EIN NACHHALTIGES KONZEPT FÜR UNSERE MOBILE ZUKUNFT

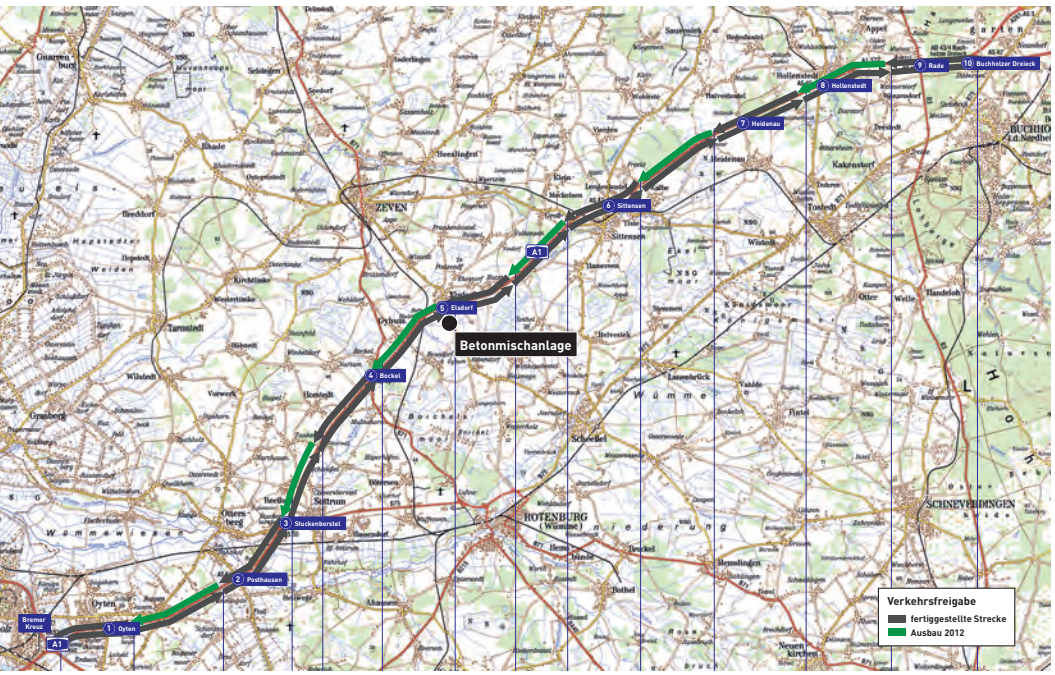
Ausbau, Betrieb und Erhaltung der A1 zwischen Buchholzer Dreieck und Bremer Kreuz

Betreibermodell BAB A1 Hamburg-Bremen (A-Modell)

Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr
Geschäftsbereich Verden

A1 mobil
ZUKUNFT ERFAHREN

john laing
making infrastructure happen
BILFINGER BERGER
Civil
A1
ZUKUNFT ERFAHREN


Betonmischanlage
1 Dyten
2 Posthausen
3 Stuckenborstel
4 Bockel
5 Elsdorf
6 Sittensen
7 Heidenau
8 Hollenstedt
9 Rade
10 Buchholzer Dreieck
A1
ZEVEN
ROTENBURG (Wümme)
SCHNEVERDINGEN
Verkehrsfreigabe
fertiggestellte Strecke
Ausbau 2012

LIEBE LESERINNEN UND LESER,

sie gehört zu den am stärksten befahrenen Strecken im Norden – Tendenz steigend: Die Rede ist von der Autobahn A1. Die A1 („Hansalinie") ist in der Bundesrepublik Deutschland eine der wichtigsten Verkehrsadern für Warenverkehr und Tourismus und verbindet innerhalb des europäischen Fernstraßennetzes die deutschen Seehäfen und die skandinavischen Länder mit den süd- und südwesteuropäischen Wirtschaftsräumen, insbesondere mit Frankreich und den Beneluxstaaten. Der Streckenabschnitt, der die beiden Hansestädte Hamburg und Bremen verbindet, hat sich zu einer der wichtigsten Nord-Süd-Achsen Deutschlands entwickelt. Als logische Konsequenz wird dieser derzeit zwischen dem Buchholzer Dreieck und dem Bremer Kreuz rundum erneuert und auf sechs Spuren erweitert. Im Herbst 2008 fiel der Startschuss.

Der Grundstein für das derzeit vordringlichste Verkehrsinfrastrukturausbauprojekt hierzulande wurde aber bereits viel früher gelegt: 1934 erfolgte der erste Spatenstich für die damalige Reichsautobahn, die heutige A1. Der seinerzeitige Neubau sollte für kurze Verkehrs- und Transportwege sorgen. Heute wird die A1 nun für eine mobile Zukunft fit gemacht – dies allerdings unter anderen Voraussetzungen: Der Ausbau des 72,5 Kilometer langen Autobahnabschnitts erfolgt unter laufendem Verkehr.

Mit diesem Mammutprojekt beauftragte die Bundesrepublik Deutschland als Konzessionsgeber das private Konsortium A1 mobil, geführt von den Unternehmen Bilfinger Berger, John Laing und Johann Bunte als Konzessionsnehmer. Mit weiteren Partnern aus der privaten Wirtschaft bilden sie eine starke Gemeinschaft und investieren rund 650 Millionen Euro. Die Refinanzierung erfolgt über anteilige Mauteinnahmen aus dem LKW-Verkehr während der Konzessionszeit von 30 Jahren. Ein solches Public Private Partnership-Projekt (PPP) nimmt auch in Sachen Nachhaltigkeit eine Vorreiterrolle ein. Das Engagement der Beteiligten in enger Zusammenarbeit mit dem Bund endet nicht mit Abschluss der Baumaßnahme im Oktober 2012. Die A1 mobil ist 30 Jahre lang für den Betrieb und den Erhalt der Strecke verantwortlich.

Mit dieser Broschüre möchten wir Ihnen das hinter dem Projekt stehende ganzheitliche Konzept eines PPP-Projektes näherbringen. Ob beim Ausbau oder dem zukünftigen Betrieb der Straße – oberste Priorität haben die Sicherheit und der Schutz der Verkehrsteilnehmer, Anwohner und Mitarbeiter vor Ort. Stauwarnanlagen und weitere gezielte Verkehrssicherungsmaßnahmen halten die Belastung und Gefahren für Nutzer und Erbauer während der Bauphase so gering wie möglich. Die neu erstellten Lärmschutzeinrichtungen schirmen die Anlieger vor Schallwellen nachhaltig und effektiv ab. Wo die Beteiligten vor über 75 Jahren noch überwiegend in Handarbeit tätig waren, setzt das Konsortium heute auf modernste Technik. Es werden innovative, umweltfreundliche Maschinen, Materialien sowie Verfahren eingesetzt und gleichzeitig Ausgleichsflächen für den Fortbestand und die Entwicklung von Flora und Fauna geschaffen. Zudem ist das Projekt ein Wirtschaftsmotor, denn mit der Umsetzung beauftragt sind viele mittelständische Unternehmen der Region sowie Experten aus unterschiedlichen Gewerken! Eine positive Entwicklung der Wirtschaftsstandorte entlang der A1 ist ebenfalls zu erwarten.

Julia Fundheller
Projektleitung
NLStBV
Geschäftsbereich Verden

Lutz Hoffmann
Technischer Geschäftsführer
Projektgesellschaft
A1 mobil

Wim de Smet
Kaufmännischer Geschäftsführer
Projektgesellschaft
A1 mobil

TECHNISCHE AUSFÜHRUNG – DAMALS UND HEUTE

Zeiten ändern sich, Qualität bleibt

Vor fast acht Jahrzehnten wurde der Grundstein für die Hansalinie zwischen Hamburg und Bremen gelegt. In den 1930er Jahren erbauten fast ausschließlich ungelernte Arbeiter die Reichsautobahn von Sittensen bis zum „Oytener Knie" – dem jetzigen Bremer Kreuz. Die sogenannten „Notstandsarbeiten" sollten ihnen – wie aus früheren Aufzeichnungen hervorgeht – die Existenz sichern. Aus diesem Grund durften auf der Baustelle bis auf Transportloren auch keine Maschinen eingesetzt werden. Heute, viele Jahre später, zeigt sich entlang der A1 ein komplett anderes Bild der Bautätigkeiten. Auf dem 72,5 Kilometer langen Autobahnabschnitt zwischen Buchholzer Dreieck und Bremer Kreuz sind hochqualifizierte Facharbeiter unterschiedlichster Gewerke, die auch für komplizierte technische Problemstellungen die richtige Lösung finden, beschäftigt. Ihnen stehen moderne und mit allen technischen Raffinessen ausgestattete Geräte zur Verfügung, die bei vielen Aufgaben und Fertigungsprozessen zum Einsatz kommen.

Die Maschinen sorgen sowohl für schnellen Baufortschritt als auch für hohe Qualität. Wo früher Erdbauarbeiten von rund 260 Arbeitern ausgeführt wurden, stehen nun Großbagger mit satellitengestützten Steuerungssystemen bereit, die notwendige Erdbewegungen innerhalb kürzester Zeit realisieren. Im Laufe der vier Jahre Bauzeit werden so rund zwei Millionen Kubikmeter Erdreich bewegt. Die Transportloren wurden durch moderne LKW und Dumper ersetzt, die den Fahrern beste Arbeitsbedingungen bieten. Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz haben einen hohen Stellenwert im Konzept der A1 mobil, denn auf der Baustelle wird ständig unter Hochdruck gearbeitet. Für die Erweiterung der Strecke werden neun Anschlussstellen, ein Autobahnkreuz, 18 Park- und Rastanlagen, 36 Unterführungs- sowie 38 Überführungsbauwerke erneuert. Es gilt, mehr als zwei Millionen Quadratmeter Fahrbahn in Asphalt- oder Betonbauweise herzustellen, 68 Kilometer Entwässerungsleitungen zu verlegen und 10.000 Tonnen Stahl zu verbauen.

Die unbrauchbaren Schichten bei der Sandentnahme werden von Hand abgetragen

Hier wird der Sand aus den Loren „gekippt"

Betonfahrbahnbau

Alle Unterlagen stammen aus dem Archiv des Heimatvereins Achim e.V.

HISTORIE

Gestiegene Anforderungen, intelligente Lösungen

Während vor 75 Jahren die Firma Grün & Bilfinger rund zehn Kilometer Fahrbahn der A1 aus Beton herstellte, ist es heute deren Rechtsnachfolgerin, Bilfinger Berger, welche für die Herstellung der Betondecken im A-Modell A1 verantwortlich zeichnet. Insgesamt werden 41 der 72,5 Kilometer langen Strecke auf beiden Richtungsfahrbahnen mit diesem Baustoff gefertigt. Auch hier kommt modernste Technik zum Tragen. Ein 80 Tonnen schwerer Betondeckenfertiger ermöglicht die Herstellung auf gesamter Fahrbahnbreite von 14,5 Metern in einem Guss. Aufgrund des stark gestiegenen Verkehrsaufkommens auf der A1 wird die Betonfahrbahn mit einer Dicke von 27 Zentimetern gefertigt – vor 75 Jahren waren es weniger als 20 Zentimeter. Zudem wird nach neuestem Stand der Bautechnik Waschbeton als Oberfläche genutzt, welcher die Griffigkeit der Straße erhöht und den Lärm mindert.

Die restlichen Streckenabschnitte von 31,5 Kilometer Länge werden in Asphaltbauweise hergestellt. Hierbei kommt auf 11,5 Kilometer ein Mischgut zum Einsatz, welches neben den Ansprüchen aus der steigenden Verkehrsbelastung auch den heute hohen Anforderungen an die Reduzierung von Lärmemissionen gerecht wird. Es handelt sich dabei um den sogenannten offenporigen Asphalt (OPA).

Aus ökologischen und ökonomischen Gesichtspunkten legt das Konsortium bei der Produktion neuer Asphaltfahrbahnen zur Schonung der Ressourcen großes Augenmerk auf die Wiederverwendung von Altasphalt (Asphaltgranulat) aus der vorhandenen alten Fahrbahn.

Trotz modernster Technik und Verfahren stehen noch immer hoch motivierte Menschen für die erfolgreiche Umsetzung des Bauvorhabens.

2011

Einbau offenporiger Asphalt (OPA)

Betoneinbau unter laufendem Verkehr

Staugefahr

AVS
AVS
60

VERKEHRSSICHERHEIT – VERANTWORTUNG ÜBERNEHMEN

Mit Weitblick Verantwortung übernehmen
Die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer sowie der Schutz der am Bau tätigen Mitarbeiter hat beim Ausbau der Hansalinie oberste Priorität. Seit Baubeginn wurden dafür umfangreiche Maßnahmen getroffen, die stetig optimiert wurden und noch werden. Das Ziel ist, den Verkehr möglichst störungs- und staufrei fließen zu lassen, Fahrzeugführer und Bauarbeiter vor Unfällen zu schützen und die Baustellen gefahrlos erreichbar zu machen.

Das Verkehrsführungskonzept während der Bauzeit wurde gemeinsam zwischen Konzessionsgeber und Konzessionsnehmer in Zusammenarbeit mit der Autobahnpolizei darauf ausgerichtet, die Verkehrsbeeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten und die maximale Sicherheit sowohl für den Verkehrsteilnehmer als auch für die am Bau beteiligten Personen zu gewährleisten. Mit der Einrichtung einer adäquaten Geschwindigkeitsbegrenzung, Aufforderung zur versetzten Fahrweise, Schaffung von Nothaltebuchten, Herstellung einer provisorischen Verbreiterung der vorhandenen Fahrstreifen sowie Befestigung der an die vorhandene, alte Fahrbahn angrenzenden Bankette wurde diesem Konzept Rechnung getragen. Um die Gefahr von Auffahrunfällen zu minimieren, wurden vorab mobile Stauwarnanlagen vor jeder Baustelle mit dynamischen Anzeigetafeln eingerichtet. Mit dieser auf dem mobilen Sektor bislang in diesem Umfang einmaligen Anlage besteht die Möglichkeit, die Verkehrsteilnehmer abhängig von ihrer gefahrenen Geschwindigkeit rechtzeitig über die Anzeigen „Staugefahr" und „Stau" zur Verkehrslage zu informieren. Gleichzeitig unterstützt die Anlage die Polizei bei der Verkehrsüberwachung.

Gute Kommunikation für besseren Verkehrsfluss
Parallel zur Einrichtung der Bauabschnitte mussten auch zeitweise Vollsperrungen von Autobahnabschnitten geplant und durchgeführt werden. Diese Sperrungen für den Abbruch von vorhandenen Brückenbauwerken beziehungsweise für das Auflegen von Behelfsbrücken und Traggerüsten wurden an Wochenenden und nachts durchgeführt. Über Presse, Rundfunk und Hinweisschilder wurden dadurch verursachte Änderungen in den Verkehrsführungen frühzeitig mitgeteilt, sodass es zu keinen nennenswerten Verkehrsproblemen kam. Ein entscheidender Grund für den reibungslosen Ablauf der Bauarbeiten unter laufendem Verkehr ist, dass alle am Projekt beteiligten Institutionen, wie Verkehrsbehörden, Polizei, Rettungskräfte und Vertreter der betroffenen Gemeinden, regelmäßig zusammenkommen, Maßnahmen zur Verkehrslenkung erarbeiten und Verbesserungsmöglichkeiten diskutieren und umsetzen.

VERKEHRSSICHERHEIT – ANSPRUCHSVOLLE KONZEPTE UMSETZEN

Gut geplant, Zeit gewonnen

Dem Ausbau der A1 ging eine intensive Bauanlaufphase voraus, in der die Verkehrsführungen detailliert geplant wurden. Im Ergebnis wird die 72,5 Kilometer lange Strecke in insgesamt 13 Bauabschnitten von etwa sechs Kilometer Länge in Wechselfolge erweitert. Einer Baustelle folgt eine sogenannte Beruhigungsstrecke, auf der der Verkehr uneingeschränkt fließt.

Geprüft und genehmigt

Die Abbildungen zeigen, dass der vorhandene Querschnitt in jeder Bauphase voll ausgenutzt wird. Die Trennung der Richtungsverkehre erfolgt durch transportable Schutzeinrichtungen aus Stahl. Bei der Umsetzung dieser, aber auch aller weiterer Maßnahmen zur Verkehrsführung und Baustellensicherung hält die A1 mobil sich an gesetzlich vorgegebene Richtlinien (RBAP und RSA) und Regelwerke. Alle Verkehrsphasen, Sicherungen und verkehrliche Provisorien werden von der Verkehrsbehörde angeordnet und abgenommen.

Die vorhandene Fahrbahn stammt in der Grundsubstanz aus den 30er Jahren des letzten Jahrhunderts und wurde in den 60er Jahren auf eine Fahrbahnbreite von 11,5 Metern ausgebaut. In vier Baujahren wird der Querschnitt nach und nach auf 14,5 Meter Breite erweitert.

Bauphase 1 – Regelquerschnitt 4s+0

Fahrbahnquerschnitt der 1. Bauphase (2009)
Nutzung der vorhandenen Fahrbahn mit 11,50 m Breite

- Beibehaltung von 4 Fahrstreifen – gemäß RBAP
- Längster Bauabschnitt L=6 km – gemäß RBAP/RSA
- geringste Fahrstreifenbreite B=2,50 m – gemäß RSA (beschildert mit 2,00 m)

Dauer: Januar 2009 – November 2009
Gesamtlänge der Baustelle von der ersten bis zur letzten Teilbaustelle 72,5 km

Bauphase 2 – Regelquerschnitt 4s+0

Fahrbahnquerschnitt der 2. Bauphase (2010)
Nutzung der neuen Fahrbahn mit 14,50 m Breite

- Beibehaltung von 4 Fahrstreifen – gemäß RBAP
- Längster Bauabschnitt L=6 km – gemäß RBAP/RSA kürzer als Mindestmaß nach RSA
- geringste Fahrstreifenbreite B=2,875 m – breiter als Mindestmaß nach RSA

Dauer: November 2009 – Oktober 2010
Gesamtlänge der Baustelle von der ersten bis zur letzten Teilbaustelle 72,5 km

Bauphase 3 – Regelquerschnitt 4s+0

Fahrbahnquerschnitt der 3. Bauphase (2011)
Nutzung der vorhandenen Fahrbahn mit 11,50 m Breite + bis zu 1,0 m zusätzlicher Verbreiterung

Durch den Konzessionsgeber wurde als Vorabmaßnahme zur Bauphase 3 eine Verbreiterung bis zu 1,00 m der vorhandenen Fahrbahn beauftragt, um die Fahrstreifenbreiten in den 4+0 Verkehrsführungen von 3,00 m auf 3,25 m bzw. 2,50 m auf bis zu 2,75 m zu erhöhen. Dies war ein weiterer präventiver Schritt zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

- Beibehaltung von 4 Fahrstreifen – gemäß RBAP
- Längster Bauabschnitt L=6 km – gemäß RBAP/RSA
- geringste Fahrstreifenbreite bis zu 2,75 m – breiter als das Mindestmaß nach RSA

Dauer: November 2010 – Oktober 2011
Gesamtlänge der Baustelle von der ersten bis zur letzten Teilbaustelle 60 km

Bauphase 4 – Regelquerschnitt 4s+0

Fahrbahnquerschnitt der 4. Bauphase (2012)
Nutzung der neuen Fahrbahn mit 14,50 m Breite

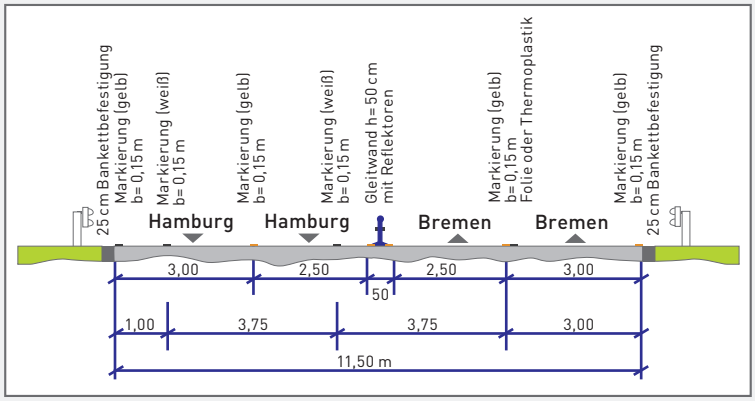
- Beibehaltung von 4 Fahrstreifen – gemäß RBAP
- Längster Bauabschnitt L=6 km – gemäß RBAP/RSA kürzer als Mindestmaß nach RSA
- geringste Fahrstreifenbreite B=2,875 m – gemäß RSA

Dauer: Oktober 2011 – Oktober 2012
Gesamtlänge der Baustelle von der ersten bis zur letzten Teilbaustelle 60 km

VERKEHRSSICHERHEIT

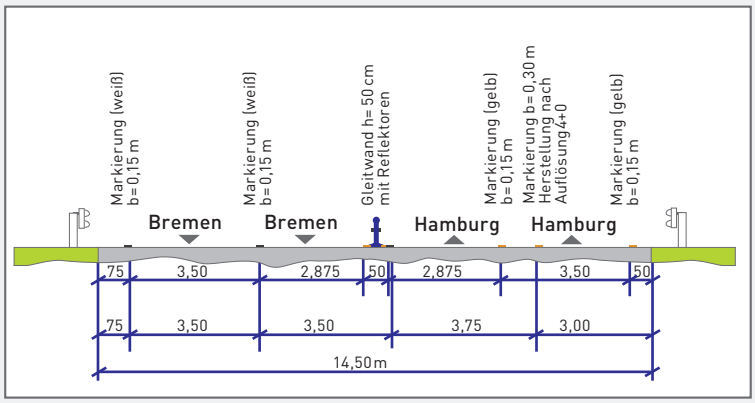
Bauphase 1 – Regelquerschnitt 4s+0

Fahrbahnquerschnitt der 1. Bauphase (2009)
Nutzung der vorhandenen Fahrbahn mit 11,50 m Breite



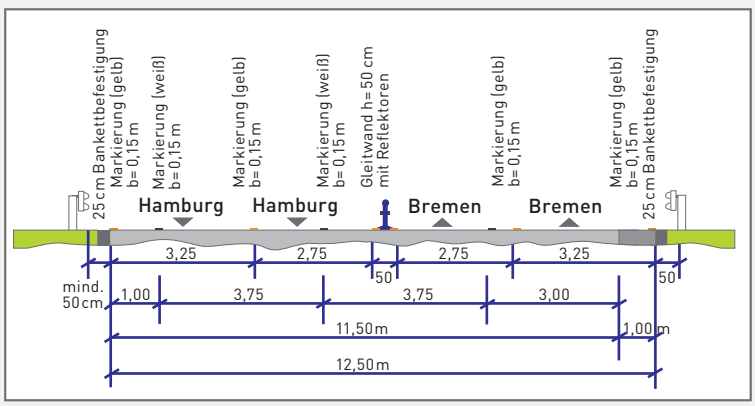
Bauphase 2 – Regelquerschnitt 4s+0

Fahrbahnquerschnitt der 2. Bauphase (2010)
Nutzung der neuen Fahrbahn mit 14,50 m Breite



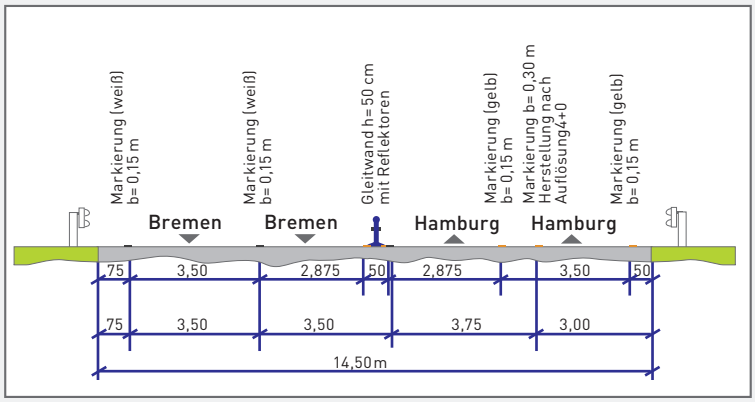
Bauphase 3 – Regelquerschnitt 4s+0

Fahrbahnquerschnitt der 3. Bauphase (2011)
Nutzung der vorhandenen Fahrbahn mit 11,50 m Breite + bis zu 1,00 m zusätzlicher Verbreiterung



Bauphase 4 – Regelquerschnitt 4s+0

Fahrbahnquerschnitt der 4. Bauphase (2012)
Nutzung der neuen Fahrbahn mit 14,50 m Breite



istockphoto.de

UMWELTBAUBEGLEITUNG – ÖKOLOGISCHE ASPEKTE IMMER IM BLICK...

... von der Planung bis zur Überwachung

In Verantwortung für Mensch, Tier, Natur und Landschaft werden alle Baumaßnahmen auf der Ausbaustrecke von einer Umweltbaubegleitung gelenkt und geprüft. Die von der Projektgesellschaft A1 mobil beauftragte Überwachung berücksichtigt dabei umwelt- und naturschutzfachliche Aspekte und insbesondere den im Bundesnaturschutzgesetz verankerten Artenschutz. Denn einzelne Arbeiten an den 13 Bauabschnitten werden in Bereichen von Gewässern, Gehölzen und Schutzgebieten durchgeführt. Hier berät die Umweltbaubegleitung, unterstützt zudem die Umsetzung der erforderlichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und stellt die vertragskonforme Ausführung der landschaftspflegerischen Maßnahmen sicher – von der Bauvorbereitung bis hin zur Abnahme einschließlich der Qualitätssicherung bei der nachfolgenden Aufwuchs- und Entwicklungspflege.

Um ökologische Aspekte und Umweltbelange umfassend in das Baugeschehen einbinden zu können, fließen diese bereits in die Projektplanung mit ein. Es wurde ein gesonderter landschaftspflegerischer Ausführungsplan (LAP-Schutzmaßnahmen) im Rahmen der Bauvorbereitung erstellt. In diesem Plan sind alle Maßnahmen aufgeführt, die zum Schutz der Natur und Landschaft beachtet werden müssen. Darin ist zum Beispiel festgeschrieben, dass an allen zu schützenden Landschaftsbestandteilen und Biotopen gut sichtbare Schutzzäune vorgesehen sind, die die Baufeldgrenzen deutlich markieren. Für die Abbrüche der Brückenbauwerke im Zusammenhang mit Gewässerunterführungen wurden mit der Umweltbaubegleitung Abbruchkonzepte entwickelt, durch die sich Schäden an den Gewässern weitestgehend vermeiden ließen. Die unabhängige Überwachung kontrolliert außerdem im laufenden Bauprozess, ob Beeinträchtigungen für Natur, Umwelt und Arten auftreten können, die im Rahmen der Planfeststellung nicht erkennbar waren. Ihrer Einschätzung folgend handelt die Projektgesellschaft. So wurde beispielsweise eine Baustelleneinrichtungsfläche verlegt, um Gehölzbestände nicht zu gefährden.

Artenschutz hat Vorfahrt

Entsprechend der Tier- und Pflanzenarten-Schutzvorschriften führt die Umweltbaubegleitung ergänzende tierökologische Untersuchungen durch. Vor Brückenabrissen wird nach möglichen Fledermausquartieren geschaut, bei Neubauten über bestimmte Fließgewässer werden limnologische Bestandsaufnahmen erstellt. So ließen sich geschützte Wanderfischarten nachweisen, für die während der Bauphase gezielt Schutzmaßnahmen entwickelt wurden. Rodungsarbeiten lässt A1 mobil nur während der Wintermonate ausführen. Sollten aus Gründen der Verkehrssicherheit außerhalb dieser Zeit Maßnahmen notwendig sein, werden betroffene Gehölzbestände im Vorfeld auf eine mögliche Besiedlung durch geschützte Tiere untersucht.

BETRIEBSDIENST – GUTE FAHRT FÜR 30 JAHRE!

Es gehört zum Konzept des Konzessionsmodells Bundesautobahn A1, dass der Betrieb der Strecke zwischen der Anschlussstelle Rade und der Anschlussstelle Oyten auch nach Abschluss der Ausbauarbeiten fortgeführt wird – und zwar für insgesamt 30 Jahre. Zur 65 Kilometer langen Betriebsstrecke gehören neun Anschlussstellen, sechs Rastanlagen und weitere sechs PWC-Anlagen (Parkplätze, Toiletten- und Waschanlagen). Im näheren Umfeld und an der Strecke befinden sich landschaftspflegerische Ausgleichsflächen sowie 62 Regenrückhaltebecken verschiedener Größe.

Für die Unterhaltung ist der von der A1 mobil eingesetzte Betriebsdienst verantwortlich, welcher seit September 2008 auf der Strecke im Einsatz ist und mittlerweile selbständig unter der Firmierung A-mobil Services GmbH agiert.

Die Aufgabe des Betriebsdienstes besteht primär in der Sicherstellung der Verkehrssicherheit und der Gewährleistung eines reibungslosen Verkehrsflusses, insbesondere auch in den Wintermonaten durch einen funktionierenden Winterdienst. Zudem werden zahlreiche Leistungen erbracht, die der Sicherung des Fahrkomforts, der Sauberkeit der Strecke sowie der guten Erkennbarkeit der Verkehrszeichen und -einrichtungen dienen. Dabei wird Rücksicht auf die Belange des Umweltschutzes genommen.

BETRIEBSDIENST

Zwei Betriebsstandorte – ein Ziel
Für die optimale Erreichbarkeit der Betriebsstrecke entstand an der zentral gelegenen Anschlussstelle Sittensen ein moderner Betriebshof. Ein weiterer Stützpunkt (Salzlager für den Winterdienst) liegt an der Anschlussstelle Bockel.

Wie auch bei den Ausbauarbeiten der Strecke wird großer Wert auf die Einhaltung von Arbeitsschutz- und Sicherheitsbestimmungen für die Mitarbeiter und Nachunternehmer des Betriebsdienstes gelegt. Zur Optimierung eines reibungslosen Ablaufs des Betriebes werden die Beschäftigten regelmäßig zu technischen Entwicklungen in Verkehrstechnik, Arbeitstechniken und Betriebsabläufen geschult.

Bei Verkehrsunfällen und Unwetterschäden auf der Strecke, Ausfällen an verkehrstechnischen Anlagen und weiteren Schadensereignissen besteht eine enge Zusammenarbeit mit den Sicherheitsbehörden vor Ort und den benachbarten Autobahnmeistereien des Bundes. Ergänzend erfolgt ein stetiger Informations- und Erfahrungsaustausch mit der Verkehrsmanagementzentrale in Hannover.

Tag und Nacht im Einsatz

Die Streckenkontrolle ist einer der wichtigsten Leistungsbereiche des Betriebsdienstes. Hauptaufgabe ist die Überprüfung der Betriebsstrecke auf ihren verkehrssicheren Zustand, Schadensfreiheit, Funktionsfähigkeit und Sauberkeit. Diese erfolgt in der Regel durch Sichtkontrolle bei Langsamfahrt und wird werktäglich vom Streckenwart durchgeführt. Im Falle von Schäden und Gefahrensituationen an der Strecke werden umgehend Sofortmaßnahmen eingeleitet. Bei Unfällen, Überschwemmungen und anderweitigen Verkehrsbeeinträchtigungen wird unmittelbar mit Sicherungs- und Rettungsmaßnahmen reagiert. Sämtliche Aktionen erfolgen in Abstimmung mit der Polizei.

Bei Unfalleinsätzen sorgt der Betriebsdienst für Absicherungen und, wenn nötig, Vollsperrungen. Auch Hilfeleistungen bei Aufräumarbeiten, bei der Wiederherstellung von Verkehrseinrichtungen und bei Schäden im Seitenraum gehören zum Aufgabenumfang. Unterstützt werden die Einsätze durch Vertragsfirmen mit Spezialgeräten für Ölverunreinigungen und Fahrbahnsanierungen nach Brandunfällen. Ein Unfalleinsatzteam ist über ein Notfalltelefon 24 Stunden erreichbar und mit Polizei und Behörden vernetzt.

Der Winterdienst hat in der kalten Jahreszeit Streu- und Räumeinsätze rund um die Uhr. Die Anzahl der Fahrzeuge und die Größe der Streuer sind so bemessen, dass die gesamte Betriebsstrecke von 65 Kilometern Länge innerhalb von zwei Stunden abgestreut werden kann. Dank einer gesicherten Versorgungssituation über langfristige Verträge für Streusalzlieferungen und entsprechende Lagerkapazitäten kann der Winterdienst zuverlässig ausgeführt werden.

Neben der Reinigung der Betriebsstrecke und ihrer Straßenausstattung ist auch die Grünpflege ein aktiver Beitrag des Betriebsdienstes zur Verkehrssicherheit. Durch diesen werden nicht nur Lebensräume für Pflanzen und Tiere erhalten, sondern auch die Aufenthalts- und Erholungsflächen für die Verkehrsteilnehmer gepflegt. Zudem gewährleistet der Betriebsdienst durch Maßnahmen in der Grünpflege die Lesbarkeit der Beschilderung und die gute Sicht insbesondere in Kurvenbereichen und bei Zubringern.

ZU GUTER LETZT

In dieser Broschüre wurde Ihnen ein Teil des nachhaltigen Konzeptes für den Ausbau der A1 zwischen dem Buchholzer Dreieck und dem Bremer Kreuz vorgestellt. Ein Gemeinschaftsprojekt von Bund und privater Wirtschaft, von der Planung über die Umsetzung bis hin zum späteren Betrieb der Strecke, welches heute bereits Früchte trägt. Dank enger Zusammenarbeit und unter Berücksichtigung verschiedenster Interessen wird es gelingen, die vertraglich vereinbarte Bauzeit von vier Jahren einzuhalten und nach derzeitigem Kenntnisstand sogar zu unterschreiten.

Wir möchten uns an dieser Stelle bei allen am Bau Beteiligten für die gute Zusammenarbeit sowie bei Anwohnern und Verkehrsteilnehmern für die Geduld im Umgang mit ausbaubedingten Beeinträchtigungen bedanken.

Wir wünschen Allen allzeit gute und sichere Fahrt.

Die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Land Niedersachsen, ist der Auftraggeber des Konzessionsprojektes. Zur Projektabwicklung wurde ein Vertragsabwicklungsteam bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) Geschäftsbereich Verden eingesetzt.

Projektabwicklungsteam A1:
NLStBV Geschäftsbereich Verden
Bgm.-Münchmeyer-Str. 10
27283 Verden (Aller)
Tel: 04231 9239-191
Fax: 04231 9239-160
E-Mail: julia.fundheller@
nlstbv-ver.niedersachsen.de

Auftragnehmer ist die private Projektgesellschaft A1 mobil. Gesellschafter der A1 mobil sind die Bilfinger Berger Project Investments GmbH, der britische Infrastrukturentwickler und -betreiber John Laing Infrastructure Ltd. sowie das mittelständische Unternehmen Johann Bunte Bauunternehmung GmbH & Co. KG.

Projektgesellschaft:
A1 mobil GmbH & Co. KG
Stader Straße 36
27419 Sittensen
Tel: 04282 50982-30
Fax: 04282 50982-99
E-Mail: info@a1-mobil.de
Pressekontakt A1 mobil:
E-Mail: presse@a1-mobil.de

Betriebsdienst:
A-mobil Services GmbH
Autobahnbetriebshof Sittensen
Stader Straße 36
27419 Sittensen
Tel: 04282 5093-20
Fax: 04282 5093-19
E-Mail: info@a1-mobil.de

Im Auftrag der Projektgesellschaft A1 mobil erbringt eine Arbeitsgemeinschaft, bestehend aus Bilfinger Berger AG und Johann Bunte Bauunternehmung GmbH & Co. KG, alle Planungs- und Bauleistungen für den Ausbau der Autobahn.

Arbeitsgemeinschaft Bau:
Arbeitsgemeinschaft
A1 Hamburg–Bremen
Heinrich-Schelper-Straße 2
27356 Rotenburg (Wümme)
Tel: 04261 67268-0
Fax: 04261 67268-777
E-Mail: info@a1-mobil.de

Der Verkehrskoordinator ist Ansprechpartner für alle Fragen zur Verkehrsführung und -sicherung in den Baustellen.

Verkehrskoordinator:
Peter Schreiber
Heinrich-Schelper-Straße 2
27356 Rotenburg (Wümme)
Tel: 04261 67268-246
Fax: 04261 67268-777
Mobil: 0152 29234452
E-Mail: ibs-vt@online.de

Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr
Geschäftsbereich Verden

A1 mobil
ZUKUNFT ERFAHREN

BILFINGER BERGER
Project Investments

John laing
making infrastructure happen

BUNTE

construktiv, Bremen