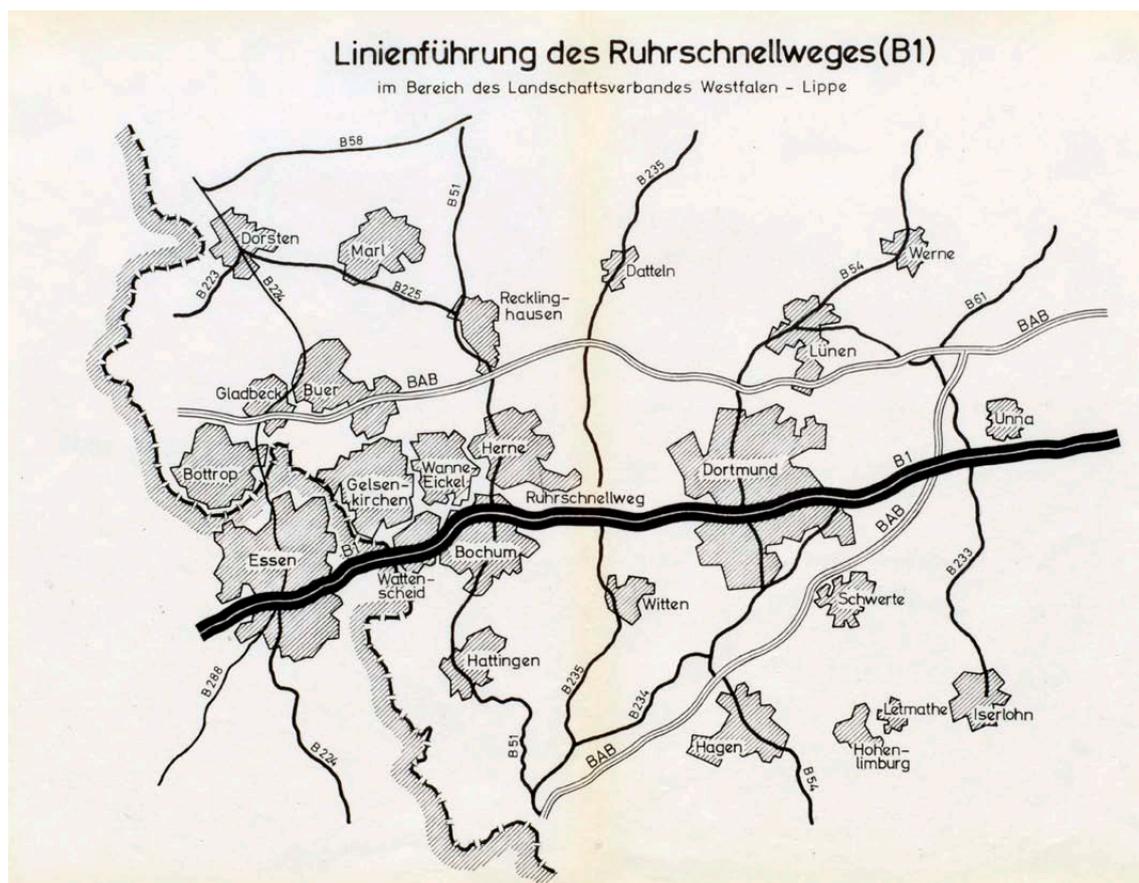


# 1963: Vierspuriger Ausbau des Ruhr-schnellweges

## *Schleichweg wieder Schnellweg – Freigabe einer Verkehrsschlagader*

Die Autobahn 40 und die Bundesstraße 1 bilden bis heute die wichtigste Ost-West-Verbindung im Kern des Ruhrgebiets. Der sogenannte Ruhrschnellweg zwischen Essen und Unna ist 52,7 km lang. Im 34 km umfassenden westfälischen Teil verbindet diese Straße die Städte Bochum, Dortmund und Unna.

Bereits vor dem zweiten Weltkrieg wurde die damalige Reichsstraße 1 innerhalb von 7 Jahren gebaut und 1935 dem Verkehr übergeben. Das starke Aufkommen des Verkehrs nach dem Krieg stellte die Frage nach einem Ausbau dieser Verkehrsverbindung. In Folge eines Antrags der SPD-Bundestagsfraktion aus dem Jahre 1952 wurde das Landesstraßenbauamt Bochum mit der Ausbauplanung eines vierspurigen Ruhrschnellweges beauftragt.



Bei der Planung mussten vor allem die Besonderheiten des Ruhrgebietes berücksichtigt werden. Die dichte Bebauung, zahlreiche kreuzende Straßen und Eisenbahnen und eine Vielzahl von Versorgungsleitungen mussten in die gesamte Planung, Bauvorbereitung und die Bauausführung mit einbezogen werden. Vor dem Baubeginn wurden rund 50 km des Straßennetzes außerhalb der B1 ausgebaut bzw. ausgebessert. Somit konnten die Umleitungsstrecken den Verkehrsfluss aufnehmen. Trotz all der Bemühungen war es nicht immer möglich, in Spitzenstunden Verkehrsstauungen zu vermeiden.

Die Gesamtstrecke wurde in 9 Bauabschnitte unterteilt. Simultan wurde an verschiedenen Streckenabschnitten mit einem Baufortschritt von etwa 3,5 km pro Jahr gearbeitet. Die Bauphase begann im April 1954 mit einem Baggergriff für die neue Brücke an der Bahnhofstraße in Wattenscheid. Im November 1955 wurde die erste Teilstrecke von Essen-Kray bis Bochum an den Verkehr übergeben. Weitere Abschnitte waren:

- Dortmund (Schnettkerbrücke) – Borussiastraße (Freigabe Juli 1957)
- Borussiastraße – Provinzialstraße (Freigabe Oktober 1958)
- Wattenscheid – Dorstener Straße (Freigabe Oktober 1958)
- Dorstenerstraße – Bergstraße (Freigabe Juli 1960)
- Provinzialstraße – Werner Straße (Freigabe Januar 1961)
- Stadtgebiet Bochum (Freigabe Oktober 1962)
- Anschlussstelle an die Bundesautobahn 1 (Kreuz Dortmund/Unna) – B 234 bei Dortmund-Sölde (Freigabe November 1962)



Nach 9 ½ Jahren wurde der Restabschnitt von Dortmund-Sölde bis zur Marsbruchstraße in Dortmund am 18. November 1963 in einer feierlichen Zeremonie für den Verkehr freigegeben. Unter der Vielzahl von Teilnehmern befanden sich auch der Bundesverkehrsminister Dr. Hans-Christoph Seebohm und der zuständige Landesminister Joseph Paul Franken. Nach den Ansprachen der Minister und einer ersten Fahrt auf der neuen Strecke folgte auf

besondere Einladung ein Mittagessen im Goldsaal der Westfalenhalle. Dort unterstrich der Direktor des LWL, Dr. Anton Köchling, in seiner Begrüßung die „große Leistung“ der Straßenbauer des LWL und sprach die Hoffnung aus, dass der Ruhrschnellweg in Zukunft „unser westfälisches Verkehrsnetz bereichern und dazu beitragen [möge], dass auch menschliche Verbindungen gefestigt und vertieft werden“.

Abschließend ein kurzer Blick auf einige wenige, aber durchaus beeindruckende Zahlen zum Ausbau des Ruhrschnellweges:

Im Rahmen der Bauarbeiten, an denen rund 100 Firmen beteiligt waren, wurde das bestehende Straßennetz mit 14 Anschlussstellen an den Ruhrschnellweg angebunden. Insgesamt war der Bau von 53 Brücken erforderlich, darunter 37 Straßenbrücken, 10 Eisenbahnbrücken und 6 Fußgängerbrücken. Aufgrund des erforderlichen Abbruchs von 44 Häusern, musste für rund 205 Familien Ersatzwohnraum beschafft werden.

Der Bau der B1 hat insgesamt rund 300 Millionen DM gekostet, davon entfielen rund 225 Mio. auf den westfälischen Teil.

#### *Quellen:*

*Archiv LWL, Best. 115/Pressemitteilungen, Best.110/213*

*LWL-Bibliothek: RUHR4; VWS 1*