

**volksfreund**

Region  Rheinland-Pfalz

Zählung

# Hochmoselübergang: Planer haben mit doppelt so viel Verkehr gerechnet – Hatten Kritiker Recht?

13. Oktober 2020 um 18:00 Uhr | Lesedauer: 6 Minuten



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: dpa/Harald Tittel

**Zeltingen-Rachtig/Ürzig.** Schon immer haben Gegner des Großprojekts kritisiert, dass bei der Planung des Hochmoselübergangs viel zu hohe Verkehrszahlen zugrunde gelegt worden seien. Aktuelle Zählungen zeigen: Sie hatten recht.

---

Von **Katharina De Mos**

Chefreporterin

---

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 fast ein Jahr nach der feierlichen Eröffnung immer noch nicht fest.

Die **Gesamtkosten** beziffert der Landesbetrieb Mobilität (LBM) weiter mit den geplanten 483 Millionen Euro; hiervon wurden bisher rund 454 Millionen Euro ausgegeben (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. Noch nicht fertig abgerechnet ist auch die Hochmoselbrücke, die einen wesentlichen Teil der Kosten ausmache.

---



Wirtschaft

**Hochmoselübergang: Corona dämpft Erwartungen**



Verkehr

**Die neue Welt hinter der Brücke: Der Tourismus und der Hochmoselübergang**

---

## EXTRA

### Panoramaparkplatz Moselblick

Die Arbeiten am Panoramaparkplatz Moselblick, der eine spektakuläre Aussicht auf den Hochmoselübergang bieten soll, laufen: Straßen, Parkplätze oder der Rohbau für die WC-Anlage sind im Luftbild bereits erkennbar. Mit etwas Verspätung sollen 2021 die Landschaftsbauarbeiten des fünf Millionen Euro teuren Projekts beginnen: Ein 1000 Meter langer, teils über dem Tal schwebender Steg aus Stahl soll Besuchern Ausblicke auf Brücke und Weinberge ermöglichen. Auch eine Schutzhütte, ein Bolzplatz, eine Spiel- und Zeltwiese sind geplant und die Anlage wird ins Wanderwegenetz eingebunden. Unter der Brücke ist ein Park mit Streuobstwiesen vorgesehen. „Seit November 2019 kümmern wir uns intensiver um die Umsetzung, vorher hatte die Realisierung der Verkehrsfreigabe des Hochmoselübergangs Vorrang“, teilt der LBM mit.

Aber **warum dauert das so lange?** Teilweise seien Unterlagen von den Auftragnehmern noch zu liefern, erklärt Küppers, eingereichte Unterlagen seien zu prüfen und es fänden Gespräche statt, um Sachverhalte zu klären. „Diese Schritte sind zeitaufwendig“, heißt es aus Koblenz. Und man könne sie als Auftraggeber auch nicht alleine beeinflussen.



#### Infrastruktur

### Hält der Hochmoselübergang, was er versprochen hat?

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 pro 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 LKW.

„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“. Diese 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 Hahns aus (3000 Beschäftigte) und prognostizierte für den Hochmoselübergang 13 000 KFZ täglich.

Allerdings 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 langjährige 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 werden 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 LBM erklärt, sei man bei der Verkehrsuntersuchung im Jahr 2009 noch davon ausgegangen, dass der **A 1-Lückenschluss** 2025 vollzogen sein wird. Das ist bisher bekanntlich nicht passiert. Damit fallen 5200 KFZ weg, die den Prognosen zufolge direkt von der A 1 Richtung Hunsrück-Airport rollen sollten.

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 jedoch: Gerade mal rund 1,5 Millionen Passagiere lockte der Airport 2019. Und kaum mehr als 2000 Menschen verdienen dort ihren Lebensunterhalt. Aber gut: 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 dem Hochmoselübergang bis 2030 verdoppelt. Denn auch dieses Gutachten legt zugrunde, dass Projekte wie der A1-Lückenschluss oder die Westumfahrung bei Trier 2030 umgesetzt sind.

So wird die Diskussion über Verkehrszahlen wohl vorerst nicht abreißen. Schließlich dienen sie als Planungsgrundlage für millionenschwere Projekte wie den vierspurigen Ausbau der B 50 bis zum Flughafen Hahn.



Der neue Erlebnisparkplatz am Hochmoselübergang nimmt Form an. Foto: TV/Foto: Bernd Heller/Flugschule Portaflug

Und je höher die Prognosewerte ausfallen, desto günstiger präsentiert sich das Kosten-Nutzen-Verhältnis eines Vorhabens ...