

Neue Zahlen: So viel Verkehr fließt wirklich über den Hochmoselübergang

Jahrelang wurde über das Kosten-Nutzen-Verhältnis des Megaprojekts Hochmoselübergang gestritten. Steuerzahler mussten dafür mehr als eine halbe Milliarde Euro berappen. Neue Verkehrszahlen lassen nun tatsächlich am überregionalen Nutzen der immensen Investition zweifeln.

Von Katharina De Mos/TV | 21. September 2022, 11:24 Uhr



Pendler und Touristen lieben die neuen Riesenbrücke über die Mosel. Aber hat sich die Millionen-Investition tatsächlich gelohnt?

Foto: Harald Tittel/dpa

So entspannt wie auf der neuen B 50 fährt es sich auf den wenigsten Straßen der Republik. Während man sich auf der Hunsrückhöhenstraße hinter Lkw-Kolonnen über steile Berge und durch scharfe Kurven quält, weil der Gegenverkehr das Überholen gefährlich bis unmöglich macht und in der Dämmerung noch dazu jederzeit ein Reh aus dem Wald auf die Straße springen kann, gleitet man auf dem Hochmoselübergang in sanften Schwüngen mit konstanter Geschwindigkeit unbehelligt über leere Asphaltweiten und die sanft gewellte Fahrbahn einer der spektakulärsten Brücken Deutschlands entgegen.

Kein Gegenverkehr, kein Stau und dank des kilometerlangen Wildkatzenzauns auch garantiert kein Wild. Pendler und Firmen aus der Region schätzen die neue Verbindung sehr. Wohl auch deshalb, weil sie den Zweck, dem sie eigentlich dienen sollte, nicht erfüllt. Jedenfalls hat man beim entspannten Dahingleiten nicht den Eindruck, dass der Benelux-Frachtverkehr Richtung Mainz oder Frankfurt hier rollt.

Geplant wurde das Großprojekt seit 1968 als Fernstraßenverbindung zwischen den belgischen und niederländischen Nordseehäfen und dem Rhein-Main-Gebiet. Allerdings zeigen Routenplaner, dass die neue Verbindung deutlich länger ist als die alten, eingefahrenen Wege über die A 61 oder die A 3. Wer von Rotterdam nach Mainz will, muss über den Hochmoselübergang einen 50 Kilometer langen Umweg in Kauf nehmen. Das machen Speditionen im Normalfall nicht mit. Schon gar nicht bei den aktuellen Spritpreisen.

Prognosen lagen viel zu hoch

Rudolf Juchelka, Professor für Verkehrsgeografie an der Uni Duisburg-Essen, betont, dass er nicht davon ausgehe, dass die neue B 50 die Verkehrsströme ändere, „weil es keine signifikante Fahrzeiterparnis gibt“.

Aber wie viel ist auf der Strecke wirklich los? Der „Trierische Volksfreund“ berichtet nun über neue Zahlen von einer Verkehrszählung des Bundes aus dem Jahr 2021 vor, die laut Bundesanstalt für Straßenwesen offiziell erst Ende September 2022 veröffentlicht werden. Bereitgestellt wurden sie der Zeitung auf Anfrage vom Mainzer Verkehrsministerium, dem die Zahlen vor wenigen Tagen überreicht wurden. Sie zeigen, wie viel wirklich los ist auf der neuen B 50 – und sie dürften für manchen der verantwortlichen Planer unangenehm bis schmerzhaft sein, haben die Prognosen, mit denen die Landesregierung und der Landesbetrieb Mobilität (LBM) die Großinvestition stets begründeten, mit der nun vorgefundenen Realität doch gar nichts zu tun.

2021 waren laut Verkehrsministerium auf der Hochmoselbrücke im Schnitt täglich (also innerhalb von 24 Stunden) 10.312 Fahrzeuge unterwegs, davon 1664 Lkw. Betrachtet man nur die Werkstage Dienstag bis Donnerstag, so ergeben sich leicht höhere Werte: 11.122 Kfz und 1959 Lkw binnen 24 Stunden. Ein ähnliches Ergebnis hatte auch eine erste Verkehrszählung des Landes ergeben.

Nur halb so viele Kfz unterwegs

Damit sind nicht einmal halb so viele Fahrzeuge unterwegs wie vorhergesagt und noch kein Drittel der Lkw. 2009 hatte der LBM nach einer Verkehrsuntersuchung prognostiziert, dass 2025 auf dem Hochmoselübergang 25.100 Kfz pro Tag fahren, mehr als 6000 davon Lkw. Noch ist natürlich nicht 2025. Und doch kann man wohl sagen: Da lagen die Planer ganz schön daneben. Kritiker des Großprojekts hatten jahrelang nicht nur vor viel höheren Kosten gewarnt, sondern auch bemängelt, dass die bei der Planung zugrunde gelegten Verkehrszahlen nicht realistisch seien. Die Zeit gab ihnen recht.

Als der LBM 2010 zu dem Schluss kam, dass 2025 täglich mehr als 25.000 Autos über die neue Moselbrücke rollen werden, legte die Behörde zugrunde, dass am Flughafen Hahn jährlich elf Millionen Passagiere ins Flugzeug steigen und 8500 Menschen dort Arbeit finden. Die Realität sieht anders aus: Nur noch rund zwei Millionen Passagiere lockte der Airport 2018. 2019 waren es noch 1,5 Millionen, im Pandemiejahr 2020 nicht mal mehr eine halbe Million und 2021 knapp 680.000.

Auch die Zahl der Mitarbeiter des krisengeschüttelten Flughafens liegt mit rund 430 weit unter den Zahlen, die mit als Begründung dafür dienten, warum sich die Investition in das extrem aufwendige Infrastrukturprojekt lohnt, dessen Trasse ausgerechnet über einen rutschgefährdeten Hang führt, der entgegen aller Beschwichtigungen für Millionen Euro mit 40 Meter langen Riesendübeln gesichert werden musste.

Auch das ist ein Punkt, den die Bürgerinitiative Pro Mosel jahrelang vergeblich kritisiert hatte. Aber nun ist die Straße fertig und für die Region ist sie – wenn man denn die Ästhetik der riesigen Brücke mag und nicht allzu viel darüber nachdenkt, was man mit einer halben Milliarde Euro noch alles hätte machen können – ein grandioser Luxus. Was fährt es sich da schön entspannt ...