

Kleine Anfrage

**der Abg. Arnulf Freiherr von Eyb, Friedlinde Gurr-Hirsch,
Dr. Bernhard Lasotta, Helmut Walter Rüeck,
Alexander Throm CDU
und Rainer Hinderer, Nikolaos Sakellariou SPD
und Dr. Friedrich Bullinger FDP/DVP**

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur

Ausbau der A 6 zwischen Weinsberg und der bayerischen Landesgrenze

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie ist der Planungsstand des sechsstreifigen Ausbaus der A 6 zwischen Weinsberg und Kupferzell und Kupferzell bis zur Landesgrenze?
2. Welche Varianten für den Ausbau der A 6 zwischen Weinsberg und der Landesgrenze wurden bzw. werden durch sie geprüft?
3. Bis wann wird sie die Ausbaupläne für diese Streckenabschnitte dem Bund zur Genehmigung vorlegen?
4. Bis wann kann nach ihrer Kenntnis der Bund abschließend prüfen, ob die Maßnahme im Rahmen eines PPP-Projektes vergeben werden kann?
5. Wie steht sie zu den Forderungen aus der Region Heilbronn-Franken, zur Beschleunigung des Ausbaus die Maßnahme als Private-Public-Partnership (PPP)-Projekt durchzuführen?

23. 04. 2013

von Eyb, Gurr-Hirsch, Dr. Lasotta, Rüeck, Throm CDU
Hinderer, Sakellariou SPD
Dr. Bullinger FDP/DVP

Eingegangen: 07. 05. 2013 / Ausgegeben: 07. 06. 2013

*Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet
abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente*

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

Begründung

Die A 6 wurde als Teil der europäischen Verbindung im Zuge der Europastraße 12 von Paris nach Prag gebaut. Sie dient außerdem der Verbindung der Wirtschaftsräume Mannheim, Heilbronn und Nürnberg. Derzeit ist die Kapazitätsgrenze der A 6 bei Weitem überschritten. Die Verkehrsbelastung belief sich 2012 auf rund 47.000 Kraftfahrzeuge (Kfz) pro Tag mit einem Anteil des Schwerlastverkehrs von 42 Prozent. Die Folge sind häufige Staus, eine gestiegene Lärmbelastung für die Bewohner sowie ein erhöhtes Unfallrisiko. Ein zügiger Ausbau der A 6 ist deshalb dringend erforderlich, auch da sich die für 2025 prognostizierte Verkehrsbelastung auf rund 60.000 Kfz pro Tag beläuft. Der sechsspurige Ausbau der A 6 ist im Bundesfernstraßenausbaugesetz im vordringlichen Bedarf enthalten, zumindest zwischen Weinsberg und Kupferzell. Für den Abschnitt zwischen Kirchberg und der Landesgrenze sind noch keine Varianten geprüft worden. Nach einer Pressemitteilung des Regierungspräsidiums Stuttgart vom 28. Februar 2013 wird derzeit im Auftrag des Bundes der sechsspurige Ausbau der A 6 zwischen Weinsberg und der Landesgrenze geplant. Nach den Zeitplänen des Regierungspräsidiums sollen die Planungen im Jahr 2013 abgeschlossen sein. Die Kleine Anfrage will den aktuellen Planungsstand für den Abschnitt zwischen Weinsberg, Kirchberg und der Landesgrenze abfragen.

Antwort

Mit Schreiben vom 24. Mai 2013 Nr.2-39-A6WEINS-N/44 beantwortet das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie ist der Planungsstand des sechsstreifigen Ausbaus der A 6 zwischen Weinsberg und Kupferzell und Kupferzell bis zur Landesgrenze?

Der sogenannte RE-Vorentwurf (Grundlage für die haushaltsrechtliche Genehmigung durch den Bund) der drei Abschnitte vom Autobahnkreuz Weinsberg bis zur Anschlussstelle Kupferzell steht vor dem Abschluss. Das Regierungspräsidium Stuttgart hatte in öffentlichen Veranstaltungen in Weinsberg im Rahmen eines Bürgerdialogs über die Planungen informiert.

Die drei Abschnitte von der Anschlussstelle Kupferzell bis zur Landesgrenze zu Bayern befinden sich in der Vorplanung. Diese planerischen Schritte dienen als Entscheidungsgrundlage für eine Linienfestlegung und Bildung geeigneter Planungsabschnitte.

2. Welche Varianten für den Ausbau der A 6 zwischen Weinsberg und der Landesgrenze wurden bzw. werden durch sie geprüft?

Im Zuge der Vorplanung werden für jeden Teilabschnitt jeweils drei grundsätzliche Alternativen untersucht:

Symmetrischer Ausbau unter Beibehaltung der Achse mit Anbau je eines Fahrstreifens rechts und links der bestehenden Fahrbahn, asymmetrischer Ausbau Nord mit Neubau einer Richtungsfahrbahn neben der bestehenden Fahrbahn im Norden sowie dem Neubau der zweiten Richtungsfahrbahn nach Verlegung des gesamten Verkehrs auf die erste Richtungsfahrbahn und Abbruch der alten Autobahn, und asymmetrischer Ausbau Süd mit Neubau einer Richtungsfahrbahn neben der bestehenden Fahrbahn im Süden sowie dem Neubau der zweiten Richtungsfahrbahn nach Verlegung des gesamten Verkehrs auf die erste Richtungsfahrbahn und Abbruch der alten Autobahn.

3. *Bis wann wird sie die Ausbaupläne für diese Streckenabschnitte dem Bund zur Genehmigung vorlegen?*

Nach der Festlegung der jeweiligen Ausbauvariante wird auf dieser Grundlage die Entwurfsplanung aufgestellt und dem Bund zur Erteilung des Gesehen-Vermerks vorgelegt. Über den Zeitpunkt können derzeit noch keine Angaben gemacht werden.

4. *Bis wann kann nach ihrer Kenntnis der Bund abschließend prüfen, ob die Maßnahme im Rahmen eines PPP-Projektes vergeben werden kann?*

5. *Wie steht sie zu den Forderungen aus der Region Heilbronn-Franken, zur Beschleunigung des Ausbaus die Maßnahme als Private-Public-Partnership (PPP)-Projekt durchzuführen?*

Zu Frage 4. und 5.:

Der Bund entscheidet gegebenenfalls auf Basis einer Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, ob ein Vorhaben als ÖPP-Projekt realisiert werden kann. Voraussetzung für deren Durchführung ist eine verfestigte Planung, in der Regel in Form eines vollziehbaren Planfeststellungsbeschlusses. Ein Zeitpunkt für das Vorliegen der Planfeststellungsbeschlüsse aller Planungsabschnitte ist derzeit noch nicht benennbar.

Das Land sieht die Beschaffungsvariante als ÖPP-Modell kritisch. Die angenommenen wirtschaftlichen Vorteile erscheinen eher fraglich. Die Finanzierung und Überprüfung der Wirtschaftlichkeit verantwortet jedoch der Bund. Das Land wird deshalb Entscheidungen des Bundes für ÖPP-Varianten nicht blockieren, aber auch die dagegen sprechenden Argumente in den Entscheidungsprozess einbringen.

Dr. Splett

Staatssekretärin