

Der Veränderung auf der Spur

Der Hochmoselübergang – Neue Hoffnung für den Ausbau der A60?

Tobias Dewes

Grüne Wiesen, Bäume, Weinberge, blaues Wasser und mittendrin ein graublaues Brückenpanorama. Ob der 1,7 km lange und 160 m hohe Stahlbetonriese eine Verunglimpfung der idyllischen Naturlandschaft oder eine Bereicherung und Demonstration einer baulichen Meisterleistung der Ingenieurskunst darstellt, muss jeder für sich beurteilen. Fakt ist, die Brücke ist ein wichtiges Puzzleteil in einer seit fünf Jahrzehnten währenden Autobahnbaugeschichte.

Die Zusage des rheinland-pfälzischen Ministerpräsidenten schürte in den 1970er Jahren die Erwartungen: Endlich sollten die belgische und deutsche Eifel über eine Autobahn eine bessere Anbindung an die großen Verkehrsnetze erhalten. Der tatsächliche Grund war natürlich ein anderer. Die belgischen Nordseehäfen sollten besser an das Rhein-Main-Gebiet angebunden werden, die E42 (von Dünkirchen, über Lüttich, Verviers, Sankt Vith, Wittlich, Mainz, Frankfurt) sollte eine vollwertige europäische Autobahn werden.

Mit der Einweihung der Eau-Rouge-Talbrücke im Juni 1995 waren alle Lücken von Steinebrück bis Verviers vollständig geschlossen. Der belgische Staat hatte seinen Teil des Autobahnausbaus erledigt. Auf deutscher Seite zieht sich der Ausbau der einzelnen Teilabschnitte aber seit Jahrzehnten.

Der vierspurige Hochmoselübergang verbindet über die B50-neu, zwischen Wittlich und Rheinböllen, die A60 von Steinebrück mit dem Rhein-Main-Gebiet. Dennoch ist die Autobahn von Steinebrück bis Prüm noch immer nur zweispurig befahrbar. In Ostbelgien wurde diese Autobahn deshalb lange als die „teuerste Sackgasse Europas“ bezeichnet. Der zu



*Hochmoselbrücke Zeltingen-Rachtig, 2019: Fertigstellung der Asphaltdecke und der Windleitwände © Manfred Silwanus/LBM Trier.
(<http://www.hochmoseluebergang.rlp.de>)*

erwartende Verkehrsanstieg bietet weitere Anreize, dieses Nadelöhr zu beheben und den vierspurigen Ausbau voranzutreiben.

Der Bau des Hochmoselübergangs war erneut eine nahezu endlose Geschichte. Seit Beginn des Bauprojekts gab es Unstimmigkeiten auf Grund finanzieller oder rechtlicher Einwände. Insbesondere in den frühen 2000er Jahren gab es viel Widerstand von Seiten der Umwelt- und Tierschutzorganisationen. Letztendlich wurde für das Projekt grünes Licht erteilt.

Der gesamte Neubauabschnitt über 25 km zwischen Wittlich und Longkamp kostete in den 16 Jahren Bauzeit 483 Mio. Euro - 200 Mio. Euro mehr als ursprünglich geplant. Die 2011 begonnen Bauarbeiten an der Hochmoselbrücke schlagen dabei mit 175 Mio. Euro zu Buche.

Seit dem 21. November rollt der Straßenverkehr über den Hochmoselübergang. Fünf Tage zuvor wurde die Brücke mit einem Bürgerfest ein-

geweiht. Mehr als 10.000 Bürgerinnen und Bürger begingen am diesem Tag das imposante Bauwerk. Prognosen ergeben, dass täglich knapp 25.000 Fahrzeuge die neue Strecke befahren werden. Viele von ihnen werden dann wohl auch zusätzlich über die Autobahn von Wittlich bis Verviers fahren, die somit erstmals in ihrer langen Geschichte deutliche Zeitersparnisse für Pkw und Lkw zwischen großen westeuropäischen Wirtschaftszentren ermöglicht. Gleichzeitig werden auch die Eifeler auf ihrem Weg nach Mittel- und Süddeutschland über die neue Verbindung bis zu 20 Minuten einsparen können.

Ob dieser Verkehr der Nachhaltigkeit und der wirtschaftlichen Entwicklung dieser ländlichen Regionen dient, das kann wohl erst in einigen Jahrzehnten bilanziert werden.