

Plus  Longkamp

Prognosen haben sich bislang nicht erfüllt: Deutlich weniger Verkehr auf der Hochmoselbrücke

Auf zehn mächtigen Pfeilern steht sie im herbstlichen Moseltal und verbindet die Eifel in luftiger Höhe mit dem Hunsrück – als wäre sie immer schon da gewesen. Wie teuer die riesige Brücke, die 28 Kilometer Bundesstraße und die 40 übrigen Bauwerke des Hochmoselübergangs sind, steht allerdings ein Jahr nach der feierlichen Eröffnung immer noch nicht fest. Die Gesamtkosten beziffert der Landesbetrieb Mobilität (LBM) Koblenz weiter mit den geplanten 483 Millionen Euro; hiervon seien bisher rund 454 Millionen Euro ausgegeben worden (Stand 24. Juni 2020). Die endgültigen Kosten stehen aber erst dann fest, wenn alle Verträge und möglichen Nachträge abgerechnet sind. „Dies wird noch Zeit beanspruchen“, teilt LBM-Sprecherin Birgit Küppers mit.

Von Katharina De Mos | 25. Oktober 2020, 18:47 Uhr



Da war ordentlich was los auf der Brücke: Tausende Besucher wollten Mitte November 2019 beim Bürgerfest die Gelegenheit nutzen, in 160 Metern Höhe über den Hochmoselübergang zu flanieren.

Foto: Harald Tittel/dpa

Noch nicht fertig abgerechnet ist auch die Hochmoselbrücke, die einen wesentlichen Teil der Kosten ausmache. Teilweise seien Unterlagen von den Auftragnehmern noch nicht eingetroffen, erklärt Küppers, eingereichte Unterlagen seien zu prüfen, und es fänden Gespräche statt, um Sachverhalte zu klären. „All diese Schritte sind zeitaufwendig“, heißt es aus Koblenz. Und man könne sie als Auftraggeber auch nicht alleine beeinflussen.

Mehr Gewissheit gibt es inzwischen darüber, wie intensiv die neue Strecke genutzt wird. Denn im September 2020 wurden laut LBM erstmals „verlässliche Werte der aktuellen Verkehrsbelastung“ am Hochmoselübergang erhoben. Ursprünglich sollte die Verkehrszählung nach einer „Einschwingphase“ bereits im Frühjahr stattfinden – doch dann kam Corona, die Schulen waren dicht, Menschen arbeiteten zu Hause. Brauchbare Verkehrszahlen seien da nicht zu erwarten gewesen.

Als die Schulen nach den Sommerferien 2020 wieder starteten, haben sich laut LBM „wieder annähernd normale Verkehrsverhältnisse“ eingestellt. Das sei auch an Dauerzählstellen zu erkennen. Die nun erhobenen Daten zeigen: Es sind nur halb so viele Fahrzeuge unterwegs wie vorhergesagt und nur ein Drittel der Lkw. 2009 hatte der LBM nach einer Verkehrsuntersuchung prognostiziert, dass im Jahr 2025 auf dem Hochmoselübergang 25.100 Kfz am Tag fahren, mehr als 6000 davon Lkw. In der Realität wurden nun im wöchentlichen Mittel jedoch nur 12.600 Fahrzeuge pro Tag gezählt und darunter waren lediglich 2000 Lastwagen.

Kritiker sehen sich bestätigt

„Die Realität zeigt jetzt genau das, was die Kritiker des Projekts immer gesagt haben“, sagt Verkehrsgeograf Rudolf Juchelka, Professor an der Universität Duisburg-Essen. Jahrelang hatte die Bürgerinitiative Pro Mosel gegen den Hochmoselübergang gekämpft und dabei auch immer wieder ins Feld geführt, dass die bei der Planung zugrunde gelegten Verkehrszahlen nicht realistisch seien. Zu den nun gemessenen Werten sagt Elisabeth Reis von Pro Mosel: „Das kommt hin.“ Die Werte passten recht gut zu einem Verkehrsgutachten des Bundes von 2007, das aus Sicht der Bürgerinitiative seriöser war als jenes des LBM. In diesem ging der Bund von einer wesentlich weniger rosigen Entwicklung des Flughafens Hahn aus (3000 Beschäftigte) und prognostizierte für den Hochmoselübergang 13.000 Kfz täglich.

Zudem weist Reis darauf hin, dass Pendler aus Bernkastel-Kues, Graach oder Zeltingen-Rachtig wegen einer Straßensperrung in Platten schon seit Monaten gezwungen seien, über Ürzig oder den Hochmoselübergang Richtung Wittlich zu fahren. Zudem seien kürzere Routen, zum Beispiel von der Hunsrückhöhenstraße Richtung Bernkastel, gar nicht mehr ausgeschildert. „Es wird quasi unmöglich gemacht, den Hochmoselübergang zu vermeiden“, sagt die Aktivistin.

Überrascht ist Juchelka von den nun gemessenen Werten nicht. Noch nie habe er die Notwendigkeit dieses Projekts gesehen, das ja umgesetzt wurde, um die Nordseehäfen Rotterdam und Antwerpen besser ans Rhein-Main-Gebiet anzubinden. Die Seehäfen jedoch sind dem Verkehrsgeografen zufolge heute der stärkste Gegner des Schwerlastverkehrs. „Rotterdam ist froh um jeden Lkw, der nicht fährt.“ Stattdessen würden Güter verstärkt über Wasser und Schiene transportiert. Auch den noch geplanten vierspurigen Ausbau der B 50 Richtung Flughafen Hahn hält er „für eine völlige Fehlinvestition“.

Wie aber kommt es überhaupt, dass die gemessenen Zahlen so stark von den Prognosen abweichen? Wie der Landesbetrieb Mobilität erklärt, sei man bei der Verkehrsuntersuchung im Jahr 2009 noch davon ausgegangen, dass der A 1-Lückenschluss in der Eifel 2025 vollzogen sein werde. Das ist bisher bekanntlich nicht passiert. Damit fallen 5200 Kfz weg, die den Prognosen zufolge direkt von der A 1 weiter in Richtung des Hunsrück-Airports rollen sollten.

Zahlen am Hahn liegen daneben

Ohnehin hat sich der Flughafen Hahn ganz anders entwickelt als vom LBM erwartet. Damals legte die Behörde zugrunde, dass bei Lautzenhausen im Jahr 2025 jährlich elf Millionen (!) Passagiere ins Flugzeug steigen und dass 8500 Menschen dort Arbeit finden. Die Realität ist eine andere: Gerade mal 1,5 Millionen Passagiere lockte der Airport 2019 an. Und kaum mehr als 2000 Menschen verdienen dort ihren Lebensunterhalt. Aber noch haben wir nicht 2025, und der LBM zeigt sich optimistisch: Dass die Entwicklung am Hahn bislang nicht in dem Maße eingetreten sei wie in der Prognose angenommen, „heißt nicht, dass sie dauerhaft ausbleiben wird“. Die Differenz zwischen den Zahlen nur mit Corona zu begründen, wäre sachlich falsch, teilt die Landesbehörde mit, die allerdings damit rechnet, dass die Verkehrsströme nach einer Eingewöhnungszeit steigen – sobald die Karten von immer mehr Navigationsgeräten aktualisiert wurden.

Die jüngste Verkehrsuntersuchung von 2019 geht immer noch davon aus, dass sich der Betrieb auf der Hochmoselbrücke bis 2030 verdoppelt. Denn auch dieses Gutachten legt zugrunde, dass Projekte wie der A1-Lückenschluss oder die Westumfahrung Trier 2030 umgesetzt sind. So wird die Diskussion über Verkehrszahlen vorerst also nicht abreißen. Schließlich dienen sie als Planungsgrundlage für millionenschwere Projekte wie den vierspurigen Ausbau der B 50 bis zum Flughafen Hahn.

Katharina De Mos