



Rede des Bayerischen Staatsministers des Innern,  
Joachim Herrmann,

anlässlich der Verkehrsfreigabe der sechsstreifig ausgebauten A 6  
zwischen der Anschlussstelle Roth und dem Autobahnkreuz  
Nürnberg-Süd

am 19. September 2011 in Nürnberg-Greuth

**Es gilt das gesprochene Wort!**

Anrede!

Einleitende  
Worte

Auch ich **freue** mich sehr, dass wir heute diesen **sechsstreifig ausgebauten Abschnitt** der **A 6** für den Verkehr **freigeben** können.

**Vier Jahre** lang wurde hier **gebaut**.

Jetzt ist der **erste Abschnitt** des **sechsstreifigen Ausbaus** der A 6 **zwischen** der **Landesgrenze** zu Baden-Württemberg und dem **Autobahnkreuz Nürnberg-Ost fertig gestellt**. Gleichzeitig wurde die **Übereckverbindung von der B 2 über die A 6 / A 73 bis zum Kreuz Hafen ausgebaut** – auch als Ersatz für den Weiterbau der B 2a.

Bedeutung des  
Ausbaus

Der **Ausbau** der **A 6** zwischen der **Anschlussstelle Roth** und dem **Autobahnkreuz Nürnberg-Süd** war wegen der enormen **Verkehrbelastung** besonders **dringlich**. Der bislang vierstreifige Querschnitt konnte die im Durchschnitt über **76.000 Fahrzeuge täglich** – davon **jedes**

**fünfte ein Lkw** – nicht mehr bewältigen.  
Fast **tägliche Staus** waren die Folge – für  
Pendler, Lkw-Fahrer und Urlauber ein  
äußerst **unbefriedigender Zustand!**

Kosten

Die in den sechsstreifigen Ausbau **investierten 96 Millionen Euro** sind nicht gerade wenig Geld für gut **6 km Autobahn**. Der **Ausbau** war jedoch in vielerlei Hinsicht **anspruchsvoll**. So konnten nur **durch** entsprechende **Vorwegmaßnahmen auch während der Bauzeit vier Fahrstreifen** genutzt werden. **3 Millionen Euro** fielen allein für die umweltgerechte **Aufbereitung** von **schadstoffbelastetem Altmaterial** an.

Auch eine **Fliegerbombe** aus dem Zweiten Weltkrieg musste **geborgen** werden. Dazu wurden die **Bauarbeiten schnell eingestellt** und die A 6 gesperrt. Um kein Risiko für die Bürger einzugehen, hat die Polizei das **Gelände großräumig abgesperrt**. Massive **Staus** waren die Folge. Alle Beteiligten wie Baufirma, Polizei, Feuerwehr

und die betroffenen Bürger vor Ort haben aber hervorragend reagiert. Glücklicherweise konnte die **Bombe, ohne Schaden anzurichten, entschärft** werden.

Lärmschutz      Über **17 Millionen Euro** haben wir in den **Lärmschutz** investiert. Bis zu **11 m hohe Anlagen** und ein **zweilagiger offenporiger Asphalt** sorgen nun dafür, dass die Anwohner in Kornburg, Kleinschwarzenlohe und Greuth nachts wieder ruhiger schlafen und tagsüber ihre Terrassen und Balkone genießen können.

Die **Stadt Nürnberg** hat zusätzlich auf **freiwilliger Basis** einen Lärmschutzwall um **400 m verlängert**.

Funktionsbauvertrag      Der **Bauvertrag** zum **Streckenausbau** hat von seiner Ausgestaltung her **Pilotcharakter**. Erstmals in Bayern haben wir hier **alle** wesentlichen **Leistungen** – bis auf die Kanalbrücke – **funktional beschrieben**, also nur Anforderungen wie Lage, Höhe, Breite, Ebenheit oder Griffigkeit der Straße vorgegeben.

Das Bauvorhaben konnte dann zu einem **Pauschalpreis** nach einer **von der Bau-firma vorgeschlagenen technischen Konzeption** hergestellt werden.

Bauliche  
Erhaltung für  
25 Jahre

Eine weitere Besonderheit des Funktions-bauvertrages liegt darin, dass dieser nicht nur die Herstellung der Straße, sondern **auch** deren **bauliche Erhaltung** in den **nächsten 25 Jahren** umfasst. Es lag somit auch im **eigenen Interesse der Baufirma**, beim Bau der Straße auf **Qualität und Langlebigkeit** hinzuwirken.

Innovations-  
potential

Unsere **Erwartungen** hinsichtlich einer **hohen Qualität** der Bauleistung wurden **voll erfüllt**. Und auch die **terminlichen Vorgaben** wurden **eingehalten**.

Wir können uns deshalb gut **vorstellen**, dass auch der **Ausbau** des östlichen Nachbarabschnitts – zwischen den **Auto-bahnkreuzen Nürnberg-Süd und Nürn-berg-Ost** – **nach dieser Vertragsart** erfolgt. **Baurecht** haben wir ja bereits.

Der **Ausbau** dieses **Nadelöhrs** hat für uns **höchste Priorität**. Lieber Kollege Andreas Scheuer, ich **appelle** bereits jetzt **an den Bund**, das **Geld** für den Ausbau **rechtzeitig zur Verfügung zu stellen**. Dann könnte ab **2013** mit den ersten Arbeiten **begonnen** werden.

A 6,  
Ausbau-  
planungen bis  
Landesgrenze

Auch den weiteren Ausbau der A 6 treiben wir zügig voran. Im **westlich anschließenden Abschnitt** bei Schwabach werden wir **Ende 2011/Anfang 2012 Baurecht** haben.

Weiter nach Westen ist der **A 6-Ausbau** im **Bedarfsplan** für die Bundesfernstraßen **nur in den „Weiteren Bedarf mit Planungsrecht“** eingestuft. Dennoch **planen** wir auch dort bereits **an zwei Abschnitten**: beim **Autobahnkreuz Feuchtwangen** sowie zwischen **Schwabach-West** und **Triebendorf**.

Temporäre  
Nutzung  
Seitenstreifen

Ein **durchgehender sechsstreifiger Ausbau** der A 6 von der Landesgrenze Bayern/Baden-Württemberg bis Schwabach wird wohl **in den nächsten Jahren leider am Geld scheitern**. Lieber Kollege Andreas Scheuer, wir brauchen deshalb als **Zwischenlösung eine temporäre Nutzung des Seitenstreifens als dritte Fahrspur**. Das ist insbesondere wegen des hohen Lkw-Aufkommens auf dieser wichtigen Ost-West-Transitautobahn notwendig. Unserer **Voruntersuchung** für ein **gestuftes Vorgehen** ist bereits grundsätzlich **zugestimmt** worden. Für den **ersten Abschnitt** zwischen **Schwabach** und **Lichtenau** werden wir deshalb unsere **Vorentwurfsunterlagen mit dem Bundesverkehrsministerium abstimmen**, um doch noch relativ zügig eine Verbesserung auf der A 6 erreichen zu können.

Meine Damen und Herren,

Bundesfern-  
straßenhaus-  
halt

**Voraussetzung** für jeden Bau von Straßen ist die **gesicherte Finanzierung**. Für unsere Autobahnen und Bundesstraßen

haben wir **für 2011** vom Bund bisher rund **900 Millionen Euro** zur Verfügung gestellt bekommen. Das ist deutlich **weniger als die 1,1 Milliarden Euro im Jahr 2010** und engt unseren Spielraum erheblich ein. Für **2012** sieht es **nicht besser** aus.

ÖPP allgemein Wir in **Bayern** sind deshalb jederzeit **bereit**, gemeinsam mit dem Bund auch zur Finanzierung **innovative Lösungen** in Form von **Öffentlich-Privaten-Partnerschaften** umzusetzen. Beim Ausbau der A 8 zwischen München und Ulm erfolgt die Finanzierung z. B. vorrangig über die Lkw-Maut.

B 2 Neben den Autobahnen benötigen wir  
OU Unterstein- natürlich auch **leistungsfähige Bundes-**  
bach **straßen**. Für die **Ortsumgehung Unter-**  
**steinbach** im Zuge der **B 2** südlich von  
Roth haben wir seit rund 2 ½ Jahren einen **vollziehbaren Planfeststellungs-**  
**beschluss**.

Lieber **Kollege Andreas Scheuer**, es wäre uns und der Region sehr geholfen, wenn Du Dich für die **Freigabe dieser Maßnahme zur Baudurchführung einsetzen** würdest. Die **Ortsdurchfahrt** von Untersteinbach ist die **am höchsten belastete** zwischen Nürnberg und Augsburg. Wir sollten alles dafür tun, dass der starke Durchgangsverkehr möglichst bald aus dem Ort herausgenommen wird und so die Anwohner entlastet werden.

Dank

Heute möchte ich allen **danken**, die zum **Gelingen** des **sechsstreifigen Ausbaus** der **A 6** zwischen der Anschlussstelle Roth und dem Autobahnkreuz Nürnberg-Süd beigetragen haben, insbesondere:

- den **Mandatsträgern** des Bundes, des Landes und der beteiligten Kommunen,
- den **Grundstückseigentümern**, die Grund und Boden zur Verfügung gestellt haben,
- der **Autobahndirektion Nordbayern** und der **Regierung von Mittelfranken**,

- den **Ingenieurbüros** für ihr tatkräftiges Mitwirken,
- den **Firmen** und ganz besonders den **Arbeitern** für die fachkundige Bauausführung,
- den **Bürgerinnen** und **Bürgern** für das Verständnis für so manche Beeinträchtigung während der Bauzeit
- und natürlich dem **Bund**, lieber Kollege Dr. Scheuer, für diezügige Finanzierung.

Schlussworte      Den Verkehrsteilnehmern wünsche ich eine allzeit gute und vor allem **unfallfreie Fahrt**.

Ich darf nun das **Wort** an den **Bürgermeister** der Stadt Nürnberg, **Herrn Dr. Klemens Gsell**, weitergeben.