

Stau ohne Ende

Der Ausbau der A 40 hat angefangen, die Ferien haben aufgehört. Und der Autofahrer steht staunend und erfährt, was ihm nun wohl fünf Jahre blüht: Stillstand

Von Annika Fischer

Ruhrgebiet. Seit es richtig losging, geht nichts mehr. In Wattenscheid nicht. In Gelsenkirchen nicht. Wer dort steht, sieht rechts die Bauarbeiter und vorn schon das nächste Schild: Baustelle, 800 Meter. In Kray geht auch nichts.

„A 40, Dortmund Richtung Essen, zwischen Bochum-Stahlhausen und Gelsenkirchen drei Kilometer Stau.“ Man darf annehmen, dass der Radiomoderator das längst auswendig herbetet, gefolgt von „im weiteren Verlauf. Er sagt auch nicht mehr „an einer Baustelle“. Er sagt: „An der.“

Kennt ja jeder: diese Baustellen wie Perlenketten an der wichtigsten Pendlerschneise des Reviers. „Warum teilen die den Stau eigentlich noch ein“, fragt einer, der auf dieser Strecke täglich steht und geht: „Stau von Dortmund bis Essen“, das reiche doch völlig. Das müsse man für 500 Meter Rollen doch nicht unterbrechen? Zumal: „Auf der A 40 ist so oder so Stau“, weiß ja selbst der humorvolle Bernd Löchter von Straßen.NRW. „Die ist gnadenlos über ihren Kapazitäten. Und ausgerechnet mit einer Baustelle werden wir das Problem nun nicht lösen.“

Vierspurig reicht nicht

Aber das ist natürlich das Ziel. Weil der Ruhrschnellweg seit Jahren „ein Musterbeispiel“ ist, „ab wann vierspurig nicht mehr funktioniert“, weil diese Straße 60 000 Autos kann und längst 100 000 muss, wird nun endlich erweitert.

„Der Ausbau bedeutet nicht nur flüssigeren Verkehr, sondern auch weniger Schadstoffbelastung“, hat Verkehrsminister Oliver Wittke gesagt, als er diese Baustelle in Betrieb nahm (er kam damals zu spät, er stand im Stau).

Derzeit ist bei Gelsenkirchen ein Graben, wo der Mittelstreifen war, der Verkehr schiebt sich über rechtsaußen. Die zuständigen Ingenieure haben das angekündigt unter „Harmonisierung des Verkehrsflusses“. Aber Harmonie ist nicht viel am Steuer, denn am Freitagnachmittag fließt es schon wieder zäh auf 14 Kilometern, und Bernd Löchter sagt, er „will noch gar nicht an den November denken“.

Denn jetzt ist erst August, aber das Elend fängt im Osten schon an: Da erneuern sie die Schnettgerbrücke, bauen ebenfalls drei Streifen neu auf jeder Seite bis 2010, wie zwischen Stahlhausen und Gelsenkirchen bis 2012. Zwar versucht man, zwei Spuren pro Richtung zu halten, ab September sollen es gen Essen vier werden, aber die sind enger als sonst, „das knubbelt sich“, weiß Löchter. Und Bochum stöhnt unter dem Druck auf seine Ausweichstrecken.

Ein Zehntel weniger Stau

Dabei hatte Minister Wittke noch im Februar frohlockt: Da hatte seine „Offensive gegen den Verkehrsstau in NRW“ binnen vier Jahren zehn Prozent weniger Staus produziert oder 7500 Kilometer. Weil man Bauzeiten verkürzt hatte und zusätzliche Schichten eingeführt. Auf der A 40 machen sie das auch: sechs-Tage-Betrieb, so lange es eben hell ist. Aber „trotz der positiven Entwicklungen“, das wusste Wittke schon damals, „steht

fest, dass es ein komplett staufreies NRW nicht geben kann“. Man werde weiter bauen. Straßen.NRW tut es. Und hat immerhin Verständnis: „Wir wissen, dass Baustellen nerven.“

••> *online Spezial: Die A 40, Schlagader des Ruhrgebiets - Fotostrecken und Videos & Diskussion: Ihr Leid mit der A 40?*

Bochumer Lösung

Fünfeinhalb Kilometer misst die Baustelle an der A 40; sie arbeiten hier an der „Bochumer Lösung“: Der Landesbetrieb Straßen.NRW erweitert die Autobahn zwischen Bochum-Stahlhausen und Gelsenkirchen von vier auf sechs Spuren. In Bochum entsteht ein Kreuz, das die A 40 mit der Stadtautobahn verknüpft. 131 Millionen Euro sind für das Projekt veranschlagt, geplanter Abschluss ist Silvester 2012. Zeitgleich werden östlich der A 45 in Dortmund die Fahrspuren aufgestockt; die Schnettgerbrücke wird komplett neu gebaut

WAZ, 16. August 2008