

Jetzt wird die Trasse freigeräumt

Allein im Bereich des Autobahnkreuzes Witten/Bochum müssen über 2000 Bäume für die Opelspange fallen



Über die Brücke braust schon der Verkehr von der Wittener Straße in Richtung A 44. Das Grün darunter muss auch bald weichen. Fotos: WAZ

Michael Weeke

Die erste Ausschreibung für den Beginn der Arbeiten für die A 448, besser bekannt als Opel-Querspange, ist veröffentlicht. Für Umweltschützer muten die wenigen Zeilen des Ausschreibungstextes wie eine Liste des Horrors an: Über 21 Bäume müssen gefällt und zerkleinert werden. Außerdem stehen umfangreiche Rodungsmaßnahmen von Hecke und Buschwerk an. Dies sind die Vorbereitungen für den Bau der Brücke über die Schattbachstraße, nur wenige hundert Meter nordöstlich des Rittergutes Haus Laer.

Dabei ist unsicher, ob in diesem Jahr - wie eigentlich fest geplant - überhaupt mit den Arbeiten für die Brücke begonnen werden kann. Frank Hausendorf von Straßen.NRW erläutert: „Vor Ende Juli wird es keine Klarheit geben.“ Der Hintergrund, so erfuhr die WAZ, ist, dass noch gar nicht feststeht, für welche konkreten Projekte der Finanzrahmen langt.

Dabei geht es bei der besagten Brücke eigentlich nur um „Peanuts“. Rund zwei Millionen Euro soll der Beton-Koloss kosten, im Verhältnis zu den 55 Millionen Euro, die die gesamte Querspange über die Länge von etwas mehr als drei Kilometer kosten wird, scheint das tatsächlich eine geringe Summe zu sein. Nach ursprünglicher Planung sollte eigentlich von zwei Seiten, also von der Universitätsstraße und vom Autobahnkreuz Bochum/Witten gleichzeitig gebaut werden.

Die jetzt ausgeschriebenen Rodungsarbeiten waren bereits für den vergangenen Winter vorgesehen. Bernhard Meier von der Straßen.NRW-Zentrale in Gelsenkirchen bestätigt, dass die Entscheidungen über die Reihenfolge der Projekte, die jetzt begonnen werden, nicht feststeht. Das Multiprojektmanagement der Gelsenkirchener Planer wird in den nächsten Tagen beraten. „Natürlich spielt bei unserer Entscheidung auch eine Rolle, wie weit der Baufortschritt schon gediehen ist.“

Beispiel Bochumer Westkreuz, der zentrale Angelpunkt für die sogenannte Bochumer Lösung. Dort sind mittlerweile drei mächtige Brücken aufwändig über die A 40 geschlagen. Projektleiter Rolf Witte bestätigt, dass dort selbstverständlich alles ganz normal weiter laufe.

Es habe eine kleine Verzögerung gegeben, weil die Brücke für die Trasse für die Thyssen-Krupp-Werksbahn nun in einem anderen Verfahren errichtet wird. „Wir verlegen einfach die Schienen, um das Brückenbauwerk problemloser errichten zu können.“ Hier ist die Ausschreibung bereits abgeschlossen und mit dem Beginn der Arbeiten werde in etwa drei Monaten begonnen.

Mit Verkehrsproblemen wird gerechnet, wenn ebenfalls in Kürze mit Erneuerungsarbeiten im Bereich des Tunnels am Oviedo-Ring begonnen wird. Die Fahrbahn muss komplett neu asphaltiert werden und außerdem installieren die Fachleute eine moderne elektrische Ausstattung, wie sie für Autobahntunnel mittlerweile aus Sicherheitsgründen vorgeschrieben ist. Eine Sprecherin des Verkehrsministeriums sieht indes für den Baubeginn Bereich des Autobahnkreuzes Bochum/Witten keinen Grund für eine etwaige Verzögerung. Mit den Rodungsarbeiten werde definitiv im September begonnen, wenn das Wetter es zulasse, starten die eigentlichen Bauarbeiten noch in diesem Winter, so jedenfalls die eindeutige Botschaft aus der Landeshauptstadt.



Trügerische Idylle direkt neben der künftigen Trasse für die neue Opelspange (A 448). Die Pferde haben bald Sicht auf die Baustelle.

Michael Weeke

KOMMENTAR

Autobahnbau im Zeitlupentempo

Ja, die Schlachten um den Bau der Opel-Querspanne sind geschlagen. Nachtreten ist nicht die feine Art. Doch es verwundert schon sehr, dass es nun offenbar hakt bei der Finanzierung. Vielleicht hatten die Verantwortlichen ja gar nicht mit einer so schnellen Entscheidung der Gerichte gerechnet. So dass das Baurecht für diesen Zankapfel im Bochumer Süden eben nicht „just in time“ präsentiert wurde. Wer weiß das schon.

Fragt sich nun, ob für d unmittelbaren Anlieger der neuen Autobahn die Umsetzung im Zeitlupentempo nicht viel belastender ist, als wenn schweres Baugerät schlicht Fakten schaffen würde. Fakten, auf denen kein Pflänzchen Hoffnung mehr wächst?