

Auf der Überholspur



Ausbau der A1 schneller als geplant – über die Hälfte der Strecke fertig – mit hoher Qualität gebaut

Wirklich schnell ist die A1 mobil GmbH & Co. KG, die das PPP-Vorhaben A1, hier mit dem Ausbau der A1 von zwei auf drei Richtungsfahrbahnen auf einer Länge von 72,5 km zwischen Hamburg und Bremen, realisiert. Zur Hälfte der Bauzeit sind bereits 38,9 km der Strecke ausgebaut. In den kommenden zwei Jahren müssen nur noch 33,6 km gebaut werden. „Es sind verschiedene Faktoren“, sagt Lutz Hoffmann, Geschäftsführer der A1 mobil, „die zu diesem sehr guten Halbzeitstand geführt haben. Zum einen ist die Arbeitsvorbereitung für diese gewaltige logistische Herausforderung das A und O. Und hier wurde eine hervorragende Planung und vor allen Dingen auch Umsetzung geleistet. Weiterhin ist die Zusammenarbeit mit dem Team der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr in Verden ein positiver Faktor. Es handelt schnell und klar nachvollziehbar. An dieses Team kann man wirklich ein Kompliment richten. Zum Dritten lief die Plangenehmigung sehr zügig, so dass wir hier auf keine wirklichen Probleme, die Zeitverzögerungen mit sich gebracht hätten, gestoßen sind.“ Es ist ein gewaltiges Bauvorhaben in der Gesamtheit aller Aufgaben, denn es geht ja nicht nur darum, hunderttausende von Quadratmetern Asphalt und Beton zu erstellen, sondern auch um Grunderwerb, Erdbauarbeiten, Drainageverlegung, Schallschutzwände und, vor allen Dingen, um die Erstellung von 74 Brückenbauwerken bzw. Unterführungsbauwerken, acht Anschlussstellen und einem Autobahndreieck. Zudem hat die A1 mobil auch den Betrieb dieses Autobahnabschnitts übernommen. Dafür wurde am zentralen Standort Sittensen, also in etwa auf der Hälfte der Strecke zwischen dem Autobahndreieck Buchholz bei Hamburg und dem Autobahnkreuz Bremen, in einer Bauzeit von neun Monaten ein moderner Betriebshof errichtet. Das ist eine wirtschaftliche und logistische Optimierung für den Einsatz der notwendigen Kräfte zur Unterhaltung der Autobahn und für den anspruchsvollen Winterdienst.

Logistische Meisterleistung

Das Bauvorhaben selbst unterliegt sozusagen seinen eigenen Gesetzen und eine optimale Logistik ist der Garant für Erfolg: „Wir waren bzw. sind quasi Baustoff gesteuert. Es ist schon ein großes Problem, zum richtigen Zeitpunkt die Massen an Material – seien es diverse Sande, vor allen Dingen aber Beton bzw. Asphalt – zum richtigen Einbaupunkt zur Verfügung zu haben. Hier muss wirklich Großes in großem Umfang und präzisen Zeitfenstern geleistet werden“, so Hoffmann. Das Belagskonzept, das erarbeitet wurde, ist unverändert realisiert worden und das wird auch in den kommenden Bauabschnitten so bleiben. So hat man, auch unter Berücksichtigung des Planfeststel-

lungsverfahrens, drei Belagsarten gewählt. Dort, wo es leise zugehen muss, weil nahe der Autobahn Ortschaften zu finden sind, wird mit offenporigem (Flüster-)Asphalt gearbeitet. In einzelnen Abschnitten wurde der übliche Splittmastixbelag gewählt und über 50 % der Strecke sind bzw. werden mit einer Betonfahrbahn hergestellt. „Wir gehen davon aus, dass Beton eine eindeutig längere Lebensdauer als Splittmastix oder offenporiger Belag hat. Das ist für die Betriebs- und Erhaltungskos-



Dipl.-Ing. Lutz Hoffmann



Fotos: Exzellent – BiD

ten der Autobahn von großer Bedeutung und wurde von uns deshalb in dieser Form realisiert“, sagt Hoffmann.

Auch Rückschläge

Eine ungünstige Situation ergab sich dadurch, dass ein Zulieferer für offenporigen Asphalt eine Qualität anlieferte, die den Belastungen nicht standhielt. Die Affinität zwischen Gestein und Bitumen passte nicht und das führte dazu, dass sich der offenporige Asphalt innerhalb kürzester Zeit an belasteten Punkten ablöste. So mussten einige Kilometer komplett abgefräst und Asphalt mit neuer Rezeptur eingebaut werden. Aber auch dies hat letztlich die Bauzeit nicht negativ beeinflusst. Dieses PPP-Projekt A1 wird auch als Musterbauvorhaben realisiert. Das bedeutet, dass zum ersten Mal ein solch gewaltiges Bauvorhaben als Public Private Partnership-Modell realisiert wird. Und, wie der Name Musterbauvorhaben schon sagt, soll aus diesen Erfahrungen für zukünftige Bauvorhaben auch gelernt werden. Zu den Erfahrungen, die gesammelt wurden, gehört auch, dass die Richtlinie für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA) zwar eine Gesamtbreite von 11,50 m für den vier-spurig umgeleiteten Verkehr hergibt, die Realität auf der A1 aber gezeigt hat, dass diese Fahrbahnbreite mit der Unvernunft etlicher Autofahrer „kollidierte“ bzw. manchen Autofahrer schlicht überforderte.

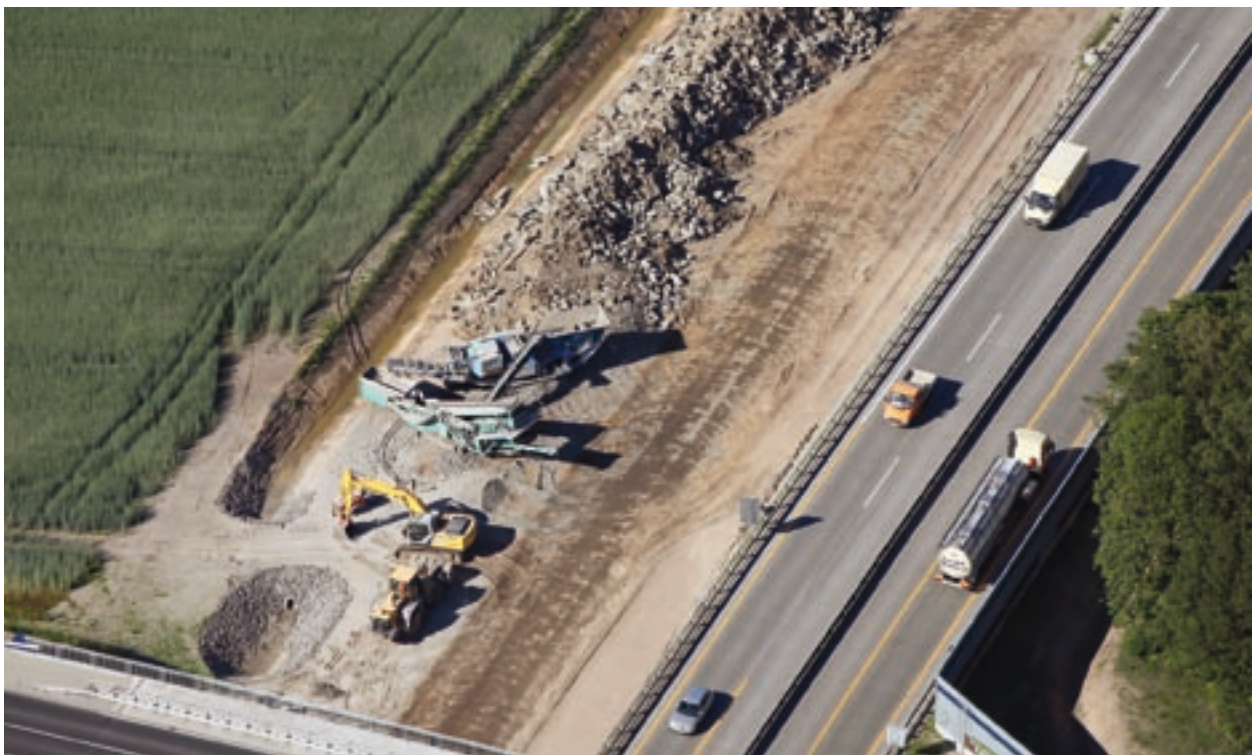
Erfahrungen in Verbesserungen umgesetzt

Meist durch zu schnelles oder der Situation unangemessenes Fahren entstanden viele kleine Schäden an Fahrzeugen. Auch

**Autobahndreieck
Buchholz**
Fotos: A1 mobil



**Ausgebautes
Material wird vor
Ort recycelt und
wieder eingebaut**



**74 Über- und
Unterführungen
werden erstellt**





Autobahnbau oft im 24-Stunden-Betrieb

PPP als Alternative für die öffentliche Hand

Angesichts der leeren Kassen von Bund, Ländern und Kommunen scheinen Alternativen zur konventionellen Realisierung öffentlicher Bauprojekte unausweichlich. Eine Möglichkeit bieten Public Private Partnership-Vorhaben (PPP). Der Zustand der öffentlichen Infrastruktur wird verbessert und eine Neuverschuldung der öffentlichen Hand vermieden. In fast allen Bundesländern werden mittlerweile Hochbau-Projekte mit PPP verwirklicht. Auch Verkehrsinfrastruktur-Projekte wurden abgeschlossen, befinden sich im Bau oder sind in Planung.

Kritik an PPP

Dennoch gibt es nach wie vor Kritik an der Realisierung öffentlicher Bauprojekte im Rahmen einer Partnerschaft mit privaten Unternehmen. Kritiker befürchten einen Kontrollverlust des Staates über seine Infrastruktur sowie über Entscheidungen, die das Gemeinwohl betreffen. Die Schlagworte Privatisierung öffentlichen Eigentums, Verkauf der vom Steuerzahler finanzierten Infrastruktur, Verfügungsmacht etc. werden genannt. Beklagt wird ferner eine mangelnde Transparenz der Verträge zwischen öffentlichem Auftraggeber und privatem Auftragnehmer. Der öffentlichen Hand wird, bei einer Finanzierung durch Forfaitierung, eine versteckte Neuverschuldung vorgeworfen. In diesem Fall schließt der Unternehmer zur Deckung seiner Ausgaben einen Vertrag mit einer Bank. Diese macht ihre finanziellen Forderungen gegenüber der Kommune geltend, die den Kredit für das Bauprojekt bedient. Schließlich stellen Kritiker häufig die Wirtschaftlichkeit von PPP gegenüber der konventionellen Ausführung von Bauprojekten in Frage.

Nutzen von PPP

Befürworter betonen die wirtschaftlichen Vorteile des Organisationsmodells. Es werden Kostenersparnisse für den Staat von bis zu 15% genannt. Zeitgewinne und Effizienzsteigerungen sind weitere positive Merkmale von PPP. Der private Auftragnehmer hat ein hohes Eigeninteresse an einem effizienten Abschluss der Baumaßnahme. Der öffentliche Auftraggeber bestimmt maßgeblich die Ausgestaltung der Verträge und behält so die Kontrolle über Art und Umfang der Leistungen, Qualität, Kostenrahmen und konkrete Zusammenarbeit. Zur Förderung der lokalen Wirtschaft können beispielsweise Vertragsklauseln zugunsten regionaler und mittelständischer Unternehmen festgelegt werden. Der Private übernimmt entsprechend dem Vertrag die Planungs-, Bau-, Finanzierungs- und Betriebsleistungen über eine festgelegte Anzahl von Jahren. Dafür erhält er jährliche Entgelte für Betrieb und Schuldendienst oder profitiert nach Abschluss der Baumaßnahme von den Erträgen. Für Auftraggeber und -nehmer bestehen Planungssicherheit und Kostentransparenz über den gesamten Lebenszyklus eines PPP-Projektes. Nach Vertragsablauf wird das Objekt in einem vereinbarten Zustand an die öffentliche Hand übergeben – von Privatisierung kann

also nicht die Rede sein. Es handelt sich eher um ein pacht- oder mietvertragsähnliches Verhältnis.

Fazit

Die abgeschlossenen PPP-Projekte wurden von den beteiligten Kommunen und Unternehmen sowie von den Mitarbeitern der neuen oder sanierten öffentlichen Einrichtungen in der Mehrzahl positiv bewertet. Die Verbände der Deutschen Bauindustrie sehen in PPP eine Chance, die öffentliche Infrastruktur kosteneffizient zu sanieren und gleichzeitig Gewinne zu erwirtschaften. Dennoch bleibt Raum für Verbesserungen. Der Bundesrechnungshof empfiehlt in einem Gutachten von 2009, die Wirtschaftlichkeit zukünftiger PPP-Projekte im Verhältnis zur konventionellen Projektrealisierung genauestens zu untersuchen. Auch die Verträge bedürfen einer sorgfältigen Prüfung.

einige schwere Unfälle sind zu beklagen. Zum Beispiel, weil ein Transporter bei der Einfahrt in einen engen Baustellenabschnitt mit stark überhöhter Geschwindigkeit einen Lkw überholen wollte. Als Konsequenz wurde für den zweiten Bauabschnitt die Breite der Umleitungsstrecken vorab um ca. einen Meter erweitert. „Man kann jetzt bereits feststellen, dass diese Maßnahme greift“, so Hoffmann. Feststellen kann man auch, dass der

Gründerwerb für die Erweiterung der Autobahn nicht in private, sondern in öffentliche Hand gehört. „Wir als A1 mobil haben diese Aufgabe vertraglich übernommen. Die Autobahn führt überwiegend durch landwirtschaftlich geprägtes Gebiet. Hier ist es sicherlich noch einfacher zu verhandeln als in Bereichen mit dichter und enger Bebauung. Deswegen haben wir das auch gut hinbekommen. Trotzdem sollte zukünftig die öffentliche Hand für Gründerwerb der Ansprechpartner bleiben“.

Schnelle, sachliche Problemlösung

Durch die vertraglichen Bedingungen, die ein PPP-Vorhaben beinhaltet, werden viele Risiken auf das private Unternehmen oder Konsortium übertragen. Das hat deutlich weniger Streitpotenzial zwischen Bauherrn und bauausführendem Unternehmen zur Folge. Wenn sich Probleme auftun, müssen diese schnellstens und auf ausschließlich sachlicher Ebene gelöst werden. Lange Stillstandzeiten, um Streitigkeiten zu klären und dann zu beenden, sind auch unter wirtschaftlichen Aspekten nicht möglich. Sicherlich ist auch dies ein wichtiger Faktor, der für die zügige und zugleich hochwertige Fertigstellung des Bauvorhabens von großem positivem Effekt ist

– darüber hinaus aber auch als Anregung für andere gelten kann.

Bad news are good news

„Was wir auch gelernt haben ist, dass wir eine bessere Öffentlichkeitsarbeit leisten müssen. Wir haben im Laufe der Zeit, nachdem wir zunächst eine Agentur damit beauftragt hatten, diesen Part zu uns ins Haus geholt, um angemessener agieren zu können. Aber wir mussten auch feststellen, dass für manche Medien der Leitsatz ‚bad news are good news‘ gilt. Wir hatten und haben viele Medien hier bei uns und auf den einzelnen Baustellenabschnitten zu Besuch. Von diversen Fernsehanstalten über alle relevanten Magazine, viele Tageszeitungen und auch Fachzeitschriften. Ein großer Teil dieser Medien hat die hervorragende Leistung, die wir erbringen, gesehen und auch entsprechend berichtet. Bei einigen war es anders und damit muss man letztendlich leben“, so Hoffmann. In spätestens zwei Jahren, wenn alles weiterhin so gut läuft wie bisher, wird die Autobahn in diesem neuen 72,5 km langen Abschnitt



Refinanzierung des Auftragnehmers im A-Modell

Die Vergütung des privaten Auftragnehmers im A-Modell erfolgt in erster Linie über die Weiterleitung von bis zu 100% der auf der Autobahnteilstrecke eingenommenen Lkw-Maut. Der Anteil an den Mauteinnahmen basiert auf einer Gegenüberstellung der Kosten für die vertraglich vereinbarten Leistungen (inkl. Finanzierungskosten) mit den Prognosen der Einnahmen. Wird von einer Unterdeckung der Kosten durch die Einnahmen ausgegangen, kann der öffentliche Auftraggeber dem Auftragnehmer eine Anschubfinanzierung aus dem Straßenbauhaushalt gewähren. Lassen die Prognosen zum Verkehrsaufkommen jedoch auf eine Überdeckung der Kosten schließen, wird ein Abzugsbetrag ermittelt. Der Auftraggeber behält in diesem Fall einen festen Teilbetrag der Mauteinnahmen, während der verbleibende variable Teilbetrag an den Auftragnehmer weitergeleitet wird. Letzterer trägt somit das Verkehrsmengenrisiko.



Auch unter schwierigen Verhältnissen wurde weiter gebaut



mit jeweils drei Richtungsfahr-
bahnen freigegeben und ein
PPP-Vorhaben in bisher nicht
da gewesener Dimension rea-
lisiert sein. Einen ersten Vor-
geschmack kann man bereits
jetzt bekommen, denn einige
Abschnitte sind schon drei-
spurig befahrbar. Autofahrers
Seele freut sich.

**„Flüsterasphalt“ und Lärm-
schutz bei Anwohnernähe
gehören zum Ausbaukonzept**

PPP-Realisierungsmodelle: Das A-Modell

In Deutschland haben sich verschiedene Vertragsmodelle für die Realisierung von PPP-Projekten etabliert. Im öffentlichen Hochbau existieren sieben Modelle, deren verschiedene Komponenten miteinander kombiniert werden können. Das Bauobjekt kann bei diesen Modellen sowohl Eigentum des öffentlichen Auftraggebers als auch des privaten Auftragnehmers sein.

Im Verkehrssektor existieren drei Vertragsmodelle: A-, F- und V-Modell. Bisher wurden nur A- und F-Modell angewendet, wobei das A-Modell am gebräuchlichsten ist. Bei diesem Modell ist der private Auftragnehmer über einen Zeitraum von 30 Jahren für Planung, Ausbau, Finanzierung und Betrieb eines definierten Autobahnabschnitts verantwortlich. Zur Refinanzierung leitet der öffentliche Auftraggeber die

gesamte oder einen Teil der im Autobahnabschnitt erhobenen Lkw-Maut an den privaten Auftragnehmer weiter. Zusätzlich kann der öffentliche Auftraggeber eine Anschubfinanzierung gewähren. Der Autobahnabschnitt muss nach Ablauf der 30 Jahre in einem vertraglich geregelten Zustand an den öffentlichen Auftraggeber übergeben werden. Während der gesamten Vertragslaufzeit liegt das Eigentum des Projektgegenstandes beim öffentlichen Auftraggeber.

Im Unterschied zum A-Modell wird die Maut beim F-Modell vom privaten Auftragnehmer selbst erhoben. Beim V-Modell zahlt der öffentliche Auftraggeber ein monatliches Leistungsentgelt an den Auftragnehmer. In allen drei Fällen ist der öffentliche Auftraggeber der Eigentümer des Autobahnabschnitts.