

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Harald Ebner, Stephan Kühn, Dr. Anton Hofreiter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 17/14041 –**

### **Sachstand zum Ausbau der A 6**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Die A 6 führt von der französisch-deutschen bis zur deutsch-tschechischen Staatsgrenze und durchquert dabei das Saarland, Rheinland-Pfalz, Hessen, Baden-Württemberg und Bayern. Auf dem Gebiet Baden-Württembergs sollen die Abschnitte Bad-Rappenau bis Heilbronn/Untereisesheim und Autobahnkreuz Weinsberg bis Crailsheim (Landesgrenze) für den neuen Bundesverkehrswegeplan durch das Land Baden-Württemberg auf Grundlage eines Priorisierungsprozesses für den Vordringlichen Bedarf angemeldet werden. Die Bedeutung der Strecke im Rahmen des europäischen Verkehrsnetzes ist dabei unstrittig. Diskutiert hingegen wird der geplante Ausbaustandard als auch die Form der Finanzierung. Ein sechsspuriger Ausbau mit Hilfe einer Finanzierung durch öffentlich-private Partnerschaften (ÖPP) (A-Modell) wird dabei präferiert. Der Bundesrechnungshof hat diese Finanzierungsform in der Vergangenheit bei anderen Strecken bereits hinterfragt (z. B. A 7 Salzgitter-Göttingen) und stellte wirtschaftliche Vorteile in Frage. Auch für den Ausbau der A 6 werden vermeintliche wirtschaftliche Vorteile durch die Realisierung mit Hilfe einer solchen Finanzierungsform in Frage gestellt. Vor dem Hintergrund knapper Haushaltsmittel und in der Regel überhöhter Verkehrsprognosen ist zu prüfen, inwieweit Ausbaustands verringert werden können, um Kosten zu sparen und den Flächenverbrauch zu reduzieren und ob ein angemessener Ausbau mit Hilfe einer konventionellen Finanzierung realisierbar ist.

1. Wie ist der gegenwärtige Planungsstand beim sechsspurigen Ausbau der A 6 für den Abschnitt Kupferzell bis zur bayerischen Landesgrenze?

Die drei Abschnitte von der Anschlussstelle (AS) Kupferzell bis zur Landesgrenze zu Bayern befinden sich in der Vorplanung. Diese planerischen Schritte dienen als Entscheidungsgrundlage für die anschließende Entwurfsplanung sowie die Bildung geeigneter Planungsabschnitte.

2. Mit welchen Kosten rechnet die Bundesregierung für den Ausbau der A 6, und in welcher Höhe hat die Bundesregierung finanzielle Mittel in den Bundeshaushalt eingestellt?

Für den Abschnitt A 6 AS Wiesloch–Rauenberg–Autobahnkreuz (AK) Weinsberg sind Verpflichtungsermächtigungen im Bundeshaushalt 2013 in Höhe von rund 1 Mrd. Euro für die in diesem Streckenabschnitt anfallenden Leistungen Bau, Betrieb, Erhaltung und anteilige Finanzierung über den (Lebens-)Zyklus von 30 Jahren im Rahmen eines ÖPP-Projektes ausgebracht.

Für den Abschnitt A 6 AK Weinsberg bis zur Landesgrenze belaufen sich die geschätzten Baukosten nach aktuellen Informationen der Auftragsverwaltung auf voraussichtlich 750 Mio. Euro.

3. Welche Varianten und Alternativen zu einem sechsspurigen Ausbau wurden durch die Bundesregierung geprüft?

Eine von der zuständigen Auftragsverwaltung Baden-Württemberg durchgeführte Verkehrsuntersuchung zur temporären Seitenstreifenfreigabe für die Bereiche AK Weinsberg–AS Bretzfeld sowie AS Kupferzell–Landesgrenze Bayern hat ergeben, dass diese aufgrund des durchgehend hohen Verkehrsaufkommens mit sehr hohem Schwerverkehrsanteil nicht ausreichend leistungsfähig und verkehrssicher wäre.

Die prognostizierten Verkehrsmengen 2025 liegen zwischen 76 000 Kfz/24 h im westlichsten Abschnitt und rund 64 000 Kfz/24 h an der bayerischen Landesgrenze, wobei die Schwerverkehrsanteile mit bis zu 42 Prozent überdurchschnittlich hoch sind.

Für diese Verkehrsmengen und -zusammensetzung ist eine Alternative zum sechsstreifigen Ausbau nicht gegeben. Außerdem wären die Brückenbauwerke nicht in der Lage, die ständige Belastung durch den Schwerverkehr auf den Außenspuren auf Dauer aufzunehmen.

4. Welche verkehrsträgerübergreifenden Alternativen zum geplanten sechsspurigen Ausbau prüft die Bundesregierung im Ost-West-Korridor entlang der A 6 klein- bzw. großräumig (beispielsweise Ausbau Hohenlohebahn, Murrbahn, Remsbahn, Ausbaustrecke Nürnberg–Marktredwitz–Cheb (CZ)), und welche Ergebnisse hat die Alternativenprüfung bisher hervorgebracht?

Im Rahmen der Aufstellung des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) 2015 werden alle zu bewertenden Projekte auf Alternativen hin überprüft. Die Länder sind verpflichtet, bei der Anmeldung von Straßenprojekten darzulegen, inwieweit eine intensive Auseinandersetzung mit „alternativen Lösungsmöglichkeiten“ erfolgt ist. Soweit es im Einzelfall sinnvoll ist, soll auch auf Verkehrsträgeralternativen eingegangen werden. In der Phase der Projektbewertung werden die Wechselwirkungen zwischen Projekten verkehrsträgerübergreifend untersucht. Führen Schienenprojekte zu signifikanten Verlagerungswirkungen von der Straße auf die Schiene, ist zu prüfen, ob ein im gleichen Wirkungsraum erwogenes Straßenprojekt verzichtbar ist.

5. Teilt die Bundesregierung die Meinung verschiedener Verkehrsexperten, dass eine vierspurige Autobahn mit einem Regelquerschnitt von 31 m (RQ 31) bis zu 65 000 Fahrzeuge am Tag aufnehmen kann?

Den geltenden technischen Regelwerken der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen zufolge kann eine vierstreifige Autobahn mit dem

Regelquerschnitt RQ 31 bei günstigen Randbedingungen 65 000 Kfz/24 h aufnehmen; bei ungünstigen Randbedingungen – z. B. starke Längsneigung oder hoher Schwerverkehrsanteil – wie im vorliegenden Fall liegt diese Verkehrsmenge entsprechend niedriger.

6. Haben die Antworten der Bundesregierung vom 19. Juni 2012 (Schriftliche Fragen 47 und 48 auf Bundestagsdrucksache 17/10050) zu den angegebenen Verkehrszahlen für den Abschnitt Kupferzell bis Landesgrenze Bayern für das Jahr 2010 (Gesamtverkehr 48 300 bis 50 100 Kfz/24h) als auch die Prognosen für das Jahr 2025 (Gesamtverkehr 64 000 bis 66 000 Kfz/24 h) nach wie vor Gültigkeit?

Ja.

7. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass sich die Verkehrsbelastung auf den Autobahnen und Bundesstraßen in Baden-Württemberg im Durchschnitt des vergangenen Jahres gegenüber dem Jahr 2011 (vgl. Badische Neueste Nachrichten vom 19. März 2013) entgegen bisheriger Prognosen verringert hat?

Amtliche Daten zur Verkehrsbelastung auf den Bundesfernstraßen in Baden-Württemberg für das Jahr 2012 liegen der Bundesregierung noch nicht vor.

8. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung in den vergangenen vier Jahren ergriffen, um die Verkehrssicherheit auf der A 6 zu erhöhen bzw. die bestehenden Engpässe zu beseitigen?

Die Abschnitte zwischen Bretzfeld und Kupferzell wurden im Rahmen von Fahrbahndeckenerneuerungen provisorisch auf sechs Fahrstreifen ohne Seitenstreifen ummarkiert. Damit ließ sich der Verkehr verstetigen. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit wurde auf dieser Strecke auf Tempo 120 km/h beschränkt. Außerdem wurden für liegengebliebene Fahrzeuge Nothaltebuchten eingerichtet.

9. Wie beurteilt die Bundesregierung die Ursachen für den schlechten Zustand der Jagst- und Gronachtalbrücke nach rund 40 Jahren Standzeit?

Die letzte Hauptprüfung, die gemäß DIN 1076 in einem regelmäßigen Abstand von sechs Jahren durchgeführt wird, hat für die Jagsttalbrücke eine Zustandsnote von 1,7 für das Teilbauwerk in Fahrtrichtung Heilbronn und 2,0 für das Teilbauwerk in Fahrtrichtung Nürnberg ergeben. Die Zustandsnote für die Gronachtalbrücke beträgt 2,2 für das Teilbauwerk in Fahrtrichtung Heilbronn und 2,4 für das Teilbauwerk in Fahrtrichtung Nürnberg. Damit weisen alle vier Teilbauwerke – ungeachtet ihres fortgeschrittenen Alters – einen guten Bauwerkszustand auf. Dieser Umstand ist insbesondere darauf zurück zu führen, dass die Brücken zuletzt in den Jahren 2006 und 2007 im Rahmen von Erhaltungsmaßnahmen instandgesetzt wurden.

Unabhängig von der Frage des Erhaltungszustands der Bauwerke stellt sich sowohl bei der Jagsttalbrücke als auch bei der Gronachtalbrücke die Frage, inwieweit die statische Tragfähigkeit der Brücken ausreicht, um die künftigen und im Vergleich zu den damaligen Lastannahmen beim Bau der Brücke signifikant erhöhten Verkehrsbelastungen mit einem hohen Schwerverkehrsanteil sicher aufzunehmen.

In diesem Zusammenhang hat die Straßenbauverwaltung des Landes Baden-Württemberg die Bauwerke auf Grundlage der bundeseinheitlichen Nachrechnungsrichtlinie untersucht. Hierbei hat sich gezeigt, dass beide Brücken im Hinblick auf die künftigen Verkehrsbelastungen Tragfähigkeitsdefizite aufweisen, die auch eine selbst nur temporäre Seitenstreifenfreigabe nicht zulassen. Auf Grundlage der Ergebnisse der Nachrechnung erarbeitet das Land derzeit für beide Brücken eine Machbarkeitsstudie, die die Möglichkeiten einer Ertüchtigung, d. h. einer baulichen Verstärkung der Bestandsbauwerke aufzeigen sollen. In der Folge ist dann auf Grundlage einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung zu entscheiden, ob diese Ertüchtigungsmaßnahmen wirtschaftlich sinnvoll sind oder ob ein Ersatzneubau herzustellen ist. Hierzu stehen die Ergebnisse noch aus.

10. Wie bewertet die Bundesregierung die Standfestigkeit der zeitgleich errichteten Kochertalbrücke?

Die Standsicherheit der Kochertalbrücke wird positiv bewertet und ist auch im Hinblick auf die künftigen Verkehre langfristig gegeben.

11. Welche Untersuchungen liegen der Bundesregierung zum Zustand und zur Sanierungsbedürftigkeit der Kochertalbrücke vor, und wie belastbar sind die vorliegenden Ergebnisse?

Analog zur Jagsttal- und Gronachtalbrücke hat die Straßenbauverwaltung des Landes Baden-Württemberg auch für die Kochertalbrücke eine Nachrechnung gemäß Nachrechnungsrichtlinie sowie eine Machbarkeitsstudie mit angeschlossener Wirtschaftlichkeitsbetrachtung erarbeitet. Aufgrund der positiven brückenspezifischen Randbedingungen, die insbesondere auf das spezielle Bauverfahren zurückzuführen sind, zeigen sich bei der Kochertalbrücke trotz der bisherigen Zuordnung in die Brückenklasse 60 nur sehr geringe Tragfähigkeitsdefizite. In der Folge ist das Ziellastniveau LM1 nach DIN-Fachbericht 101 mit geringem baulichen und finanziellen Aufwand umsetzbar. Das Land hat hierzu einen Bauwerksentwurf erarbeitet, der im Jahr 2012 den Gesehenvermerk des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) erhalten hat.

12. Welcher Sanierungsbedarf an welchen tragenden Teilen des Brückenkörpers besteht an der Kochertalbrücke in den nächsten Jahren?

Nach nunmehr fast 35 Jahren stehen an der Kochertalbrücke verschiedene Sanierungsarbeiten an, um die Standsicherheit, Verkehrssicherheit und Dauerhaftigkeit des Bauwerkes sicherstellen zu können. Die Arbeiten hierzu haben am 25. Juni 2013 begonnen und werden voraussichtlich bis Ende 2015 dauern. Während dieser Zeit werden unter anderem Betonschadstellen instandgesetzt, die Abdichtung und die Kappen des Bauwerkes erneuert, neue Absturzsicherungen einschließlich Übersteigschutz installiert, die Entwässerung des Bauwerks erneuert und die Lager ausgewechselt. Weiterhin werden an den Bauwerksenden neue lärmgeminderte Fahrbahnübergänge eingebaut. Darüber hinaus werden die Steg- und Bodenplatten verstärkt, wodurch eine Ertüchtigung auf die neue Brückenklasse LM 1 erreicht wird. Die Kosten für die Gesamtmaßnahme betragen rund 14,5 Mio. Euro, wobei auf die Ertüchtigung des Bauwerks rund 2 Mio. Euro entfallen.

13. Wie hoch sind die Verkehrsbelegung (inkl. Schwerlastverkehr, aufgeschlüsselt für die vergangenen fünf Jahre) und Tagesganglinien an Autobahnstrecken mit Telematikregelung und zeitweiser Seitenstreifenfreigabe?
14. Wie haben sich die Unfall- und Stauzahlen auf diesen Strecken entwickelt?

Die Fragen 13 und 14 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Verkehrsbelastungen sowie die Unfall- und Stauzahlen auf diesen Strecken sind sehr unterschiedlich. Um die umfassende Fragestellung im Detail zu beantworten, wäre eine Abfrage bei den für den Bau und Betrieb der Verkehrsbeeinflussungsanlagen zuständigen Straßenbauverwaltungen der Länder erforderlich, die in der Kürze der Zeit nicht leistbar ist.

15. Trifft es nach der Kenntnis der Bundesregierung zu, dass für mehr als 40 Prozent aller Unfälle auf der A 6 in Hohenlohe überhöhte Geschwindigkeit als Ursache gilt?

Bei einer Unfallauswertung der A 6 im Bereich Bretzfeld bis zur Landesgrenze zu Bayern für die Jahre 2009 bis 2012, wurden die 1 291 polizeilich registrierten Unfälle auch hinsichtlich ihrer Unfallursache untersucht.

Dabei konnte festgestellt werden, dass in 35,1 Prozent aller Fälle eine nicht angepasste Geschwindigkeit die Ursache war. Bei 0,8 Prozentpunkten hatte die Polizei als Ursache eine nicht angepasste Geschwindigkeit mit Überschreiten der Höchstgeschwindigkeit und bei 34,3 Prozentpunkten eine nicht angepasste Geschwindigkeit in anderen Fällen (z. B. widrige Witterungsbedingungen, Stauendunfälle) registriert.

16. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass die elektronischen Geschwindigkeitsbegrenzer in Lkw mit behördlicher Duldungstoleranz auf 88 bis 90 km/h eingestellt sind und ein Lkw, der mit 90 km/h anstatt mit 80 km/h fährt, ein um 26 Prozent höheres Gefahrenpotenzial darstellt?

In Umsetzung von EG-Recht (Richtlinie 92/6/EWG, geändert durch Richtlinie 2002/85/EG vom 5. November 2002) gilt die ausrüstungsrechtliche Vorschrift (§ 57c Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)), dass alle Kraftomnibusse sowie Lastkraftwagen, Zugmaschinen und Sattelzugmaschinen mit einer zulässigen Gesamtmasse von jeweils mehr als 3,5 t mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer ausgerüstet sein müssen. Der Geschwindigkeitsbegrenzer ist bei Lastkraftwagen, Zugmaschinen und Sattelzugmaschinen auf eine Höchstgeschwindigkeit – einschließlich aller Toleranzen – von 90 km/h einzustellen. Diese Vorschrift ist in allen Mitgliedstaaten geltendes Recht.

Gleichwohl beträgt gemäß § 18 Absatz 5 Nummer 1 Buchstabe a der Straßenverkehrs-Ordnung für Lkw mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 t die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf Autobahnen 80 km/h.

Die kinetische Energie eines Fahrzeuges erhöht sich mit zunehmender Geschwindigkeit. Fährt ein Lkw mit 90 km/h statt der zulässigen 80 km/h, so erhöht sich dessen kinetische Energie um ca. 26 Prozent. Grundsätzlich ist die Erhöhung der kinetischen Energie jedoch nicht quantitativ auf die Erhöhung des Gefahrenpotentials übertragbar.

17. Wie viele Stunden elektronische Verkehrsregelung wären bei einer zweispurigen Strecke mit einem sanierten und ausgebauten Standstreifen notwendig, und ab welchem Verkehrsaufkommen wäre die Freigabe des Seitenstreifens auf der A 6 erforderlich?

Siehe Antwort zu Frage 3.

18. Welche Tagesstunden wären davon insbesondere betroffen, und bestünde eine Notwendigkeit zur Seitenstreifenfreigabe auch in den hierfür eher gefährlichen dunklen Tagesstunden (Nachtzeit)?

Eine temporäre Seitenstreifenfreigabe ist grundsätzlich auf tageszeitliche Spitzenverkehrszeiten begrenzt.

19. Wie würde sich die Leistungsfähigkeit der A 6 zwischen Weinsberg und Bayern durch den Einsatz eines intelligenten Verkehrsüberwachungs- und Verkehrsleitsystems verändern?

Siehe Antwort zu Frage 3.

Grundsätzlich können mit Hilfe einer Netzbeeinflussungsanlage bis zu 15 Prozent des Gesamtverkehrs auf alternative BAB-Routen (BAB = Bundesautobahn) – sofern diese vorhanden und aufnahmefähig sind – umgeleitet werden. Anlagen zur temporären Freigabe von Seitenstreifen bewirken in der Regel eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit von Bundesautobahnen um etwa 25 Prozent während der Schaltzeiten. Die tatsächlichen Wirkungsgrade derartiger Anlagen sind jedoch insbesondere von den örtlichen Gegebenheiten sowie den streckenspezifischen Verkehrsverhältnissen abhängig.

20. Trifft es nach Auffassung der Bundesregierung zu, dass Autobahnen mit Verkehrsbeeinflussungsanlagen zu geringeren Stauzeiten führen, und dass eine temporäre Seitenstreifenfreigabe nicht zwangsläufig zu Sicherheitsdefiziten führt, wie erste Erfahrungen auf hessischen Autobahnen belegen (Südwestumschau vom 7. Juni 2013)?

Ja. Allerdings sind bei der Entscheidung über die temporäre Verwendung des Seitenstreifens als zusätzlicher Fahrstreifen auch die Nachteile zu berücksichtigen, die sich im Hinblick auf seine grundsätzliche Bedeutung u. a. für das sichere Abstellen liegendegebliebener Fahrzeuge, für die Abwicklung von Baumaßnahmen sowie für die Streckenkontrollen und den Betriebsdienst ergeben.

21. Trifft es nach Auffassung der Bundesregierung zu, dass moderne Telematiksysteme und innovativen Technologien zur Verkehrslenkung dazu beitragen können, die vorhandene Infrastruktur besser auszunutzen?

Ja.

22. Welchen Beitrag können Teilstrecken mit echter Dreispurigkeit an Steigungen zur Entzerrung von Lkw-Kolonnen leisten, und welche Anzahl solcher dreispurigen Strecken auf welcher Länge wären nötig, um an leicht steigenden Streckenabschnitten eine solche Entzerrung zu erreichen?

Teilstrecken mit „echter Dreispurigkeit“, sogenannte Zusatzfahrstreifen im Zuge ansonsten zweistreifiger Richtungsfahrbahnen von Bundesautobahnen



können an Steigungsstrecken den schnellen und langsamen Verkehr entflechten, die Qualität des Verkehrsablaufes verbessern und einen Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherheit leisten.

Anzahl und Länge notwendiger Zusatzfahrstreifen an Bundesautobahnen können nicht pauschal festgelegt werden. Ihre verkehrs- und entwurfstechnische Ausgestaltung (Länge, Beginn, Ende) wird von verschiedenen Einflussgrößen wie dem Verkehrsaufkommen, der Verkehrszusammensetzung sowie der Längsneigung etc. maßgeblich beeinflusst und muss deshalb im Zuge der technischen Planung für jeden Einzelfall auf der Grundlage der geltenden technischen Regelwerke erfolgen.

23. Warum versagte das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung dem Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg den Wunsch, eine weitere gutachterliche Prüfung durch einen unabhängigen Dritten zur geplanten ÖPP-Finanzierung der A 6 zu vergeben (Heilbronner Stimme vom 21. August 2012 „A 6: Hermann holt sich Korb beim Bund“)?

Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg hatte die Absicht, die vorläufige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung, die im Auftrag des BMVBS von einem Gutachter erstellt wurde, durch einen weiteren, vom Land zu beauftragenden Gutachter überprüfen lassen. Seitens des BMVBS wurde dies nicht versagt, jedoch die Auffassung des Verkehrsministeriums Baden-Württemberg im Hinblick auf die Notwendigkeit einer solchen Überprüfung nicht geteilt, da dem Bund die Finanzierungsverantwortung für die Bundesfernstraßen und damit auch die Letztverantwortung für den Nachweis der Wirtschaftlichkeit nach § 7 BHO obliegt. Das Verkehrsministerium Baden-Württemberg hat entsprechend auf ein eigenes Gutachten verzichtet. Die vorliegende vorläufige Wirtschaftlichkeitsuntersuchung wurde erstellt und mit der Straßenbauverwaltung des Landes Baden-Württemberg erörtert und abgestimmt. Die Eingangsdaten für die Wirtschaftlichkeitsuntersuchung lieferte im Übrigen das Land selbst, sie wurden vom BMVBS für die Verwendung bei der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung auf Plausibilität hin geprüft.

24. Mit welchen konkreten Vorteilen für die öffentliche Hand rechnet die Bundesregierung beim Ausbau der A 6 mit Hilfe einer ÖPP-Finanzierung gegenüber einer konventionellen Finanzierung, und trifft es zu, dass der Bundesrechnungshof das Projekt gegenwärtig genauer prüft?

Bei ÖPP-Projekten werden die Leistungen Ausführungsplanung, Bau, Betrieb und Erhaltung an einen Auftragnehmer vergeben (statt zahlreicher Fach- und Teillose). Dadurch werden störungs- und kostenanfällige Schnittstellen vermieden und auch Anreize zur termingerechten Leistungserbringung – wie bei den ersten unter Verkehr befindlichen ÖPP-Projekten bereits erfolgreich gezeigt – geschaffen. Zudem hat der Auftragnehmer ein Eigeninteresse an einer möglichst hohen Bauqualität, da er nicht nur für fünf Jahre die Gewährleistung übernimmt, sondern regelmäßig für 30 Jahre für die Qualität seiner Leistungen einzustehen hat.

Ja, der Bundesrechnungshof prüft das Projekt.

