

volksfreund

Region of **BITBURG & PRÜM**

Wie der Hochmoselübergang den Verkehr auf der Eifel-Autobahn verändert

Große Brücke, große Wirkung: Droht bald Stau auf der A60?

30. Juli 2019 um 15:20 Uhr | Lesedauer: 4 Minuten



Die Eröffnung des Hochmoselübergangs wird auch auf den Straßen in der Region zu spüren sein, glauben Experten. Foto: Holger Teusch

Prüm/Wittlich/Zeltingen. Auf kaum einer deutschen Schnellstraße ist so wenig los wie auf der A 60. Im November könnte sich das mit der Eröffnung des Hochmoselübergangs ändern. Experten schätzen, dass sich der Verkehr um 4000 Autos pro Tag erhöhen wird.

Von Christian Altmayer

Wer auf der A 60 zwischen Wittlich und Prüm unterwegs ist, hat meistens freie Fahrt. Derzeit gehört die Schnellstraße nämlich zu den am wenigsten befahrenen Autobahnen in ganz Deutschland.

Nach Angaben der Bundesanstalt für Straßenwesen sind täglich rund 12 500 Autos zwischen Wittlich und Bitburg unterwegs, 17 500 zwischen Bitburg und Prüm.

Nördlich der Abteistadt ist sogar noch weniger los. Weniger als 7000 Autos erfasst die Zählstelle Steinebrück nahe der belgischen Grenze. Damit schafft es dieser Streckenabschnitt sogar unter die zehn am schwächsten frequentierten Autobahnen der Republik.

Zum Vergleich: Die A 1 zwischen Wittlich und Trier nutzen am Tag rund 36 000 Menschen. In den Ballungsräumen rund um Köln, Frankfurt und Berlin pressen sich fast 15 Mal so viele Autofahrer durch die ständig verstopften Spuren.

Die Folge sind tägliche Staus rund um die Großstädte. Damit sich zwischen Nord- und Südeifel überhaupt mal eine Schlange bildet, muss hingegen schon ein Unfall oder eine Baustelle auf der Strecke liegen. Doch ganz so gemütlich wird es wohl nicht bleiben auf der Eifel-Trasse. Der Grund ist eine große Brücke, rund 50 Kilometer östlich von Bitburg.

Der Hochmoselübergang, der bei Zeltingen-Rachtig (VG Bernkastel-Kues), den Fluss überspannt, soll über die neu gebaute B 50 Eifel und Hunsrück verbinden. Wer künftig Richtung Mainz fahren will, muss nicht mehr den langen Weg durchs Moseltal nehmen, sondern kann einfach darüber hinweg fahren.

Dieser Brückenschlag eröffnet auch nördlich der Eifel Möglichkeiten. Die Nordseehäfen und die belgischen und niederländischen Ballungsräume, etwa Lüttich, Maastricht, Antwerpen und Brüssel, bekommen eine neue, schnellere Fernverbindung ins Rhein-Main-Gebiet. Für Benedikt Bauch vom Landesbetrieb Mobilität in Trier ist daher klar: „Einige Verkehrsteilnehmer werden sich dadurch für die Route über Eifel und Hunsrück, als Alternative zur A 4/A 61 über Köln, entscheiden.“

Wie viele Verkehrsteilnehmer das sein werden – darüber gibt es Schätzungen. Ein Gutachten der Straßenplaner geht bis 2025 von einer Zunahme von 3000 Autos und 1000 Lastwagen aus. Denn wegen der schnelleren Verbindung würden laut Studie viele Firmen ihre Sattelschlepper künftig lieber an Prüm, Bitburg und Wittlich vorbeischieben. Das heißt: Der Warentransport durch die Region wird nach Angaben von LBM-Sprecher Bauch zunehmen. Bis 2030 ist dann aber, nach den Berechnungen der Experten, nicht mit einer weiteren Steigerung des Verkehrsaufkommens zu rechnen.

Müssen sich Autofahrer ab November also auf Stau einstellen? LBM-Sprecher Bauch winkt ab: „Ein üblicher vierspuriger Autobahnquerschnitt ist auf eine Leistungsfähigkeit von 70 000 KFZ pro Tag ausgelegt.“ Und die A60 würde selbst nach Eröffnung des Hochmoselübergangs deutlich unter dieser Marke bleiben. Kurz: „Eine Staubildung ist nicht zu erwarten.“

Nun ist die A 60 aber bekanntlich nicht überall vierspurig ausgebaut. Auf etwa 20 Kilometern zwischen der Anschlussstelle Prüm und der belgischen Grenze verengt sich die Schnellstraße zu zwei Spuren. Es ist ein gefährliches Pflaster: Seit 2010 kam es auf der Strecke zu sechs Unfällen mit sieben Toten.

Auch das ist ein Grund, warum Politiker im Kreis seit Jahren fordern, das Teilstück vierspurig auszubauen. Und wenn erst der Hochmoselgang eröffnet ist, befürchten viele, wird es auf den zwei Fahrbahnen noch enger und gefährlicher.

„Wenn die Brücke auf ist, wird der Abschnitt ein Nadelöhr zwischen Benelux und dem Rhein-Main-Gebiet“, sagt etwa der Kreis-FDP-Chef Jürgen Krämer. Der Brandscheider hat daher im Bezirksparteitag der Liberalen erwirkt, dass die FDP sich für einen Ausbau der Strecke zu einer vollwertigen Autobahn ausspricht.

Zudem würde sich Krämer eine zusätzliche Anschlussstelle zwischen Prüm und Bleialf wünschen – auch, damit der Verkehr im Falle eines Unfalls nicht umständlich über die Dörfer geführt wird. Auch der Kreistag hat Ende des vergangenen Jahres, auf Antrag der CDU, eine Resolution beschlossen, in dem dies vom Bund gefordert wird (der TV berichtete). Passiert ist seitdem nichts.

Am Baurecht scheitert es nicht – dafür aber am Nutzen-Kosten-Verhältnis und der niedrigem Verkehrsbelastung. Das Argument der Regierung: Für so wenige Autofahrer auf der Trasse lohne sich ein teurer Ausbau nicht.

Deren Zahl wird sich nun aber durch die Eröffnung des Hochmoselübergangs voraussichtlich erhöhen. Allerdings nicht so stark, dass Experten wie LBM-Sprecher Benedikt Bauch eine Staugefahr sehen. Auch diese zwei Streifen würden dem Verkehrsaufkommen gerecht, heißt es auf TV-Anfrage.

Die Befürworter des Ausbaus hoffen trotzdem, dass die Fachleute des Bundes 2021 bei der nächsten Bewertung der Strecke zu einem anderen Ergebnis kommen. Druck machen will die FDP schon früher, sagt Jürgen Krämer: „In ein paar Monaten haben wir Zahlen, die die Mehrbelastung der Strecke belegen.“ Mit denen könne man vielleicht erwirken, die Erweiterung der Trasse in den vorrangigen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes einzubinden.