

Koordinierter Einsatz von Ressourcen

Via Solutions Südwest treibt PPP-Projekt - Ausbau der A5 zwischen Baden-Baden und Offenburg - voran

BADEN-BADEN (SR). Mit der Vergabe der Betreiberprojekte A8 Augsburg-München, der A4 Umfahrung Hörselberge und dem Ausbau der A1 zwischen Hamburg und Bremen wurden hierzulande erste Schritte auf dem Weg zur Etablierung von PPP-Verkehrsprojekten gemacht. Im August letzten Jahres hat die Via Solutions Südwest, ein von VINCI Concessions, Meridiam und Kirchhoff geführtes Konsortium, die Bauarbeiten im Autobahnabschnitt der A5 zwischen Baden-Baden und Offenburg aufgenommen, nachdem es in einer europaweiten Ausschreibung den Zuschlag dafür erhalten hatte. Es ist das letzte der insgesamt vier gestarteten A-Modell-Pilotprojekte. Dabei soll für 350 Millionen Euro die A5 zwischen Baden-Baden und Offenburg von derzeit vier auf sechs Spuren ausgebaut werden. Das Gesamtvolumen des Projekts macht 850 Millionen Euro aus.

VINCI Concessions war 2007 bereits in einem Konsortium am Konzessionsvertrag für das A-Modell A4 in Thüringen beteiligt. „Wir können somit auf entsprechende Erfahrung bauen, nicht zuletzt weil unser französischer Mutterkonzern rund 5 000 Autobahnkilometer verwaltet und auch über entsprechendes Kapital verfügt“, so Siegfried Eichler, Geschäftsführer von VINCI Deutschland. Unternehmen, die sich an PPP-Verkehrsprojekten beteiligen, haben erhebliche Investitionen in den Aufbau von Know-how für Projektentwicklung und -steuerung, Projektfinanzierung, Erhaltung und Betrieb zu tragen. Darüber hinaus fallen gerade bei PPP-Verkehrsprojekten hohe Transaktionskosten im Zusammenhang mit der Angebotsvorbereitung und der Verhandlung der Angebote an. Vergütet werden die Kosten für den Ausbau und Erhalt der A5 aus den Einnahmen

der Lkw-Maut. 2009 hatte der Bund diese Aufgaben der Via Solutions Südwest übertragen. Das private Unternehmen ist neben den 350 Millionen Euro teuren Baumaßnahmen auch für den Betrieb des 60 Kilometer langen Abschnitts zwischen Offenburg und Malsch südlich von Karlsruhe für die nächsten 30 Jahre verantwortlich.

Große Massen bewegen

„Den Ausbau in nur knapp fünf Jahren zu bewältigen, erfordert einen gut koordinierten Einsatz von technischen und menschlichen Ressourcen“, sagte Arnaud Judet, der kaufmännische Geschäftsführer der Via Solutions Südwest anlässlich des Spatenstichs. Allein die Hauptleistungen im Erdbau machen 500 000 Kubikmeter Bodenabtrag und 800 000 Kubikmeter Bodenauftrag aus. Darüber

hinaus müssen 200 000 Kubikmeter Boden ausgetauscht werden. 40 000 Tonnen Kalk sollen zur Bodenstabilisierung eingebaut werden. Auch im Straßenbau müssen Baumaschinen umfangreiche Massen bewegen, die durch den Rückbau von 540 000 Tonnen Asphalt und 600 000 Tonnen Beton anfallen. Außerdem sind 200 000 Tonnen Frostschutzkies aufzubringen. 160 000 Tonnen Asphalt werden allein für vier Anschlussstellen, die ebenfalls verändert werden, und für querende Straßen benötigt. Mit dem Straßenbau allein ist es jedoch nicht getan. 61 Brücken sind neu zu bauen, neun Brücken zu sanieren und auf sechs Spuren zu verbreitern. Acht Regenklärbecken und vier Rückhaltebecken müssen auf der Ausbaustrecke erstellt werden. Auf 16,7 Kilometer Länge sind Lärmschutzwände und -wälle zu errichten. Weil alle unbewirtschafteten Parkplätze wegfallen, müssen stattdessen entlang der Ausbaustrecke fünf neue Anlagen entstehen.

Die Arbeiten werden von einer ARGE, bestehend aus der VINCI-Tochter Eurovia Deutschland (federführend mit 50 Prozent Anteil), Kirchhoff (41 Prozent) und Reif Bauunternehmung (neun Prozent) ausgeführt. Lag im vergangenen Jahr bei Beginn der Bauphase der Schwerpunkt der Arbeiten im Bereich Baustellenvorbereitung, so sollen ab 2010

die wesentlichen Bau- und Ausbauarbeiten entlang der A5 in Angriff genommen werden. Wann es in diesem Jahr genau losgeht, hängt stark vom Wetter ab. Mit einem strengen und harten Winter verzögert sich die Fortsetzung der Arbeiten.

Höhere Verkehrssicherheit

Die Bauarbeiten, aufgeteilt auf neun Bauolose, umfassen die Sanierung der vier existierenden Fahrbahnen sowie den sechsspürigen Ausbau in acht Teilstücken auf einer Strecke von 41,5 Kilometern zwischen Offenburg und Baden-Baden. Bislang gilt die Strecke mit rund 70 000 Fahrzeugen täglich als dicht befahren. In den nächsten Jahren wird ein noch höheres Verkehrsaufkommen erwartet. Das hätte der Straßenbelag nicht verkraftet, der ohnehin schon aufgrund seines Alters stark in Mitleidenschaft gezogen ist und schon deswegen hätte erneuert werden müssen. Deswegen wird die Betonfahrbahn, die überwiegend aus den 1970-er Jahren stammt, abgebrochen und erneuert. Ein neuer Fahrbahnbelag in der Größenordnung von 1 200 000 Quadratmetern Betondecke soll dazu beitragen, Lärmmissionen zu reduzieren. Die neue Fahrbahn bekommt eine auf 2,5 Prozent erhöhte Querneigung, damit Wasser besser abfließen kann. Das trägt wiederum zu einer größeren Verkehrssicherheit bei.

Allein die Planung stellt die Beteiligten vor eine große Herausforderung. Denn alles muss mit den Vertretern der betroffenen Kommunen abgestimmt werden. Mindestens ebenso aufwändig ist es, die Verkehrsführung umzuleiten. So müssen sich die am Bau beteiligten überlegen, wie viel Verkehrsbelastung die Standstreifen verkraften können und ob es zu möglichen Setzungen kommen kann, berichtet Tim Lorenz, Geschäftsführer der Eurovia Infra GmbH.

Während der Bauzeit und insbesondere während der Einrichtung und Räumung der Baustellenverkehrsplanung müssen Auto- und Lastwagenfahrer mit so manchem Stau rechnen, welcher trotz ausgeklügeltem Verkehrskonzept unausweichlich sein wird. „Das erfordert sicherlich manchmal Geduld und zehrt an den Nerven, doch wir werden alles dransetzen, die Verkehrsbeeinträchtigungen in Grenzen zu halten. Um die möglichen Verkehrsbeeinträchtigungen auf ein Mindestmaß zu reduzieren, werden die Arbeiten mitunter nachts durchgeführt“, verspricht Tim Lorenz. Entsprechend ambitioniert ist die kurze Bauzeit: Die Dauer der Bauarbeiten ist auf fünf Jahre angesetzt. Die Beteiligten werden dafür sorgen, dass der Bau 2015 pünktlich fertig gestellt ist.

Immer sicher unterwegs auf der A5

Mit neuem Betriebssystem hat Via Solutions Südwest den Betrieb der Autobahn unter Kontrolle

BADEN-BADEN (SR). Der Winter, insbesondere Sturmtief Daisy, hatte Deutschland dieses Jahr schon fest im Griff. Schnee und Eis machten Straßen zu wahren Rutschbahnen. Zudem droht vielen Kommunen in Nordrhein-Westfalen, Niedersachsen sowie Bremen das Streusalz auszugehen. Anders ist es in Baden-Baden. Dort hat die Via Solutions Südwest ihr Salzdepot gut gefüllt, um ihren Pflichten nachzukommen. Und die gehen weit über das PPP-Projekt: Ausbau der A5 zwischen Baden-Baden und Offenburg hinaus. Neben der Finanzierung muss sich das Unternehmen auch um den Betrieb und Erhalt des rund 60 Kilometer langen Autobahnabschnitts zwischen Malsch und Offenburg kümmern. Dabei hilft ein neues computergestütztes Betriebssystem, dessen Entwicklung Via Solutions selbst angestoßen hat. Es erleichtert die oft zeitaufwändigen Kontrollen des Streckenabschnitts.

Bislang wurde der Betrieb vom zuständigen Regierungspräsidium Baden-Baden wahrgenommen. Mit dem PPP-Projekt Ausbau der A5 ging diese Aufgabe für die nächsten 30 Jahre an Via Solutions Südwest über. Innerhalb von kürzester Zeit mussten die entsprechenden Voraussetzungen und Strukturen dafür geschaffen werden. Denn Via Solutions blieb nicht viel Zeit, nachdem der Zuschlag für die Konzession erteilt war, den Betriebsdienst seit Mai letzten Jahres aufzunehmen. Seitdem muss das Unternehmen nicht nur den Winterdienst übernehmen und damit den Straßenbelag von Schnee und Eis befreien, sondern muss kontinuierlich den Streckenabschnitt auf der Autobahn kontrollieren. Für diese Aufgaben steht Via Solutions ein leistungsstarker Fuhrpark bereit, der sich aus fünf Pritschenwagen, vier Lkw, einem Unimog, einem Cat Radlader 908H, einem Mähgerät sowie zwei angemieteten Winterfahrzeugen zusammensetzt. Sie sind alle in der typischen Unternehmensfarbe gelb lackiert. „Das hat einen ganz besonderen Grund: Studien haben ergeben, dass diese Farbe die höchste Sicherheit bei Tag und

Nacht bietet, weil sie vom menschlichen Auge am Besten wahrgenommen wird. So ist das Personal gut geschützt, wenn es sich an die Arbeit macht, denn die ist häufig gefährlich“, erklärt Adham Azzam, Ingenieur und Leiter der Abteilung Betrieb und Erhaltung bei Via Solutions. Das kann auch Danny Thielemann bestätigen, einer der Streckenkontrolleure: „Man braucht hier schon starke Nerven. Denn immer wieder kommt es vor, dass der Außenspiegel abgefahren wird.“

Innerhalb von 24 Stunden muss jede Strecke einmal überprüft werden, lautet die Vorschrift. Bei Frost und Schneefall sind die Kontrollen sogar einmal innerhalb von zwei Stunden fällig. Auf der Konzessionstrecke befinden sich zudem fünf Autobahnparkplätze sowie drei bewirtschaftete Tank- und Rastanlagen, die ebenfalls kontinuierlich abgefahren und kontrolliert werden müssen. Und diese Kontrollen wiederum müssen regelmäßig nachgewiesen werden – auch das, was dabei festgestellt wurde, muss mit Uhrzeit und Lokalisierung angegeben werden. Mit der



Das Team von Via Solutions kümmert sich um den Betrieb und Erhalt des rund 60 Kilometer langen Autobahnabschnitts zwischen Malsch und Offenburg. Fotos: Via Solutions

Kontrolle allein ist es jedoch nicht getan. Die geleistete Arbeit bedarf einer ständigen Dokumentation. Das Berichtswesen war bislang jedoch sehr aufwändig und zeintensiv. Straßenmeistereien müssen jeden Tierkadaver, Müll oder Gegenstände auf der Fahrbahn, die sie beseitigt haben, festhalten und notieren. Dasselbe gilt für den Winterdienst oder Instandsetzungsarbeiten, wenn Schlaglöcher beseitigt werden. Die schriftlichen Notizen wurden bislang in einen Kontrollbericht übertragen, der zur Dokumentation über die geleistete Arbeit diente. „Das macht pro Tag mehrere hundert Blätter Papier aus. Zwei Mitarbeiter waren gut beschäftigt“, weiß Azzam aus Erfahrung.

Daten automatisch erfasst

Weil amtliche Straßenmeistereien noch immer so bei der Streckenkontrolle und -wartung verfahren, könnte nun eine neue Methode deren Arbeit erleichtern und schriftliche Notizen überflüssig machen. Die Idee dazu hatte Adham Azzam. Zusammen mit dem Erfurter Softwareunternehmen Novasib machte er sich in nur vier Monaten an die Entwicklung eines Betriebssystems, das GPS nutzt. Automatisch werden nun Straßen- und Leistungsdaten erfasst. Dazu wurden alle Streckenfahrzeuge, die bei Via Solutions im Einsatz sind, mit einem Eingabegerät sowie einem GPS-Empfänger und einer SIM-Karte ausgerüstet. Der Streckenkontrolleur, der gerade Dienst hat, muss lediglich einen festgelegten Code eingeben,

wenn er einen Missetand entdeckt und diesen beseitigt hat. Die Daten werden direkt zentral gespeichert und können sofort am PC eingesehen werden. Automatisch wird so ein Bericht generiert, der jeden Tag dem Regierungspräsidium zugeschickt wird. Schließlich ist Via Solutions für die Verkehrssicherheit auf der Strecke verantwortlich und muss belegen können, dass entsprechende Maßnahmen ausgeführt worden sind.

Auch hinsichtlich der Auswertung bringt das neue System einen großen Vorteil: Die Kontrollen können einfach und schnell über einen bestimmten Zeitpunkt ausgewertet werden. „So lässt sich leicht feststellen, ob bei einem bestimmten Streckenabschnitt immer wieder die gleichen Probleme auftauchen“, erläutert Adham Azzam. Selbst für den Winterdienst sei das neue System ein unverzichtbarer Helfer geworden. Denn gekoppelt mit einem privaten Wetterdienst, stehen dem Abteilungsleiter und seinem Team, bestehend aus 15 Straßenwärtern, einem Autobahnmeister, 15 Angestellten und zwei Auszubildenden stets die aktuellen Wetterdaten zur Verfügung. „Das schafft Sicherheit in der Kalkulation, weil wir wissen, welche Menge Salz auf welchem Streckenabschnitt gestreut wurde. Und das kommt auch der Umwelt zu gute, weil das Salz genau dosiert wird. Außerdem können wir den Einsatz unserer Winterdienstfahrzeuge optimieren“, meint Azzam. Für ihn hat sich die Arbeit durch das neue Betriebssystem deutlich vereinfacht: Er hat im Büro oder von zu Hause

aus direkten Zugang zu den Daten und kann, falls es einen Wetterumschwung gibt, die Bereitschaft anrufen, die dann mit den Streufahrzeugen Staffeln fährt und für eine sichere Fahrbahn sorgt.

Auch an der A4 in Thüringen, wo sich Via Solutions um den Betrieb und Unterhalt des Autobahnabschnittes bei Eisenach kümmert, hat sich die Software längst bewährt. Denn dort erfasst das Unternehmen damit längst die Auswertung der Straßendaten. Inzwischen gebe es – so Azzam – auch Überlegungen seitens des Landes Thüringen, das Programm für die eigenen Autobahnmeistereien zu übernehmen. „Wir von Via Solutions sind überzeugt, dass sich das Betriebssystem etablieren wird, weil es wirklich einfach anzuwenden ist, und möchten die Vorteile nicht mehr missen“, so das Urteil von Azzam. Wie viel Potenzial in dem neuen Betriebssystem steckt, hat inzwischen längst nicht nur Via Solutions erkannt, sondern auch dessen französischer Mutterkonzern. Alle zwei Jahre lobt VINCI weltweit unter seinen 160 000 Mitarbeitern einen Innovationspreis aus. Auch das neue Betriebssystem wurde 2009 prämiert. „Seit 2001 veranstaltet die VINCI-Gruppe einen Ideenwettbewerb mit dem Ziel, intern neue Produkte, Dienstleistungen und Verfahren zu entwickeln, um wettbewerbsfähig zu bleiben“, erklärt Siegfried Eichler, Geschäftsführer von VINCI Deutschland. Mit dem neuen Betriebssystem will das Unternehmen zukünftig auch bei anderen PPP-Projekten punkten.



Streufahrzeuge in der Staffel sorgen für eine sichere Fahrbahn.