

Die lange Geschichte der A 44



Über die heute noch grüne Brachfläche zwischen Höfstraße und dem Opel-Werk verläuft die geplante Trasse der „Querspange“. Foto: WAZ, Michael Korte

Von Jürgen Boebers-Süßmann

Die Bundesautobahn A 44 verläuft von der belgischen Grenze bei Aachen bis nach Kassel/Eisenach an der ehemaligen deutsch-deutschen Grenze. Im Ruhrgebiet trägt sie auch den Namen DüBoDo, weil sie, so die Ursprungsplanung, die Städte Düsseldorf, Bochum und Dortmund miteinander verbinden sollte.

Die Planung für die A 44 geht bis in die 20er Jahre zurück. Zur Bau-Vorbereitung einer Autostraße zwischen den norddeutschen Hansestädten - Frankfurt - Basel (HaFraBa) war 1926 der HaFraBa-Verein gegründet worden. Neben der Planung und dem Bau der HaFraBa wurde bald schon ein detaillierter Linienplan für ein gesamtdeutsches Autobahnnetz entwickelt. Dieser Linienplan, ab 1933 fortgeschrieben von der „Gesellschaft zur Vorbereitung der Reichsautobahn e.V.“ enthielt schon damals alle auch heute noch wichtigen Autobahnen, wozu auch eine kreuzungsfreie Schnellstraße aus dem Raum Dortmund über Kassel - Erfurt - Leipzig - Dresden nach Breslau zählte. Die Hauptachse dieser Autobahn entsprach den damaligen, in Ost-West-Richtung verlaufenden Wirtschaftsbeziehungen zwischen dem Ruhrgebiet, Sachsen und Schlesien. Gleichzeitig war die Verbindung als militärische Aufmarschstraße Richtung Osten vorgesehen. Während des Zweiten Weltkrieges mussten die Bauarbeiten an der Autobahn allerdings 1941 eingestellt werden.

Nach dem Krieg begann 1957 die Planung und erfolgte bis 1972 der Ausbau der A 44 zwischen Kassel und Dortmund. Gleichzeitig wurde die Trasse aus westlicher Richtung vorgetrieben; allerdings blieb die bauliche Umsetzung zwischen Düsseldorf, Ratingen, Velbert, Essen, Hattingen und Bochum Stückwerk. Als vorerst letztes Teilstück der A 44 war im Dezember 2005 der Abschnitt Velbert-Langenberg - Essen-Kupferdreh als „B 227

neu“ in Dienst gestellt worden. Nach siebenjähriger Bauzeit kostete allein dieses 3,5 Kilometer lange Teilstück 32,6 Millionen Euro.

Die enormen Baukosten, aber auch der Protest von Bürgerinitiativen gegen die Zerstörung der Landschaft sowie eine teilweise veränderte politische Einschätzungen sorgten immer wieder für einen Aufschub der Planung. Ursprünglich sollte die DüBoDo-Trasse, aus Hattingen kommend, durch Linden (Donnerbecke/Im Ostholz) über Munscheid/Weitmar (Nevelstraße) und den alten Güterbahnhof Weitmar bis nach Laer/Querenburg geführt werden.

SPD und Grüne im Streit

Bochumer Lösung als Koalitions-„Dissenz“

Die „Bochumer Lösung“ war und ist umstritten. Als sie von NRW-Verkehrsminister Clement vorgestellt wurde, hätte das fast zum Bruch der rot-grünen Koalition in Düsseldorf geführt. Gleichwohl gab der Stadtrat im Februar 1997 grünes Licht. Außer den Bochumer Grünen, die den Autobahn-Ausbau ablehnen, weil sie einen späteren Weiterbau der DüBoDo nach Velbert fürchten, hatten seinerzeit die SPD-Stadtbezirke Süd und Südwest aus grundsätzlichen Erwägungen dagegen votiert. Davon ungerührt, hatte der Bochumer SPD-Parteitag im Januar 1996 die verkehrspolitische Wende vollzogen. In der Koalitionsrunde mit der SPD hatten die Grünen im Wahljahr 1999 versucht, eine abgespeckte Lösung durchzusetzen - ohne Erfolg. Im aktuellen Koalitionsvertrag ist die Bochumer Lösung als „Dissenz“ festgeschrieben. **JBS**

Infos zum Thema

gibt es u.a. auf der Website der Bürgerinitiative gegen die DüBoDo (www.stopp-duebodo.de) und auf der Homepage von Straßen.NRW (www.strassen.nrw.de/projekte/a40/ausbau-wattenscheid.html).

WAZ, 25. September 2007