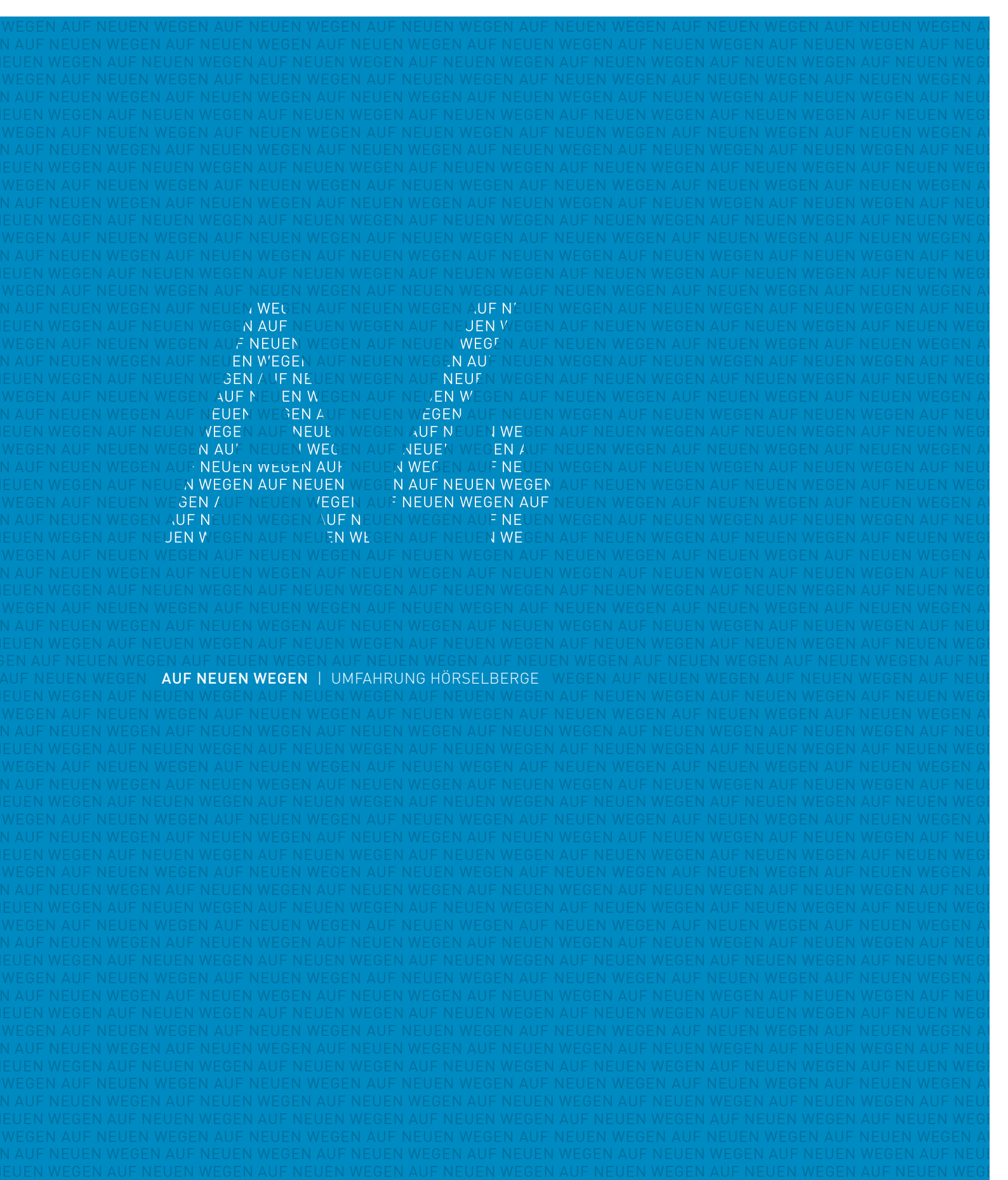




**NEUBAUABSCHNITT
UMFAHRUNG HÖRSELBERGE**

im Zuge der Bundesautobahn A4
Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 15

**LANDESGRENZE HESSEN/THÜRINGEN –
ANSCHLUSSSTELLE GOTHA**
(ÖPP-Betreibermodell)

im Auftrag



der Bundesrepublik Deutschland

vertreten durch



den Freistaat Thüringen

vertreten durch

DEGES

Privater Projektpartner des Bundes



Einleitung	5
Grußworte	6
Kapitel 01	8
Das Prinzip Öffentlich-Privater-Partnerschaften	
Kapitel 02	12
Warum das Prinzip ÖPP zur A4 passt	
Kapitel 03	14
Von der Planung bis zum Vertrag	
Kapitel 04	16
Übersichtskarte des ÖPP-Projektes	
Kapitel 05	18
Der Konzessionsnehmer – Via Solutions Thüringen	
Kapitel 06	24
Aufgaben des privaten Betreibers	
Kapitel 07	32
Stimmen der Region	
Impressum	36

EINLEITUNG

Im Zuge des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit (VDE) Nr. 15 wird der Streckenabschnitt der A4 zwischen Herleshausen (Landesgrenze Hessen/Thüringen) und dem Hermsdorfer Kreuz (A4/A9) auf 129,6 Kilometern Länge neu, beziehungsweise sechsstreifig ausgebaut.

Der überwiegende Teil dieser Bundesmaßnahme (94,1 km) wurde vom Autobahnamt Thüringen realisiert. In der Zuständigkeit der DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH liegen neben dem Neu- beziehungsweise Ausbau der Abschnitte Magdala – Jena/Göschwitz (11 km) auch die Umfahrung Hörselberge (24,5 km). Dieser Abschnitt ist Bestandteil der ersten Öffentlich-Privaten-Partnerschaft (ÖPP) im ostdeutschen Autobahnnetz, die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung als A-Modell Landesgrenze Hessen/Thüringen – Anschlussstelle Gotha an einen privaten Konzessionsnehmer vergeben wurde.

Das Motto „Auf neuen Wegen“ bezieht sich somit gleichermaßen auf die neuartige Vertragsstruktur als auch auf die neue Trasse. Die Bedeutung der A4 als zentrale Ost-West-Verkehrsachse spiegelt

sich in der Verkehrsbelastung wider. Schon 2004 wurden im Bereich der Anschlussstelle (AS) Eisenach-West mehr als 51 000 Fahrzeuge innerhalb von 24 Stunden gezählt. Angesichts solcher Verkehrsmengen war eine Erweiterung der A4 von vier auf sechs Fahrstreifen unabdingbar. Außerdem mussten auch extreme, nach heutigem Regelwerk nicht mehr zulässige Steigungen beziehungsweise Gefälle von etwa sechs Prozent in den Hörselbergen ausgeglichen werden, um das damit verbundene große Unfallrisiko und die hohen Schadstoffbelastungen zu reduzieren.

In die sieben Straßenbauprojekte (VDE-Straße) wurden von 1991 bis Ende 2008 rund 14,1 Milliarden Euro investiert. Insgesamt waren bis Ende 2008 etwa 1 820 Kilometer Straße für den Verkehr freigegeben – weitere etwa 80 Kilometer waren im Bau. Damit sind fast 95 Prozent des Projektvolumens realisiert oder in der Umsetzungsphase.

2010 steht das mit VDE erweiterte und modernisierte Bundesfernstraßennetz somit – mit Ausnahme der A44 und weniger ebenfalls verfolgter Lückenschlüsse – in Gänze zur Verfügung.

GRUSSWORT VON DR. PETER RAMSAUER, BUNDESMINISTER FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG

Investitionen in unsere Straßen sind Investitionen in die wichtigsten Lebensadern unserer Wirtschaft. Sie bilden die bestmögliche Grundlage für Arbeitsplätze und damit für Wachstum. Mit Modellen der „Öffentlich-Privaten-Partnerschaften“ (ÖPP) gehen wir neue Wege beim Bundesfernstraßenbau. Öffentlich-Private-Partnerschaften haben sich in Deutschland bereits seit mehr als zehn Jahren bewährt. Die Baufertigstellung des bundesweit ersten Fernstraßenprojektes nach dem Betreibermodell ist nun sichtbar und ab sofort nutzbarer Beweis für das Zusammenspiel von öffentlicher Hand und der Privatwirtschaft auch bei der Umsetzung wichtiger Infrastrukturmaßnahmen.

Die Umfahrung der Hörselberge in Thüringen durch die neue Autobahn A4 ist ein weiterer wichtiger Schritt zur Vollendung einer modernen Bundesautobahn und der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE). Nach dem Fall der Mauer war der Aufbau einer modernen Verkehrsinfrastruktur eine der wichtigsten Aufgaben im wiedervereinten Deutschland. Die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit umfassen unter anderem den Aus- beziehungsweise Neubau von mehr als 2000 Kilometer Autobahnen. Davon sind die Verbindungen innerhalb und nach Thüringen ein wesentlicher Schwerpunkt. Die neuen Verkehrsadern A71 und A73 nach Bayern sowie die A38 nach Hessen und Sachsen gehören ebenso zu diesen Großprojekten wie der Ausbau der A9 und der A4. Nach 20 Jahren Deutsche Einheit sind die Straßenprojekte der VDE zu rund 95 Prozent fertig gestellt. Das ist ein großer Erfolg. Der Bund hat hierfür rund 15 Milliarden Euro investiert. Thüringen ist heute ein verkehrlich gut angeschlossenes Bindeglied zwischen Ost und West, in einem zusammengewachsenen Europa.

Die fast 25 Kilometer lange Umfahrung von Eisenach und dem Naturschutzgebiet Hörselberge durch die neue A4 sorgt ab jetzt für freie Fahrt: für die Verkehrsteilnehmer, für die Anwohner und für den Gütertransport. Gleichzeitig leisten wir damit einen wichtigen Beitrag für die Natur, den Umweltschutz und für eine erhöhte Attraktivität der Wartburgstadt Eisenach. Die neue A4 ist mit gleich drei großen Talbrücken ein anspruchsvoller Autobahnneubau



auf höchstem Niveau. Mit der Finanzierungs- und Beschaffungsvariante ÖPP haben Bund und Land für diesen Autobahnabschnitt mit insgesamt veranschlagten knapp 550 Millionen Euro Bundesinvestitionen ein Gesamtpaket für 30 Jahre geschnürt. Von unserem privaten Vertragspartner erwarten wir dafür eine hohe Qualität und Wirtschaftlichkeit. Seine Aufgabe ist es, neben der Planung und dem Bau nun auch die Strecke zu unterhalten und den Betriebsdienst zu leisten.

Insgesamt hat die Bundesregierung vier Pilotprojekte als sogenannte A-Modelle erfolgreich an private Betreiber vergeben. Die A4 von der Grenze nach Hessen über Eisenach bis Gotha gehört dazu. Ich freue mich, dass die Hörselberg-Umfahrung nach nur dreijähriger Bauzeit bereits jetzt dem Verkehr übergeben werden kann. Mein herzlicher Dank gilt allen und insbesondere der Projektgesellschaft „Via Solutions Thüringen“, die dazu beigetragen haben, den mit ÖPP ermöglichten Bau des bundesweit ersten Betreibermodell-Projektes in so kurzer Zeit zu verwirklichen. Der Erfolg gibt uns Recht. Konsequenter Weise haben wir jetzt bundesweit eine zweite Staffel mit acht weiteren ÖPP-Projekten und einem Bauvolumen von rund 1,5 Milliarden Euro auf den Weg gebracht.

Als Bundesverkehrsminister wünsche ich Ihnen allzeit eine gute und unfallfreie Fahrt.

A handwritten signature in black ink, which appears to read 'Peter Ramsauer'. The signature is fluid and cursive.

Dr. Peter Ramsauer
Bundesminister für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung

GRUSSWORT VON CHRISTIAN CARIUS, THÜRINGER MINISTER FÜR BAU, LANDES- ENTWICKLUNG UND VERKEHR

20 Jahre nach der friedlichen Revolution ist der Ausbau eines zeitgemäßen Autobahnnetzes in Thüringen fast vollendet. Vier von acht Straßenbauprojekten und drei von neun Schienenbauprojekten der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit führen durch unseren Freistaat. Das Autobahnnetz hat sich seit 1991 mehr als verdoppelt. Bund und Land haben viel investiert, um die zentrale geografische Lage auch zu einem wirtschaftlichen Vorteil für Thüringen zu machen.

Mit der Hörselbergumfahrung der A4 bei Eisenach wird eines der letzten Nadelöhere im West-Ost-Verkehr und eine unfallträchtige Gefahrenstelle der Vergangenheit angehören. Für die Zukunft aber wird gerade dieser Bauabschnitt der A4 aus einem anderen Grund in Erinnerung bleiben.

Das Projekt „Hörselberge“ ist das zweite Pilotprojekt des Bundes, das in Öffentlich-Privater-Partnerschaft (ÖPP) realisiert wird. Durch die Verantwortung für die Finanzierung, den Bau, die Erhaltung und den Betrieb des Autobahnabschnittes durch einen privaten Betreiber soll eine schnellere und effizientere Projektrealisierung erreicht werden. Der lange Zeitraum von 30 Jahren setzt einen besonderen Anreiz für eine hochwertige Bauausführung.

In Thüringen haben wir bereits gute Erfahrungen mit dem ÖPP-Modell beim Bau von Landstraßen und bei der Sanierung des Internates am Sportgymnasium Jena gemacht. Das Internat wurde in nur zehn Monaten errichtet – statt geplanter zweieinhalb Jahre. Es konnten rund 1,7 Millionen Euro eingespart werden.



ÖPP-Projekte sind nicht nur modern, sondern auch noch effektiv: Die öffentliche Hand wird entlastet, die Projekte werden schneller und kostengünstiger umgesetzt und es besteht höhere Kostentransparenz. Ich bin mir sicher, dass sich der Erfolg dieses Rezeptes herumsprechen wird.

Mein Dank gilt allen, die an der Realisierung des Projektes mitgewirkt haben. Den Nutzern der neuen Strecke wünsche ich eine unfallfreie Fahrt und interessante Entdeckungen in den schönen Landschaften und kulturellen Städten links und rechts der Autobahn.

Ihr

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Christian Carius'.

Christian Carius

Thüringer Minister für Bau, Landesentwicklung
und Verkehr



01

Das Prinzip Öffentlich-Privater-Partnerschaften

Öffentlich-Private-Partnerschaften (ÖPP) – oder auch Public-Private-Partnerships (PPP) – bezeichnen die Zusammenarbeit zwischen der öffentlichen Hand als Konzessionsgeber und der Privatwirtschaft als Konzessionsnehmer zum Bau und Ausbau von öffentlicher Infrastruktur. Der private Partner übernimmt dabei alle Aufgaben entlang des gesamten Lebenszyklus' des jeweiligen Projektes: von der Planung und Finanzierung über den Bau bis hin zum langfristigen Betrieb und im Hinblick auf die Erhaltung. Ziel dieser Partnerschaft ist es, die Infrastruktur sowohl schneller als auch wirtschaftlich

effizienter zu realisieren und in einer dauerhaft guten Qualität bereitzustellen.

Bei ÖPP-Projekten im Bundesfernstraßenbau sind verschiedenste Rahmenbedingungen für den Erfolg eines Projektes ausschlaggebend, zum Beispiel eine systematische Projektentwicklung durch den Projektträger, eine ausgewogene Risikoverteilung, der gemeinsame Wille von Bund und Land zur Projektumsetzung, der Projektzuschnitt und der Planungsstand. Grundsätzlich sollte das Baurecht noch vor Projektbeginn vorliegen, damit der



Projektrahmen klar abgesteckt ist und der Konzessionsnehmer die Bauzeiten belastbar planen kann. Gegenüber Dritten bleibt die öffentliche Hand weiterhin für den Streckenabschnitt verantwortlich. Deshalb unterliegt der Konzessionsnehmer regelmäßigen Überprüfungen. Dadurch wird sichergestellt, dass der Bau-, Betriebs- und Erhaltungsstandard immer der vertraglich definierten Qualität entspricht. Die Infrastrukturverantwortung von Bund und Ländern bleibt bei den in Deutschland angewandten Modellen daher unberührt. Voraussetzung ist die Berücksichtigung des Projektes im Bedarfsplan für die

Bundesfernstraßen. Auch die allgemeinen Verkehrsregeln und andere Vorschriften für den Straßenverkehr bleiben unberührt von den Konzessionsverträgen mit privaten Betreibern.

ÖPP sind somit eine wichtige Säule, um die Qualität des Bundesfernstraßennetzes in Deutschland weiter und vor allem rascher zu verbessern. Durch diese Form der Einbindung privaten Know-hows und privaten Kapitals können Streckenabschnitte früher ausgebaut und auf effiziente, wirtschaftliche Art langfristig gesichert werden.

DAS A-MODELL

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat das Projekt A4 Landesgrenze Hessen/Thüringen – AS Gotha (Umfahrung Hörselberge) als eines von vier Pilotprojekten ausgewählt, um Erfahrungen mit dem ÖPP-Modell bei deutschen Autobahnen zu sammeln. Die A4 ist zudem das erste Bundesfernstraßenprojekt, das auf ÖPP-Basis im ostdeutschen Autobahnnetz realisiert wird.

Die Konzessionsvergabe an einen privaten Partner erfolgte nach dem sogenannten A-Modell. Dabei werden die privaten Investitionen in Bau und Ausbau der Autobahn über die Einnahmen aus der Lkw-Maut auf dem betreffenden Streckenabschnitt refinanziert. Diese werden vom Bund an die Konzessionsnehmer weitergeleitet. Darüber hinaus kann es eine Anschubfinanzierung seitens des Bundes geben.

Eines der zentralen Elemente im Konzessionsvertrag ist eine angemessene Verteilung der Risiken zwischen Konzessionsgeber und Konzessionsnehmer. Dabei ist der Konzessionsnehmer unter anderem verantwortlich für Bau, Erhaltung und Betrieb der Konzessionsstrecke. Außerdem trägt er das Verkehrsmengenrisiko.



Private Investitionen werden über Lkw-Maut refinanziert

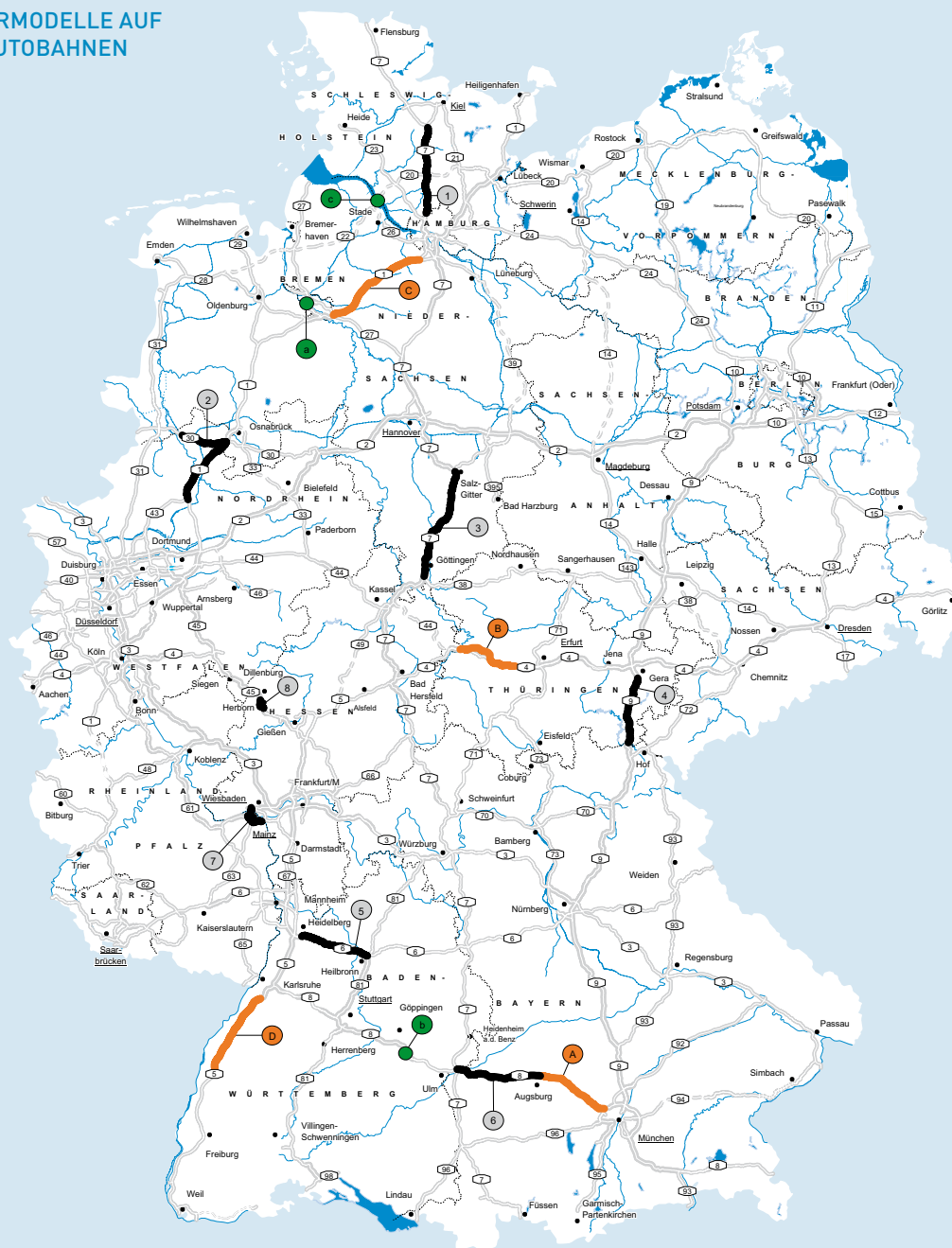
WESENTLICHE GRUNDLAGEN FÜR DIE KONZESSIONSVERGABE BEIM A-MODELL

1. Im Rahmen einer Konzession wird einem privaten Unternehmen Planung, Neu- beziehungsweise Ausbau, Erhaltung und Betrieb eines Autobahnabschnitts für einen Zeitraum von 30 Jahren übertragen. Die Finanzierung dieser Leistungen übernimmt ebenfalls der Konzessionsnehmer.
2. Die Refinanzierung erfolgt hauptsächlich über die Einnahmen aus der Lkw-Maut auf der Konzessionsstrecke, die an das private Unternehmen ausbezahlt werden. Darüber hinaus kann es eine Anschubfinanzierung seitens des Bundes geben.
3. Die langfristige Projektverantwortung für einen Zeitraum von 30 Jahren bedeutet für den Konzessionsnehmer einen besonderen Anreiz, möglichst hochwertige Bauleistungen zu erbringen und ein entsprechendes Qualitätsmanagement zu installieren.
4. Der für das jeweilige Projekt am besten geeignete privatwirtschaftliche Partner wird über ein strukturiertes Verhandlungsverfahren ermittelt. Mithilfe dieses Wettbewerbes werden fachliche Kompetenz, Zuverlässigkeit, Wirtschaftlichkeit und Leistungsfähigkeit ausgelotet.
5. Die Gestaltungsfreiheit (zum Beispiel die Wahl der Baustoffe und Bauverfahren) ist für den Bieter beim A-Modell größer als bei herkömmlichen Ausschreibungen.

VORTEILE DER ÖPP-PROJEKTSTRUKTUR

- › Schnelle Projektrealisierung
- › Hohe Terminalsicherheit
- › Wirtschaftlichkeit durch Lebenszyklusansatz
- › Vertraglich geregelte Anreizmechanismen
- › Dauerhaft gute Qualität der Infrastruktur
- › Innovationskraft
- › Konzentration der öffentlichen Hand auf Kernaufgaben
- › Planungssicherheit für öffentliche Haushalte

BETREIBERMODELLE AUF BUNDESAUTOBAHNEN



Ende 2009 in Verkehr

2 - 4 streifig
6 - 8 streifig

BAB Neubau geplant

== ==

Pilotprojekte

- A A8 Augsburg-West - AD München-Allach
- B A4 Landesgrenze HE/TH - AS Gotha
- C A1 AK Bremer Kreuz - AD Buchholz
- D A5 Malsch - AS Offenburg

Weitere Projekte

- a A281 Weserquerung
- b A8 Alaufstieg
- c A20 Elbquerung

Projekte neu geplant

- 1 A7 AD Bordesol - Landesgrenze SH/HH
- 2 A1/A30 AS Rheine-Nord - AK Lotte/Osnabrück - AK Münster-Süd (NW)
- 3 A7 AD Salzgitter - AD Drammetal (NI)
- 4 A9 AS Lederhose - Landesgrenze TH/BY
- 5 A6 AS Wiesloch-Rauenberg - AK Weinsberg (BW)
- 6 A8 AK Ulm-Elchingen - AS Augsburg-West (BY)
- 7 A60 AS Mainz-Laubenheim - A643 AD Mainz - AK Schierstein
- 8 A45 im Bereich Dillenburg - Wetzlar



Bundesministerium
für Verkehr, Bau
und Stadtentwicklung



02

Warum das Prinzip ÖPP zur A4 passt

Aufgrund der zentralen geografischen Lage der A4 und verstärkt seit der 2004 erfolgten Osterweiterung der Europäischen Union hat das Verkehrsvolumen auf der A4 stetig zugenommen, insbesondere im Transport- und Schwerverkehr.

Die alte A4 wurde infolge mehrerer Schwachpunkte den Anforderungen an einen modernen Verkehrsweg nicht mehr gerecht; die Folge waren zahlreiche Staus:

- › Die Strecke zwischen der hessisch-thüringischen Landesgrenze und Gotha war in einem schlechten baulichen Zustand.
- › Zwei Spuren waren nicht mehr ausreichend für den Verkehr.

- › Es gab keine Standspur sowie keine Beschleunigungs- und Verzögerungsspuren, was ein erhebliches Sicherheitsrisiko zur Folge hatte.
- › Die Strecke wies nicht zulässige Steigungsgrade auf.

Um die verkehrlich, raumordnerisch, städtebaulich, ökonomisch und ökologisch beste Lösung zu finden, hat die DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH für den Abschnitt „Umfahrung Hörselberge“ mehrere Varianten untersucht und miteinander verglichen. Nach kritischer Gegenüberstellung und sorgfältiger Abwägung aller relevanten Belange wurde schließlich deutlich: Ein Ausbau entlang der alten Trasse ist aufgrund der städtebaulichen und topografischen Gegebenheiten nur bedingt möglich und bringt nicht die erwünschten



Ergebnisse. Die Variante, nach welcher der Verkehr in Richtung Osten auf der bestehenden A4 bleibt und nur für den Verkehr in Richtung Westen eine neue Trasse nördlich der vorhandenen gebaut wird, bringt nicht die erwünschte Entlastung für Eisenach und ist letztlich teurer als eine komplette Trassenverlegung. Die sinnvollste Alternative war somit, die A4 ab der neuen Anschlussstelle Eisenach-West bis westlich von Waltershausen auf einer Länge von 24,5 Kilometern zu verlegen und im Norden der Stadt Eisenach und der Hörselberge neu zu bauen.

Nach Prüfung aller Vor- und Nachteile legte das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung schließlich im Februar 2000 die Linien für den Neubauabschnitt der A4 fest.

Der Planfeststellungsbeschluss wurde im Januar 2004 erteilt. Das für das Projekt erzielte Baurecht hat es dem Bund ermöglicht zu entscheiden, dass die A4 als eines der bundesweit ersten vier ÖPP-Betreibermodell-Projekte im Bundesfernstraßenbau realisiert werden soll. Damit war der Weg für schnelle und erfolgreiche weitere Schritte bis zum Vertragsabschluss mit dem privaten Partner im Jahre 2007 frei. Das mit einer 2. Staffel ÖPP verfolgte Ziel des BMVBS ist, 2009–2012 acht weitere Betreibermodell-Projekte zu starten. Weiterentwickelte Projektstrukturen (zum Beispiel Verfügbarkeitsmodelle, reine Erhaltungsmodelle) kommen hierbei zur Anwendung.

03

Von der Planung bis zum Vertrag

Auftraggeber für das A-Modell auf der A4 ist das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, dieses vertreten durch den Freistaat Thüringen und dieser vertreten durch die DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH.

Aufgabe der DEGES ist im Allgemeinen die Planung und Baudurchführung von und für Bundesfernstraßen oder wesentliche Teile davon im Rahmen der Auftragsverwaltung gemäß Artikel 90 Grundgesetz. Entsprechendes gilt für vergleichbare Verkehrsinfrastrukturprojekte in der Baulast der Gesellschafter einschließlich zugehöriger Aufgaben. Die Beauftragung erfolgt jeweils auf der Grundlage von Dienstleistungsverträgen mit dem beauftragenden Gesellschafter. Zu den Gesellschaftern der DEGES gehören die Bundesrepublik Deutschland mit 35,38 Prozent sowie das Land Brandenburg, die Freie Hansestadt Bremen, die Freie und Hansestadt Hamburg, das Land Hessen, das Land Mecklenburg-Vorpommern, der Freistaat Sachsen, das Land Sachsen-Anhalt, das Land Schleswig-Holstein und der Freistaat Thüringen mit jeweils 7,18 Prozent. Neben Straßenbauprojekten des Bundes (Autobahnen und Bundesstraßen) sowie

Landesstraßenprojekten der Ländergesellschaften gehören auch andere Verkehrsinfrastrukturprojekte der Gesellschafter, wie der Bau des City-Tunnels Leipzig für den Freistaat Sachsen und Maßnahmen an Brücken im Zuge von Bundeswasserstraßen, zum Projektportfolio der Gesellschaft.

Im Rahmen eines in sich vernetzten Projekt- und Qualitätsmanagements koordiniert, optimiert und kontrolliert die DEGES die Leistungen externer Planer, Bauüberwacher, Grunderwerber, Vermesser und sonstiger Dienstleister.

Seit ihrer Gründung 1991 hat die DEGES ihr Fachwissen ständig weiterentwickelt: Know-how und Lösungskompetenz für komplexe Projektbeschreibungen und alle damit zusammenhängenden planerischen, technischen, rechtlichen und kaufmännischen Fragen sowie qualifiziertes Kosten-, Termin- und Qualitätsmanagement für anspruchsvolle Verkehrsinfrastrukturprojekte.

Dies gilt sowohl für eine Realisierung im Rahmen:

- › der konventionellen Beschaffung (Haushaltsfinanzierung) als auch
- › der Umsetzung als ÖPP-Projekte.

Die DEGES konzentriert sich auf die Aufgaben des Projektmanagements als Bauherr und Hausherr und bedient sich weitestgehend der eigentlichen Planungs-, Grunderwerbs-, Bauvorbereitungs- sowie Bauüberwachungsleistungen geeigneter Dienstleister (Ingenieurbüros etc.). Hoheitliche Funktionen nimmt die DEGES nicht wahr.

So hat die DEGES beim ÖPP-Projekt „Umfahrung Hörselberge“ das Planfeststellungsverfahren betreut, um das Baurecht zu erlangen, sowie in enger Abstimmung mit den zuständigen Landesbehörden das „Vereinfachte Flurbereinigungsverfahren“ beantragt. Damit konnten die Belange sowohl der betroffenen Bodeneigentümer als auch des ländlichen Raumes bei Wahrung der Interessen der DEGES in vollem Umfang berücksichtigt werden.

Zur Ermittlung des geeigneten privatwirtschaftlichen Partners wurde gemeinsam von Bund, dem Freistaat Thüringen und der DEGES unter Federführung des BMVBS ein strukturiertes mehrstufiges Verhandlungsverfahren durchgeführt.

ABLAUF DES BIETERVERFAHRENS

Bereits in der ersten Phase, dem Teilnahmewettbewerb, waren von den Bewerbern Nachweise über deren finanzielle, wirtschaftliche und technische Leistungsfähigkeit mit entsprechenden Referenzen zu erbringen. Bei Abgabe des Angebotes hatten die Bieter nicht nur auf dessen Wirtschaftlichkeit, sondern auch auf die Plausibilität und Belastbarkeit der Finanzierung zu achten.

Um die erforderliche Qualität und entsprechende Leistungen sicherzustellen, hat die Vergabestelle (ein Team unter anderem aus Vertretern des Bundes, des Freistaates Thüringen, der VIFG und der DEGES) diese eingehend geprüft. Im Oktober 2007 wurde der Konzessionsnehmer Via Solutions Thüringen damit beauftragt, das A-Modell A4 zu realisieren.

20.10.2005

Einreichung des Teilnahmeantrages der privaten Bieter

16.01.2006

Mitteilung an qualifizierte Bieter

01.08.2006

Abgabe des ersten Angebotes

24.01.2007

Mitteilung an zwei bevorzugte Bieter

03. – 05.2007

Verhandlungen des Konzessionsvertrages

25.07.2007

Abgabe des finalen Angebotes („Best and Final Offer“ – BAFO)

11.09.2007

Zuschlag („Commercial Close“)

16.10.2007

Endgültige Finanzierungsverträge („Financial Close“)



04

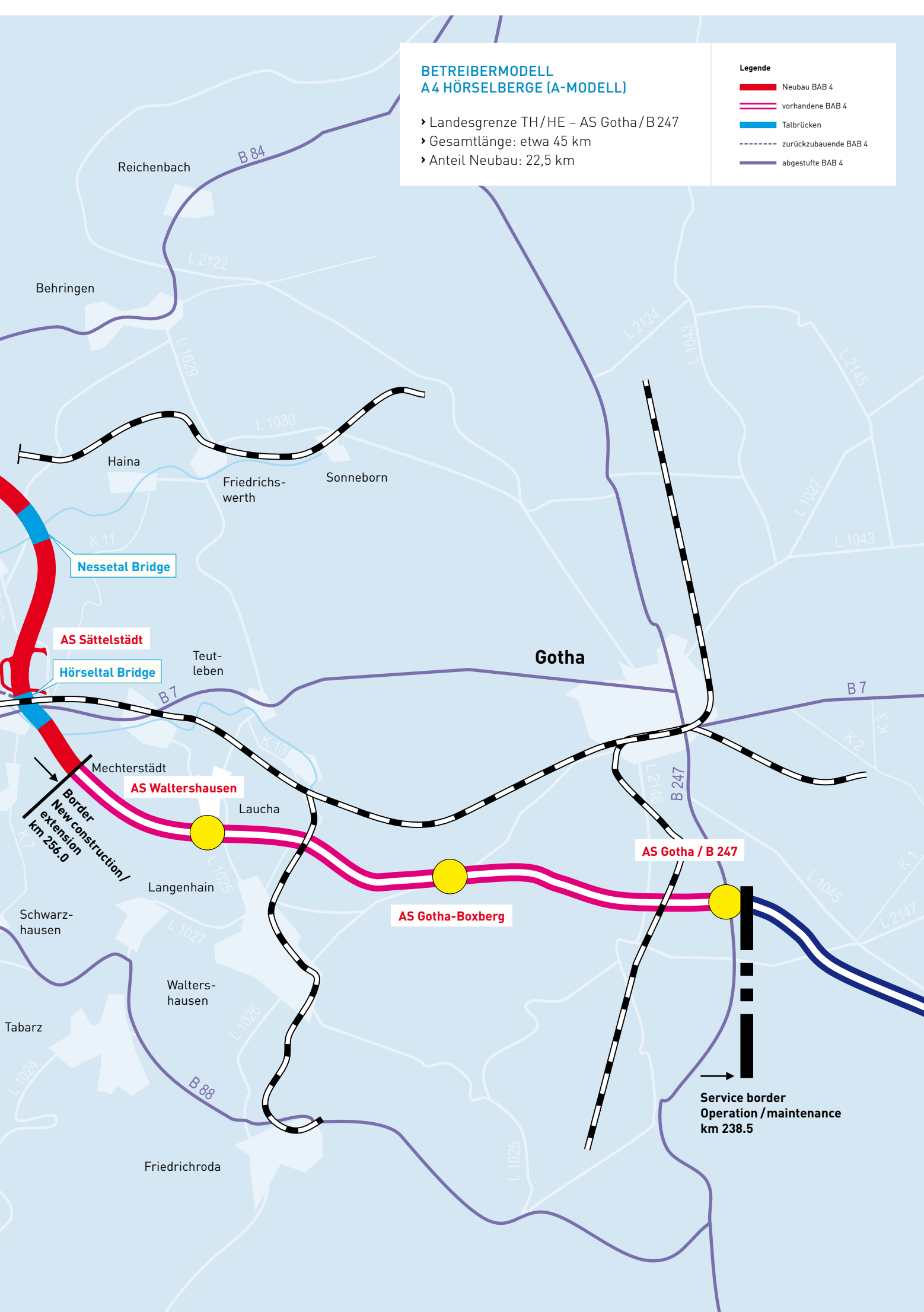
Übersichtskarte des ÖPP-Projektes

BETREIBERMODELL A4 HÖRSELBERGE (A-MODELL)

- › Landesgrenze TH/HE – AS Gotha/B 247
- › Gesamtlänge: etwa 45 km
- › Anteil Neubau: 22,5 km

Legende

- Neubau BAB 4
- vorhandene BAB 4
- Talbrücken
- zurückzubauende BAB 4
- abgestufte BAB 4





05

Der Konzessionsnehmer – Via Solutions Thüringen

Die Via Solutions Thüringen GmbH & Co. KG wurde 2007 als Projektgesellschaft gegründet, um im Auftrag der Bundesrepublik Deutschland das rund 45 Kilometer lange Teilstück der A4 zwischen der Landesgrenze Hessen/Thüringen und der Anschlussstelle Gotha auf Basis eines ÖPP-Vertrages zu planen, zu finanzieren, zu bauen, instand zu halten

und 30 Jahre lang zu betreiben. Dazu gehört auch der Neubau der 24,5 Kilometer langen Umfahrung Hörselberge.

Die Via Solutions Thüringen hat die Aufgabe des Konzessionsnehmers übernommen und ist damit Vertragspartner für den Konzessionsgeber und für



die Realisierung des Projektes verantwortlich. Gesellschafter sind zu gleichen Teilen die HOCHTIEF PPP Solutions GmbH, ein Tochterunternehmen der HOCHTIEF Concessions AG, und die VINCI Concessions Deutschland GmbH.

AUFBAU DER PROJEKTGESELLSCHAFT – VIA SOLUTIONS THÜRINGEN GMBH & CO. KG



DIE GESELLSCHAFTER VON VIA SOLUTIONS THÜRINGEN



Die HOCHTIEF Aktiengesellschaft ist einer der führenden internationalen Baudienstleister. Mit mehr als 66 000 Mitarbeitern und Umsatzerlösen von 18,17 Milliarden Euro im Geschäftsjahr 2009 ist das Unternehmen auf allen wichtigen Märkten der Welt präsent. Die Tochtergesellschaft HOCHTIEF Concessions AG zählt zu den bedeutendsten industriellen Infrastrukturinvestoren. Sie entwickelt und realisiert Konzessions- und Betreiberprojekte.

Zu den Geschäftsfeldern von HOCHTIEF Concessions gehören Flughäfen, Straßen, soziale Infrastruktur sowie weitere Public-Private-Partnership-(PPP-) Projekte. Das Portfolio umfasst derzeit sechs Flughafen-Beteiligungen, sieben Straßen mit einer Gesamtlänge von 750 Kilometern, mehr als 100 Schulen, zwei Rathäuser, ein Bürgerzentrum und eine Kaserne. Außerdem entwickelt HOCHTIEF Concessions zwei Geothermie-Kraftwerke und ist an zwei Investitions-partnerschaften beteiligt.

HOCHTIEF Concessions wurde 2008 gegründet und greift auf die langjährige Erfahrung seiner beiden Einzelgesellschaften HOCHTIEF AirPort GmbH (HTA) und HOCHTIEF PPP Solutions GmbH (HTPPPS) im Bereich Öffentlich-Privater-Partnerschaften zurück.

Als hundertprozentige Tochtergesellschaft der HOCHTIEF Concessions AG ist HOCHTIEF AirPort für das Geschäftsfeld Flughäfen zuständig. HTA bündelt alle Flughafen-Managementaktivitäten des HOCHTIEF-Konzerns und bietet Lösungen aus einer Hand – von der Finanzierung über das Management bis hin zur strategischen Ausrichtung.

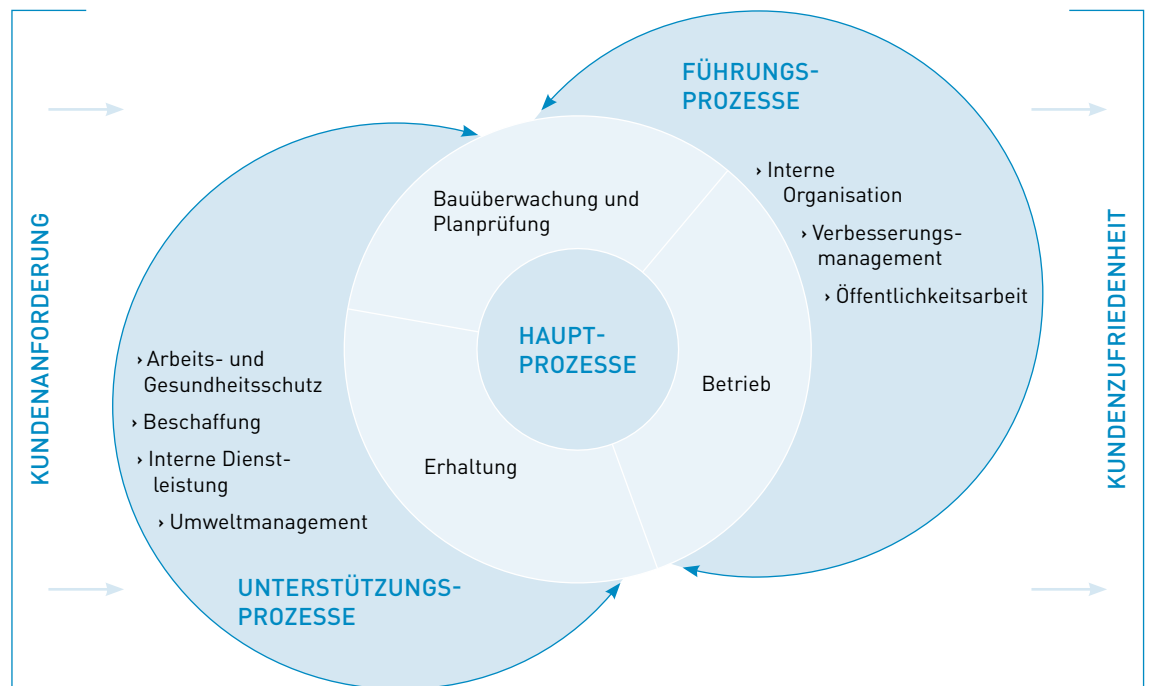
HOCHTIEF PPP Solutions bietet als hundertprozentige Tochtergesellschaft von HOCHTIEF Concessions seinen Partnern der öffentlichen Hand integrierte, intelligente und innovative Lösungen für PPP-Projekte in den Geschäftsfeldern Straßen und soziale Infrastruktur. Neben dem Hauptsitz in Essen ist die Gesellschaft mit Niederlassungen und Büros in Chile, Griechenland, Großbritannien, Kanada und den USA vertreten.



VINCI ist das führende Bau- und Konzessionsunternehmen weltweit. Mit seinen 162 000 Mitarbeitern in mehr als 90 Ländern plant, finanziert, baut und bewirtschaftet der Konzern Einrichtungen und Infrastrukturen wie Schulen, Krankenhäuser, Wohnungen, Büros, Straßen, Brücken, kommunale Gestaltungsmaßnahmen, Telekommunikations- und Energienetze, Autobahnen und Parkplätze, die für unsere Lebensqualität eine wichtige Rolle spielen.

Der VINCI-Konzern stützt seine Entwicklung seit jeher auf das strategische Modell des integrierten Bau- und Konzessionsunternehmens und auf ein dezentrales Managementkonzept, das die Leistungskraft der einzelnen Konzernunternehmen fördert und das individuelle Potenzial jedes Mitarbeiters entfaltet. Im beständigen Bestreben um Einklang zwischen geschäftlichem und menschlichem Fokus will VINCI die Mitarbeiter ebenso wie die Kunden, die Aktionäre und die gesamte Gesellschaft an seinen Erfolgen teilhaben lassen.

Seine fünf Unternehmensbereiche – VINCI Concessions, VINCI Autoroutes, VINCI Energies, EUROVIA und VINCI Construction – sind auch in Deutschland vertreten. Mit einem Umsatz von 32 Milliarden Euro ist VINCI ein erfolgreiches, börsennotiertes Unternehmen. VINCI Concessions verfolgt einen integrierten Ansatz, der Kunden sämtliche mit dem Projekt verbundenen Leistungen unter einem Dach anbietet: Finanzierung, Planung, Bau und Betrieb von Infrastruktur-, Hoch- und Ingenieurbauprojekten. Dies ermöglicht eine Kosten- und Qualitätsoptimierung über die gesamte Lebensdauer der Projekte. In Deutschland ist VINCI Concessions nicht nur führender Autobahnkonzessionär, sondern besitzt mit der Marke VINCI Park auch eine Premium-Marke im Parkplatzgeschäft. Die Tatsache, dass VINCI Concessions die zwei A-Modell-Projekte, Via Solutions Thüringen und Via Solutions Südwest, betreibt – und dadurch klarer Marktführer in Deutschland ist – spiegelt auch das Vertrauen der öffentlichen Partner in die Erfahrung und Kompetenz des Unternehmens wider.



INNOVATIVES QUALITÄTSMANAGEMENTSYSTEM

Die Via Solutions Thüringen sieht sich als Dienstleister und verlässlicher Partner der öffentlichen Hand, indem sie eine nachhaltig hochwertige Infrastruktur zur Verfügung stellt und unterhält.

Zudem ist das Unternehmen seinen ethischen Richtlinien verpflichtet und setzt sich für faires unternehmerisches Handeln ein. Aus diesem Grund hat die Via Solutions Thüringen ein innovatives und transparentes Managementsystem eingeführt.

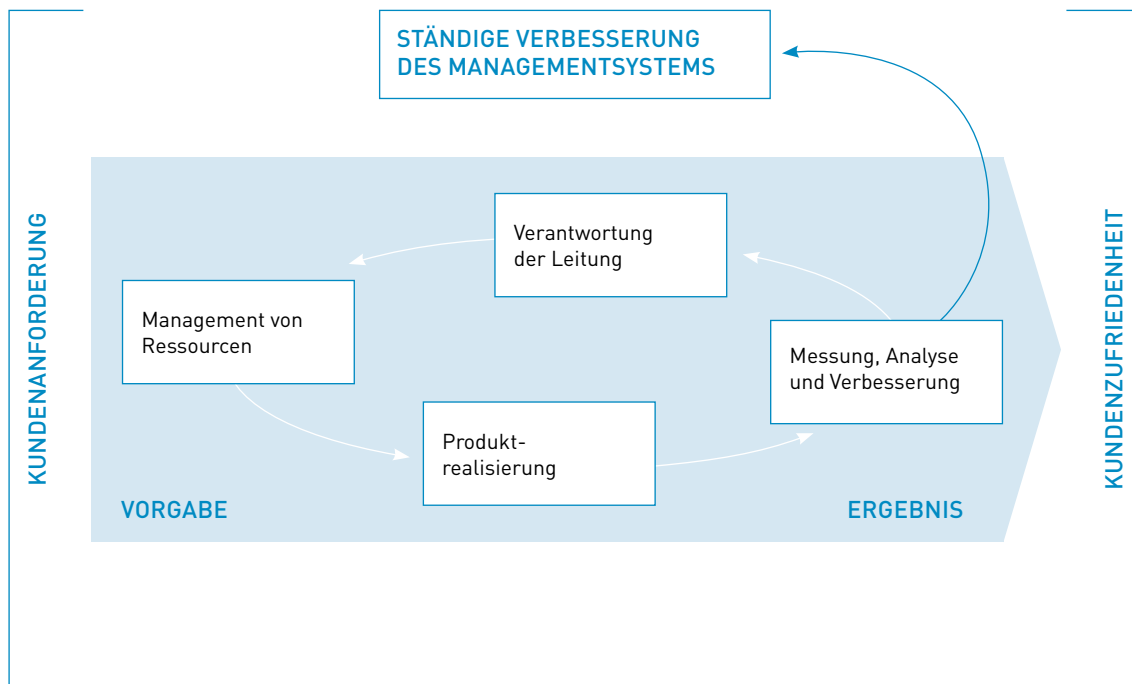
Ziel des Managementsystems ist es, alle Tätigkeiten der Gesellschaft aufeinander abzustimmen und bezüglich ihrer Qualität zu leiten und zu lenken.

PROZESSLANDKARTE

Der mittig dargestellte, dreigeteilte Kreis in der Grafik beinhaltet die Hauptprozesse der Bauüberwachung und Planprüfung, des Betriebes und der Erhaltung.

Diese Prozesse sind die umfangreichsten und beschreiben die wertschöpfenden Kernabläufe und wesentlichen Schnittstellen zu den Kunden, die entweder Vertragspartner, Nutzer oder Anrainer der Autobahn sind.

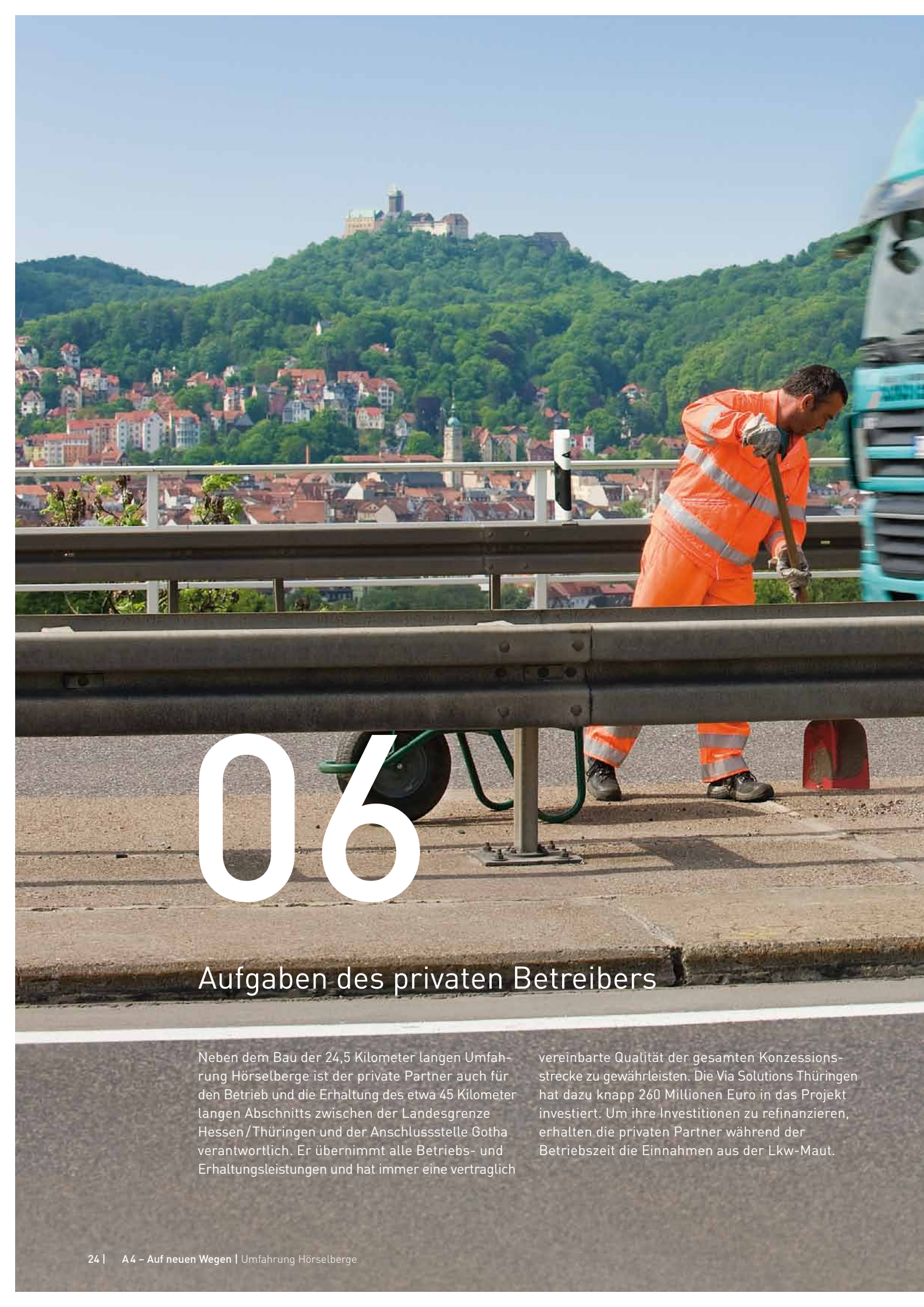
Die Hauptprozesse werden durch die Unterstützungsprozesse getragen. Das heißt, dass beispielsweise Arbeits- und Gesundheitsschutz, Beschaffung, interne Dienstleistungen und Umweltprojektbegleitung die Aufgabe haben, jederzeit einen reibungslosen Ablauf zu gewährleisten. In ihnen ist unter anderem beschrieben, wie die gesetzlichen Arbeitssicherheitsanforderungen umgesetzt werden müssen, wie Mitarbeiterschulungen zu planen sind und wie Geräte gewartet werden müssen.



STÄNDIGE VERBESSERUNG

Die gestalteten Prozesse werden an aktuellen Unternehmenserfahrungen ausgerichtet und unterliegen somit einer ständigen Verbesserung. Ein zentrales Element bildet das Verbesserungsmanagement des Unternehmens bestehend aus Qualitätsplanung, Korrektur- und Vorbeugemaßnahmen sowie internen Audits.

Die Mitarbeiter der Via Solutions Thüringen werden regelmäßig geschult. Im Zentrum stehen dabei die hohe Bedeutung ihrer Tätigkeit sowie ihr Beitrag zum Erreichen der Unternehmensziele. Darüber hinaus bildet das Unternehmen seine Mitarbeiter ständig weiter und qualifiziert sie in den Bereichen Technik, Gesetze, Kundenanforderung, Arbeits- und Gesundheitsschutz, Qualitätsmanagement und EDV. Im September 2009 erhielt der private Partner das Zertifikat nach DIN EN ISO 9001:2008 von der Deutschen Gesellschaft zur Zertifizierung von Managementsystemen (DQS) und damit den Nachweis ihrer Qualitätsfähigkeit.

A full-page background image showing a construction worker in a bright orange safety suit and gloves working on a metal guardrail on a highway. The worker is using a tool. In the background, a town with red-roofed houses is visible at the base of a green hill, topped with a castle or church. A blue truck is partially visible on the right side of the road.

06

Aufgaben des privaten Betreibers

Neben dem Bau der 24,5 Kilometer langen Umfahrung Hörselberge ist der private Partner auch für den Betrieb und die Erhaltung des etwa 45 Kilometer langen Abschnitts zwischen der Landesgrenze Hessen/Thüringen und der Anschlussstelle Gotha verantwortlich. Er übernimmt alle Betriebs- und Erhaltungsleistungen und hat immer eine vertraglich

vereinbarte Qualität der gesamten Konzessionsstrecke zu gewährleisten. Die Via Solutions Thüringen hat dazu knapp 260 Millionen Euro in das Projekt investiert. Um ihre Investitionen zu refinanzieren, erhalten die privaten Partner während der Betriebszeit die Einnahmen aus der Lkw-Maut.



FINANZIERUNG

Um ihre Investitionen zu refinanzieren, erhalten die privaten Partner während der Betriebszeit die Einnahmen aus der Lkw-Maut, die auf dem Autobahnabschnitt durch Toll Collect erhoben wird.

Der private Betreiber hat somit ein großes Interesse an einem guten Zustand der Autobahn mit einer hohen Verfügbarkeit. Pkw-Fahrer haben auf der Strecke keine Maut zu zahlen. Der auf der Konzessionsstrecke anfallende Lkw-Maut-Betrag wird an die Via Solutions Thüringen weitergeleitet. Hinzu kommt eine staatliche Anschubfinanzierung. Von den Einnahmen muss der Konzessionsnehmer die Baukosten und auch sämtliche Betriebs- und Erhaltungskosten sowie die laufenden Kosten der Gesellschaft decken.



Mautsystem an der A4

Für die Finanzierung des Projektes konnten renommierte Banken gewonnen werden. Darüber hinaus haben die Gesellschafter Eigenkapital in das Projekt investiert. Die umfangreichen Investitionen sind zu Beginn des Projektes zu leisten.

Die Rückzahlung der Kredite und des Eigenkapitals erfolgt langfristig bis zum Ende der Konzessionszeit. Der Konzessionsnehmer hat daher auch ein sehr großes Interesse daran, alle ihm übertragenen Aufgaben ohne Einschränkungen über die gesamte Konzessionszeit zu erfüllen. Die Finanzierung des Projektes erfolgt ausschließlich auf der Basis des erwarteten Cashflows der Projektgesellschaft.



Neubau der Umfahrung

BAU

Angesichts des Volumens der Maßnahmen für Bau und Ausbau der A4 setzte die Via Solutions Thüringen auf verlässliche und erfahrene Baupartner, um eine hohe Qualität der Bauleistung zu sichern.

Das Unternehmen hat darum eine Bau-Arbeitsgemeinschaft (Bau-ARGE) mit der Umsetzung der notwendigen Leistungen beauftragt.

Die Bau-ARGE besteht zu jeweils 33 Prozent aus der VINCI-Tochtergesellschaft EUROVIA und der HOCHTIEF Construction AG sowie zu jeweils 17 Prozent aus der Josef Rädlinger Bauunternehmen GmbH und der Strassing-Limes Bau GmbH.



Betonage der Strecke

BAUGESCHEHEN

Im Zuge der Arbeiten wurde ein Teilabschnitt von etwa 20 Kilometer der bestehenden A4 durch eine 22,5 Kilometer lange Neubaustrecke ersetzt, die Eisenach und das Naturschutzgebiet Hörselberge umfährt. Weitere zwei Kilometer der bestehenden Strecke wurden bei laufendem Verkehr auf sechs Spuren verbreitert.

Im Rahmen des Neubaus sind zudem drei Talbrücken, 16 Autobahnbauwerke sowie fünf Überführungsbauwerke entstanden. Darüber hinaus wurden zwei Parkplätze mit WC-Anlagen, 16 Regenrückhaltebecken und auf einer Länge von 5,5 Kilometer Lärmschutzeinrichtungen errichtet.

Zehn Kilometer des alten Teilstückes wurden zur Bundesstraße umgewidmet, die nun als Ortsumgehung für Eisenach genutzt wird. Die übrigen zehn Kilometer zwischen den Orten Wutha-Farnroda und Sättelstädt wurden komplett zurückgebaut.

Die Bauarbeiten wurden von der Bau-ARGE im Oktober 2007 aufgenommen und schon im September 2010 komplett abgeschlossen. Im Januar 2010 wurde der Großteil der Umfahrung Hörselberge – bereits ein Jahr vor dem vertraglichen Termin – in Betrieb genommen.

Beim Bau und Ausbau der A4 wurden große Mengen an Baumaterial benötigt:

Neue Straßenfläche:	685 000 m ²
Beton:	201 000 m ³
Bituminöse Stoffe:	73 000 t
Schottertragschicht:	225 000 t
Frostschuttkies:	894 000 t
Erdmassen:	3 200 000 m ³

Für den Bau der Überführungs- und Autobahnbauwerke sowie der drei Talbrücken waren erforderlich:

Beton:	77 500 m ³
Bewehrungsstahl:	8 500 t
Spannstahl:	515 t
Konstruktionsstahl:	5 500 t



Neubau der Nesselstalbrücke

Die Dimensionen der drei neu errichteten Talbrücken auf einen Blick:

Nesselstalbrücke:	L: 414 m; H: max. 55 m
Hörseltalbrücke:	L: 422 m; H: max. 14 m
Böbertalbrücke:	L: 200 m; H: max. 14 m

Kennzeichnend für das Projekt sind die drei großen Talbrücken.

Die eindrucksvollste dieser drei Brücken ist die Nesselstalbrücke. Die Stahlverbundbrücke wurde mit zwei getrennten Überbauten von je 414 Metern Länge und einer maximalen Höhe über Gelände von 55 Metern errichtet. Die Gründung erfolgte an vier Pfeilern als kombinierte Pfahlplatten-Gründung. Mit dem Taktschiebverfahren wurde der Stahltrog über die Pfeilerköpfe geschoben. Anschließend erfolgte die Betonage der Fahrbahnplatte mithilfe eines Schalwagens.

Die Hörseltalbrücke wurde mit zwei getrennten Überbauten von je 422 Metern Länge und einer maximalen Höhe über Gelände von 14 Metern errichtet. Die Gründung der Fundamente für die Spannbetonbrücke erfolgte im Bahndammbereich mittels Großbohrpfählen zur Minimierung von Erschütterungen des benachbarten Bahnverkehrs. Die Gründung aller weiteren Fundamente wurde auf Rammpfählen durchgeführt und der Überbau mittels einer Vorschubrüstung errichtet.

Die Böbertalbrücke wurde mit zwei Überbauten von je 200 Metern Länge und einer maximalen Höhe über Gelände von 14 Metern errichtet. Diese Brücke ist ebenso wie die Nesselalbrücke eine Stahlverbundbrücke. Der Stahltrug wurde mittels eines Krans eingehoben. Anschließend erfolgte die Betonage der Fahrbahnplatte mithilfe eines Schalwagens.



Neubau der Böbertalbrücke

Besonderheiten des Baus

- › Pauschalvertrag mit funktionaler Leistungsbeschreibung
- › Optimierung durch Lebenszyklusbetrachtung
- › Baugrund-, Planungs-, Mengen-, Termin- und Eskalationsrisiko aufseiten des privaten Partners
- › Pauschalfestpreis, Abrechnung nach Meilensteinplan
- › Schnelle und umfangreiche digitale Planprüfung (etwa 5 000 Pläne)
- › Hoher Baufortschritt durch bis zu 500 Arbeiter auf der Baustelle
- › Effiziente Projektsteuerung
- › Freie Bemessung der Betonfahrbahn

Daten & Fakten

- › Aufgabe:
Sechsstreifiger Neubau der A4 im Bereich Eisenach/Hörselberge
- Länge: 24,5 km
Querschnitt: RQ 35,5
Flächenbedarf: ca. 277 ha Trasse und Anlagen
- › Bauwerke:
5 Überführungsbauwerke
19 Autobahnbrücken
3 Talbrücken
(Hörseltal 422 m, Nesselal 414 m, Böbertal 200 m)
- › Anlagen:
1 Parkanlage mit WC (beidseitig)
- › Neue Anschlussstellen:
Eisenach-West (B 7), Eisenach-Ost (B 84) und Sättelstädt
- › Besonderheiten:
Rückbau der alten A4-Trasse auf etwa 10 km Länge

BETRIEB

Neben dem Bau und der Erhaltung ist der Konzessionsnehmer auch für den Betrieb der A4 zwischen der Landesgrenze Hessen/Thüringen und der Anschlussstelle Gotha verantwortlich. Seit dem 1. Mai 2008 ist der Sitz der Gesellschaft die unter Denkmalschutz stehende Autobahnmeisterei Eisenach. Diese dient gleichzeitig als Betriebszentrale und beherbergt den Fuhrpark.



Der Winterdienst im Einsatz

Die Arbeiten des Straßenbetriebsdienstes werden in sechs Bereiche unterschieden. Neben Sofortmaßnahmen am Straßenkörper zählen ebenso Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten der Straßenausstattung sowie Reinigungsarbeiten und Streckenkontrollen zu den Leistungen, die ganzjährig erforderlich sind. Darüber hinaus liegt der Fokus des Betriebsdienstes im Sommer auf den Grünpflegearbeiten. Die kalten Monate des Jahres sind vom Winterdienst auf der Strecke bestimmt.

Sämtliche Tätigkeiten der Betriebsteams der Via Solutions Thüringen, aber auch beispielsweise Schäden entlang der Strecke, werden mithilfe eines „Mobilen Betriebsdatenerfassungssystems“ (MBDE) aufgenommen, das vom Konzessionsnehmer zusammen mit einer Erfurter Firma entwickelt wurde.

Über Bedienpulte in den Betriebsfahrzeugen, die mit General Packet Radio Service (GPRS) und Global Positioning System (GPS) ausgestattet sind, werden alle relevanten Daten und Vorkommnisse auf der A4 zeit- und ortsgenau festgehalten und online dokumentiert. Dem Einsatzleiter stehen damit

sofort alle notwendigen Daten zur Verfügung, um das Betriebsteam optimal koordinieren zu können. Besonders bei der Koordination der Einsatzkräfte im Winterdienst hat sich das in Deutschland einzigartige System bereits mehrfach bewährt. Im Oktober 2009 haben die Entwickler einen internationalen Innovationspreis erhalten.

Ob im Sommer oder im Winter: Sicherheit ist das oberste Unternehmensziel der Via Solutions Thüringen. Durch den Bau der Umfahrung Hörselberge entspricht die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer nun höchsten Anforderungen: Auf der gesamten Konzessionsstrecke sind drei Spuren je Fahrtrichtung vorhanden. Die Standspur gewährleistet bei Pannen ausreichenden Schutz für die Verkehrsteilnehmer. Hinreichend lange Beschleunigungs- und Verzögerungsspuren sowie geringere Steigungen als auf der alten A4 sorgen zudem für mehr Sicherheit. Das Betriebsteam des privaten Partners sorgt rund um die Uhr dafür, dass eine hohe Verfügbarkeit und Sicherheit auf und entlang der Konzessionsstrecke gewährleistet sind.

Auch der Arbeits- und Gesundheitsschutz der Mitarbeiter steht bei allen Tätigkeiten immer an erster Stelle. Zahlreiche Faktoren können die Gesundheit der Straßenwärter beeinträchtigen. Dabei ist nicht nur das Unfallrisiko von Bedeutung, sondern auch Belastungen wie Lärm, Hitze, UV-Strahlung, Nässe, Kälte und Abgase. Nicht zu unterschätzen sind die psychischen Belastungen beim ständigen Arbeiten im schnell fließenden Straßenverkehr.

Klare Priorität haben die Vermeidung von Arbeitsunfällen sowie die Gesundheit der Mitarbeiter. Deshalb betrachtet der Konzessionsnehmer alle Gefahrenquellen und bewertet die identifizierten Gefährdungen in enger Zusammenarbeit mit der Berufsgenossenschaft, Fachkräften für Arbeitssicherheit und Arbeitsmedizinern. Aufgetretene Betriebsunfälle werden zusammen mit Arbeitssicherheitsspezialisten sorgfältig analysiert und können zu Korrekturen des Managementsystems führen.

ERHALTUNG

Die Erhaltung wird vorrangig in den Leistungsbereichen des Oberbaus, der Ingenieurbauwerke, des Erdbaus, der Entwässerung und der Straßenausstattung (zum Beispiel Fahrbahnmarkierung, Beschilderung) geplant und durchgeführt.

Zu den einzelnen Leistungsbereichen werden spezielle Erhaltungsstrategien entwickelt, die den Lebenszyklus der Strecke und der Bauwerke optimieren, um somit den bestmöglichen Zustand über den Konzessionszeitraum zu erreichen.

In den Erhaltungsstrategien kommen oftmals innovative Baumaterialien zum Einsatz, die eine möglichst hohe Dauerhaftigkeit der Infrastruktur gewährleisten. Dies erhöht auch die Verfügbarkeit der Strecke für die Nutzer der Autobahn.

Die Verkehrssicherheit und die Standsicherheit der Infrastruktur werden durch ständige Kontrolle des Zustandsniveaus der einzelnen Infrastrukturbereiche sichergestellt. Diese Beobachtung der Zustandsentwicklung in Kombination mit den gesammelten Erfahrungen der Via Solutions Thüringen aus der Erhaltung der Infrastruktur sowie neue Erkenntnisse aus Forschung und Praxis führen zu einer sukzessiven Weiterentwicklung der eingesetzten Strategien und somit des Erhaltungsplans. Es findet ein täglicher Informationsaustausch zwischen der Erhaltung und dem Betrieb statt, der es ermöglicht, eine Zustandsentwicklung möglichst frühzeitig zu erkennen sowie eine enge Verzahnung der Erhaltungsmaßnahmen und des Autobahnbetriebsdienstes zu erreichen.



Erhaltungsmaßnahmen als Nachtbaustelle

Eine optimierte Baustellenplanung mit dem oftmals gleichzeitigen Ausführen von Erhaltungsmaßnahmen auf verschiedenen Streckenabschnitten der Konzession oder der Kombination von Bauwerks- und Streckeninstandhaltung auf einem Baustellenabschnitt der Strecke ermöglichen es, die Verkehrsverfügbarkeit für die Nutzer der Autobahn über das Jahr gesehen zu maximieren.



Wartung der Straßenausstattung

NACHHALTIGKEIT

Bei der Via Solutions Thüringen arbeiten Straßenbauer und Naturschützer nach einem umfangreichen landschaftspflegerischen Begleitplan Hand in Hand zusammen. Der Lebensraum vieler Tiere ist oft dadurch beeinträchtigt, dass die Landschaft durch Verkehrswege zerschnitten wird. Der Neubau der A4 bietet durch ihre drei Talbrücken sowie durch zahlreiche Bauwerke für Tiere eine weit höhere „ökologische Durchlässigkeit“ als die bestehende Trasse.



Straßenbauer und Naturschützer arbeiten Hand in Hand

Die landschaftspflegerischen Maßnahmen orientieren sich daran, bestehende Strukturen wie Gräben und Wege zu sichern, auszuweiten und zu entwickeln. So gewährleisten sie funktionierende Vernetzungsstrukturen für die Tierwelt.

Durch die neue Streckenführung der A4 entsteht ein Biotopverbund, der entscheidend dazu beiträgt, den Nationalpark Hainich wieder mit dem Thüringer Wald zu verbinden. Dabei schlägt ein sogenannter „Grüner Korridor“ nach dem Rückbau der alten Trasse im Abschnitt Hörselberge eine Brücke für die Wildkatze, eine der letzten Raubkatzen Europas. Der Korridor ermöglicht der Wildkatzenpopulation des Nationalparks eine Ausbreitung nach Süden, was langfristig ihre Überlebenschancen steigert. Die rückgebauten Flächen werden auf etwa 16 Hektar der natürlichen Entwicklung überlassen.

Die in seinem Bau Feld gelegenen sogenannten trassennahen Maßnahmen setzt der Konzessionsnehmer nach Abschluss der Bauarbeiten bis Ende 2011 um. Die trassenfernen Maßnahmen auf einer

Fläche von etwa 180 Hektar werden im Auftrag der DEGES geplant und ausgeführt.

Um so ressourcenschonend wie möglich zu arbeiten, legte die Via Solutions Thüringen während der Bauarbeiten großes Augenmerk auf eine ausgeglichene Massenbilanz. So wurde das Material, das beim Rückbau der alten A4 gewonnen wurde, recycelt und teilweise für den Neubau der Umfahrung Hörselberge genutzt.

WIE TRÄGT VIA SOLUTIONS THÜRINGEN ZUR NACHHALTIGEN ERHALTUNG BEI?

- › Erhaltungsstrategien unter Berücksichtigung des Lebenszyklusansatzes
- › Anreize zur Schaffung einer hohen Verfügbarkeit
- › Effiziente Zusammenfassung von Leistungen, sodass während einer Sperrung mehrere Arbeiten gleichzeitig realisiert werden können
- › Erhaltungsmaßnahmen auch nachts, um verkehrsarme Zeiten auszunutzen (Nachtbaustellen kürzerer Dauer)

07

Stimmen der Region

Die Projektbeteiligten sehen sich als Partner der Region und der Menschen, die hier leben. Aus diesem Grund legen sie hohen Wert auf eine partnerschaftliche Beziehung mit Anrainern, Kommunen und Firmen.

Die folgenden Zitate zeigen, wie Vertreter von Stadt, Polizei und Verkehrsbehörde die Zusammenarbeit erleben.

**MARKUS BRÄMER,
LEITER DES THÜRINGER LANDESAMTES
FÜR BAU UND VERKEHR**

Mit der Fertigstellung der Hörselbergumfahrung auf der A4 ist ein wichtiger Abschnitt beim Neu- und Ausbau des Thüringer Autobahnnetzes entstanden. Seit der friedlichen Revolution ist dieses Netz von damals rund 250 Kilometer auf inzwischen mehr als 500 Kilometer erweitert worden.



Die Thüringer Autobahnen sind für das künftig vorausgesagte Verkehrsaufkommen im Personen- und Güterverkehr gerüstet. Speziell im Bereich der Hörselberge sind mit der Neutrassierung stauanfällige Steigungsstrecken beseitigt worden. Der Verkehrsfluss wird dadurch optimiert und die Gefahr von Staus und Unfällen nimmt ab.

Auch die Natur profitiert. Auf über neun Kilometern wurde die bisherige Strecke zurückgebaut und damit über 20 Hektar Fläche der Natur zurückgegeben. Via Solutions Thüringen war während der gesamten Bauzeit für das Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr ein kompetenter und zuverlässiger Partner, mit dem dieses anspruchsvolle und innovative Straßenbauprojekt realisiert werden konnte.

**MATTHIAS DOHT,
OBERBÜRGERMEISTER DER STADT EISENACH**

Mit der Anfang 2010 erfolgten Inbetriebnahme der Neubaustrecke A4 „Umfahrung Hörselberge“ ist nach nur zweijähriger Bauzeit eines der wichtigsten Infrastrukturprojekte in der Wartburgstadt Eisenach und der angrenzenden Wartburgregion vorzeitig für den Verkehr freigegeben worden.



Von Anbeginn der Umsetzung dieses großen Bauprojektes hatten die Via Solutions Thüringen GmbH & Co. KG und die Stadtverwaltung Eisenach einen engen Kontakt. Als Oberbürgermeister habe ich die Gespräche mit den Geschäftsführern, Arnaud Judet und Alexander Neumann, zum Stand der Arbeiten an der Neubaustrecke, den Brückenbauwerken und wichtigen Einzelmaßnahmen schätzen gelernt und war immer wieder fasziniert von der Schnelligkeit und Qualität der ausgeführten Arbeiten.

Die im Juni 2010 getroffene Entscheidung der Unternehmensleitung, den Hauptsitz in der denkmalgeschützten Autobahnmeisterei Eisenach dauerhaft einzurichten, unterstreicht ebenfalls die guten Erfahrungen am Wirtschaftsstandort Eisenach.

Ich bin überzeugt davon, dass der Konzessionsnehmer zur Gewährleistung einer hohen Verkehrssicherheit auf der A4 im Raum Eisenach seinen Betriebsdienst bei allen Witterungsverhältnissen und durch den Einsatz modernster Straßentechnik zuverlässig versehen wird.

**RÜDIGER PLODEK,
ERSTER POLIZEIHAUPTKOMMISSAR, LEITER DER
VERKEHRSPOLIZEIINSPEKTION GOTHA**

Seit 2008 arbeitet die Via Solutions Thüringen als Betreiber eines Teilabschnittes der A4 im Zuständigkeitsbereich der Verkehrspolizeiinspektion Gotha. In knapp zwei Jahren baute das Unternehmen fast 23 Kilometer Bundesautobahn neu.



In dieser Zeit hat sich zwischen uns eine vertrauensvolle und pragmatische Zusammenarbeit entwickelt. Diese Zusammenarbeit war stets von gegenseitigem Respekt, Achtung und Verständnis für die jeweiligen Probleme des Anderen geprägt. In gemeinsamer Arbeit gelang es uns, die Verkehrssicherheit auf der A4 spürbar zu verbessern. So wird mir die vorläufige Teilinbetriebnahme der Neubaustrecke am 6. beziehungsweise 8. Januar 2010 in sehr angenehmer Erinnerung bleiben. Dass sich dann in den ersten Monaten des Betriebes die tägliche Zusammenarbeit reibungslos weiterentwickelte, ist auch das Verdienst unserer Mitarbeiter.

Ein eindrucksvoller Beleg für unsere gemeinsame erfolgreiche Arbeit ist die Tatsache, dass wir nach fast acht Monaten Baustellenverkehr auf den verbleibenden sechs Kilometern A4 noch keinen schwerwiegenden Verkehrsunfall zu verzeichnen hatten. Es ist uns im Vorfeld der Freigabe gelungen, eine solche Verkehrsführung innerhalb der Baustelle zu erreichen, die derartige Gefährdungen für alle Beteiligten minimiert. Bis zum heutigen Tag hat es noch keine unfallbedingte Vollsperrung der A4 innerhalb der Baustelle gegeben.

IMPRESSUM

Herausgeber

Bundesministerium für Verkehr, Bau und
Stadtentwicklung (BMVBS)
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

Thüringer Ministerium für Bau, Landes-
entwicklung und Verkehr
Werner-Seelenbinder-Straße 8
99096 Erfurt

Via Solutions Thüringen GmbH & Co. KG
Kasseler Straße 215
99817 Eisenach

Konzept und Redaktion

DEGES Deutsche Einheit
Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH
Zimmerstraße 54
10117 Berlin

Via Solutions Thüringen GmbH & Co. KG

Fotos

Via Solutions Thüringen GmbH & Co. KG

Übersichtskarten

BMVBS, DEGES

Gestaltung

das creative auge./werbeagentur
Schillerstraße 32
99096 Erfurt

Druck

Druckerei Beckmann
Oberhofer Straße 36
98587 Steinbach-Hallenberg

Drucklegung

September 2010

Diese Druckschrift ist urheberrechtlich geschützt. Der Nachdruck – auch auszugsweise – bedarf der Zustimmung der Herausgeber. Sie darf weder von Parteien noch von Wahlwerbern oder Wahlhelfern während des Wahlkampfes zum Zweck der Wahlwerbung verwendet werden.

