

## **Antrag**

**der Abg. Nicole Razavi u. a. CDU**

**und**

## **Stellungnahme**

**des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur**

### **Ausbau der A 6**

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,

1. welchen Ausbauzustand die A 6 in Baden-Württemberg aufweist;
2. welche Bedeutung sie einem Ausbau der A 6 im Abschnitt Bad Rappenau bis AS Heilbronn/Untereisesheim zumisst;
3. wie sie den sechsspurigen Ausbau der A 6 bewertet;
4. ob ihr bekannt ist, wie der Bund den sechsspurigen Ausbau der A 6 bewertet;
5. ob sie Angaben dazu machen kann, welches Ergebnis die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung des Bundes bezüglich des Ausbaus der A 6 als Öffentlich-Privates Partnerschafts-Projekt (ÖPP) hat;
6. weshalb sie ein eigenes Wirtschaftlichkeitsgutachten zur gleichen Frage in Auftrag gegeben hat, bei wem sie dieses mit welcher Fragestellung in Auftrag gegeben hat und mit welchen Kosten dieses Gutachten für das Land verbunden ist;
7. zu welchem Ergebnis das Gutachten des Landes kommt;
8. ob sie gedenkt, die Strecke als ÖPP in Angriff zu nehmen.

15. 08. 2012

Razavi, Mack, Groh, Köberle, Kunzmann, Dr. Rapp, Schreiner, Schwehr CDU

### Begründung

Der Ausbau der A 6 ist dringend notwendig. Seit der durchgehenden Eröffnung im Jahr 1979 hat sich der Verkehr verdreifacht, der Schwerverkehr hat sogar um das Vierfache zugenommen. Deshalb ist im Bundesfernstraßenausbaugesetz der sechsspürige Ausbau mit Standstreifen der gesamten Strecke vorgesehen.

Der für Pendler, Wirtschaft und Anwohner dringend notwendige Ausbau der A 6 könnte durch das Öffentlich-Private Partnerschafts-Projekt (ÖPP) deutlich schneller realisiert werden als über den normalen Bundeshaushalt. Dem Bundesverkehrsministerium liegt eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung vor, wonach sich der Ausbau der A 6 als ÖPP lohnen würde. Mit dem positiven Bescheid des Gutachtens, welches die ÖPP-Wirtschaftlichkeit aufzeigt, gibt der Bund nun grünes Licht für die Vergabe.

Vor dem Hintergrund der Unterfinanzierung und der Aussage des Ministerpräsidenten, er wolle Straßen bauen, wenn der Bund Geld zur Verfügung stelle, ist es nicht nachvollziehbar, weshalb das Land ein weiteres Gutachten in Auftrag gibt. Dies droht zu einer Verzögerung des Projekts zu werden.

### Stellungnahme

Mit Schreiben vom 4. September 2012 Nr. 2-39.-A7WALL-WEINS/115 nimmt das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,  
die Landesregierung zu ersuchen  
zu berichten,*

*1. welchen Ausbauzustand die A 6 in Baden-Württemberg aufweist;*

Die Ausbauzustände der A 6 in Baden-Württemberg sind wie folgt:

<b>Abschnitt</b>	<b>Anzahl der Fahrstreifen</b>	<b>Bemerkung</b>
Landesgrenze – AD Viernheim	4	
AD Viernheim – AK Mannheim	6	ausgebaut
AK Mannheim – AD Hockenheim	4	
AD Hockenheim – AS Rauenberg	6	ausgebaut
AS Rauenberg – AS Sinsheim	5	ummarkiert (3 Fahrstreifen in Fahrtrichtung Heilbronn)
AS Sinsheim – AS Bad Rappenau	6	ausgebaut
AS Bad Rappenau – Talbrücke Böllinger Bach	5	ummarkiert (3 Fahrstreifen in Fahrtrichtung Heilbronn)
Talbrücke Böllinger Bach – PWC Sulmtal	6	ummarkiert, Neckartalübergang wurde für 6 Fahrstreifen ertüchtigt
PWC Sulmtal – einschl. AK Weinsberg	6	ausgebaut
AK Weinsberg – AS Bretzfeld	4	
AS Bretzfeld – AS Kupferzell	6	ummarkiert
AS Kupferzell – Landesgrenze	4	

Die durch Ummarkierung sechsstreifig befahrbaren Streckenabschnitte haben keine Seitenstreifen und schmalere Fahrstreifen. Sie entsprechen nicht den Anforderungen an einen sechsstreifigen Ausbau.

2. *welche Bedeutung sie einem Ausbau der A 6 im Abschnitt Bad Rappenau bis AS Heilbronn/Untereisesheim zumisst;*

3. *wie sie den sechsspurigen Ausbau der A 6 bewertet;*

Die Fragen 2. und 3. werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Der Ausbau der A 6 hat eine hohe Dringlichkeit, da ihr eine über Baden-Württemberg hinausreichende Bedeutung bei der Bewältigung des starken Ost-West-Transitverkehrs zukommt. Die Kapazitätsgrenzen einer vierstreifigen Autobahn gelten mit der hohen Verkehrsmenge von heute bis zu rund 90.000 Kfz/Tag als überschritten. Für den Abschnitt Bad Rappenau bis AS Heilbronn/Untereisesheim erging im Juli 2012 der Planfeststellungsbeschluss. Entsprechend den Prognosen im Verkehrsgutachten zur Planfeststellung beträgt die Verkehrsbelastung 2025 rund 99.000 Kfz/Tag. Der Anteil des Schwerverkehrs beträgt zwischen 25 Prozent (tags) und 48 Prozent (nachts). Um den Anforderungen einer leistungsfähigen Verkehrsverbindung gerecht zu werden, ist der Ausbau von vier auf sechs Fahrstreifen in diesem Streckenabschnitt notwendig.

4. *ob ihr bekannt ist, wie der Bund den sechsspurigen Ausbau der A 6 bewertet;*

Der Bund hat bei der Bedarfsplanfortschreibung 2004 mit der Aufnahme der A 6 zwischen dem Autobahnkreuz Walldorf und der Landesgrenze zu Bayern in den Vordringlichen und Weiteren Bedarf mit Planungsrecht den Ausbaubedarf für die A 6 bestätigt. Um trotz der Unterfinanzierung im Bundesfernstraßenbau eine mittelfristige Realisierung zu ermöglichen, hat der Bund den sechsstreifigen Ausbau der A 6 zwischen AK Walldorf und AK Weinsberg in der sogenannten zweiten Staffel der A-Modelle eingeplant.

5. *ob sie Angaben dazu machen kann, welches Ergebnis die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung des Bundes bezüglich des Ausbaus der A 6 als Öffentlich-Privates Partnerschafts-Projekt (ÖPP) hat;*

Die vorläufige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (vWU) des Bundes über die Eignung und Machbarkeit eines ÖPP-Projekt als Betreibermodell betrifft den Streckenabschnitt von der AS Wiesloch/Rauenberg bis zum AK Weinsberg. Im Rahmen der Untersuchung wurde der Umsetzung als Betreibermodell eine konventionelle Realisierung mit Haushaltsfinanzierung gegenübergestellt.

Die vWU liegt inzwischen vor und deutet im Ergebnis auf Vorteile für das ÖPP-Projekt hin. Im Kostenvergleich sowie im monetarisierten Nutzen könnten sich Vorteile gegenüber einer konventionellen Realisierung ergeben. Die Untersuchungsergebnisse sind im Einzelnen vertraulich und können nicht veröffentlicht werden.

6. *weshalb sie ein eigenes Wirtschaftlichkeitsgutachten zur gleichen Frage in Auftrag gegeben hat, bei wem sie dieses mit welcher Fragestellung in Auftrag gegeben hat und mit welchen Kosten dieses Gutachten für das Land verbunden ist;*

7. *zu welchem Ergebnis das Gutachten des Landes kommt;*

Die Fragen 6. und 7. werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ein eigenes Wirtschaftlichkeitsgutachten wurde nicht in Auftrag gegeben. Es verbleiben dennoch Zweifel an der Wirtschaftlichkeit der vom Bund gewählten Finanzierungsvariante, da das auf 30 Jahre angelegte Projekt den Bund als Kostenträger und das Land als Auftragsverwaltung über einen langen Zeitraum finanziell bindet. Eine Überprüfung der Finanzierungsvariante als ÖPP-Modell erfolgt derzeit durch den Bundesrechnungshof.

*8. ob sie gedenkt, die Strecke als ÖPP in Angriff zu nehmen.*

Die Entscheidung, die Strecke als ÖPP-Projekt zu realisieren, trifft der Bund.

Hermann  
Minister für Verkehr  
und Infrastruktur