabei war im November 2012. Fünf Jahre später biegt die A448 zwar auf die Zielgerade ein. Doch auch die zieht sich. Mit der Freigabe der gesamten Trasse rechnet Straßen NRW nicht vor Herbst 2019. Zwei Winter wollen also noch gemeistert werden.

Das A448-Teilstück gehört historisch zur „Bochumer Lösung“, einer Idee des damaligen Ministerpräsidenten Wölfgang Clement. Die Südumfahrung der Unistadt war als A40-Entlastungsstrecke zwischen Dortmund und dem Bochumer Westkreuz gedacht, wo die vierspurig aus dem Osten kommende A40 den Verkehr sechsspurig aufnehmen kann. Der dafür notwendige Lückenschluss zwischen dem A44-Kurzstück in Witten und dem zur Autobahn aufgewerteten Bochumer Nordhausenring stieß von Anfang an auf große Probleme.

Kaum etwas verlief nach Plan. Anwohner klagten sich durch alle Instanzen. Sie wollten den Bau auch deshalb verhindern, weil sie darin eine verkappte Version der offiziell längst zu den Akten gelegten DüBoDo erkennen wollten, jener in den 1970er-Jahren geplanten Ost-West-Revierachse, die das Ruhrgebiet in seinem landschaftlich schönsten Abschnitt durchschnitten hätte. Auch die beim A448-Baustart nicht absehbare Schließung des Opelwerks zwang die Planer in eine Extrarunde. Plötzlich war nicht nur der Gleisanschluss des Autowerks überflüssig, sondern auch eine längst geplante Fernwärmeleitung. Überhaupt sorgten Versorgungsstränge, Gasleitungen und Kanäle im Erdreich immer wieder für böse Überraschungen.

Fledermäuse und Bergbaustollen

Als mächtiger Bremsklotz erwies sich zuletzt ein alter Bergbaustollen, durch dessen 300 Jahre altes Gemäuer Grundwasser in den Graben des südlich der A448-Tras- se liegenden Rittergutes Haus Laer fließt. Der Stollen musste aufwändig mit Beton gesichert werden, damit er später unter der Last der Autobahntrasse nicht einbricht. „Das war unser Flaschenhals“, sagt Dirk Potthoff.

Und dann die Umweltauflagen, die hier gewissermaßen angefliegen kamen: Steinkauz, Schleiereule, Kleinspecht und Wasserralle verlangten den Straßenplanern erhöhte Aufmerksamkeit ab. So wie die Fledermaus.

Für sie muss der Steuerzahler übrigens besonders tief in die Tasche greifen. Auf zwei Kilometern entsteht eine - und das ist sehr wohl korrektes Amtsdeutsch - Fledermausüberflughilfe, kurz FÜH. An Doppel-T-Stahlträgern befestigt spannt sich dazu ein vier Meter hoher Maschendrahtzaun zwischen den Fahrbahnen.

Er soll verhindern, dass Fledermäuse an Lastwagen zerschellen. 1,5 Millionen Euro kostet dieser Schutzzaun, der ein Novum in der bundesdeutschen Autobahnbaugeschichte ist. Immerhin: Es gibt Lücken im Maschendraht. Um auch Menschen retten zu können.

Genehmigungspraxis in der Kritik

Verband: Doppelprüfung „absolut überflüssig“

Essen. Der Präsident des Hauptverbandes der Deutschen Bauindustrie, Peter Hübner, verteidigt die lange Dauer vieler Straßenbauprojekte. „Es gibt viele technische und planerische Gründe, warum auf Baustellen zeitweise nicht gearbeitet werden kann“, sagte Hübner dieser Zeitung. Um Baumaßnahmen dennoch zu beschleunigen, fordert Hübner eine stärkere Beteiligung der Bauwirtschaft bereits in der Planungsphase.

Hübner kritisierte die bestehende Genehmigungspraxis. „Leider stehen wir uns in Deutschland bei der Vorbereitung von Bauprojekten oft selbst im Wege“, sagte er. Für eine Ersatzbrücke sei kein komplettes Planfeststellungsverfahren nötig. Umweltverträglichkeitsprüfungen gebe es gleich mehrfach: im Raumordnungsverfahren und noch einmal im Planfeststellungsverfahren selbst. Diese Doppelarbeit sei „absolut überflüssig“. mko

88 000 Fahrzeuge am Tag

Auf der fertigen A 448 rechnen die Planer mit einem Verkehrsaufkommen von bis zu 88 000 Fahrzeugen am Tag. Die Gesamtkosten für die Baumaßnahme liegen bei 53 Millionen Euro.

Mit der Umbenennung der A 44 zur A 448 tragen die Planer der fortlaufenden Nummerierung der Ausfahrten Rechnung. Außerdem will man die Bahn damit von der alten DüBoDo-Planung absetzen.

WAZ, 8. Dezember 2017