

## **Hintergrundinformationen zum Aus- und Neubau der A 6**

### **Betrieb**

Für die Erbringung der Betriebsdienstleistungen auf der Projektstrecke A6 wurde die Betriebsgesellschaft ViA6West Service GmbH & Co. KG mit den Gesellschaftern HOCHTIEF und JOHANN BUNTE gegründet.

Ab Betriebsbeginn am 01.05.2017 erfüllt diese im Auftrag der Projektgesellschaft ViA6West die Aufgaben des Betriebsdienstes weitgehend mit eigenen Ressourcen und stellt damit die Einhaltung der Reaktionszeiten und Qualitätsstandards sicher. Die ViA6West Service wird für die rund 47 Kilometer der Projektstrecke zwischen der AS Wiesloch/Rauenberg und dem AK Weinsberg für die Dauer von 30 Jahren Betriebsleistungen erbringen. Dazu wird die Projektgesellschaft einen eigenen Betriebshof im Bereich Bad Rappenau errichten.

Der Betriebsdienst stellt die dauerhaft gefahrlose Nutzbarkeit der Projektstrecke sicher. Er umfasst neben dem Betrieb der PWC-Anlagen die Leistungsbestandteile Sofortmaßnahmen am Straßenkörper, Grünpflege, Wartung und Instandhaltung der Straßenausstattung, Reinigung, Winterdienst, Streckenkontrolle sowie die Absicherung von Gefahrenstellen.

Im Rahmen der betrieblichen Erhaltung wird die Projektstrecke zudem ständig kontrolliert und gewartet.

### **Finanzierung**

Der Ausbau der A 6 zwischen Wiesloch und Weinsberg hat ein Projektvolumen von etwa 1,3 Milliarden Euro.

Die Finanzierung basiert auf einer Projektfinanzierung, die sich aus mittelfristigen kommerziellen Darlehen, einer langfristigen Projektanleihe, einem Sicherungsinstrument der Europäischen Investitionsbank sowie Eigenkapital der Mitglieder des Bieterkonsortiums (30 % HOCHTIEF PPP Solutions; 50 % DIF; 20 % JOHANN BUNTE) zusammensetzt und durch den Kreditnehmer, die Projektgesellschaft ViA6West GmbH & Co. KG (PG), abgeschlossen wurde.

Um die Investitionen zu refinanzieren, erhalten die privaten Partner während der Betriebsphase monatliche, von der Verfügbarkeit der Projektstrecke abhängige Entgelte. ViA6West hat somit großes Interesse an einem guten Zustand der Autobahn, einer hohen Verfügbarkeit, sowie der Erfüllung aller ihr übertragenen Aufgaben.

Von den Einnahmen der Projektgesellschaft sind sämtliche Bau-, Betriebs- und Erhaltungskosten, sowie die laufenden Kosten der Gesellschaft zu decken. Die Rückzahlung der Anleihe und des Eigenkapitals erfolgt langfristig bis zum Ende der Projektlaufzeit. Darüber hinaus sieht das umfassende Vertragswerk eine Anschubfinanzierung in Höhe von 320 Millionen Euro aus dem Bundeshaushalt vor.

### **Erhaltung**

Für das ÖPP-Projekt „Verfügbarkeitsmodell BAB A6 AS Wiesloch/Rauenberg – AK Weinsberg“ wurden dem Auftragnehmer – der Projektgesellschaft ViA6West GmbH & Co. KG – Planung, Bau, Betrieb und Erhaltung der Projektstrecke auf Basis eines umfassenden Lebenszyklusansatzes für einen Zeitraum von 30 Jahren übertragen.

Ein weiterer wichtiger Vertragsbestandteil dieser öffentlich-privaten Partnerschaft ist, dass das Entgelt in Abhängigkeit von der Verfügbarkeit der Autobahnteilstrecke und ihrer Fahrspuren gezahlt wird. Abzüge vom Entgelt erfolgen immer dann, wenn die Verfügbarkeit eingeschränkt ist.

Unter dieser Voraussetzung hat die ViA6West ein solides Bauprogramm und ein nachhaltiges Erhaltungsprogramm entwickelt, um die Lebensdauer der Projektstrecke und der Brücken zu optimieren und eine hohe Verfügbarkeit der Straße zu ermöglichen.

Das Erhaltungsprogramm beinhaltet:

- Oberbau (Fahrbahn, Park- und Rastplätze)
- Ingenieurbau (Brücken, Regenrückhaltebecken, Lärmschutzwände)
- Erdbau (Wälle, Dämme, Bankette)
- Entwässerung (Rohrleitungen)
- Straßenausstattung (Schilder, Markierung, Schutzplanken)

Der Zustand der Projektstrecke wird laufend durch unabhängige Sachverständige überprüft und ggf. werden erforderliche Maßnahmen frühzeitig veranlasst, um Einschränkungen vorzubeugen. Zudem werden die planbaren Arbeiten, wenn möglich in die Nachtstunden verlegt oder zu anderen, verkehrsarmen Zeiten ausgeführt, damit der Verkehrsfluss und damit die Verfügbarkeit möglichst wenig eingeschränkt werden.

## **Bau**

Der Bauabschnitt von der Anschlussstelle A 6 Wiesloch/Rauenberg bis zum Autobahnkreuz Weinsberg ist in sechs Planfeststellungsabschnitte eingeteilt, für die bestandskräftige Planfeststellungsbeschlüsse vorliegen. Zwischen den Jahren 2005 und 2011 konnten bereits Teilabschnitte mit einer Länge von rund 22 Kilometern sechs-streifig ausgebaut und dem Verkehr übergeben werden.

ViA6West wird die BAB A6 auf einer Länge von 25,4 Kilometern bei laufendem Verkehr auf sechs Fahrstreifen ausbauen sowie die 1,3 Kilometer lange Neckartalbrücke zwischen der Anschlussstelle Heilbronn/Obereisesheim und Anschlussstelle Heilbronn/Neckarsulm neu errichten. Die Bauarbeiten führt eine Arbeitsgemeinschaft aus HOCHTIEF Infrastructure und JOHANN BUNTE Bauunternehmung aus. Sie dauern bis zum Sommer 2022.

Bei allen Arbeiten hat die ViA6West besondere Rücksicht auf die Umwelt zu nehmen und umfangreiche Artenschutzmaßnahmen unter anderem für Zauneidechsen, Haselmäuse, Amphibien und Falken zu ergreifen. Eine umfassende Umweltbaubegleitung überwacht auch den Gewässerschutz. Baustoffe werden recycelt.

Um bei Beginn der Bundesgartenschau den Verkehr auf sechs Fahrstreifen über die neuen Bauwerke des Neckartalübergangs rollen zu lassen, werden die sogenannten Überbauten in provisorischer Lage nördlich der Autobahn erstellt. Nach Fertigstellung der südlichen Teilbauwerke kann der Verkehr umgelegt und die nördlichen Überbauten in ihre endgültige Lage verschoben werden. Um sechs Fahrstreifen vorübergehend auf einer Richtungsfahrbahn aufnehmen zu können, wurde ein Sonderquerschnitt gewählt, der mit einer Fahrbahnbreite von 17,50 Metern pro Richtungsfahrbahn während der Bauzeit und bei späteren Instandhaltungsmaßnahmen eine sechs-streifige Verkehrsführung ohne Standstreifen gewährleistet. Im Sinne einer verbesserten Verkehrssicherheit kann so auf der hochbelasteten Strecke eine stauanfällige und damit unfallträchtige Spurreduzierung vermieden werden.

- Vertragsdauer: 30 Jahre
- Projektstrecke: 47,2 km
- Ausbaustrecke: 25,4 km
- Länge lärmmindernder Asphalt (OPA): insgesamt 20,71 km
- Fahrzeuge pro Tag: ca. 100.000 (Prognose 2025) • Winterdienst: 48,9 km •  
Brücke Neckartalquerung: 1
- zusätzliche Lärmschutzwände: 13 km
- Betrieb Autobahnmeisterei: 1
- Erweiterungen der Rastanlagen: 4
- Brückenbauwerke auf der gesamten Strecke: 68
- Sonstige Bauwerke auf der gesamten Strecke: 53

## **Beeinträchtigungen**

Von wenigen Ausnahmen abgesehen, bleiben während der gesamten Bauzeit die auf der A6 vorhandenen vier, fünf bzw. sechs Fahrstreifen erhalten. Die wenigen erforderlichen Sperrungen einzelner Fahrstreifen sollen, wenn möglich in verkehrsarmen Zeiten, insbesondere nachts und an Wochenenden, stattfinden. Die Termine für die unvermeidbaren Vollsperrungen der Autobahn sowie die vorgesehenen Umleitungsstrecken werden rechtzeitig bekannt gegeben.

Da dieser Streckenabschnitt der A6 auch ohne Bauarbeiten bereits staugefährdet ist, wird erwartet, dass sich infolge der unvermeidlichen Einschränkungen während der Bauzeit die Staugefahr weiter erhöhen wird. Die Verkehrsteilnehmer werden deshalb gebeten, den Baustellenbereich besonders aufmerksam und achtsam zu passieren.

Für die entstehenden Beeinträchtigungen wird um Verständnis gebeten. Alle am Bau Beteiligten sind bestrebt, die Bauarbeiten so schnell und sicher wie möglich durchzuführen.

Allgemeine Informationen über Straßenbaustellen im Land können dem Baustelleninformationssystem (BIS) des Landes Baden-Württemberg unter [www.baustellen-bw.de](http://www.baustellen-bw.de) entnommen werden. (Verkehrsministerium BW)