

ROTENBURG (SR). Es gilt als das bislang größte Public Private Partnership (PPP) Projekt in Deutschland und Europas längste Baustelle: der Ausbau der A1 zwischen Hamburg und Bremen. Die als Hansalinie bezeichnete Autobahn verbindet deutsche Seehäfen und die skandinavischen Länder mit den süd- und südwesteuropäischen Wirtschaftsräumen, wie Frankreich oder die Benelux-Staaten. Im August 2008 erfolgte der Baustart, bei dem die A1 zwischen Buchholzer Dreieck und dem Bremer Kreuz bis 2012 von derzeit vier auf zukünftig sechs Spuren ausgebaut wird. Dies geschieht in Niedersachsen erstmals durch einen privaten Konzessionsnehmer. Die A1 mobil GmbH & Co. KG, bestehend aus Bilfinger Berger Project Investments, John Laing und Johann Bunte, übernimmt Planung, Ausbau, Betrieb zwischen den Anschlussstellen Rade und Oyten und die Erhaltung für die nächsten 30 Jahre. Um die Kosten von rund 650 Millionen Euro wieder reinzuholen, erhält sie im Gegenzug einen Teil der Mauteinnahmen. Demnächst ist Halbzeit bei den Bauarbeiten und damit eine gute Gelegenheit, einmal Bilanz zu ziehen.

Das mit mehr als 70 000 Fahrzeugen am Tag hohe Verkehrsaufkommen hat seine Spuren am Straßenbelag hinterlassen. Weil die A1 der Blechlawine nicht gewachsen ist, wird nun der Ausbau samt Erneuerung und Verbreiterung des Fahrbahnbestandes im Zuge des PPP-Projekts als A-Modell realisiert. Als flankierende Maßnahmen werden in weiten Teilbereichen der Strecke umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen, wie der Bau von Lärmschutzwällen und -wänden sowie auf Teilstrecken der Einbau eines Lärm mildernden Belages, dem so genannten offenporigen Asphalt (OPA), durchgeführt.

wie acht Anschlussstellen. Mitte November letzten Jahres konnte der erste große Streckenabschnitt im Zuge des sechsstreifigen Ausbaus für den Verkehr freigegeben werden. Weitere sechs Teilstücke – jeweils eine Fahrtrichtung – wurden bis Jahresende fertig gestellt.

Bei der A1 Hamburg – Bremen wurden neben Abschnitten mit offenporigen Asphalt 2009 auch Bauabschnitte in Betonbauweise und in Kompaktasphaltbauweise erstellt. Letzteres Verfahren kam im Abschnitt der Anschlussstelle Rade und der Anschlussstelle Heidenau

Experten rätselten, wie so etwas bei einer neuen Straße passieren konnte. Seitdem arbeitet A1 mobil mit Hochdruck an der Ermittlung der Ursache.

Inzwischen herrscht Klarheit darüber, weil die Technische Universität Darmstadt ein Gutachten vorlegte. Es bestätigte, dass die Bauarbeitsgemeinschaft, bestehend aus der Bilfinger Berger Ingenieurbau GmbH und der Johann Bunte Bauunternehmung GmbH & Co. KG, fehlerfrei gearbeitet hat und dass das gelieferte Bitumen und der Splitt nicht den erforderlichen Qualitätskriterien entsprochen haben. Aufgrund der Materialfehler sei es laut Schadensanalyse der Versuchsanstalt für Straßenwesen, der TU Darmstadt, bereits kurz nach der Aufbringung des offenporigen Asphalts zwischen dem Buchholzer Dreieck und Bremer Kreuz zu Kornablösungen in der vier Zentimeter dicken Deckschicht gekommen. Diese hatten sich im Januar zu Schlaglöchern ausgeweitet, so dass auf einer Teilstrecke von rund zwei Kilometern kurzzeitig der Verkehr wieder auf die alte Fahrbahn verlegt werden musste. Der von den Mängeln betroffene Abschnitt ist in Teilen bereits abgefräst



Streckenarbeiten.

PPP-Projekts in Deutschland von rund 650 Millionen Euro und der 30-jährigen Laufzeit stellt der Schaden aber keine nennenswerte Dimension dar. Weder für die Projektgesellschaft noch für die öffentliche Hand entstehen Kosten. Parallel zur Schadenbeseitigung wurden die Bauarbeiten für die weiteren Bauabschnitte planmäßig weiter geführt, so dass dem geplanten Bauende in zwei Jahren nichts im Wege steht.

Meilenstein für Bunte

So ärgerlich diese Baumängel für die Beteiligten sind, für Johann Bunte aus Papenburg hat sich die Teilnahme an der A1 schon jetzt gelohnt. „Wir gehören zu den wenigen mittelständischen Bauunternehmen in Europa, die im privat finanzierten und betriebenen Autobahnbau erfolgreich Fuß gefasst haben“, betonte der Sprecher der Geschäftsführung, Manfred Wendt, was nicht zuletzt an der

soliden Finanzausstattung liege. Wendt bezeichnete die Beteiligung am Ausbau der Bundesautobahn A1 als Meilenstein in der 138-jährigen Firmengeschichte. Das Projekt bedeutet für Bunte, dass „wir bei diesem innovativen und zukunftsweisenden Weg im Bereich Fernstraßenbau von Anfang an mit dabei sind, so Wendt. Außerdem sei der privat finanzierte und betriebene Autobahnbau in Deutschland für das mittelständische Bauunternehmen, das sich noch immer in Familienbesitz befindet, zu einem wichtigen strategischen Geschäftsfeld geworden. „Daraus haben wir im vergangenen Jahr Aufträge mit einem Gesamtvolumen erhalten, das im hohen dreistelligen Millionenbereich liegt“, erklärte der technische Geschäftsführer, Helmut Renze. Sie trugen mit dazu bei, dass die Bauleistung der Unternehmensgruppe im Vergleich zum Vorjahr um rund 25 Prozent gestiegen ist und mit mehr als 500 Millionen Euro ein Rekordniveau seit Bestehen der Firma erreicht hat.



Betonfertiger im Einsatz.

Für den Ausbau wurde die rund 73 Kilometer lange Strecke in 13 Bauabschnitte unterteilt, die alle circa sechs Kilometer lang sind. Der Ausbau benachbarter Abschnitte erfolgt zeitlich versetzt. Zwischen zwei gleichzeitig in Bau befindlichen Abschnitten gibt es immer eine mindestens sechs Kilometer lange baustellenfreie Zone. Überlange Baustellen wurden bewusst vermieden, um so die Verkehrsbeeinträchtigung in Grenzen zu halten. Gänzlich können Staus aber nicht verhindert werden, so dass die A1 immer wieder mal zur Staufalle wird. Auch kommt es regelmäßig zu schlimmen Unfällen im Baustellenbereich, weil Pkw- und Lkw-Fahrer mit überhöhter Geschwindigkeit die durch Bauarbeiten bedingten Engstellen passieren. Erst kürzlich sendete der NDR einen Beitrag mit dem Titel: „Horrorautobahn A1 – Deutschlands gefährlichste Baustelle“. Damit das Schlimmste für die Verkehrsteilnehmer bald überstanden ist, wird fieberhaft daran gearbeitet, möglichst schnell fertig zu werden.

74 neue Brücken gebaut

Ein Jahr nach Baubeginn konnten bereits die ersten drei neuen Brücken für den Verkehr freigegeben werden. Die alten Brückenbauwerke wurden im November 2008 abgebrochen. Zum Jahresende 2009 waren bereits 19 Brücken fertiggestellt. Insgesamt werden 74 Brücken neu gebaut, darunter 38 Unterführungsbauwerke und 36 Überführungsbauwerke, für die 76 000 Kubikmeter Beton benötigt werden. Es entstehen außerdem 18 Park- und Rastanlagen sowie 68 Absetz- und Regenrückhaltebecken. Die Baumaßnahmen umfassen ein Autobahndreieck so-

zum Einsatz. Das bedeutet: Eine kompakte Asphaltbefestigung besteht aus einer Asphaltbinderschicht und -deckschicht, die unmittelbar hintereinander ohne das Befahren der unteren Schicht in einem Arbeitsgang eingebaut werden. Mit verschiedenen Walzen werden die Schichten nach einem besonderen Schema in einem Arbeitsgang verdichtet. Eine kleine 3,5 Tonnen Walze beginnt mit der Verdichtung, gefolgt von drei Walzen mit einem Einsatzgewicht zwischen acht und zehn Tonnen. Eine weitere Walze sorgt dafür, dass das Abstumpfungsmaterial aufgebracht wird, das dann die entsprechende Griffigkeit ergibt. Den Rest der Arbeit übernimmt Walze Nummer sechs, die als Glätt- oder Bügelwalze eingesetzt werden kann.

Doch kurze Zeit später tauchten bereits auf der neuen Autobahn in Bereichen mit offenporigem Asphalt Fahrbahnschäden auf. Waren die ausgeführten Arbeiten etwa alle für die Katz? Oder war gar Pfusch im Spiel? Dass die durchlöcherterte A1 schon in so kurzer Zeit wieder ein Sanierungsfall sein sollte, wollte niemand so recht einleuchten. Zumal die Schäden bei den umfangreichen Erfahrungen mit offenporigen Asphaltdeckschichten bisher noch nicht in dieser Form beobachtet worden sind. Umgehend wurde massive Kritik laut und die Medien nannten das PPP-Projekt in einem Atemzug mit der U-Bahn-Baustelle in Köln und der Werhahnlinie in Düsseldorf. „Der oberste Belag bröselte einfach weg“, klagte die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, welche vom Land Niedersachsen für die Projektentwicklung beauftragt wurde.

worden und steht dem Verkehr wieder uneingeschränkt zur Verfügung. Der komplette Austausch der von Materialfehlern betroffenen Asphaltdeckschicht soll diesen Spätsommer erfolgen. Den Schaden beziffert die Bauarbeitsgemeinschaft auf zwischen 1,5 und 2,5 Millionen Euro. Sie meint dazu: „Gemessen am Gesamtvolumen des derzeit größten



Maschineneinsatz beim Abbruch von Brückenbauwerken.