

A 44-Querspange kann gebaut werden

Große Enttäuschung bei der Bürgerinitiative nach der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes. Arbeiten beginnen ab Sommer 2011

Michael Weeke

Die DüBoDo-Gegner sind vor dem Bundesverwaltungsgericht gescheitert. In letzter Instanz wies es am Mittwoch die Klagen gegen den Bau der umstrittenen Querspange als Teilstück der A 44 in Laer zurück. Eckhard Stratmann- Mertens, Sprecher der Bürgerinitiative, sagte dazu: „Dieses Urteil ist eine Niederlage auf der ganzen Linie und bedeutet eine große Enttäuschung für uns alle.“ Sein Co-Sprecher Wolfgang Czapracki-Mohnhaupt ergänzte: „Das Gericht hat letztendlich die Planung durchgewunken.“ Umgehend reagierte die Landesregierung auf die wegweisende Entscheidung aus Leipzig. Als richtungsweisende Entscheidung für eine ganze Region kommentierte Verkehrsminister Lutz Lienenkämper den Richter-Spruch.

Bericht 3. Lokalseite

Der umstrittene A-40-Bypass

Land feiert Richterspruch und kündigt baldigen Baubeginn an. Gegner sind resigniert und ziehen Bilanz eines fast 40-jährigen Streits

Michael Weeke

Wie wichtig das Land die Bochumer Lösung nimmt, zeigt die prompte Reaktion des Verkehrsministeriums „Die Querspange gehört zu den wichtigsten Verkehrsprojekten im Ruhrgebiet. Ein baldiger Baubeginn ist in greifbare Nähe gerückt.“ Das Verkehrsministerium erneuerte jetzt die Rechtfertigung für den Bau des Abschnitts.

Die Fernverbindungen in der Region seien an die Grenzen ihrer Kapazität gelangt und hätten sie zum Teil bereits überschritten. „Autofahrer versuchen über Nebenstrecken an ihr Ziel zu kommen, was wiederum diese nachgeordneten Straßen erheblich belastet. Darum ist das kleine, aber wichtige Teilstück eine Art Bypass für die A 40“, sagte Lienenkämper unmittelbar nach dem Entscheid.

Bis zuletzt hatten die 13 Kläger gehofft, zumindest einen Teilerfolg vor dem Bundesverwaltungsgericht zu erstreiten. Doch am Mittwoch um 9.30 Uhr wurde die von den meisten sicherlich befürchtete Entscheidung Realität. Damit ist die letzte Hürde für das Land als Bauherrn beseitigt. Die Querspange als Schlüsselglied der sogenannten Bochumer Lösung darf gebaut werden.

Peter Meiners, einer der unermüdlichen Gegner des Projekts, ist frustriert: „Das war ein großer Schock für mich. Der schlimmste Alptraum ist Wirklichkeit geworden.“ Ulrike Frielinghaus spricht für die Familie des über 1000 Jahre alten Gutshofes: „Das wird unmittelbare wirtschaftliche Konsequenzen für uns haben. Wer will schon seine Hochzeit am Fuße einer Autobahn feiern.“ Nur rund 100 Meter von dem historischen Gut entfernt

entsteht die Autobahntrasse. Verkauft Frielinghaus nicht freiwillig, wird das Land wohl enteignet.

Das etwa 3,3 Kilometer lange Teilstück südlich des Opel- Werkes bindet die A 44 direkt an den Außenring an, der später ebenfalls zu einer Autobahn hoch gestuft werden soll. Der Bau kostet rund 55 Millionen Euro und soll bereits in etwa vier Jahren dem Verkehr übergeben werden.



Frustrierte Sprecher der Bürgerinitiative: Eckhard Stratmann-Mertens und Wolfgang Czapracki-Mohnhaupt (v.l.) Foto: U. Kreikenbohm

Denn nur durch diese Verbindung bekommt der bereits begonnene sechsspurige Ausbau der A 40 und der Bau eines gewaltigen Autobahnkreuzes in Höhe der jetzigen Ausfahrt Stahlhausen auch Sinn. Für die DüBoDo-Gegner, die mit allen rechtlichen Möglichkeiten seit nunmehr 15 Jahren gegen dieses ihrer Meinung nach verfehlte Stück Verkehrspolitik zu Felde gezogen sind, ist dies die wohl letzte Niederlage.

Das Bundesverwaltungsgericht hatte in seiner Beratung die Fragen des Artenschutzes, der Verkehrsprognose und der für die Anwohner zu erwartenden Lärm- und Schadstoffbelastungen in den Mittelpunkt gestellt. In einer unmittelbar nach der Verkündung verteilten Erklärung heißt es zum Thema Artenschutz: „Auch wenn Bau und Betrieb der Autobahn zu einem Verlust von Lebensstätten und damit zu einer Gefährdung lokaler Vogelpopulationen, insbesondere der Wasserralle, führen könnten, könne einer Verschlechterung des landesweiten Erhaltungszustands der betroffenen Arten durch die vorgesehenen zusätzlichen Maßnahmen Rechnung getragen werden.“

Die DüBoDo-Initiative hatte außerdem auf angebliche Mängel in den Verkehrsprognosen hingewiesen. Auch in diesem Punkt sah das Bundesverwaltungsgericht keine „erheblichen methodischen Mängel“. Bei der Lärm- und Schadstoffprognose sehe es ganz ähnlich aus.

WIE ES WEITER GEHT

Vorarbeiten im Herbst

Noch im September beginnt „Straßen-NRW“ mit den Vorbereitungen für den Bau der Trasse. Ersatzflächen werden geschaffen und Gebäude im späteren Streckenverlauf abgerissen. Für bedrohte Vögel wie Wasserralle, Teichhuhn oder Teichrohrsänger sollen neue Lebensräume eingerichtet werden.

KOMMENTAR

Probleme von gestern gelöst

Michael Weeke

„Ein guter Tag für Bochum und für das Ruhrgebiet“, rief IHK-Hauptgeschäftsführer Tillmann Neinhaus nachdem höchstrichterlichen DüBoDo-Spruch aus Leipzig überschwänglich. Ist er das?

Wer sich die Debatte der letzten 15 Jahre genau anschaut und über mehr als 'Internet-Bildung' verfügt, muss ein dickes Fragezeichen hinter die angeblich so frohe Botschaft setzen. Hier geht es doch eigentlich weder um den Schutz der Wasserralle noch um eine reelle Reaktion auf die aktuelle Entwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs.

Vielmehr scheint mir dieses Projekt ein trauriges Beispiel dafür zu sein, dass einmal angestoßene Prozesse sozusagen selbsttätig ihrem Ende zusteuern. In diesem Fall ist das Ende der Lückenschluss, der Schein eines geschlossenen Autobahnsystems, auch wenn dies mit ursprünglichen DüBoDo-Plänen nur wenig gemein hat.

Die Planer müssen sich diese Kritik (gerade wegen des Urteils!) gefallen lassen. Denn die Bochumer Lösung ist eigentlich eine, die auf die Probleme von gestern reagiert und neue Entwicklungen kühl ignoriert.

Ausbau der A 44

Etwas schneller, bitte

Frank Preuß

Der Streit über ein Stück Autobahn, er hat mit Unterbrechungen fast vier Jahrzehnte gedauert. Die Erfinder der „Dü-Bo-Do“, des Ausbaus der A 44 von Düsseldorf über Bochum bis Dortmund, hatten angesichts des Widerstands der Anwohner irgendwann aufgegeben, ehe Wolfgang Clement die Idee Mitte der Neunziger wieder ausgrub.

40 Jahre, zwei Generationen, um ein wichtiges Verkehrsprojekt durchzusetzen? Geht's auch mal ein bisschen schneller in einem Gebiet, in dem Menschen ihr halbes Leben im Stau der A 40 verbringen, einer Autobahn, die ein berufsoptimistischer Behördenwitzbold mal „Ruhrschnellweg“ getauft hat?

Dass sich die Gegner formieren, wo immer gebaut wird, ist verständlich und beileibe nicht nur von Egoismen getrieben, wie Planer gern behaupten. Schließlich sind die Eingriffe in die Natur oft nicht von Pappe, und die Frage, wieviel Individualverkehr wir uns noch zumuten wollen und können, beschäftigt nicht nur durchdrungene Umweltaktivisten. Die Abwägungsprozesse werden daher schmerzlich bleiben müssen und auch weiter Zeit fressen. Das Parlament hat immerhin die Wege verkürzt: Klagen gegen Großprojekte laufen nur noch durch eine Instanz. Das lässt hoffen.

WAZ, 10. Juni 2010