

REGIONALVERBAND HEILBRONN-FRANKEN

Verbandsversammlung

26. Juni 2026 – öffentlich Tagesordnungspunkt 2
Bearbeiter: Dr. Andreas Schumm

VORLAGE:
(VV) 11/168

Anlage: -

Vorgang:-

A6-Ausbau Östlich Weinsberger Kreuz – Landesgrenze Bayern**Referenten:**

Frau Baur-Fewson, Direktorin der Niederlassung Südwest der Autobahn GmbH des Bundes
Herr Dr. Ruopp, Projektleitung der A6-Erweiterung

Der sechsstreifige Ausbau des rund 65 Kilometer langen Abschnitts der Bundesautobahn A6 östlich des Weinsberger Kreuzes bis zur Landesgrenze nach Bayern ist ein bereits seit vielen Jahren diskutiertes und teilweise auch beplantes infrastrukturelles Vorhaben in der Region Heilbronn-Franken.

Im Regionalplan Heilbronn-Franken 2020 aus dem Jahr 2006 ist unter Plansatz 4.1.1 bei den nachrichtlichen Übernahmen zu den Neu- und Ausbaumaßnahmen im Straßenverkehr der oben genannte Abschnitt enthalten. Der komplette Abschnitt war bereits damals Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans. Der Abschnitt zwischen dem Weinsberger Kreuz und der Anschlussstelle Kupferzell war im vordringlichen Bedarf, der östlich angrenzende Abschnitt hatte den Planungsstand „weiterer Bedarf mit Planungsrecht“. Bereits damals wurde der Ausbau der A6 (einschließlich des Abschnitts zwischen dem Weinsberger Kreuz und dem Walldorfer Kreuz) als regionales Leitprojekt eingestuft, das darüber hinaus auch zu den planerischen Zielaussagen im Landesentwicklungsplan Baden-Württemberg 2002 (Plansatz 6.2.2.2) in Verbindung mit der Stärkung der Landesentwicklungsachsen gehört. Vor dem Hintergrund der Entwicklungen beim Verkehrsaufkommen und den steigenden Anforderungen an eine leistungsfähige West-Ost-Verbindung wurde damals ein durchgehender sechsstreifiger Ausbau gefordert, um die Kapazitätsengpässe abzubauen. U.a. durch die A6 ist die Region Heilbronn-Franken gut ins nationale und transeuropäische Fernstraßennetz eingebunden. Darüber hinaus erfüllt die A6 aber auch eine innerregionale Erschließungsfunktion. Im aktuellen Bundesverkehrswegeplan 2030 ist der komplette Abschnitt im vordringlichen Bedarf mit Engpassbeseitigung gelistet. Die Maßnahme ist ferner im Fernstraßenausbaugesetz verankert und wird dort als Vorhaben von überragendem öffentlichem Interesse geführt.

Regionale Akteure sind vor über 20 Jahren in die Vorleistung gegangen und haben Planungskosten vorfinanziert. Jedoch war der Projektfortschritt im Hinblick auf die Planung vor allem aber auch im Hinblick auf die Lösung der Finanzierungsfrage in diesem Abschnitt nicht erkennbar. Bei der Finanzierungsfrage ging es vor allem um die Umsetzung der Maßnahmen im Rahmen eines Privat-Public-Partnerships (PPP)-Modells. Daran gekoppelt war dann auch die Frage, den kompletten Abschnitt als ein Projekt zu sehen. Neben diesen Fortschrittshemmnissen kamen auch sich mehrfach ändernde gutachterliche Grundlagen für den Lärm- sowie den Natur- und Artenschutz hinzu. Darüber hinaus mussten Planungen auch immer wieder an aktualisierte Verkehrsprognosen angepasst werden. Der gesamte Abschnitt ist in sechs Planungsabschnitte unterteilt, die jeweils unterschiedliche Planungsstände

aufweisen. Die Entscheidung darüber, ob das Projekt im Rahmen eines PPP-Modells finanziert wird oder nicht, liegt in der Zuständigkeit des Bundesministeriums für Verkehr.

Bis zur Gründung der Autobahn GmbH des Bundes vor fünf Jahren war das Regierungspräsidium Stuttgart der Planungsträger für die Maßnahme. Seit 2021 hat die Niederlassung Südwest der Autobahn GmbH des Bundes diese Aufgabe übernommen. Seitdem hat das Projekt trotz einiger neuer zeitlicher Rückschläge wieder an Fahrt aufgenommen. Zum Ausdruck kommt dies u.a. durch die Bereitschaft der Autobahn GmbH des Bundes, gegenüber der Öffentlichkeit den Projektstand und die jeweiligen Schritte transparent zu kommunizieren. Ferner befindet sich die Autobahn GmbH des Bundes im Austausch mit den Anrainerkommunen, zumindest in den aktuell priorisierten Abschnitten. Dies gilt auch für die jeweiligen Behörden auf der Ebene der Landratsämter. Und schließlich findet seit 2022 zweimal jährlich auch ein Entwicklungsaustausch mit den regionalen Akteuren aus Heilbronn-Franken auf der Grundlage der Gesellschafterstruktur der Wirtschaftsregion Heilbronn-Franken GmbH statt. Der nächste Entwicklungsaustausch ist am 8. Juli 2026.

Neben dem reinen sechsstreifigen Ausbau des Abschnitts geht es auch um den Ersatz von rund 80 bestehenden Bauwerken, vor allem Brücken, die aufgrund ihres Zustands alle neugebaut werden müssen. Deshalb ist die Erweiterung auch Teil des Brückenmodernisierungsprogramms. Es entfallen rund 2/3 der geplanten Kosten von aktuell geschätzten rund 1,6 Mrd. Euro auf den Erhaltungsanteil, also Kosten, die auch bei einer Erhaltung/Modernisierung der A6 im Bestand anfallen würden. Die derzeitigen Planungen berücksichtigen die aktuellen gesetzlichen Vorgaben, die bei Neubauten und Erweiterungen teilweise strenger sind als bei Erhaltungsmaßnahmen. Dies gilt beispielsweise bei Lärmschutzmaßnahmen, bei der Straßenentwässerung oder auch bei der Optimierung von Naturschutzmaßnahmen. Jedoch geht das komplette Projekt, also neben der eigentlichen Ausbaumaßnahme und der Maßnahmen zum Schutz von Mensch und Umwelt, einher mit einer entsprechenden Flächeninanspruchnahme. Ein genauer Flächenbedarf, der auch von gesetzlichen Vorgaben und technische Richtlinien abhängt, lässt sich erst nach Abschluss der Planungen beziffern.

Da die Bedeutung der A6 aber nicht auf den Transitverkehr beschränkt ist, sondern auch einen wichtigen Beitrag für die innerregionale Erschließung sowie für die wirtschaftliche Entwicklung eines Großteils der Region Heilbronn-Franken hat, soll der aktuelle Sach- und Planungsstand sowie die weitere zeitliche Projektabfolge nicht auf den prioritären Austausch mit den Anrainerkommunen beschränkt, sondern auch mit der Verbandsversammlung des Regionalverbands Heilbronn-Franken geführt werden. Deshalb dient der Tagesordnungspunkt vor allem der Information.

Beschlussvorschlag:

Kenntnisnahme