



Blick aufs Autobahnkreuz Unna-Ost. Die A44 überquert dort die frühere A443. Der Wechsel von einer zur anderen Autobahn ist von Ende Juli bis Mitte Januar nicht möglich. Der Landesbetrieb Straßenbau sperrt alle Auf- und Abfahrten. ■ Archivfoto

Kreuz Unna-Ost bis Mitte Januar voll gesperrt

Keine Verbindung zur A443 – Land saniert sechs Kilometer Fahrbahndecke

Von Christian Stipeldey

UNNA ■ Eine Woche ist noch Schonfrist, dann kappt der Landesbetrieb Straßenbau die Verbindungen zwischen der A44 und der ehemaligen A443 im Autobahnkreuz Unna-Ost – für die nächsten sechs Monate. Der Verkehr muss über die B1 ausweichen.

Auf einer Länge von sechs Kilometern sanieren die Straßenbauer die Fahrbahndecke der A44, angefangen am Kreuz Dortmund/Unna Richtung Osten. Das Kreuz Unna-Ost liegt genau auf der Hälfte der Baustrecke.

Weil der Verkehr in beide Richtungen sich für die gesamte Bauzeit eine reguläre Richtungsfahrbahn teilen muss, sperrt der Landesbetrieb Straßenbau die „Kleeblätter“ des Autobahnkreuzes Unna-Ost für ein halbes Jahr. „Auf- und Abfahrten von und zur früheren A443 sind ab Ende Juli bis Mitte Januar nicht mehr möglich“,

Die Umleitungsregelung

- Zwischen der A44 und der ehemaligen A443/Zubringer zum Industriepark gibt es von **Ende Juli bis Mitte Januar** keinerlei Verbindung. Autos können in und aus Richtung A44 weder auf- noch abfahren.
- Die **Umleitung** verläuft über die ohnehin ausgeschilderte Autobahnumleitung. Große Schilder sollen rechtzeitig vor den Kreuzen Dortmund/Unna

bestätigte Landesbetrieb-Sprecher Markus Nigmann gestern Nachmittag auf Nachfrage eine zunächst ungenaue Meldung aus seinem Haus. Darin hieß es, das Autobahnkreuz Dortmund/Unna werde saniert. Tatsächlich jedoch ist das Kreuz Unna-Ost betroffen. Es ist 35 Jahre alt und erfährt nun die erste Grundsanierung seit seinem Bau. „Die Brücke wird neu abgedichtet, eine Asphaltdeckschicht neu aufgetragen“, erläuterte Nigmann. Die Sperrung aller Abfahr-

und Werl darauf hinweisen. Ähnliche Schilder sind für die B1 in Unna und den neuen Kreisel am Industriepark geplant. ■ Faktisch wird damit die **B1 zur Ausweichstrecke** Richtung Werl beziehungsweise Richtung Autobahnauffahrt A1 in Unna. Auch der gesamte **Lkw-Verkehr aus dem Industriepark** muss eine dieser beiden Routen wählen.

ten eines Autobahnkreuzes trotz des quer weiter laufenden Verkehrs – in diesem Fall auf der A44 – bezeichnet Nigmann als „Tagesgeschäft“. „Die Bürger werden es deutlich spüren. Aber nur so können wir ungestört arbeiten. Andernorts machen wir auch schon mal eine Anschlussstelle für ein ganzes Jahr dicht“, rechtfertigt Nigmann die Maßnahme.

Die Sperrung erinnert an die Bauzeit des neuen Kreisverkehrs am Industriepark (nördliches Ende der frühe-

ren A443). Vor zwei Jahren war der Autobahnzubringer wegen dieser Großbaustelle gesperrt – damals allerdings nur dreieinhalb Monate. Die nun anstehende Sperrung dürfte zu erheblich mehr Beeinträchtigungen führen.

Am Dienstag, 22. Juli, beginnen die Vorarbeiten. In Fahrtrichtung Dortmund werden die Spuren der A44 bereits verengt. Ab Montag, 28. Juli wird der gesamte Verkehr, also auch der aus Richtung Werl, auf die Richtungsfahrbahn nach Dortmund verlegt (so genannte „4+0-Verkehrsführung“), um in Fahrtrichtung Kassel bauen zu können. Ab diesem Tag sollen die Auf- und Abfahrten im Kreuz Unna-Ost gesperrt sein.

Der Landesbetrieb tauscht für rund zwei Millionen Euro Betonplatten der Fahrbahn aus, saniert die Brücken und erneuert Entwässerungsleitungen sowie Schutzplanken. Mitte Oktober soll die erste (südliche) Richtungsfahrbahn fertiggestellt sein.

Tunnelraser gefährden Bauarbeiter

Sperrholzplatten fallen vom Gerüst
Stadt mahnt: Tempolimit beachten

Von Christian Stipeldey

UNNA ■ Autofahrer, die zu schnell im Ringtunnel unterwegs sind, gefährden die Arbeiter auf dem Gerüst zur Betonsanierung. Durch den Sog sind bereits Sperrholzplatten von der Tunneldecke gefallen.

„Die meisten Autofahrer halten sich nicht an die vorgeschriebene Geschwindigkeit von maximal 30 Kilometern pro Stunde“, sagte Diplomingenieur Jenz Stammel gestern auf der Baustelle. Er überwacht gemeinsam mit den Tiefbauern der Stadt Unna die Arbeiten.

Der Polier der Sanierungsfirma, die derzeit die Strahlarbeiten erledigt, klagte über zu schnell fahrende Autos. „Besonders bei Lastwagen ist ein zu hohes Tempo kritisch“, beobachtete Stammel. Ihre kantige, hohe Form verstärkte den ohnehin hohen Sog in der verbliebenen schmalen Tunnelröhre.

Der Sog riss Sperrholzplatten von der Tunneldecke, die hinter der Kunststoffplane befestigt waren. Die Platten sollen den Betonstaub von der Fahrbahn fernhalten und den Verkehr vor herabfallenden kleinen Betonteilen schützen. Die Holzplatten wiederum sollen für zusätzliche Dichtigkeit sorgen. „Wir haben sie nun fest verschraubt und hoffen, dass sie so halten“, sagte Stammel. Gleichwohl

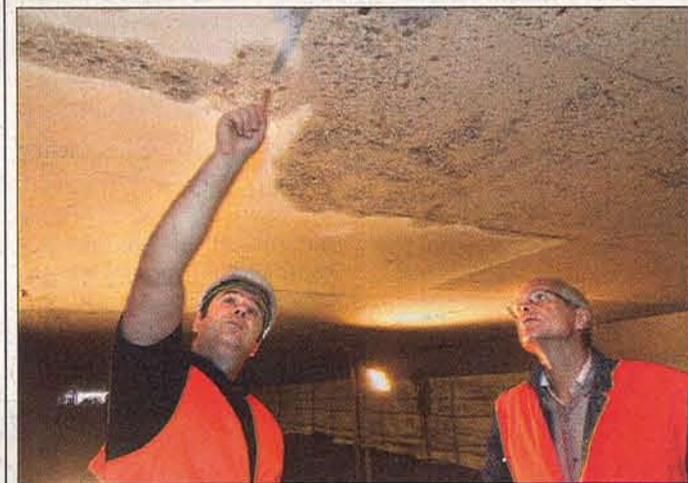
appelliert Bürgermeister-Referent Oliver Böer an die Autofahrer: „Fahren Sie langsam durch den Tunnel!“

Unterdessen haben die Arbeiter die Hälfte der Betondeckenoberfläche der linken Tunnelseite gestrahlt. Wie erwartet traten dabei zahlreiche Risse zutage. Die glatte Betondecke ist inzwischen aufgeraut. Neben Rissen sind einzelne Kiesnester im Beton gut zu erkennen.

Die Oberfläche ist uneben, der Instandsetzungsmörtel mit Kunststoffanteil findet dort bald guten Halt. „Das Strahlen weitet die Risse, so bekommen wir schon mit bloßem Auge einen Eindruck davon, wie groß die Schäden sind“, erläutert Bauleiter Daniel Wulfestieg.

Unangenehme Überraschungen seien bisher ausgeblieben. Der Augenschein genügt den Sanierern allerdings nicht. „Wir prüfen nun zusätzlich noch mit einem Hammer, ob es tieferliegende Schäden gibt. Schlägt man gegen den Beton, klingt es hohl wie eine kaputte Tasse“, erläutert Michael Zimmermann vom Tiefbauamt.

Spätestens nächsten Mittwoch sollen die Strahlarbeiten beendet sein. „Dann verpressen und spachteln wir die Risse“, kündigt Wulfestieg an. Mitte August wechseln die Sanierer die Seite. Der Verkehr fließt während der zweiten Hälfte der Arbeiten dann über die linke Spur.



Bauleiter Daniel Wulfestieg (l.) zeigt Michael Zimmermann vom städtischen Tiefbauamt den Übergang des bereits gestrahlten Bereichs (grobkörnig, r.) und der glatten, noch unbehandelten Fläche. ■ Foto: Hennes