

<http://www.derwesten.de/staedte/bochum/unwetter-verschont-a44-querspange-in-bochum-id8122879.html>

Autobahnbau

Unwetter verschont A44-Querspange in Bochum

28.06.2013 | 00:00 Uhr



Neubau der sogenannten Opel-Spange in Laer, am Mittwoch, den 26. Juni 2013 in Bochum. Foto: Ingo Otto

Es geht voran an der Riesen-Baustelle der A44-Querspange in Bochum - trotz des schweren Unwetters am 20. Juni. Die schweren Betonkonstruktionen im Osten widerstanden den Fluten. Währenddessen wird noch gegrübelt, wie der Bau ohne Beeinträchtigung der U35 realisiert werden kann.

Für die Betonbauer an den mächtigen Widerlagern für die künftige Autobahnbrücke über die Schattbachstraße bedeutete das heftige Unwetter der vergangenen Woche zwar nicht gerade den Weltuntergang – Spuren hinterlassen hat es schon.

Projektleiter Dirk Potthoff von Straßen.NRW, pflegt da die konkrete Sprache: „Ja, an dem Tag sind auch wir so richtig abgesoffen.“ Doch offenbar ohne nachhaltige Auswirkungen für das Riesenprojekt in Laer, den Bau der rund 3,3 Kilometer langen Querspange als Verbindung zwischen A 44 über den Stadtring (dann A 448) bis zum im Bau befindlichen neuen Dreieck Bochum-West und damit zur A 40.

Das Wasser habe den bereits gesetzten mächtigen Verschalungskonstruktionen nichts mehr anhaben können. Derzeit werden schwer Stahlarmierungen per Kran eingebracht, denn später sollen die Widerlage einmal eine Autobahnbrücke tragen.

Hohlräume müssen später verpresst werden

Parallel dazu, sind etwas weiter in Richtung der Anknüpfung an das bestehende Autobahnkreuz Bochum/ Witten die Fachleute eines Bohrunternehmens dabei, bis zu 50 Meter tiefe Löcher ins Erdreich zu treiben. Immer wieder muss das Gestänge verlängert werden. Potthoff: „Schon in 15, 20 Metern Tiefe befindet sich ein Kohleflöz direkt unter der künftigen Trasse.“ Es stehe nicht fest, ob das Karbon dort abgebaut wurde. Die Bohrleute vor Ort haben bislang noch keine Hohlräume entdeckt. Sie kommen langsam voran, drei bis vier Löcher sind es, die sie pro Tag bewerkstelligen. Stoßen sie auf Hohlräume, müssen diese später verpresst werden, um die Standsicherheit der künftigen Tangente zu sichern.

An der winzigen Stichstraße Am Palmberg gleich nebenan entsteht das Regenrückhaltebecken Numero 3, eines von vier vorgesehenen. Es ist nötig, um die gigantischen Wassermassen, die bei Starkregen von der Straße zu lenken sind, aufzunehmen. Auch dort gehe es im Zeitplan voran, versichern die Planer.

Baukörper für U 35 wird wohl erhalten bleiben

Während dort im Osten des Teilstücks schon der Beton fließt, ist es für den westlichen Anschluss, der Brücke Universitätsstraße mehr noch die Tinte, die für Pläne nämlich. Denn bislang gibt es keinen abschließenden Entwurf. Christoph Matten betreut beim Tiefbauamt für die Stadt diese Maßnahme, mit dabei ist auch Karl-Heinz Reikat, verantwortlich für die U-Stadtbahn. Denn das Brückenbauwerk, so ist seit Monaten bekannt, dürfte kaum die Bedingungen erfüllen, die Verkehrsplaner an diesen künftigen Knotenpunkt haben.

Dirk Potthoff deutet an, dass wohl zum Jahreswechsel 2013/2014 der Plan steht für die neue Konstruktion und: „Es sieht zumindest jetzt so aus, dass der Baukörper für die U 35 erhalten bleibt.“ Käme es so, ist Reikat eine Sorge los. Er muss dann nicht mehr klären, wie denn die rund 44.000 Fahrgäste, die an einem Werktag auf der Strecke zwischen Hauptbahnhof und Hochschulen unterwegs sind, anders ans Ziel und zurück gebracht werden könne.

Sein Kollege Matten geht davon aus, dass die Stadt für ein Drittel der Kosten des Neubaus der beiden Straßenbauwerke aufzukommen hat. Den Löwenanteil haben Bund und Land zu stemmen. Ob aber der städtische Anteil bei einer Mio. Euro bleibt, ist fraglich. Nach WAZ-Informationen könnten Gesamtkosten von ca. 5 Mio. Euro anfallen.

Michael Weeke