

molino

Molino GmbH,
Otto-Hahn-Straße 17, 71069 Sindelfingen
Gelbinger Gasse 19, 74523 Schwäbisch Hall

KONRADIN HEYD

Die Autobahn A 6

Die große Ost-West-Achse
im Norden von Baden-Württemberg



2025

Die Bundesautobahn A 6 ist eine der großen Ost-West-Achsen Deutschlands. Sie ist auch Teil der zentralen Ost-West-Achse Europas Paris- Saarbrücken – Mannheim – Nürnberg – Prag (Europastraße 50).



A 6 Gesamtverlauf, © NordNordWest & Lencer

In Baden-Württemberg und Westbayern bildet sie die mittlere der drei Ost-West-Achsen in Süddeutschland. Ihre Gesamtlänge beträgt 484 km. Sie führt von der französischen Grenze bei Saarbrücken bis zur tschechischen Grenze bei Waidhaus.

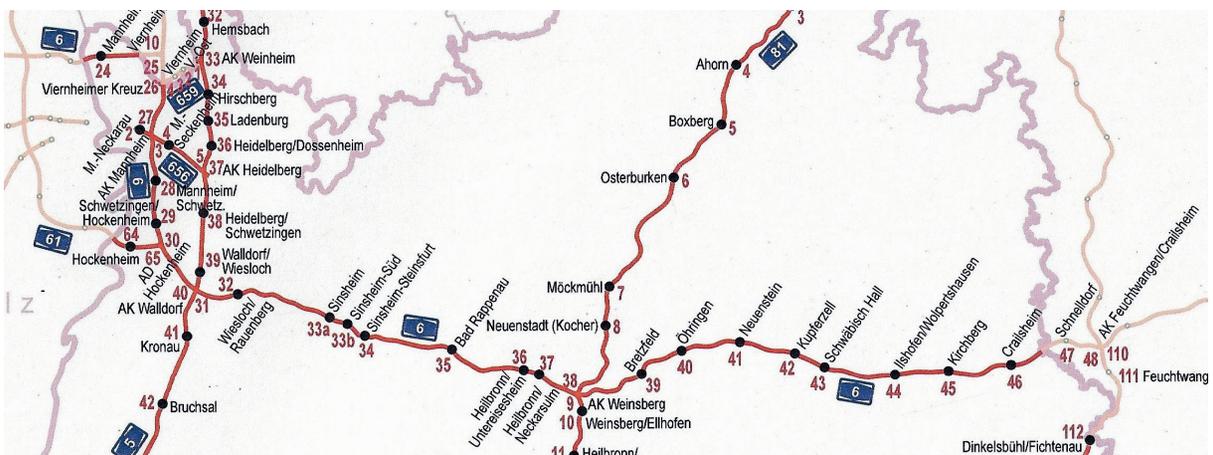
Seit der Wiedervereinigung und der Öffnung Osteuropas ist der Verkehr auf der A 6, besonders aber der Lkw-Verkehr, extrem angewachsen. Damit ist die A 6 für die Wirtschaft zu einer der ganz wichtigen Ost-West-Verbindungen geworden.



Auf baden-württembergischem Gebiet liegt der mittlere Teil der A 6. Dieser beginnt an der Rheinbrücke bei Frankenthal und endet an der Grenze zu Bayern zwischen Crailsheim und Feuchtwangen. Die Länge der A 6 in Baden-Württemberg beträgt rund 160 km.

Bei der A 6 handelt es sich um eine Autobahn, die zwischen Mannheim und Crailsheim – von Vorarbeiten zwischen Weinsberg und Bretzfeld einmal abgesehen – erst nach dem zweiten Weltkrieg gebaut worden ist. Sie ist von Mannheim bis Heilbronn seit 1968, und von Heilbronn nach Nürnberg seit 1979 durchgängig befahrbar. Östlich von Nürnberg bis zur Staatsgrenze zu Tschechien sollte der Neubau der Autobahn A 6 noch eine ganze Weile dauern. Als letztes Teilstück wurde der Abschnitt Amberg/Ost – Kreuz Oberpfälzer Wald im September 2008 seiner Bestimmung übergeben. Seitdem ist die A 6 durchgängig befahrbar.

Im Bereich westlich des Rheins waren große Teile der Strecke bereits vor dem zweiten Weltkrieg gebaut worden. Der Lückenschluss mit Frankreich von Saarbrücken aus erfolgte aber erst 1969.



A 6 Verlauf durch Baden-Württemberg.

Für den baden-württembergischen Teil der A 6 bilden im Westen die A 67 und die A 5 von Norden, die A 5 von Süden, die A 61 von Nordwesten und die A 6 von Westen her die Zulaufstrecken. Im Osten verteilt sich der Fernverkehr auf die A 7 und vor allem auf die Autobahnen A 9 nach Norden und Nordosten, die A 6 nach Osten und die A 3 nach Südosten.

Im westlichen Bereich führt die A 6 bis Wiesloch durch die oberrheinische Tiefebene, im mittleren Teil durchquert sie die sanfte Hügellandschaft des Kraichgaus und danach das Neckarbecken von Heilbronn. Sie streift dann die Löwensteiner Berge und führt anschließend durch die nach Osten ganz sanft ansteigende Hohenloher Ebene.

Der Verkehr auf der A 6 hat sich stürmisch entwickelt. Prägend ist insbesondere der hohe Anteil des Schwerververkehrs, der bei 20–30 % liegt, bundesweit einer der höchsten Werte. Man spricht deshalb bei der A 6 oft von einem langen »Lkw-Güterzug« (siehe hierzu das untenstehende Foto, das die A 6 bei Sinsheim zeigt). Die folgende Tabelle zeigt die enorme Verkehrsentwicklung (Angaben in Kfz/Tag):

Zählstelle	Jahr				
	1995	2002	2006	2015	2018
Mannheim	65.000	71.000	71.000	100.000	99.000
Hockenheim	79.000	85.000	81.000	96.000	98.000
Neckarsulm	85.000	98.000	91.000	99.000	94.000
Schwabbach	47.000	61.000	60.000	63.000	64.000
Kirchberg	39.000	48.000	47.000	53.000	52.000

Die Öffnung der Grenzen nach Osten hatte sich in den Jahren davor auf die Verkehrsentwicklung deutlich ausgewirkt, später dann die Fertigstellung der A 6 von Nürnberg bis zur Staatsgrenze nach Tschechien.

Im gesamten Streckenzug vom Autobahnkreuz (AK) Viernheim bis zur Landesgrenze Baden-Württemberg / Bayern ist ein 6-spuriger Ausbau vorgesehen bzw. bereits realisiert. Der Abschnitt zwischen dem Autobahndreieck (AD) Hockenheim und dem AK

Walldorf soll noch von 6 auf 8 Spuren erweitert werden.

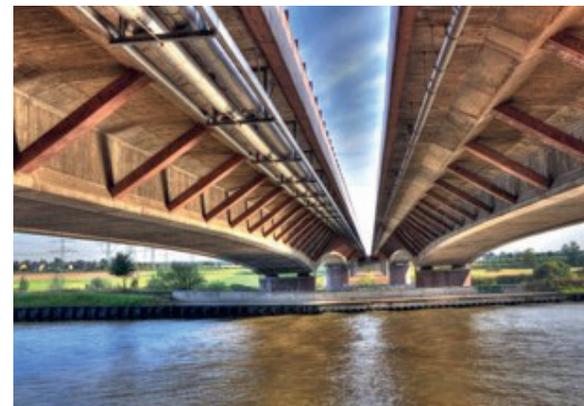
Was beim Ausbau der A 6 in den einzelnen Abschnitten bereits geschehen ist, bzw. was beim Ausbau in Zukunft noch zu leisten ist, sei auf den folgenden Seiten im Einzelnen beschrieben.



Stau auf der A 6 bei Sinsheim, ©Michael Endres.

Gesamtabschnitt Rheinbrücke bei Frankenthal – Autobahn-Kreuz (AK) Walldorf

Von der Rheinbrücke (Theodor-Heuss-Brücke) bis Viernheim führt die A 6 in Ost-West-Richtung, knickt am Dreieck Viernheim ab und führt von da auf der Ostseite der Stadt Mannheim vorbei nach Süden. In diesem Bereich liegt die Verkehrsbelastung mit etwa 100.000 Kfz pro Tag besonders hoch. Im Abschnitt AK Viernheim – AK Mannheim hat man die A 6 deshalb in den Jahren 2002 bis 2008 modernisiert und ausgebaut.



A6, Neckarbrücke Mannheim.

Das besondere Schmuckstück in diesem Abschnitt ist die über 400 Meter lange Neckarbrücke Mannheim. Für den Entwurf dieses anspruchsvollen Bauwerks wurde ein Wettbewerb ausgeschrieben. Der Siegerentwurf kam dann zu Ausführung.

Abschnitt AK Mannheim – AK Walldorf: Südlich des AK Mannheim steht der Ausbau der A 6 bis zum Autobahndreieck (AD) Hockenheim noch aus. Von dort aus bis zum AK Walldorf ist ein Ausbau auf acht Fahrspuren vorgesehen. Die Planungen dafür haben noch nicht begonnen. Im Abschnitt befinden sich die Autobahn-Tank- und Rast-Anlagen Hockenheim Ost und West. Bei beiden Anlagen besteht ein dringender Ausbau- und Erweiterungsbedarf.

Gesamtabschnitt Autobahn-Kreuz Walldorf – Autobahn-Kreuz Weinsberg

Bereits 1983 hatte das frühere Autobahnamt Baden-Württemberg eine Studie über die Notwendigkeit und die Folgen eines 6-streifigen Ausbaus der A 6 Walldorf – Weinsberg in Auftrag gegeben. Diese Studie kam schon damals zu dem Ergebnis, dass Verkehrsbelastung und Verkehrsentwicklung sowie die damit verbundene Verkehrsqualität und Verkehrssicherheit den Ausbau erfordern.

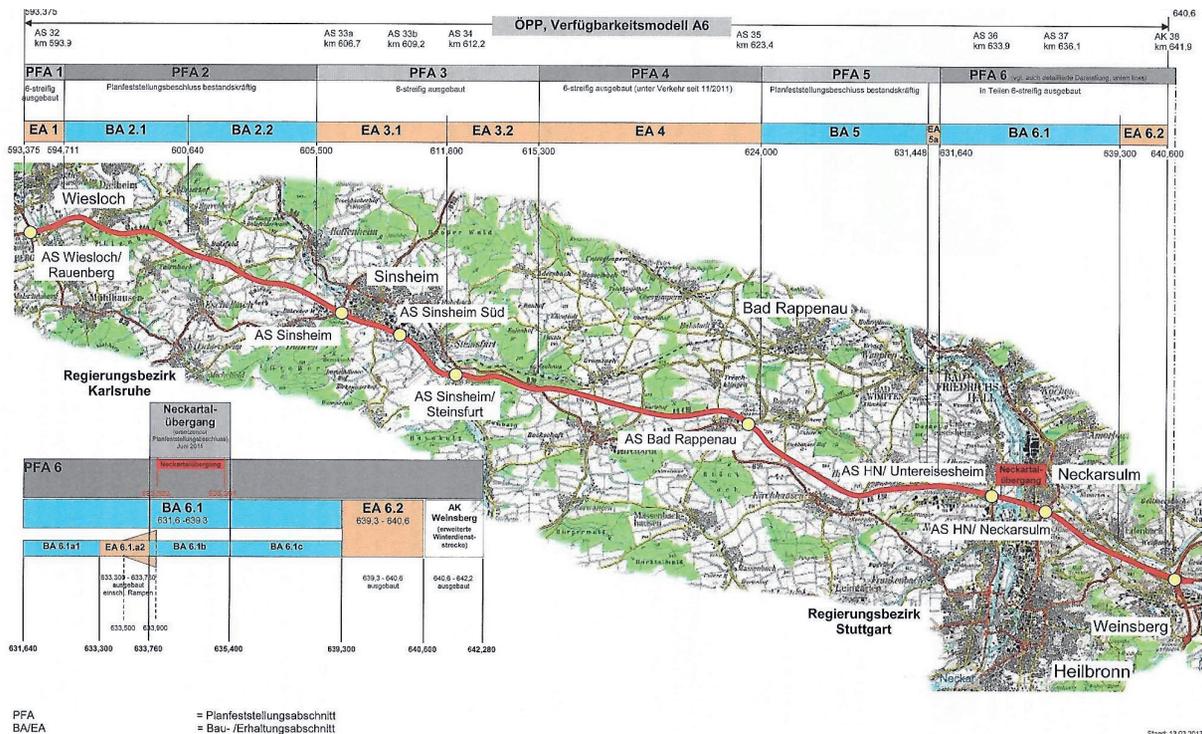
Mit dem Ausbau sollten auch die Belange des Lärmschutzes der anliegenden Gemeinden erfüllt und des Umweltschutzes verbessert werden. Die Erkenntnisse aus diesem Gutachten, aber auch die direkten Erfahrungen an der Strecke führten schließlich dazu, dass der 6-streifige Ausbau des gesamten Streckenzugs 1993 in den vordringlichen Bedarf aufgenommen wurde.

Die Ausbauplanung konnte aber – wie üblich – mit der verkehrlichen Entwicklung nicht Schritt halten. Das Landesamt für Straßenwesen hat deshalb bereits Anfang der 1990er-Jahre ein Projektteam »Provisorische 3-Streifigkeit der A 6« ins Leben gerufen. Die A 6 wurde

danach von Walldorf bis Weinsberg – bis auf einen Abschnitt von 12 km Länge im Bereich der Stadt Sinsheim – Ende im Jahr 1996 durchgehend provisorisch auf 3 Fahrstreifen ummarkiert. Als Ersatz für den fehlenden Seitenstreifen hat man zahlreiche Nothaltebuchten angelegt. 1997 wurde in der Gegenrichtung von Weinsberg bis westlich von Untereisesheim ebenfalls 3-streifig markiert. Dadurch entspannte sich die Verkehrslage zumindest vorübergehend. Die Reisegeschwindigkeit stieg schlagartig um 30%, die Unfallrate hingegen sank um 30%. Das Angebot einer dritten Fahrspur musste aber auf dem Neckartalübergang bei Heilbronn 2013 aus brückenstatistischen Gründen in beiden Fahrtrichtungen wieder zurückgenommen werden. Danach blieb der Neckartalübergang bis zum Neubau der Brücke die zentrale Schwachstelle im Gesamtabschnitt.

Die Planungen für den Ausbau und der Ausbau selbst liefen in den einzelnen Teilabschnitten unterschiedlich schnell. Um aber letztendlich insgesamt rascher zum Ziel zu kommen, wurde der rund 48 km lange Abschnitt zwischen Wiesloch/Rauenberg und Weinsberg (Betr.-km 594 bis Betr.-km 642) nach vorheriger Ausschreibung ab dem 01. 01. 2017 im Rahmen des ÖPP-Projekts »Verfügbarkeitsmodell BAB A6 AS Wiesloch / Rauenberg – AK Weinsberg« an den privaten Betreiber »ViA6West GmbH & Co. KG« übergeben. Die nachfolgende Übersichtskarte zeigt den gesamten ÖPP-Abschnitt von Wiesloch bis Weinsberg mit seinen einzelnen Teilabschnitten. Die vor 2017 bereits ausgebauten Bereiche (Erhaltungsabschnitte (EA)) sind im Titelband in beiger Farbe, die ab 2017 noch auszubauenden Abschnitte (Bauabschnitte (BA)) in blauer Farbe dargestellt.

Der Abschnitt **AK Walldorf – AS Wiesloch/Rauenberg** gehört – bis auf einen kleinen Bereich östlich der AS Wiesloch/Rauenberg – nicht zum ÖPP-Projekt. In diesem westlich davon gelegenen Abschnitt hat man mit dem



ÖPP A6 Wiesloch/Rauenberg – Weinsberg
Übersichtskarte Stand 2017

sechsspurigen Ausbau 2004 / 2005 begonnen. Innerhalb der ÖPP-Strecke waren folgende Abschnitte beim Abschluss des ÖPP-Vertrags (2017) bereits ausgebaut:

AS Sinsheim / Steinsfurt – AS Bad Rappenau: Die Ausbaurbeiten fanden in der Zeit von 2010 bis 2011 statt.

Sinsheim – Sinsheim / Steinsfurt: In diesem direkt an Sinsheim vorbeiführenden Streckenabschnitt erfolgte der sechsspurige Ausbau in der Zeit von 2005 – 2007. Wegen dem geringen Abstand zur Bebauung waren hier lange und hohe Lärmschutzwände zu errichten.

Mit dem Ausbau der Autobahn wurde auch eine neue Anschlussstelle »Sinsheim Süd« geschaffen. Damit kann der starke Verkehr von und zur Rhein-Neckar-Arena, zum Technik-Museum und zur Messe seither besser und direkter abgeleitet werden.

Danach wurden auch die dort gelegenen Tank- und **Raststätten Kraichgau Nord und Süd** ausgebaut. Dort stehen nun insgesamt 288 (!) Stellplätze für LKW zur Verfügung.

AK Weinsberg und der Bereich westlich davon: Mit zum Ausbau der A 6 gehörte auch der Ausbau des AK Weinsberg in den Jahren 2007 bis 2009. Dabei sind auch die durchgehenden Fahrbahnen A 81 / A 6 (Fahrbeziehung Stuttgart – Mannheim und zurück) ausgebaut und verbreitert worden.

Ausbauprojekte ab 2017: Der ÖPP-Betreiber »ViA6West GmbH & Co. KG« hat in der Zeit von 2017 und 2022 die restlichen Bereiche der A 6 komplett ausgebaut.

Dies waren im Einzelnen:

Abschnitt AS Walldorf/Wiesloch – AS Sinsheim (2017 – 2020): Hauptaugenmerk lag auf einem optimierten Lärmschutz der beiden nahe der A6 gelegenen Ortschaften Dielheim und Balzfeld. In weiten Bereichen hat die A 6 dort einen lärmmarmen Belag erhalten. Während der Bundesgartenschau 2019 in Heilbronn hat man die Bauarbeiten gezielt und geplant ruhen lassen.

Abschnitt AS Bad Rappenau – AS Untereisesheim (2017–2022): Der Ausbau dieses Abschnitts war eng auf den Abriss und Neubau des Neckartalübergangs (siehe Folgeabschnitt)

abzustimmen. Die Talbrücke Böllinger Bach wurde beim Ausbau zunächst ausgenommen. Es ist aber auch hier ein Ersatzneubau geplant.

Abschnitt AS Untereisesheim – AS Neckarsulm: Kernstück dieses Abschnitts ist der 1.333 Meter lange Neckartalübergang. Ursprünglich war beabsichtigt, die bisherige Brücke, die aus 4 aneinandergereihten Teilbauwerken bestand, auch nach dem sechs-spurigen Ausbau weiter zu nutzen (siehe folgendes Bild).



Lkw-Stau auf dem alten Neckartalübergang.

Es stellte sich aber heraus, dass der bisherige Neckartalübergang aus technischen aber auch aus wirtschaftlichen Gründen durch ein neues Brückenbauwerk ersetzt werden musste. Dabei war der Autobahnverkehr ständig und durchgängig aufrechtzuerhalten.

Der Ersatzneubau der Neckartalbrücke ist das größte Teilprojekt der mit der »ViA6West GmbH & Co. KG« vereinbarten Ausbauvorhaben. Die Bauarbeiten begannen dort 2017. Davor liefen seit 2012 die Planungen für dieses neue Bauwerk. Während der Bauzeit musste die Autobahnüberführung für den Verkehr benutzbar bleiben. Zuerst wurde daher der neue nördliche Überbau neben der alten Brücke in nördlicher Seitenlage auf provisorischen Unterbauten hergestellt. Anschließend wurde der Verkehr beider Richtungsfahrbahnen von der alten Brücke auf diese neue Teilbrücke umgelegt. Dazu mussten die Fahrbahnen vor und nach der Brücke stark verschwenkt werden. Auf dem neuen Teilbauwerk standen dem Verkehr dann jeweils drei Spuren pro Fahrtrichtung zur Verfügung. Diese erste Brückenhälfte (nördliches Bauwerk)

konnte am 25. März 2019 und damit rechtzeitig vor der Bundesgartenschau 2019 in Heilbronn dem Verkehr übergeben werden.



Herstellung der Nordfahrbahn in Seitenlage.

In der Zeit von April 2019 bis Anfang 2020 wurden die alten Brücken komplett abgebrochen. Im dritten Schritt wurde danach der neue südliche Überbau an der Stelle der alten Brücke errichtet. Dieser war Ende 2021 fertiggestellt. Nach der Verlegung des Verkehrs vom nördlichen auf den neuen südlichen Überbau erfolgte der abschließende Querverschub des neuen nördlichen Überbaus in seine endgültige Lage. In dieser Größenordnung war ein solcher Querverschub bisher einmalig, er fand deshalb eine bundesweite Beachtung.



Neckartalübergang: Herstellung des südlichen Überbaus.

Der 1.333 m lange doppelte Brückenzug besteht nun aus zwei Tragwerken. Die Tragwerke haben jeweils einen eigenen Überbau für jede Fahrtrichtung mit je drei Fahrstreifen. Der 510 m lange Bauwerksabschnitt über dem Neckar

und dem Neckarkanal ist eine Trogbrücke in Stahlverbundweise. Die seitlichen, wellenförmigen Hauptträger aus Stahl haben Bauhöhen von 3,8 m im Feldbereich und maximal 8,3 m über den Brückenpfeilern. Die Stützweiten betragen 82 m, 131 m, 126 m, 92 m und 79 m.

An die Trogbrücke schließt dann im Westen die 822 m lange Vorlandbrücke an. Die beiden Teilbrücken haben je einen Spannbeton-überbau mit zweistegigen Plattenbalken und einer Konstruktionshöhe von 1,75 m. 22 Öffnungen mit maximal 38 m Stützweite sind bei jeder Brücke vorhanden. Die gesamten Ausbauarbeiten wurden 2022 abgeschlossen. Seitdem stehen den Verkehrsteilnehmern im gesamten Abschnitt zwischen dem Autobahndreieck Hockenheim und dem Autobahnkreuz Weinsberg in beiden Fahrtrichtungen jeweils drei Fahrspuren und ein Nothaltestreifen zur Verfügung. Die Staugefahr und die Unfallrate sind drastisch zurückgegangen.

Gesamtabschnitt Autobahn-Kreuz Weinsberg – Landesgrenze bei Crailsheim

Mit der Grenzöffnung 1990 erweiterte sich die Funktion der A 6 auch östlich von Weinsberg grundlegend. Sie erhielt nun endgültig die ihr zugedachte Rolle im nationalen, aber auch im transeuropäischen Straßennetz.

Mit der wachsenden Verkehrsbedeutung stieg auch die Verkehrsbelastung der A 6 überdurchschnittlich. Wie kaum eine andere Autobahnstrecke erfuhr die A 6 insbesondere in diesem Bereich nach der Wende und der Öffnung des Ostblocks eine ganz enorme Verkehrszunahme, insbesondere beim Güterverkehr.

Seit der durchgehenden Eröffnung im Jahr 1979 verdreifachte sich der Verkehr, der Schwerverkehr nahm sogar um das Vierfache zu. Heute reiht sich Lkw an Lkw, die A 6 ist deshalb als »rollender Güterzug« bundesweit bekannt. Der heutige Querschnitt mit nur zwei Fahrstreifen plus Seitenstreifen kann diese hohe Verkehrsbelastung nicht mehr aufnehmen.

Der dringende Bedarf, die Strecke auf sechs Fahrstreifen auszubauen, besteht nun seit den 1990er-Jahren. Aber erst im Bedarfsplan 2003 wurde der westliche Teil bis zur AS Kupferzell und im Bedarfsplan 2030 (2016) der östliche Teil von Kupferzell bis zur Landesgrenze mit Bayern in den Vordringlichen Bedarf (mit Engpassbeseitigung) hochgestuft.

Bisher sind außer Deckenerneuerungsmaßnahmen und partiellen Bauwerkssanierungen keine grundlegenden Erneuerungen erfolgt. Die mit der Zeit weiter zunehmenden Sanierungs- und Unterhaltungsarbeiten führen zu einem erhöhten Kostenaufwand und entsprechenden Verkehrsstörungen. Dadurch wächst die Anzahl der Staus weiter.

Der Betriebsdienst des ganzen Streckenzugs lag bis 2012 in den Händen der Autobahnmeistereien Neuenstadt /Kocher und Kirchberg /Jagst. Diese wurden jedoch entsprechend dem Meistereikonzept 2000 aufgelöst durch die neu erbaute Autobahnmeisterei Öhringen ersetzt (2012), die nun den ganzen Streckenzug betreut.

Um die täglichen Überlastungen und Staus abzumildern, hat die Straßenbauverwaltung den Bereich Bretzfeld – Kupferzell bereits 2004 mit provisorischen dritten Fahrspuren ausgestattet unter Verwendung der beiden Seitenstreifen (Verkehrsführung 3s+3s, keine Seitenstreifen). Punktuell und im Bereich von Notrufsäulen sind Nothaltebuchten vorhanden. Dieses Provisorium hat sich zwar bewährt, reicht aber bei Weitem nicht aus.

Leider mussten im Bereich der Brettachtalbrücke, der Ohrnbachtalbrücke und der Maßholderbachtalbrücke die dritten Fahrspuren seit 2011 wieder lokal eingezogen werden, da diese Bauwerke der zusätzlichen Verkehrsbelastung auf Dauer nicht mehr gewachsen sind. Zu diesem Ergebnis kam man bei der statischen Nachrechnung dieser Bauwerke. Im Zuge des künftigen Ausbaus müssen hier – wie schon beim Neckartalübergang – ganz neue Brückenbauwerke (Ersatzneubauten) erstellt werden. In



Gewerbepark Hohenlohe.

der Praxis funktionieren die drei Spureneinzüge vor den Brückenbauwerken erstaunlich gut.

Die fehlenden Seitenstreifen, unzureichende Querneigungen und Verwindungsbereiche sowie Defizite in der Linienführung führten zwangsweise zur Anordnung einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 120 km/h und eines Überholverbotes für Lkw zwischen 6–19 Uhr.

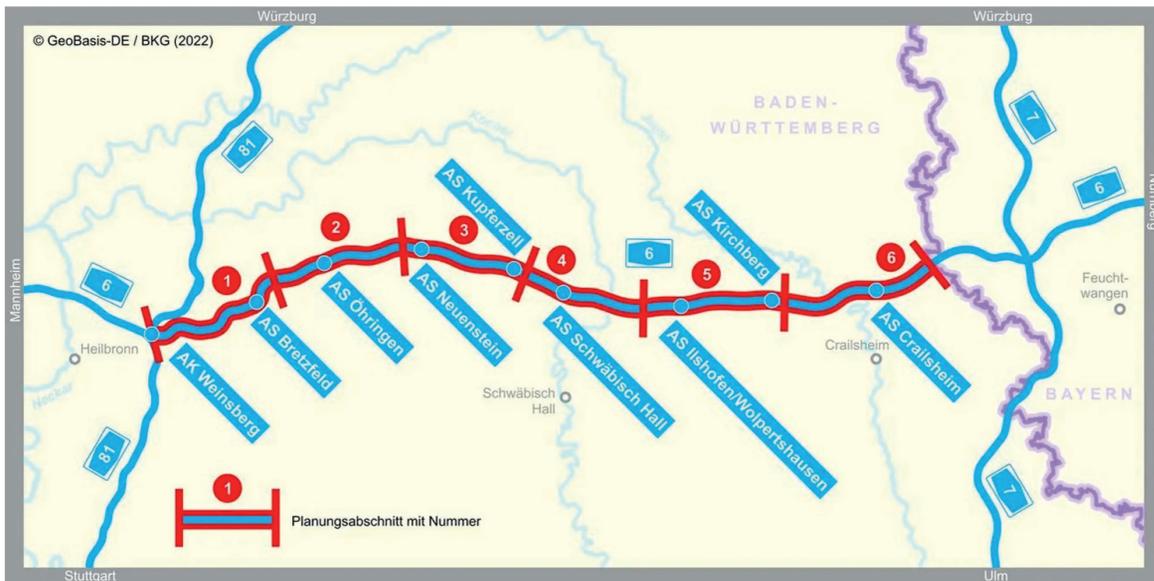
Trotz der vielen Lkw-Staus haben sich aber die Region Franken und ihre Bürger sehr an die Autobahn gewöhnt. Die regionale Wirtschaft entwickelte sich im dortigen ländlichen Raum geradezu vorbildlich. Insbesondere an den Anschlussstellen Öhringen, Kupferzell und Crailsheim bildeten sich großskalibrige Gewerbeschwerpunkte.

Um diese Entwicklung nicht zu gefährden, forderten die Region, die Landkreise und Kommunen sowie die Industrie- und Handelskammer Heilbronn seit langem, die Planungen für den dringend benötigten Ausbau der A 6 voranzutreiben und haben angeboten, die Planungskosten für die Straßenbauverwaltung des Landes vorzufinanzieren. Eine entsprechende Finanzierungsvereinbarung wurde 2002 zwischen der »Interessengemeinschaft zur Finanzierung der Planung« (Vorsitzender: Helmut Himmelsbach, seinerzeitiger OB von Heilbronn) und dem Land BW abgeschlossen. Darauf hat das Regierungspräsidium Stuttgart eine

unverzüglich eine mehrköpfige Planungsgruppe eingerichtet. Inzwischen ist eine Vorfinanzierung der Planungskosten bei neuen Planungsverträgen dank der Einstufung der Gesamtstrecke in den Vordringlichen Bedarf nicht mehr nötig. Sicherlich haben diese gemeinsamen Anstrengungen von Region und Landesstraßenbauverwaltung dazu beigetragen, dass die Gesamtstrecke von Weinsberg bis zur Landesgrenze seit 2016 in der höchsten Dringlichkeitsstufe rangiert.

Diese Planungsgruppe bearbeitete die Ausbauplanung der A 6 in der vollen Länge vom Autobahnkreuz Weinsberg bis zur Landesgrenze nach Bayern (ca. 64 Kilometer). Zur besseren Handhabbarkeit wurde die Planung in sechs Unterabschnitte aufgeteilt (siehe nachfolgende Abbildung). Für die ersten drei Abschnitte (Abschnitt 1 »Weinsberg bis Bretzfeld«, Abschnitt 2 »Bretzfeld bis Öhringen« und Abschnitt 3 »Öhringen bis Kupferzell«) wurde die Voruntersuchung einschließlich eines Vergleichs der möglichen Ausbauvarianten 2011 fertiggestellt und der Öffentlichkeit vorgestellt.

Die Voruntersuchungen zum 4. Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Kupferzell und der Anschlussstelle Ilshofen / Wolpertshausen und der Abschnitte fünf und sechs (»Ilshofen / Wolpertshausen bis Kirchberg« und »Kirchberg bis zur Landesgrenze«) folgten bis 2016.



Sechsstreifige Erweiterung zwischen dem AK Weinsberg und der LGr BW/BY, A 6 Ost, Übersicht Planungsabschnitte.

Planung war aber in allen Abschnitten gleich. In der Vorplanung (Variantenuntersuchung) sind grundsätzlich mehrere Varianten für den Ausbau untersucht worden:

Symmetrischer Ausbau: Beibehaltung der Achse; Anbau je eines Fahrstreifens rechts und links der bestehenden Fahrbahn. Diese Variante ist vorteilhaft, wenn beidseitig nahe Hindernisse vorhanden sind oder bestehende Brückenbauwerke gehalten werden sollen.

Asymmetrischer Ausbau Nord: (Neubau einer Richtungsfahrbahn neben der bestehenden Fahrbahn im Norden), **Asymmetrischer Ausbau Süd:** (Neubau einer Richtungsfahrbahn neben der bestehenden Fahrbahn im Süden).

Ein asymmetrischer Ausbau hat den Vorteil, dass nur zwei Bauphasen anstatt drei, wie bei der symmetrischen Verbreiterung benötigt werden. Zudem entfallen bei einem asymmetrischen Ausbau aufwendige provisorische Verkehrsführungen.

Bei allen 6 Planungsabschnitten hat das damals zuständige RP Stuttgart in der Zeit von 2011 bis 2016 eine frühzeitige Bürgerbeteiligung durchgeführt.

Größere Bauwerke im Gesamtabschnitt:

Kochertalbrücke: Die 1977 eingeweihte Brücke wurden in den Jahren 2015–2016 grund-

legend saniert und auch so verstärkt, dass sie die Verkehrslasten einer sechsspurigen Autobahn aufnehmen kann.



Kochertalbrücke der A 6.

Die übrigen vier Großbrücken (Brettachtalbrücke, Ohrntalbrücke, Maßholderbachtalbrücke, Jagsttalbrücke und die Gronachtalbrücke), aber auch alle kleineren Brücken müssen beim sechsspurigen Ausbau der Autobahn durch Neubauten ersetzt werden.)

Stand 2025:

Bei den beiden Planfeststellungsverfahren Bretzfeld – Ohringen und Ohringen – Kupferzell ist Land in Sicht. Sie kommen in absehbarer Zeit zum Abschluss. Die in diesem Bereich gelegenen **T+R-Anlagen Hohenlohe Nord und Süd** wurden in den Jahren 2011 bis 2014 bereits ausgebaut.

In den aufwändigen Planfeststellungsverfahren dazu war das Umsiedeln geschützter Tierarten wie der Haselmaus das beherrschende Thema. Die Anlagen sind besonders wichtig für den Lkw-Verkehr. Auf beiden Seiten stehen nun etwas über 100 Stellplätze für Lkw zur Verfügung.

Östlich Kupferzell: Das PF-Verfahren im Abschnitt **Kupferzell – Ilshofen** ist ebenfalls eingeleitet, die im Teilabschnitt liegende Kochertalbrücke kann beibehalten werden. Sie wurde in der Zeit 2013 - 2016 saniert und statisch verstärkt.

Für den Bereich **östlich von Ilshofen** sind die PF-Verfahren in Vorbereitung.

In **Bayern** ist im Abschnitt Landesgrenze – AK Feuchtwangen der sechsspurige Ausbau bereits nahezu abgeschlossen, ebenso im Bereich Schwabach – Neuendettelsau westlich von Nürnberg.

Fazit: Wie diese kurze Übersicht belegt, wurde bisher viel geleistet, aber es gibt auch noch viel zu tun.

Schlussbetrachtung: Im westlichen Teil steht noch die 6-spurige Erweiterung im Abschnitt AK Mannheim – AD Hockenheim an. Dafür und für die 8-spurige Erweiterung des Folgeabschnitts Hockenheim – Walldorf gab es Stand 2025 noch keinen Zeitplan.

Im mittleren Teil (Walldorf – Weinsberg) ist die 6-spurige Erweiterung 2022 komplett abgeschlossen. Der Verkehrsablauf hat sich dadurch ganz wesentlich verbessert. Ausbau, Erhaltung und Betrieb im Rahmen des ÖPP-Vertrags funktionierten bislang gut und »geräuschlos«. Als einzige größere Bauprojekte sind noch die Ersatzneubauten der Angelbachtalbrücke und der Talbrücke Böllinger Bach sowie die geplante Grünbrücke bei Dielheim zu stemmen.

Im östlichen Teil (Weinsberg – Landesgrenze bei Crailsheim) sind die Planungen für die 6-spurige Erweiterung weit fortgeschritten. Auch hier leidet man unter dem ständig zunehmenden und dichter werdenden Gestrüpp rechtlicher Normen und Vorschriften, von einer Beschleunigung der Planungsprozesse kann keinerlei Rede sein. Im Gegenteil: Aufgrund neuer Richtlinien und Vor-

schriften sowie umweltfachlicher Anforderungen musste die Planung in Folge grundlegend überarbeitet werden. Für die Abschnitte 2 und 3 wurden bereits rund 600 Planänderungen eingearbeitet. Unter anderem erfolgt derzeit eine Fortschreibung des Verkehrsgutachtens auf den Prognosehorizont 2040 und die Anpassung der Planung und Gutachten an die zu erwartende Verkehrsentwicklung.

Der Ausbau selbst mit seinem riesigen Finanzvolumen von weit über einer Milliarde Euro wird ebenfalls eine gewaltige Aufgabe sein und viele weitere Jahre beanspruchen. Der Bund hat aber immerhin angekündigt, bei der Finanzierung dafür zu sorgen, dass der gesamte Ausbau in einem engen Zeitplan erfolgen kann. Dabei wird der Ausbau des westlichen Teils (Weinsberg – Kupferzell) sicher einen Vorrang haben.

Mehr von Konradin Heyd



Heyd, Konradin (Autor)

Autobahn GmbH des Bundes, Vereinigung der
Straßen und Verkehrsingenieure in Baden-Württem-
berg (Herausgeber)

Die Autobahn in Baden-Württemberg

Von der Wiedervereinigung bis heute

ISBN 978-3-948696-80-1

42,00 €

Vom rund 13.000 km langen deutschen Autobahn-
netz entfallen gut 1.000 Kilometer auf das Land Ba-
den-Württemberg. Dank der bewegten Topografie
im Südwesten gibt es dort landschaftlich beson-
ders reizvolle Abschnitte, etwa beim Alaufstieg der
A 8 oder bei der A 96, die durch das Allgäu führt.
Ebenfalls der Topografie geschuldet sind die vielen
elegant gestalteten Großbrücken und zahlreichen
Tunnelbauwerke. Beispielhaft seien die Kochertal-
brücke bei Schwäbisch Hall, der Neckartalübergang
bei Heilbronn und der Engelbergtunnel bei Leonberg
erwähnt.

Seit der Wiedervereinigung ist bei der Planung,
beim Bau und Ausbau der Autobahnen in Baden-
Württemberg sehr viel geschehen. Rund 10 Mrd. Euro
wurden in die Autobahnen investiert. Hierüber wird
in der Dokumentation detailliert und vollständig be-
richtet. Im Fokus stehen dabei sämtliche betroffenen
Fachbereiche sowie alle Autobahnstrecken in Einzel-
darstellung. Auch das Zusammenspiel mit anderen
Großvorhaben, wie etwa dem Bahnprojekt Stuttgart-
Ulm, ist beschrieben.

Die Autobahn in Baden-Württemberg verbindet
Menschen und ist Lebensader der Wirtschaft. Konra-
din Heyd zeigt in diesem Standardwerk ihre Entwick-
lung auf.