

Querspange

Ende 2016 wird die Querspange teilweise freigegeben



Dirk Potthoff (re.) und Ahmed Karroum auf dem asphaltierten Teilstück unter der Wittener Straße. Unten die Frostschutzschicht, dann die Asphalt-Tragschicht und Bindschicht. Es fehlen noch: Gussasphalt und Flüsterasphalt. Fotos: Dietmar Wäsche

Der Bau der Querspange kommt teilweise zügig voran. Ab Spätherbst 2016 sollen Autofahrer bereits über ein erstes Teilstück befahren können.

Alle Autofahrer, die von der A44 kommend nach Bochum fahren, können es bereits gut sehen: Der große Autobahn-Neubau „Querspange“ ist in den vergangenen Wochen kräftig vorangekommen. Zwischen dem Autobahnkreuz Bochum/Witten und der 600 Meter entfernten Schattbachstraße in Laer haben die Bauarbeiter bereits die Fahrbahn asphaltiert. Später einmal werden über diese insgesamt sechs Spuren – so die Prognose – 60 000 Fahrzeuge pro Tag rollen.

Die 3,3 Kilometer lange Querspange soll als Teil der „Bochumer Lösung“ die A 40 entlasten und den Verkehr aus Ost/Südost (u.a. A 43 und A 44) zügiger als bisher zum neuen Westkreuz und ins übrige westliche Ruhrgebiet bringen. Zwei Kilometer davon müssen ganz neu gebaut werden, den Rest bildet der jetzige Nordhausenring, in den die neue Querspange einbiegen wird. Alles wird dann A 448 heißen; wie der Außenring weiter westlich jetzt schon heißt.

Ursprünglich sollte die Querspange 2017 fertig sein, jetzt heißt es: erst Mitte 2018. Aber so lange braucht der Autofahrer nicht zu warten, um die Querspange befahren zu können. Bereits im Spätherbst 2016, sagt Ahmed Karroum, Abteilungsleiter bei Straßen NRW, soll die Strecke zwischen dem Kreuz Bochum/Witten und der künftigen Abfahrt Markstraße für den Verkehr freigegeben werden. Dort, an der Markstraße/Ecke Höfstraße, steht bereits eine fast fertig erstellte Brücke, über die die A448 einmal führen wird und unter der bereits heute der innerstädtische Verkehr fließt. Baustellenintern wird sie „Soda-Brücke“ genannt: Sie steht einfach – so da! Ohne Fahrbahn rechts und links von ihr. Ein Torso. Rund acht Meter ragt die Brücke in die Höhe. Um die künftige Fahrbahn auf diesem Niveau bauen zu können, muss in einem

Umkreis von mehreren hundert Metern massenhaft Erdreich aufgeschüttet werden. 60 000 Kubikmeter Lieferboden werden dann herbeigeschafft.

Lärmschutzwand soll auch die Tierwelt schützen

Das darf nur zwischen September und Januar passieren: zum Schutz der Tierwelt, sagt Ahmed Karroum. Aus dem gleichen Grund ist auch bereits eine mobile Lärmschutzwand aufgebaut worden. Sie wird nach Ende der Baustelle wieder abgebaut. Dann gibt es direkt an der Fahrbahn eine eigene Lärmschutzwand.

Eine weitere Querspangen-Brücke an der Schattbachstraße ist schon fertig. Weitere Brücken bzw. Unterführungen werden gebaut an der Steinkuhlstraße (ab 2016) und am Nordhausenring (ab 2016). Außerdem wird die jetzige Brücke an der Universitätsstraße (ab 2018) baulich an die A448 angepasst und erweitert.

Der Zeitplan hat sich nach hinten verschoben. Es gab, so Karroum, „Widerstände gegen die Maßnahme von einigen Betroffenen, die in der Lage waren, Verzögerungen herbeizuführen“. 1,5 bis zwei Jahre habe das gekostet. Grundeigentümer hatten geklagt. Es sei ihr gutes Recht; man lebe in einem Rechtsstaat, sagt Karroum. Aber für den Fortschritt der Baumaßnahme sei das „sehr ärgerlich“.

Bernd Kiesewetter

WAZ. 26. Juni 2015