

# Betreibermodell BAB A1 Hamburg – Bremen (A-Modell)

## Public Infrastructure 2009

### 05. März 2009



Dipl.-Ing., MBA  
Wim De Smet  
Kaufm. Geschäftsführer  
A1 mobil GmbH & Co. KG

## Betreibermodell BAB A1 Hamburg – Bremen (A-Modell)

1. **Allgemeine Informationen zum A-Modell BAB A1 Hamburg - Bremen**
2. **Projekt & Projektstruktur “A1 mobil”**
3. **Bau / Ausbau & Betrieb der BAB A1 Hamburg - Bremen**
4. **Erfahrungen und Erwartungen: eine kritische Analyse**



# Allgemeine Informationen

## A1 Hamburg - Bremen

## Was ist ein A-Modell / Betreibermodell ?

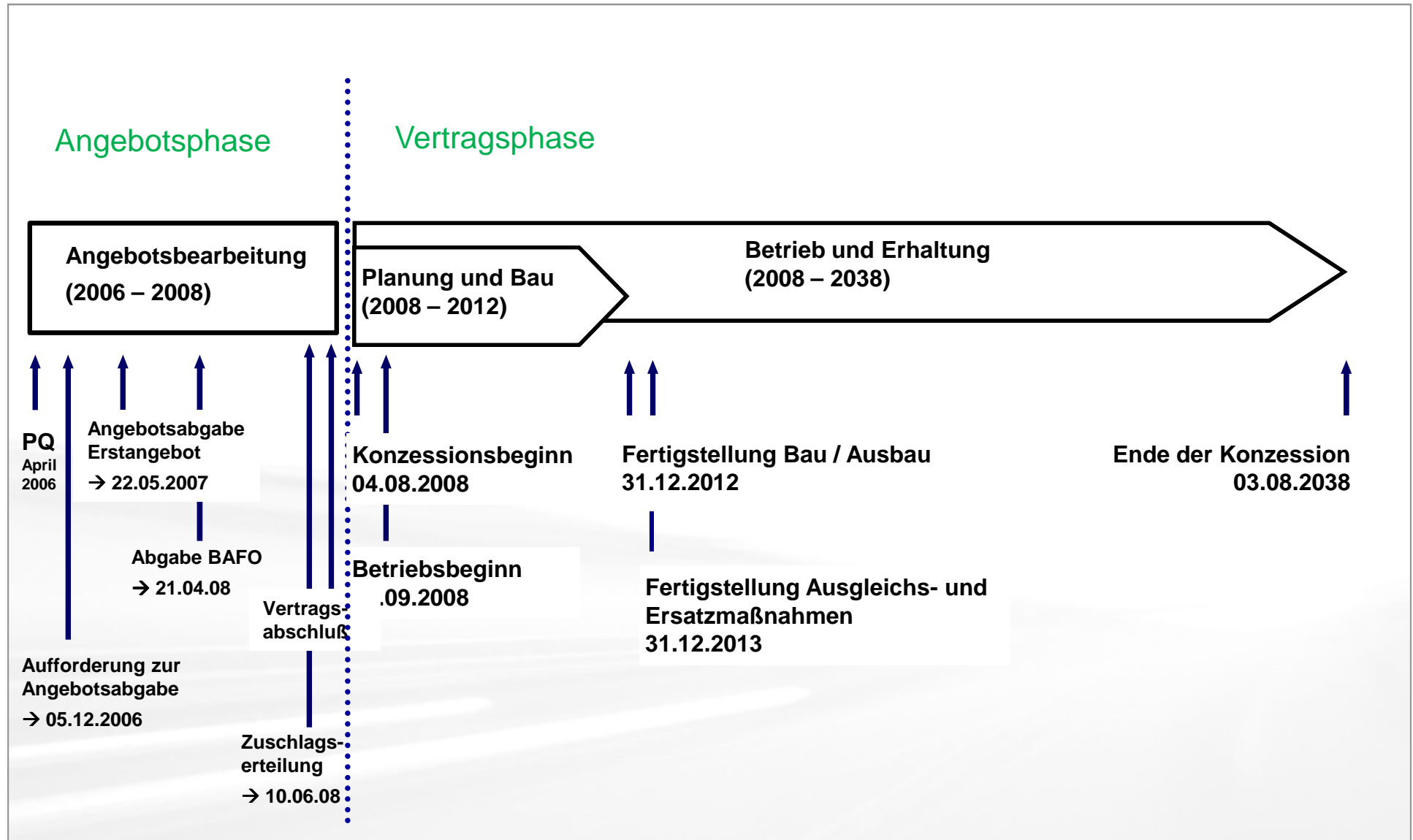
- „**A- Modell**“: **Ausbau-Modell für Autobahnen**
  - Vergabe einer langfristigen Konzession (**30 Jahre**)
  - für einen Autobahnabschnitt (**A1 Hamburg – Bremen**)
  - durch die Bundesrepublik Deutschland als Auftraggeber (**vertreten durch das Land Niedersachsen**)
  - an ein privates Unternehmen bzw. Konsortium aus mehreren Unternehmen (**A1 mobil GmbH & Co. KG**)
  - das den Ausbau (**6-streifiger Ausbau**) von dem Autobahnabschnitt, sowie die bauliche und betriebliche Erhaltung übernimmt , sowie die gesamte Finanzierung zum Bau und Betrieb der Strecke
  - Vergütung der Leistungen des Konzessionsnehmers durch Anteilen aus der LKW-Maut-Einnahmen
  - Nach Ablauf der Vertragszeit gehen die Aufgabenverantwortung und der Streckenabschnitt in einem zuvor vereinbarten Zustand wieder auf Bund und Land über

### Leistungen des privaten Partners (Konzessionsnehmers) beim A-Modell A1 Hamburg - Bremen

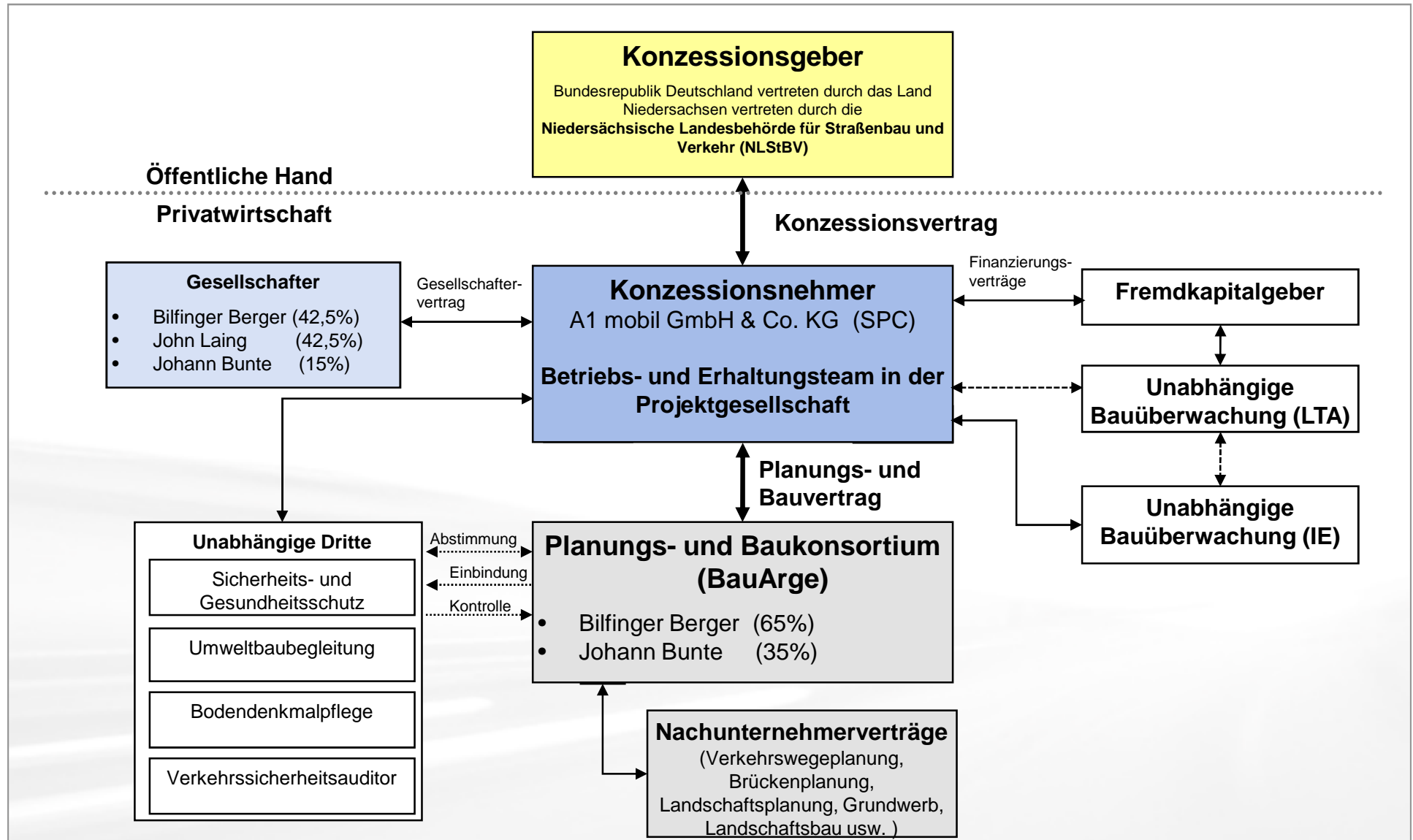
- **Ausbau** der Strecke von 4 auf 6 Fahrstreifen  
(inkl. Entwurfs- und Ausführungsplanung für Strecke und Brücken, basierend auf den Planfeststellungsbeschlüssen)
- **Erhaltung** der Bestandsstrecke während der Bauzeit und der Neubaustrecke während der Vertragszeit in einem vertraglich vereinbarten Standard
- **Betriebsdienst** : laufende Streckenkontrolle und Streckeninstandhaltung, Unterhaltung der PWC- Anlagen und Parkplätze, Grünpflege, Winterdienst, Reinigung, etc.  
Leistungen, welche früher durch die zuständige Autobahnmeisterei durchgeführt wurden
- **Finanzierung** der vorgenannten Leistungen mit Eigen- und Fremdkapital
- Als Besonderheit erbringt beim Projekt A1 der Konzessionär auch Leistungen für die **Abwicklung des Grunderwerbs** in 5 von 7 Planfeststellungsabschnitten



# Projektlauf



# Projektstruktur A-Modell A 1



| Risiko- / Chancen- Matrix  | KG | KN |
|--|----|----|
| <b>Planfeststellung, z. B.:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Erlangung der Bestandskraft der Planfeststellungsbeschlüsse</li> <li>Nachträgliche Auflagen zu den Planfeststellungsbeschlüssen</li> </ul>          | X  |    |
| <b>Grunderwerb von km 33+000 bis km 95+800, z. B.:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Rechtzeitige Durchführung der für den Grunderwerb erforderlichen Maßnahmen</li> <li>Verfügbarkeit der Grundstücke</li> </ul> | X  | X  |
| <b>Grunderwerb von km 27+000 bis km 33+000 und von km 95+800 bis km 99+502, z. B.:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Verfügbarkeit der Grundstücke</li> </ul>   | X  |    |
| <b>Entwurfs- und Ausführungsplanung, z. B.:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Rechtlich, technisch, zeitlich und kostenmäßig kalkulierbare Planung der Maßnahme</li> </ul>  |    | X  |
| <b>Altlasten, Denkmäler, Kampfmittel, z. B.:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Unvorhersehbare Kosten durch schädliche Bodenveränderungen und Altlasten, Denkmal- und Kampfmittelfunde</li> </ul>                 | X  |    |
| <b>Gründung, z. B.:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Unvorhersehbare Kosten durch Bodenbeschaffenheit</li> <li>Grundwasser</li> </ul>  |    | X  |
| <b>Fertigstellung, z. B.:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>Neu- und Ausbau innerhalb der Terminplanung</li> </ul>  |    | X  |

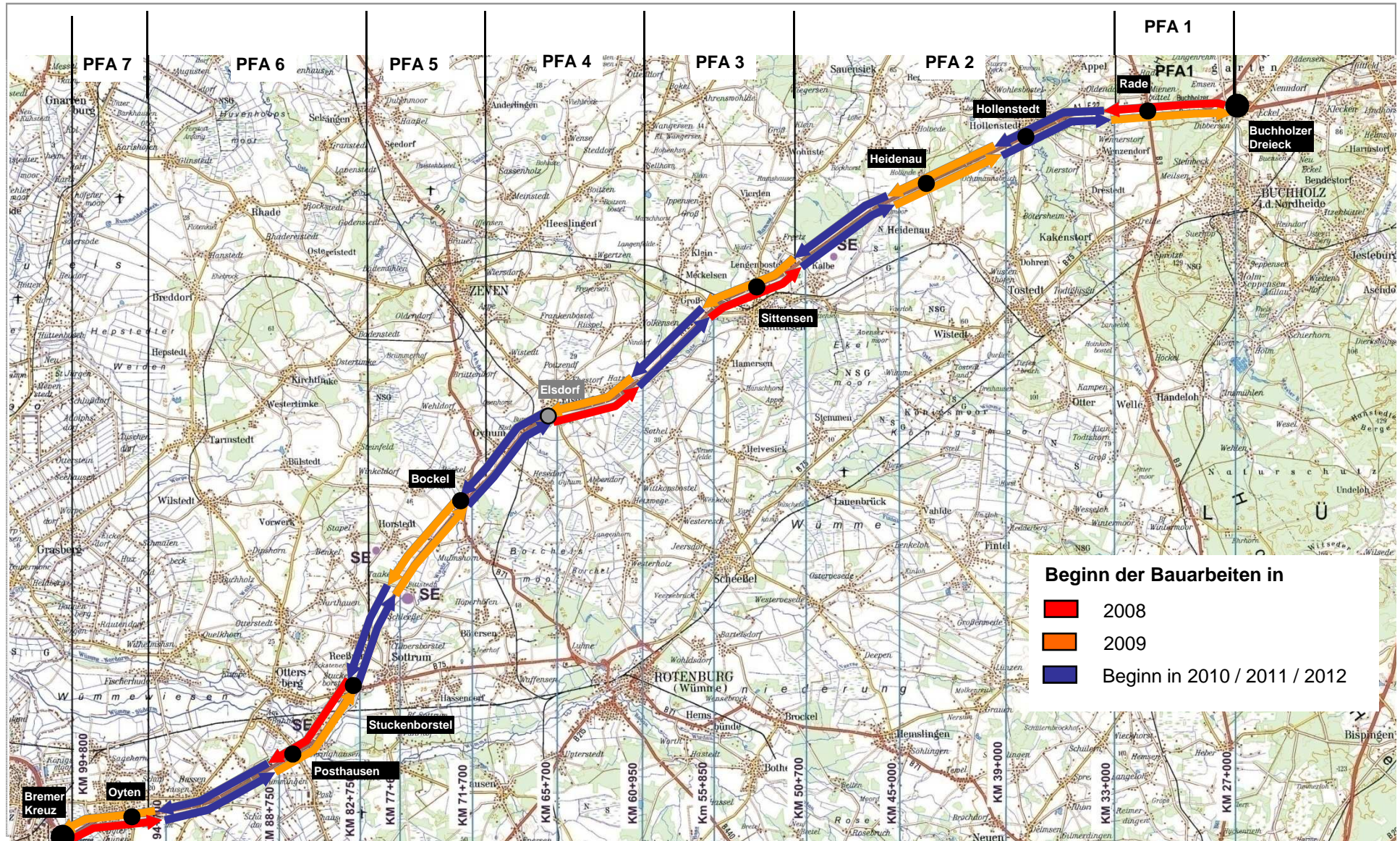
# Projektstruktur A-Modell A 1



|   |   |   |
|---|---|---|
| <b>Erhaltung, z. B.:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erhaltung der Konzessionsstrecke gemäß Qualitätsvorgaben</li> </ul>   |   | X |
| <b>Betrieb, z. B.:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Technische und kaufmännische Betriebsabwicklung</li> </ul>  |   | X |
| <b>Verkehrsmenge</b>  |   | X |
| <b>Mauterfassung, z. B.:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Erfassung des mautpflichtigen Verkehrs auf der Konzessionsstrecke</li> </ul>  | X |   |
| <b>Neue technische/Umweltstandards, z. B.:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mehrkosten infolge Veränderungen der Sicherheitsnormen, Technischen Normen, etc.</li> </ul>   | X |   |
| <b>Rechtsänderungen, z. B.:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gesetzesänderungen</li> <li>• Verordnungsänderungen</li> </ul>   | X | X |
| <b>Höhere Gewalt, z. B.:</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Einwirkungen aufgrund von höherer Gewalt (Unwetter, Krieg, atomarer Unfall, Terroranschläge usw.) verursachen Schäden an der Konzessionsstrecke und/oder behindern Erhaltung und Betrieb</li> </ul> | X | X |



# Ausbaukonzept – Geplante Abfolge Bauabschnitte

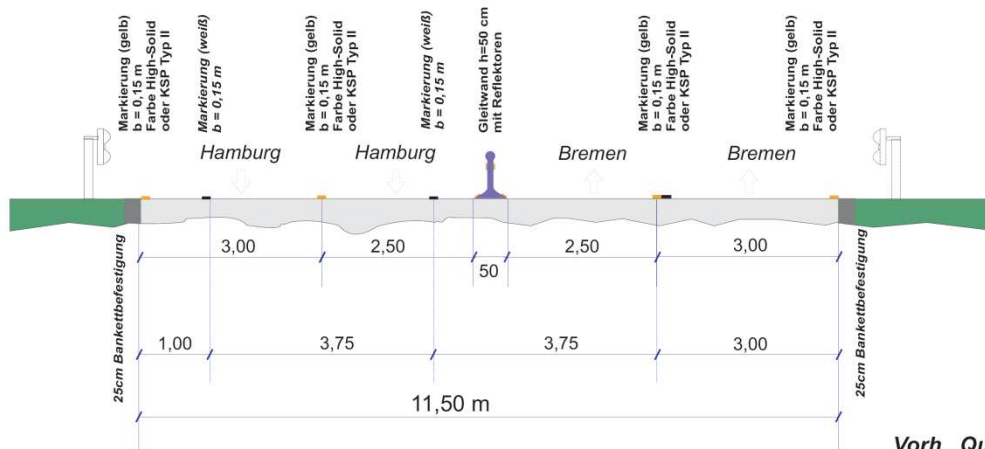


**Beginn der Bauarbeiten in**

- 2008
- 2009
- Beginn in 2010 / 2011 / 2012

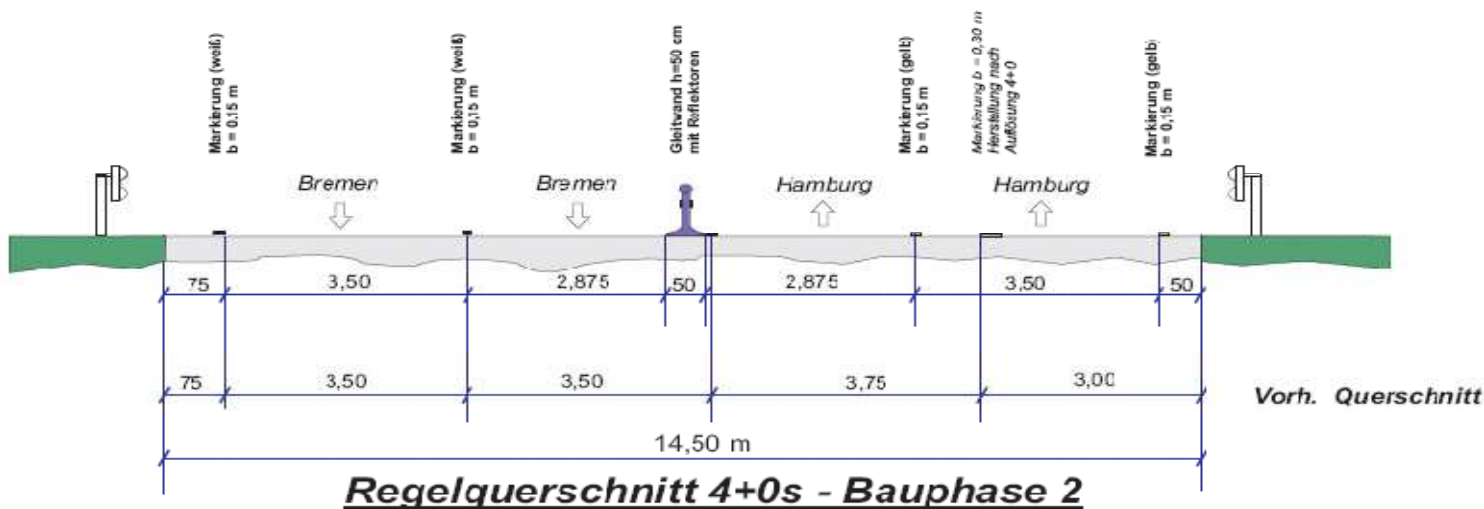
BA 13    BA 12    BA 11 BA 10 BA 9 BA 8    BA 7    BA 6    BA 5    BA 4    BA 3    BA 2    BA 1

# Bau- / Ausbau Konzept – A- Modell A1



Vorh. Querschnitt

## Regelquerschnitt 4+0s - auf vorh. alter Decke im Ausbaubereich von km 27+000 bis km 99+565



Vorh. Querschnitt

## Regelquerschnitt 4+0s - Bauphase 2

### Verkehrsführung in Streckenbaustellen

- **Bauen unter Verkehr**
- **Länge der Bauabschnitte ca. 6 km**
- **„Entspannungsabschnitte“ zwischen den Bauabschnitten ca. 6 km, in 2008 zunächst teilweise noch länger**
- **2+2 Verkehrsführung für vorlaufende Bauphasen**
- **Streckenbaustellen grundsätzlich mit 4+0 Verkehrsführung**
- **Nothaltebuchten alle 2 km**
- **Trennung der 4+0 Richtungsverkehre durch transportable Schutzeinrichtungen aus Stahl**

## Hauptleistungen / Hauptmengen

72,5 km sechsstreifiger Ausbau auf RQ 35,5

1 Autobahndreieck,

8 Anschlussstellen,

18 Park- und Rastanlagen,

38 Unterführungsbauwerke,

36 Überführungsbauwerke,

68 Absetz- und Regenrückhaltebecken,

kreuzendes Straßen- und Wegenetz,

Lärmschutzanlagen,

Landschaftspflegerische Maßnahmen

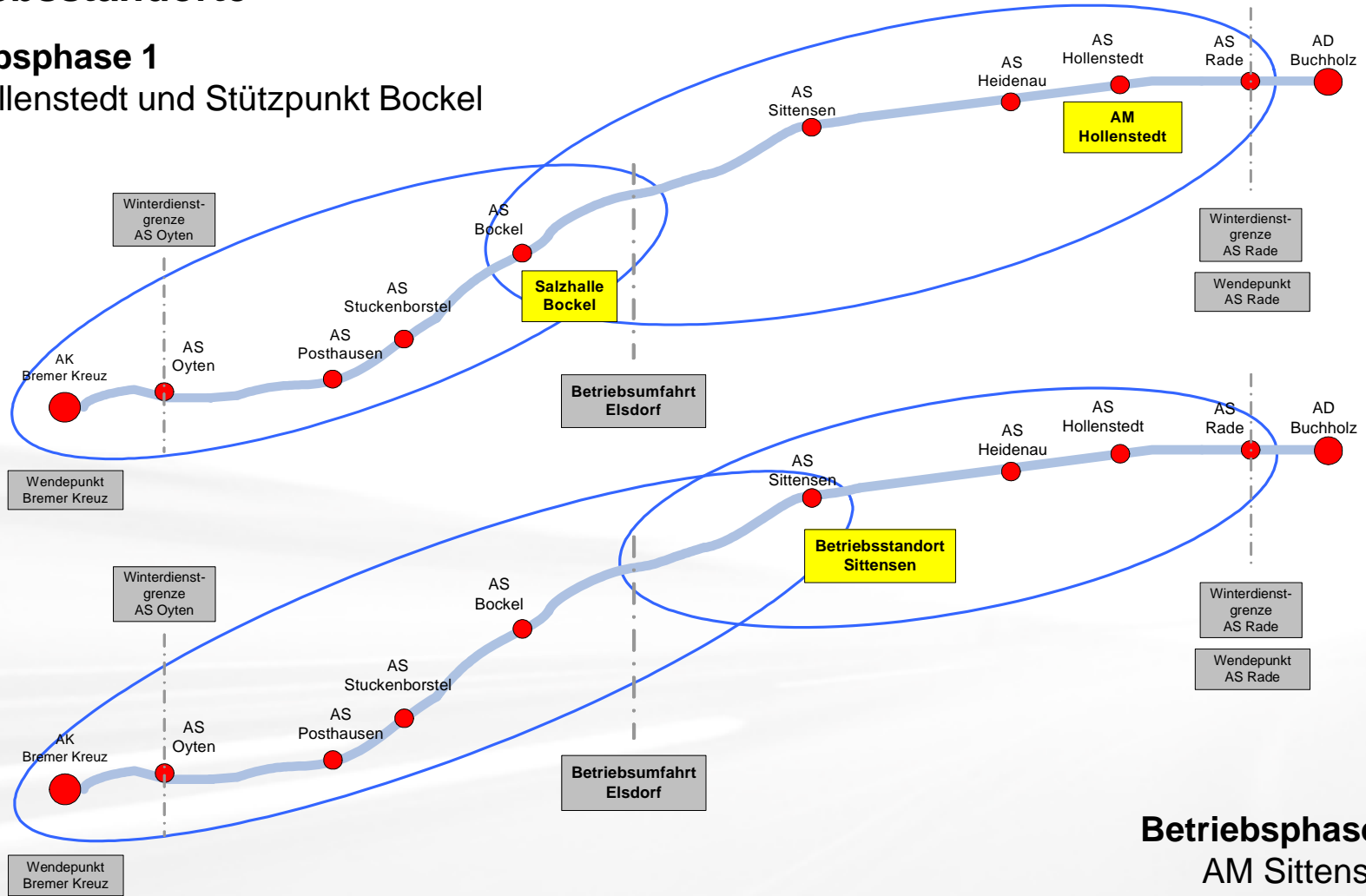
## Hauptleistungen / Hauptmengen

|                          |                                     |
|--------------------------|-------------------------------------|
| 2.000.000 m <sup>3</sup> | Erdarbeiten                         |
| 1.173.000 m <sup>2</sup> | Fahrbahn Betonbauweise              |
| 995.000 m <sup>2</sup>   | Fahrbahn Asphaltbauweise            |
| 68.000 m                 | Betonrohre DN 300 bis DN 1000       |
| 76.000 m <sup>3</sup>    | Beton Brückenbauwerke               |
| 10.400 to                | Spann- und Baustahl Brückenbauwerke |
| 105.000 m <sup>2</sup>   | Lärmschutzwand                      |
| 153,543 ha               | Grunderwerb                         |

# Betriebsstandorte

## Betriebsphase 1

AM Hollenstedt und Stützpunkt Bockel



## Betriebsphase 2 AM Sittensen



# Erfahrungen und Erwartungen: eine kritische Analyse

- **ganzheitlicher Ansatz / Lebenszyklusbetrachtung**

- Optimierung über den Lebenszyklus
- Qualität → Reduzierung Erhaltungsaufwand
- Innovationspotential / Kosteneinsparpotential durch funktionale Leistungsbeschreibung:
  - vorgegeben ist: was soll erreicht werden
  - offen ist: wie soll es erreicht werden
- Alles aus „einer“ Hand: Partner in Arbeitsgemeinschaft sind auch Partner in SPC
- Zeitnaher Ausbau: Vergütung des Konzessionsnehmers ist abhängig von den Mauteinnahmen auf der Strecke

- **Effizienzwirkung**

- Produktive Effizienz durch Beachtung von Interdependenzen zwischen den Wertschöpfungsstufen (Gesamtkostenoptimierung/Lebenszyklusbetrachtung)
- Privatwirtschaftliches Management mit entsprechenden Anreizstrukturen
- Nutzung von Wettbewerb und Verhandlungsmöglichkeiten
- Transaktionskosten und Überwachungs- und Kontrollkosten der beteiligten öffentlichen und privaten Institutionen
- Höhere Finanzierungskosten wegen Risikoaufschlägen (niemand bekommt günstigere Kredite als Bund / Land / Kommunen)
- Produktive Effizienz teilweise abgesetzt bei allokativer Ineffizienz

- **Entlastung öffentlicher Haushalt**

- Im Fall der A1, keine Anschubfinanzierung,
- Weiterhin Mauteinnahmen für den Bund (Vergütung des Konzessionsnehmers ist nur ein Teil der Mauteinnahmen)
- „Haushalts-Kosmetik“? Geringere Mauteinnahmen erhöhen natürlich die Vorbelastung zukünftiger öffentlichen Haushalte...
- Risikoverlagerung der Verkehrsmenge;  
Auslastungsrisiko für Betreiber (>< Verfügbarkeitsmodell)

- **Zeitfaktor**

- Schnelle Realisierung, Vermeidung erhöhter Kosten bei weiterem Sanierungsstau
- Interesse der A1 und des Infrastrukturnetzes für Standort Deutschland und das direkte Umfeld (Bedeutung für den Hamburger Hafen, Handel mit Skandinavien, und so weiter)
- Zeit ist nicht in Geld zu messen (ist natürlich in Zeiten von wirtschaftlichem Wachstum kostbarer als in Zeiten von Rezession...)

- **Bedeutung für Betriebswirtschaft und Beschäftigung**

- Auch für mittelständische Unternehmen !
- Mehr als 40 lokale Nach-Unternehmer sind zur Zeit am Ausbau beteiligt

# Betreibermodell BAB A1 (A-Modell)

**Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit**

