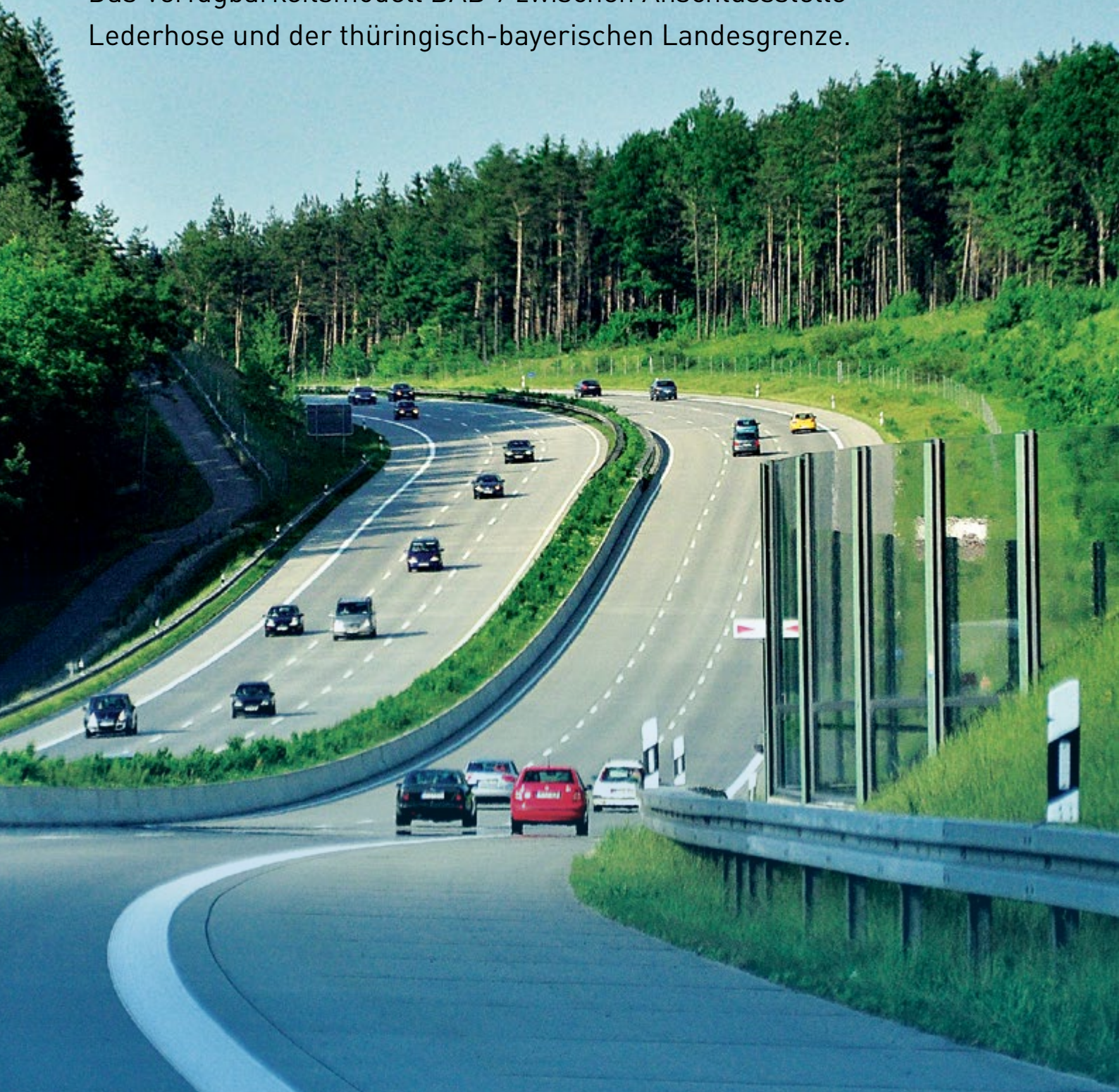


# A9

## Erfolg auf ganzer Strecke.

Das Verfügbarkeitsmodell BAB 9 zwischen Anschlussstelle Lederhose und der thüringisch-bayerischen Landesgrenze.



## ÖPP-Projekt Verfügbarkeitsmodell BAB 9

zwischen Anschlussstelle Lederhose (Thüringen)  
und der Landesgrenze Thüringen/Bayern  
im Zuge des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 12

BAB 9 Nürnberg - Berlin

Im Auftrag



vertreten durch



# DEGES

Projektpartner





Verkehrsführung am Baustellenbeginn

## INHALTSVERZEICHNIS

Einleitung .....	05
Grußworte .....	06
Verfügbarkeitsmodell .....	08
Projekt und Verlauf .....	14
Ausbau und Modernisierung .....	20
Betrieb und Erhaltung.....	26
Umweltschutz und Nachhaltigkeit .....	32
Geschichte und Zukunft .....	36
Impressum .....	38

## Einleitung

Mit der Vergabe des Ausbaus, des Betriebs und der Erhaltung eines 46,5 Kilometer langen Abschnitts zwischen der Anschlussstelle Lederhose in Thüringen und der bayerischen Landesgrenze beginnt ein neues historisches Kapitel: das Verfügbarkeitsmodell A 9. Es ist das erste seiner Art in Deutschland.

Die Bundesautobahn A 9 verbindet die Bundeshauptstadt Berlin mit den Metropolregionen Halle/Leipzig, Nürnberg und der bayerischen Landeshauptstadt München. Sie ist eine der wichtigsten Verkehrsachsen Deutschlands. Im Rahmen des Verkehrsprojekts Deutsche Einheit Nr. 12 wurde die A 9 von Berlin bis Nürnberg sechsstreifig ausgebaut und modernisiert.

Der 46,5 Kilometer lange Streckenabschnitt zwischen der Anschlussstelle Lederhose (Thüringen) und der Landesgrenze zu Bayern wurde im Rahmen einer Öffentlich-Privaten Partnerschaft (ÖPP) für 20 Jahre an Via Gateway Thüringen GmbH & Co. KG vergeben. Die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Freistaat Thüringen und die DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH), handeln dabei als Auftraggeber, Via Gateway Thüringen als privatwirtschaftlicher Auftragnehmer,

welcher Ausbau, Modernisierung, Betrieb und Erhaltung übernimmt.

Erstmals in Deutschland wird ein derartig umfangreiches und anspruchsvolles Vorhaben als „Verfügbarkeitsmodell“ realisiert. Dies bedeutet, dass die Vergütung der von Via Gateway Thüringen im Rahmen des Projektvertrages zu erbringenden Leistungen ergebnisbezogen erfolgt – anhand der Verfügbarkeit der Strecke.

Ein 19 Kilometer langer Abschnitt der Vertragsstrecke zwischen Triptis und Schleiz wurde von vier auf sechs Fahrstreifen erweitert. In nur drei Jahren Bauzeit entstanden neben den erweiterten, neuen Fahrbahnen 24 neue Brücken- und Unterführungsbauwerke, Regenrückhaltebecken, Lärmschutzanlagen, zwei Park- und WC-Anlagen mit jeweils 37 LKW-Stellplätzen, 32 PKW-Stellplätzen, drei Behindertenstellplätzen, drei Busstellplätzen und einer

Schwerlasttransportstellfläche sowie die neue Anschlussstelle Dittersdorf.

Nach Ablauf einer 20-jährigen Vertragsdauer wird die Strecke in einem vertraglich festgelegten Zustand an den Freistaat Thüringen als Auftragsverwaltung des Bundes übergeben.

Das Verfügbarkeitsmodell, mit dem die Finanzierung und Realisierung dieses bedeutenden Infrastrukturprojekts auf innovative Weise gewährleistet werden, ist wegweisend: Es sichert verlässlich den hohen Ausbaustandard der A 9 auf lange Zeit.



Südlicher Streckenabschnitt

## Grüßwort von Alexander Dobrindt, Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur



Wohlstandssicherung erfordert ein Höchstmaß an Mobilität. Investitionen in unsere Straßen sind Investitionen in die wichtigsten Lebensadern unserer Mobilitätsinfrastruktur und damit in Wachstum und Arbeitsplätze.

In internationalen Vergleichsstudien rangieren unsere Verkehrsnetze auf obersten Plätzen. Diese guten Noten sind keine Selbstläufer, sondern müssen immer wieder neu erarbeitet werden. Dies gilt vor allem vor dem Hintergrund weiter stark wachsender Verkehrsströme. Wir müssen auch künftig in der Lage sein, Hauptverkehrsachsen auszubauen, Netzlücken zu schließen und Verkehrsknotenpunkte noch leistungsfähiger zu machen. Der nun fertiggestellte Ausbau des Lückenschlusses auf der A 9 im Abschnitt Triptis – Schleiz ist hierfür ein hervorragendes Beispiel.

Mit dem Projekt sorgen wir für eine zügige, moderne und leistungsfähige Verbindung. Möglich wurde dies nicht zuletzt durch die Wahl des Beschaffungs- und Betreibermodells. Seit fast zehn Jahren gehen wir mit Modellen „Öffentlich-Privater Partnerschaften“ (ÖPP) beim Bundesfernstraßenbau neue Wege – wie ich meine: erfolgreich. Wir alle wissen um Einwände und kritische Hinweise gegenüber ÖPP. Bei ÖPP steht das Postulat der Wirtschaftlichkeit im Vordergrund. Die Beurteilung der Projekte sollte jedoch nicht

nur die Kosten der konkreten Bauphase, sondern den Mehrwert dieser Beschaffungsvariante über den kompletten Lebenszyklus in den Blick nehmen – zum Beispiel die zügige Fertigstellung.

Das ÖPP-Projekt A 9 ist ein gutes Beispiel dafür, dass wir diese Modelle mit Blick auf größtmögliche Wirtschaftlichkeit weiterentwickeln. Das Ausbauprojekt im Zuge der A 9 ist bundesweit das erste fertiggestellte „Verfügbarkeitsmodell“, mit dem wir die Vergütung im ÖPP-Bereich neu aufstellen. Neben einer Anschubfinanzierung erhält die Via Gateway Thüringen eine leistungsabhängige Vergütung je nach zeitlicher Verfügbarkeit der Strecke und Ausführungsdienst. Nachdem bei vorherigen Pilotprojekten die Vergütung rein verkehrsmengenabhängig aus den Lkw-Maut-einnahmen erfolgte, haben wir die sogenannte zweite ÖPP-Staffel nunmehr um weitere Wirtschaftlichkeits- und Qualitätskriterien erweitert.

Mit dem erfolgreich abgeschlossenen Projekt auf der A 9 ist – bis auf den Umbau des Hermsdorfer Kreuzes (A 4/A 9) – das letzte Teilstück des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit (VDE) Nr. 12 fertiggestellt – ein weiterer Meilenstein beim Aufbau leistungsfähiger Hauptverkehrsachsen im wiedervereinten Deutschland. Im Rahmen der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit sind bis Ende 2013 inzwischen mehr als 1.895 km

neu- und ausgebaute Bundesautobahnen dem Verkehr übergeben worden. Rund 97 % des Projektvolumens im Bereich Straßenprojekte sind damit realisiert oder in der Umsetzungsphase – ein großer Erfolg. Nicht zuletzt für die Menschen und die Wirtschaft in Thüringen hat das VDE-Projekt erhebliche Bedeutung. Thüringen ist heute ein verkehrlich gut angeschlossenes Land im Herzen Deutschlands und Europas.

Ich freue mich, dass der A 9-Abschnitt Triptis – Schleiz nach nur knapp dreijähriger Bauzeit dem Verkehr übergeben werden kann. Nach den Erfolgen bei Planung und Bau erwarten wir von unserem privaten Vertragspartner nunmehr auch hohe Qualität und Wirtschaftlichkeit in der Phase der künftigen Unterhaltung und beim Betriebsdienst der Strecke. Mein herzlicher Dank gilt allen, die dazu beigetragen haben, den Bau in so kurzer Zeit zu verwirklichen. Allen Verkehrsteilnehmern wünsche ich allzeit eine gute und unfallfreie Fahrt.



## Grüßwort von Christian Carius, MdL, Thüringer Minister für Bau, Landesentwicklung und Verkehr

Eine gut ausgebaute Infrastruktur ist unerlässliche Grundlage für eine hohe Lebensqualität aller Thüringer und für einen starken Wirtschaftsstandort. Das dichte Autobahnnetz und die attraktive Anbindung an den bundes- und europaweiten Schienenverkehr sind bedeutende Standortfaktoren für Thüringen.

Damit bietet der Freistaat einerseits dem einheimischen Gewerbe gute Standortbedingungen. Mit seiner Verkehrsinfrastruktur wird er andererseits auch seiner Funktion als Transitland gerecht und empfiehlt sich als Logistikstandort.

Wir wollen weiter in Mobilität investieren und setzen uns für eine ausreichende Finanzierung, für strukturelle Ergänzungen sowie Erhalt und Instandsetzung der Verkehrsinfrastruktur ein. Grundsätzliche Ziele unserer Verkehrspolitik sind die gute Verbindung aller Wirtschaftsstandorte untereinander und mit anderen Wirtschaftszentren sowie eine nachhaltige und bedarfsgerechte Anbindung aller Landesteile an die übergeordnete Verkehrsinfrastruktur. Wenn dies gelingt, helfen Infrastrukturinvestitionen ganze Regionen zu entwickeln, weil sie die Chancen für Investitionen der Wirtschaft in der Region erhöhen und sie attraktiver für die Bürger machen. Zudem unterstützen sie die einheimische Bauwirtschaft und schaffen Arbeitsplätze.

Eine wichtige Vernetzungsfunktion nimmt die Bundesautobahn 9 ein. Sie verbindet Berlin über die mitteldeutschen Industriezentren und Nordbayern mit München. Sie ist als Bestandteil des Trans-europäischen Netzes eine wichtige Verbindung zwischen Nord- und Südeuropa. Die A 9 hat für die sich entwickelnde Wirtschaftskraft in Ostthüringen große Bedeutung. Der sechsstreifige Ausbau der Autobahn im Streckenabschnitt vom Hermsdorfer Kreuz bis zur Landesgrenze Thüringen/Bayern gehört zu den „Verkehrsprojekten Deutsche Einheit“. Der Abschluss der Erweiterung auf einer Strecke von 19 Kilometern zwischen der AS Triptis und der AS Schleiz ist ein Lückenschluss zwischen den bereits erweiterten Anschlussabschnitten. Mit dessen Verkehrsfreigabe ist die A 9 in Thüringen nahezu durchgängig sechsstreifig befahrbar.

Der Ausbau der A 9 ist zugleich eine gelungene Zusammenarbeit von öffentlicher Hand und Privatwirtschaft. Die Öffentlich-Private Partnerschaft (ÖPP) mit Via Gateway Thüringen steht für eine langjährige, vertrauensvolle und erfolgreiche Zusammenarbeit. Bau, Erhaltung und Betrieb eines Streckenabschnitts liegen in einer Hand; die Bauphase ist nun erfolgreich abgeschlossen.

Ich freue mich, dass mit dem Ausbau der A 9 ein weiterer Meilenstein für die Verkehrsinfrastruktur in Thüringen erreicht werden konnte, und danke allen Projektpartnern für die gute Zusammenarbeit.

## Öffentlich-Private Partnerschaft Gemeinsam zum Erfolg

Im Bundesfernstraßenbau wurde das Modell der Öffentlich-Privaten Partnerschaft (ÖPP) zur Realisierung komplexer Infrastrukturmaßnahmen vor etwa 10 Jahren eingeführt.

Bei ÖPP führen insbesondere langfristige Beauftragung und effektive Risikoverteilung zur Optimierung der Leistungserbringung.

Öffentliche Hand und private Unternehmen gehen dabei langfristige, vertraglich geregelte Kooperationen zur wirtschaftlichen Realisierung öffentlicher Aufgaben ein. Hierzu werden von den Partnern die notwendigen Ressourcen gemäß dem geschlossenen Vertrag eingebracht und die vorhandenen Projektrisiken von demjenigen getragen, der sie am

wirtschaftlichsten handhaben kann.

Der private Auftragnehmer verpflichtet sich in dem vertraglich festgelegten Rahmen sowohl zu Bau, Betrieb und Erhaltung des Streckenabschnitts für üblicherweise 20 bis 30 Jahre als auch zur Finanzierung des gesamten Projekts. ÖPP ist demzufolge erheblich mehr als ein reines Finanzierungsinstrument. Während bei der konventionellen Beschaffung von der öffentlichen Hand Bau, Erhaltung und gegebenenfalls auch der Betrieb als getrennte Teilleistungen eingekauft werden, ist der private Auftragnehmer bei einem ÖPP-Projekt für den gesamten Lebenszyklus der Maßnahme verantwortlich. Die langfristige Beauftragung und eine effektive Risikoverteilung schaffen

einen permanenten Anreiz für den privaten Auftragnehmer, die gesamte Wertschöpfungskette durch effizientes Handeln und Innovationen zu optimieren.

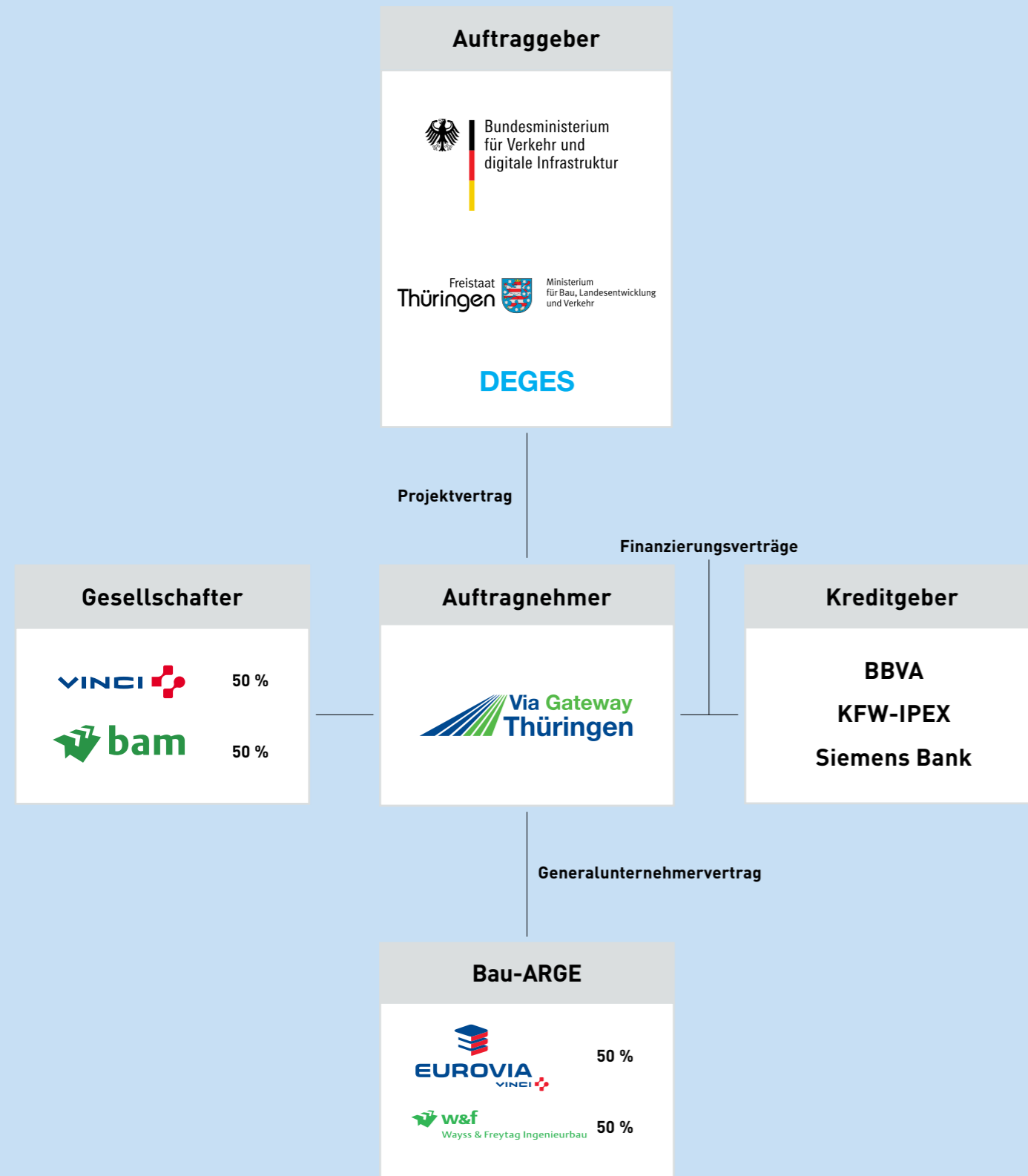
Die bisherigen vier ÖPP-Projekte für Ausbau und Modernisierung auf den Bundesautobahnen A 1, A 4, A 5 und A 8 wurden auf der Grundlage des sogenannten „A-Modells“ (Ausbau-Modell) realisiert. Im A-Modell investiert der private Auftragnehmer in Bau, Betrieb und Erhaltung des jeweiligen Streckenabschnitts und refinanziert sich verkehrsmengenabhängig, d. h. hauptsächlich über Einnahmen der LKW-Maut, die er vom Bund erhält. Zusätzlich kann der Auftragnehmer im A-Modell gegebenenfalls eine Anschubfinanzierung erhalten.



# 01 VERFÜGBARKEITSMODELL

Der Ausbau der A 9 ist eines der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit.

## Die Beteiligten des Verfügbarkeitsmodells A 9 im Überblick



## Die Vorteile des Verfügbarkeitsmodells



Freie Fahrt auf der A 9

Konkrete Leistungsanreize des privaten Auftragnehmers führen zu einer hohen Verfügbarkeit der Strecke.

Mit dem ÖPP-Projekt zwischen der Anschlussstelle Lederhose und der Landesgrenze Thüringen/Bayern wurde ein Verfügbarkeitsmodell (V-Modell) entwickelt und erfolgreich umgesetzt. Diese Form der leistungsbezogenen Vergütung im Fernstraßenbau wurde in Deutschland erstmals umgesetzt – und es stellt zugleich eine Weiterentwicklung der Modelle der Öffentlich-Privaten Partnerschaft dar.

Das Prinzip des Verfügbarkeitsmodells ist einfach. In einem Projektvertrag vereinbaren die Vertragsparteien Umfang und Art der Verfügbarkeit: Die Einschränkung der Verfügbarkeit aufgrund von Betriebs- und Erhaltungsarbeiten wird nach Dauer, Anzahl und Länge der Fahrstreifen vertraglich fest vereinbart. Nur bei Einhaltung dieser definierten Verfügbarkeit der Strecke wird das sogenannte Verfügbarkeitsentgelt in voller Höhe ausgezahlt.

Erzielt der Auftragnehmer eine bessere oder schlechtere Verfügbarkeit als vertraglich

vereinbart, erhält er eine entsprechend verbesserte oder verringerte Vergütung.

Der private Auftragnehmer ist auf der Grundlage einer angemessenen Risikoverteilung motiviert, über eine hohe Verfügbarkeit der Strecke ein hohes Entgelt zu erzielen.

Die Zahl der Einschränkungen im Verkehr – zum Beispiel in Form von Staus bei Betriebs- oder Erhaltungsarbeiten – wird infolgedessen deutlich reduziert.

Der genannte Leistungsanreiz für den privaten Auftragneh-

mer erhöht so die Zielkongruenz zwischen ihm und dem öffentlichen Auftraggeber.

Private Kompetenzen und Investitionen ergänzen die Organisation eines ÖPP-Projekts ökonomisch sinnvoll. Auf diese Weise sorgt das Verfügbarkeitsmodell für eine neue und effiziente Dynamik im gesamten Projekt, von der die Verkehrsteilnehmer und die Gesellschaft in ihrer Gesamtheit profitieren.



Arbeiten an und am Rand der Strecke

## Der Auftraggeber: Die Bundesrepublik Deutschland

Auftraggeber ist die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch den Freistaat Thüringen, der wiederum von der DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH vertreten wird.

### Die DEGES übernimmt als Bau- und Hausherr das Projektmanagement.

Die DEGES übernimmt dabei das Projektmanagement, sie ist sowohl Bau- als auch Hausherr, allerdings ohne hoheitliche Aufgaben. Gesellschafter der DEGES sind die Bundesrepublik Deutschland mit einem Anteil von 33 Prozent sowie die Länder Brandenburg, Bremen, Hamburg, Hessen, Mecklen-

burg-Vorpommern, Nordrhein-Westfalen, Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein und Thüringen mit einem jeweiligen Anteil von 6,7 Prozent.

Die DEGES wurde 1991 gegründet. Ihre Aufgabe liegt in der wirtschaftlichen Planung und kostengerechten Steuerung von Verkehrswegen, in der Abnahme von Baumaßnahmen, der Sicherstellung der Abrechnung sowie darin, die abgeschlossenen Projekte schließlich termingemäß und in qualitativ hochwertigem Zustand zu übergeben.

Während eines Verkehrsinfrastrukturprojekts koordiniert

und kontrolliert sie externe Dienstleister. Sie ist also eine Schnittstelle zwischen Bund, Ländern und privaten Unternehmen und daher von erheblicher Bedeutung für die Kommunikation und die Aufteilung von Zuständigkeitsbereichen innerhalb eines Projekts.



Fahrzeuge von Via Gateway unterstützen beim Bau

## Die Gesellschafter: VINCI und BAM

VINCI ist ein weltweit tätiger Konzessions- und Baukonzern mit einem Umsatz von 40,3 Milliarden Euro. Er beschäftigt ca. 191.000 Mitarbeiter in rund hundert Ländern. Zum Leistungsspektrum gehören Planung, Finanzierung, Bau und Betrieb von Infrastrukturen und Einrichtungen; darunter Verkehrsinfrastrukturen, öffentlicher und privater Hochbau, kommunale Gestaltungsmaßnahmen sowie Wasser-, Energie- und Kommunikationsnetze. Das Vertrauen der öffentlichen Partner in das Unternehmen wird auch durch die beiden von Via Solutions Thüringen und Via Solutions Südwest betriebenen A-Modell-Projekte widergespiegelt.

BAM und Wayss & Freytag Ingenieurbau AG sind Konzerngesellschaften der Royal BAM Group, einem weltweit tätigen Baudienstleister mit einem jährlichen Umsatz von über 7 Milliarden Euro. Während die Royal BAM Group in nahezu allen Bausegmenten über weitreichende Erfahrung und Kompetenz verfügt, zeichnet die BAM innerhalb der Royal BAM Group für Investition in und Management von aktuell über 30 ÖPP-Projekten verantwortlich. Wayss & Freytag ist primär im deutschen Ingenieurbaumarkt und internationalen Markt für Tunnelbau aktiv. Gemeinsam waren die beiden Gesellschaften schon im ersten deutschen Infrastruktur-ÖPP-Projekt, dem Ausbau der BAB 8 zwischen München und Augsburg, erfolgreich.

## Projekte für die Zukunft Die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit

Der Ausbau der Verkehrswege in den neuen Bundesländern war gleich nach der Wiedervereinigung eines der denkbar brisantesten und zugleich komplexesten gesamtdeutschen Projekte. Beinahe die Hälfte aller Fernstraßen war nicht befahrbar – der Sanierungsbedarf enorm.

Deshalb beschloss die Bundesregierung am 9. April 1991 umfangreiche Investitionen.

17 sogenannte Verkehrsprojekte Deutsche Einheit (VDE) für den Erhalt und die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur sollten helfen, die Verkehrsströme zwischen West und Ost, von Nord nach Süd zu bewältigen.

Auf dem Spiel stand jedoch weit mehr: Die Belebung der Wirtschaft und vor allem das Schaffen neuer Arbeitsplätze.

1991 wurden der DEGES die Planung und die „schlüsselfertige“ Erstellung eines Großteils der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit – Straße übertragen.

Die Zuständigkeiten zwischen Bund und Ländern wurden dabei klar zugewiesen. Die Länderverwaltungen planten und realisierten ca. 760 Kilometer, während ca. 1.250 Kilometer Aus- und Neubauprojekte der VDE – Straße von der DEGES koordiniert wurden und in deren Verantwortungsbereich lagen bzw. liegen.

Für die sieben Autobahnprojekte werden insgesamt rund 17,4 Milliarden Euro investiert. Von 1991 bis Ende 2013 wurden davon rund 15,3 Milliarden Euro eingesetzt.

### Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 12: Die A 9 als wichtige Nord-Süd-Verbindung.

Insgesamt wurden bis Ende 2013 rund 1.895 Kilometer Straße für den Verkehr freigegeben. Weitere rund 55 Kilometer sind im Bau. Damit sind rund 97 Prozent des Projektvolumens realisiert oder in der Umsetzungsphase.



# 02

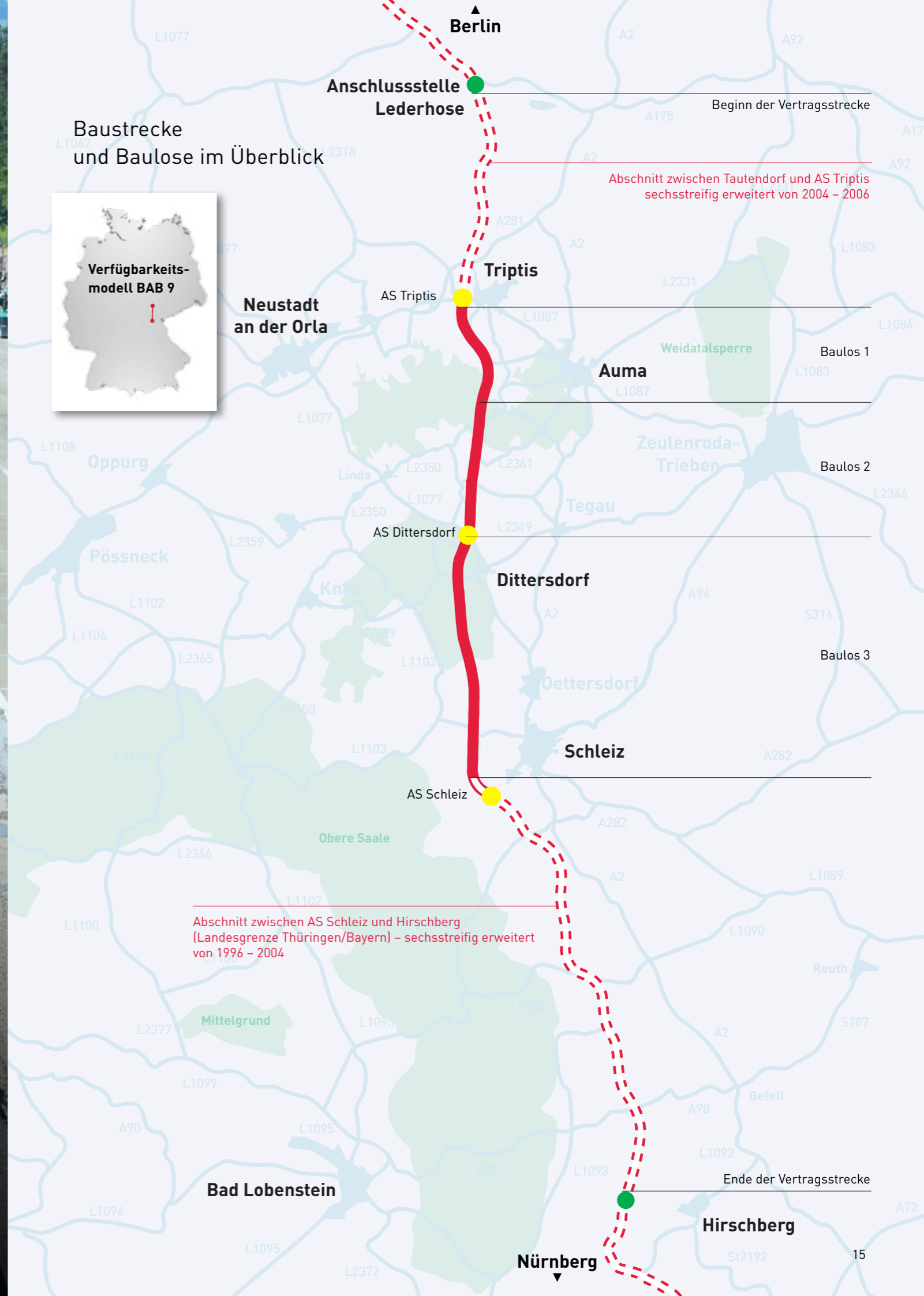
## PROJEKT UND VERLAUF

Der Erfolg des Projekts ist das Ergebnis von Know-how und partnerschaftlicher Kooperation aller Beteiligten.

Baustrecke und Baulose im Überblick



Verfügbarkeitsmodell BAB 9



Berlin

Anschlussstelle Lederhose

Beginn der Vertragsstrecke

Abschnitt zwischen Tautendorf und AS Triptis sechsstreifig erweitert von 2004 – 2006

Triptis

Neustadt an der Orla

Auma

Baulos 1

Weidatal Sperre

Baulos 2

Dittersdorf

Baulos 3

Schleich

Obere Saale

Abschnitt zwischen AS Schleiz und Hirschberg (Landesgrenze Thüringen/Bayern) – sechsstreifig erweitert von 1996 – 2004

Bad Lobenstein

Ende der Vertragsstrecke

Hirschberg

Nürnberg



## Bauphase 1 (1. Oktober 2011 – 31. März 2012)

Vorbereitende Maßnahmen für die Verkehrsführung in den nachfolgenden Bauphasen.

Bauarbeiten an den Richtungsfahrbahnen in den Baulosen 1 bis 3 auf einer Strecke von 19 Kilometern zwischen Schleiz und Triptis. Baubeginn an allen 24 Ingenieurbauwerken.

## Bauphase 2 (1. April 2012 – 15. August 2013)

## Das Vergabeverfahren Der Weg zum Best and final Offer

Um für die Realisierung dieses komplexen Projekts einen privatwirtschaftlichen Partner mit einer entsprechenden Qualifikation zu finden, führten Bund, Freistaat Thüringen sowie die DEGEGES zwischen Juni 2009 und August 2011 ein strukturiertes Vergabeverfahren in vier Stufen durch:

Zunächst wurden in einem Teilnahmewettbewerb die sechs besten Bewerber ermittelt.

In einer ersten Angebotsphase wurden dann die zwei besten Angebote ausgewählt.

Danach folgte die Verhandlungsphase über den Vertrag in zwei Runden.

Schließlich kam es in der „Best-and-final-Offer-Phase“ zur Auswahl des wirtschaftlichsten Angebots.

Der Auswahlprozess erfolgte nach strengen Kriterien. Schon in der ersten Phase

mussten die Bewerber genaue Referenzen über ihre finanzielle, wirtschaftliche und technische Leistungsfähigkeit angeben. In der Phase der Angebotsabgabe hatten die Bieter sowohl Wirtschaftlichkeit als auch Plausibilität bzw. Belastbarkeit der Finanzierung überzeugend darzulegen.

Die DEGEGES als Vergabestelle prüfte mit Vertretern des Bundes und des Freistaats Thüringen die Angebote im

Hinblick auf das jeweilige Leistungsqualitätsniveau – eine verantwortungsvolle Aufgabe des öffentlichen Auftraggebers.

Im August 2011 wurde die Projektgesellschaft Via Gateway Thüringen GmbH & Co. KG mit der Realisierung des Projekts Verfügbarkeitsmodell BAB 9 beauftragt.

### AUFTRAGSVERGABE

» Öffentliche Bekanntmachung (Infomemorandum)	21.03.2009
» Ausgabe der Verdingungsunterlagen an die erfolgreichen Bewerber, Aufforderung zur Angebotsabgabe	19.10.2009
» Submission	20.10.2010
» Einladung zu Verhandlungen mit den beiden besten Bietern:	03.03.2011
» Verhandlungsverfahren mit den zwei bevorzugten Bietern	1. Hj. 2011
» Submission BAFO	21.06.2011
» Mitteilung des Wertungsergebnisses	20.07.2011
» Zuschlagserteilung an den erfolgreichen Bieter	08.2011
<b>(Vertragsbeginn und -ende)</b>	
» Vertragsbeginn (Bau und Erhaltung)	01.10.2011
» Betriebsbeginn	01.05.2012
» Feierliche Verkehrsfreigabe	05.09.2014
» Fertigstellung 6-streifiger Ausbau	bis 11.2014
» Fertigstellung straßennaher Landschaftsbau	31.10.2016
» Vertragsende (Erhaltung und Betrieb)	30.09.2031

## Bauphase 3 (15. August 2013 – 30. November 2014)

Bauarbeiten an den entgegengesetzten Richtungsfahrbahnen in den Baulosen 1 bis 3 auf einer Strecke von 19 Kilometern zwischen Schleiz und Triptis.

## Der Projektumfang Herausforderungen auf 46,5 Kilometer

### PROJEKTÜBERSICHT

» <b>Vertragsstrecke</b>	Länge 46,5 km
» <b>Beginn des Vertrags</b>	01.10.2011
» <b>Vertragsdauer</b>	20 Jahre
» <b>6-streifiger Ausbau</b>	19 km
» <b>Vertragliches Bauende</b>	30.11.2014
» <b>Geplante Verkehrsfreigabe</b>	30.11.2014



Das Projekt beinhaltet neben Ausbau und Modernisierungsleistungen auch den Betrieb und die Erhaltung der Strecke zwischen der Anschlussstelle Lederhose und der thüringisch/bayerischen Landesgrenze.

Mit der Umsetzung dieser Maßnahmen wurden optimale Voraussetzungen für eine sichere und freie Fahrt auf dem Streckenabschnitt geschaffen. Gleichzeitig werden damit aber auch die Sicherheit und Attraktivität der Bundesautobahn A 9 insgesamt deutlich erhöht.

Die Kernleistungen von Via Gateway Thüringen bestanden und bestehen im wesentlichen aus vier Aspekten:

» dem sechsstreifigen Ausbau der A 9 zwischen Triptis und Schleiz,

» dem Betrieb und der baulichen Erhaltung der A 9 von der Anschlussstelle Lederhose bis zur bayerischen Landesgrenze für einen Zeitraum von 20 Jahren,

» den hierfür notwendigen Planungsleistungen,

» dem Koordinierungs-, Genehmigungs- und Verkehrsmanagement.

#### Planung und Planprüfung

Die Bau-ARGE übernahm im Auftrag der Projektgesellschaft Via Gateway Thüringen alle erforderlichen Ausführungsplanungen sowie die gesamte Planungs- und damit die organisatorische Verantwortung für einen termin- und vertragsgerechten Ablauf.

Die Planprüfung durch die Projektgesellschaft sowie durch die DEGEGES erfolgte u.a. nach folgenden Kriterien:

» Einhaltung der Vorgaben der Planfeststellung,

» Übereinstimmung mit dem Projektvertrag,

» Einhaltung geltender Vorschriften und Richtlinien und gesonderten Festlegungen des Auftraggebers,

» Gewährleistung eines Endprodukts, das den Anforderungen für einen Zeitraum von mindestens 20 Jahren entspricht.

Die Einhaltung aller Auflagen wird laufend kontrolliert.

## Drei Bauphasen in drei Jahren

In der **Bauphase 1** vom 1. Oktober 2011 bis zum 31. März 2012 wurde zunächst die Verkehrsführung der später folgenden Bauphasen vorbereitet. Provisorien und Verbreiterungen wurden eingerichtet.

Ab der **Bauphase 2** vom 1. April 2012 bis zum 15. August 2013 wurden die Richtungsfahrbahnen in den Baulosen 1 bis 3 ausgebaut. Zudem starteten die Bauarbeiten an 24 Ingenieurbauwerken (Brücken bzw. Unterführungen).

In der **Bauphase 3** vom 15. August 2013 bis 30. November 2014 wurden die gegenüberliegenden Richtungsfahrbahnen der Baulose 1 bis 3 ausgebaut.

Der Ausbau der 19 Kilometer langen Strecke zwischen Triptis und Schleiz von vier auf sechs Fahrstreifen erforderte eine besonders sorgfältige Planung.

### Drei wichtige Meilensteine wurden erreicht:

**1. Juni 2012**  
Erbau der Baulose 1 und 2.

**15. August 2013**  
Fertigstellung einer Richtungsfahrbahn im Ausbaustand sowie sechs Überführungsbauwerken inklusive der Freigabe für den Verkehr. Inbetriebnahme von Regenrückhaltebecken und Entwässerungssystemen.

**30. November 2014**  
Sukzessive wurde die Autobahn bis zur Gesamtfertigstellung am 30. November für den Verkehr freigegeben.

Ein präzise entwickelter Zeitplan war maßgeblich für die Realisierung des Projekts und das Erreichen der anspruchsvollen Ziele.

Den Bauphasen 1 bis 3 wurden drei Baulose zugeordnet. In jeder Bauphase wurde der Verkehr in verschiedenen Abschnitten auf die jeweils andere Fahrbahn umgelegt, so dass die Bauarbeiten kontinuierlich durchgeführt werden konnten.

Mit dieser Organisation konnte der Ausbau unter laufendem Verkehr realisiert werden. Sperrungen der A 9 wurden weitestgehend vermieden.

## Feierlicher Spatenstich Startschuss für das Verfügbarkeitsmodell

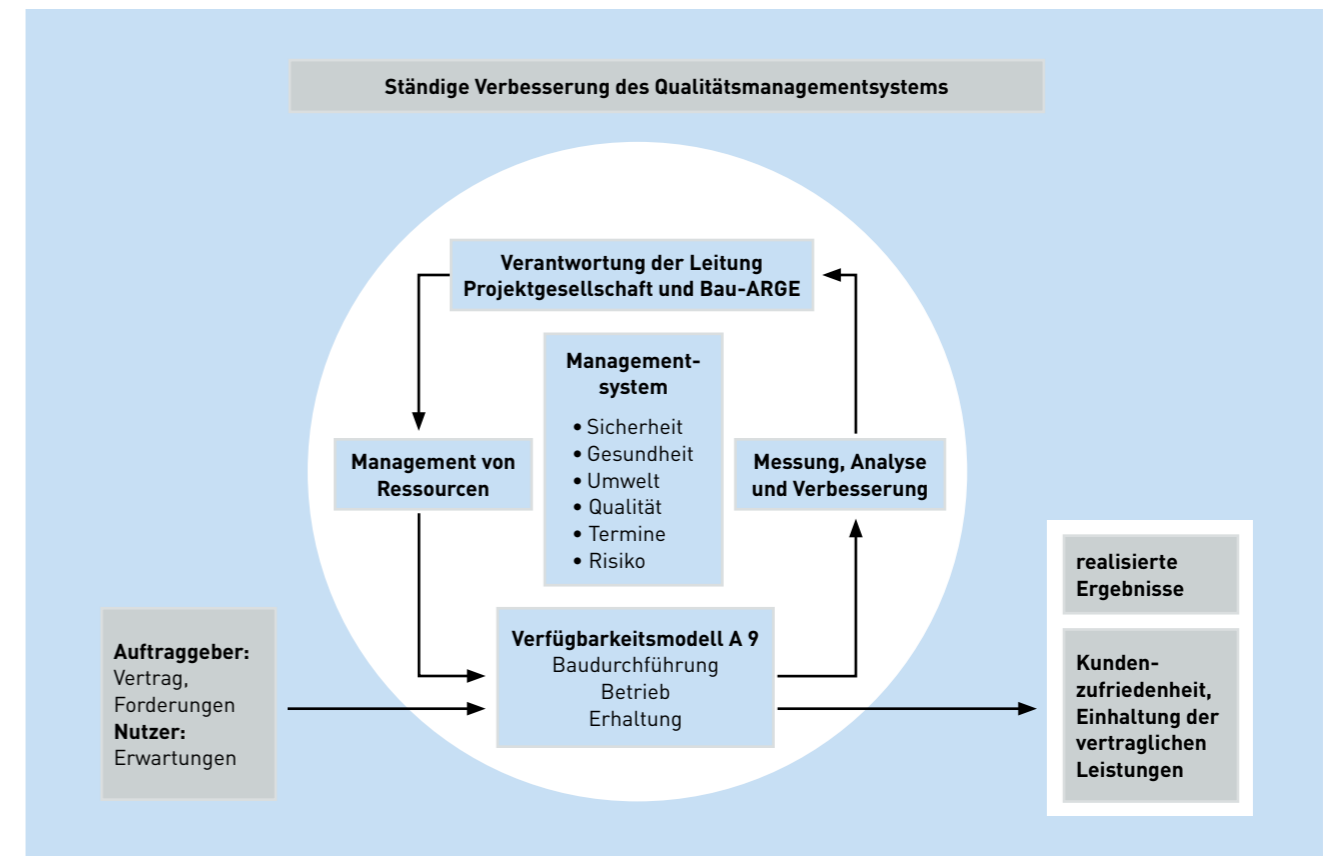
Der feierliche erste Spatenstich und damit der Start des Ausbauprojektes fand am 16. April 2012 im Beisein des ehemaligen Bundesministers für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer statt. Damit wurde die zentrale Bedeutung dokumentiert, die die Bundesregierung dem ÖPP-Projekt beimisst.

Mit dem Bau wollte man das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 12 zum Abschluss bringen und ein völlig neuartiges ÖPP-Projekt starten, so Ramsauer auf der von der DEGEG als Bauherr ausgerichteten Festveranstaltung.



Feierlicher erster Spatenstich

## Qualitätsmanagement mit Zertifikat



Übergabe des QM-Zertifikats

Dass Via Gateway Thüringen über ein hochwertiges Qualitätsmanagement verfügt, wurde von der Deutschen Gesellschaft zur Zertifizierung von Managementsystemen (DQS) offiziell bestätigt. Am 12. August 2013 wurde Via Gateway Thüringen von der DQS das Zertifikat überreicht.

Bereits im Oktober 2011 hatte Via Gateway Thüringen vertragsgemäß mit dem Aufbau und der Einführung eines Qualitätsmanagementsystems (kurz: QMS) gemäß DIN ISO 9001:2008 begonnen. Zu einer besonderen Aufmerksamkeit hat in diesem Zusammenhang die Einhaltung höchster Qualitätsnormen gemäß dem Projektvertrag sowie der technischen Vorschriften geführt.

Weitere herausragende Aspekte des Qualitätsmanagementsystems von Via Gateway Thüringen waren aber auch die Definition von Normen für die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz der Beschäftigten sowie deren Einhaltung.

Im Qualitätsmanagementsystem wird die qualitätsgerechte Bauausführung gesichert und Verfahrens- und Arbeitsanweisungen für die Verwaltung, den Betrieb und die Erhaltung des Streckenabschnitts definiert. Die strenge Prüfung durch die Deutsche Gesellschaft zur Zertifizierung von Managementsystemen hat Via Gateway Thüringen bestanden und dafür die international anerkannte DIN-Zertifizierung nach ISO 9001:2008 erhalten.

Auch in den nächsten Jahren wird Via Gateway Thüringen weiter überprüft werden: durch sogenannte Überwachungsaudits.

### Exzellentes Qualitätsmanagement mit DIN-Zertifizierung.

Mit den jährlichen Zertifizierungskontrollen wird kontinuierlich die aktuelle Funktionsfähigkeit des bestehenden Managementsystems überprüft.

Als transeuropäische Verkehrsader ist die A 9 heute nahezu durchgängig sechsstreifig befahrbar.

03

AUSBAU UND MODERNISIERUNG

## Gründliche Vorbereitung, präzise Durchführung

Im Mittelpunkt stand die Erweiterung von vier auf sechs Fahrstreifen. Außerdem wurden die neue Anschlussstelle Dittersdorf, zwei Park- und WC-Anlagen und 24 neue Brücken gebaut – während 29 Ingenieurbauwerke abgerissen werden mussten. Der eigentliche Baubeginn wurde gründlich vorbereitet: Fällarbeiten waren notwendig,

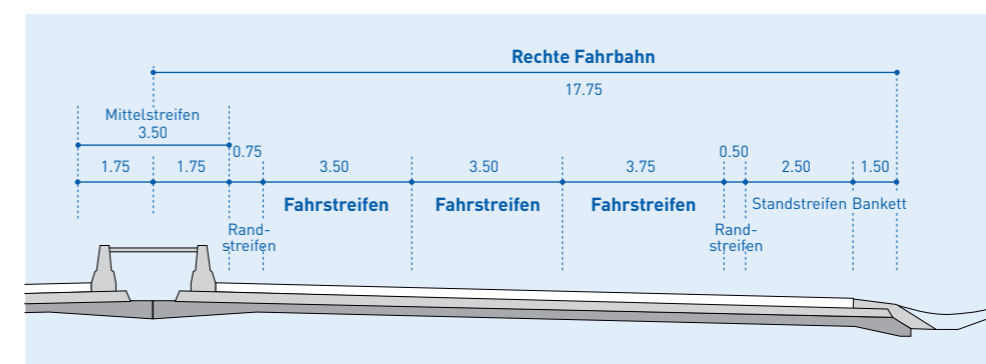
Kabelprovisorien mussten eingerichtet werden, Leitungen verlegt und eine Kampfmittelsuche durchgeführt werden.

Vor den Hauptbauleistungen im Erdbau waren Längsverbauten am künftigen Mittelstreifen erforderlich, weil umfangreiche Gradientenoptimierungen vorgenommen

wurden sowie Verlegungen von Entwässerungskanälen im Mittelstreifen vorgesehen waren. Für den Neubau der Bundesautobahn A 9 wurde der Autobahnquerschnitt (Regelquerschnitt: RQ von 35,5 Meter) zugrunde gelegt: zwei Richtungsfahrbahnen mit je drei Fahrstreifen und einem Seitenstreifen.



Verkehr rollt sechsstreifig



**6-STREIFIGE  
ERWEITERUNG  
DER AUTOBAHN  
(QUERSCHNITT  
DER RECHTEN  
FAHRBAHN)**

### A 9 DER REGELQUERSCHNITT DER AUSBAUSTRECKE:

» 2 Bankette (unbefestigt)	à	1,50/1,00 m	=	2,50 m
» 2 Standstreifen	à	3,00 m	=	6,00 m
» 2 Fahrstreifen (außen)	à	3,75 m	=	7,50 m
» 4 Fahrstreifen	à	3,50 m	=	14,00 m
» 2 Randstreifen	à	0,75 m	=	1,50 m
» 1 Mittelstreifen	à	3,50 m	=	3,50 m
» Gesamte Kronenbreite		RQ	=	35,50 m

## Die Baudurchführung

Über die gesamte Maßnahme des Streckenausbaus hinweg musste der Verkehr aufrechterhalten werden – eine große Herausforderung für eine exakte Planung und optimale Baubedingungen.

Im 19 Kilometer langen Planfeststellungsabschnitt, der südlich der Anschlussstelle Triptis bei Betriebskilometer 205 begann und nördlich der Anschlussstelle Schleiz bei Betriebskilometer 224 endete, waren gewaltige Materialmengen zu bewegen.

Insgesamt mussten rund 2,8 Millionen Kubikmeter Boden ab- und aufgetragen werden. 551.000 Quadratmeter Betondecke wurden neu hergestellt.

Im Bereich der Anschlussstelle Dittersdorf und den zwei Park- und WC-Anlagen sowie querenden Straßen wurden insgesamt 100.000 Quadratmeter Beton- bzw. Asphaltdecke hergestellt.

Verantwortlich für die Bauarbeiten im Rahmen des großen Ausbau- und Modernisierungsprojekts war die Bau-Arbeitsgemeinschaft „ARGE EW A 9 Thüringen“, die sich zu jeweils 50 Prozent aus den Bauunternehmen Eurovia GmbH (einem Tochterunternehmen des französischen VINCI-Konzerns) und der Wayss & Freytag Ingenieurbau AG (einem Tochterunternehmen der niederländischen Royal BAM Group) zusammensetzte.

Sie realisierte den Erd-, Straßen-, und Brückenbau, sorgte für die Errichtung der Straßenausstattung und von Entwässerungseinrichtungen inklusive Regenrückhaltebecken. Auch den trassennahen Landschaftsbau sowie den Rückbau der alten Bundesautobahn A 9 erledigte die Bau-Arbeitsgemeinschaft.

Darüber hinaus zeichnete sie verantwortlich für das gesamte Massenmanagement für Dammschüttungen. Es konnte

durch Abtragsmengen aus dem Baufeld abgedeckt werden. Auch der Bodentransport, die Zwischenlagerung, die Aufbereitung und der Einbau des Bodens fielen in den Zuständigkeitsbereich der Bau-ARGE. Zentrale Aufgabe war die Herstellung, Lieferung und der Einbau des Straßenbetons, dies schloss auch Beschleunigungs- und Verzögerungsfahrstreifen sowie die LKW-Stellflächen der Park- und WC-Anlagen ein.

### Dem Plan voraus. Vollendung des Streckenausbaus in nur knapp 3 Jahren.

Auch Lieferung und Einbau von Asphalttrag- und Deckschichten in den Brückenvorfeldern, in den Park- und WC-Anlagen, an der Anschlussstelle Dittersdorf, an Betriebswendestellen und auf allen querenden Straßen und Wegen sowie Betonschutzwänden im Mittelstreifen gehörten ebenfalls zum Leistungsspektrum der ARGE.

Entwässerungstransportleitungen und Drainageleitungen mit den dazugehörigen Schachtanlagen, Straßenabläufen und Durchlässen wurden installiert, um Oberflächenwasser und Sickerwasser ableiten zu können.

In der Referenzbauplanung waren für die Ingenieurbauwerke sogenannte Rahmenbauwerke mit Parallel- bzw. Schrägflügeln vorgesehen.

Für die Überführungen wurden sogenannte Zweifeldbauwerke mit offenen Verbundfertigteilkonstruktionen vorgesehen und errichtet. Oberbau, Erdbau und Entwässerung wurden nach den funktionalen Beschreibungen des Auftraggebers umgesetzt.

### Modernisierung in großem Stil – spektakulärer Abriss und Neubau von Brückenbauwerken

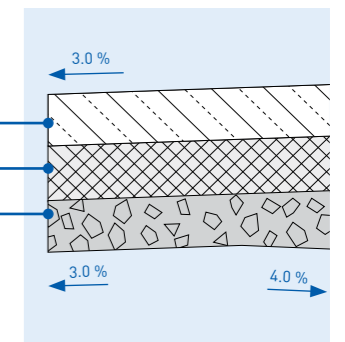


Alle Bestandsbauwerke wurden abgerissen und für den Bau der neuen Brücken notwendige Baugruben ausgehoben.

Die vorhandenen Nutzbreiten der teilweise noch in den 1930er Jahren erstellten Autobahnbauwerke sowie die lichten Weiten der Überführungsbauwerke reichten beim Streckenausbau nicht aus, um den erforderlichen Regelquerschnitt (RQ) von 35,5 Metern für sechs Fahrstreifen inklusive Standstreifen der A 9 aufzunehmen. Deshalb mussten alte Bauwerke abgerissen und neu errichtet werden.

#### BETON Oberbau

Betondecke: 30 cm  
Waschbetonoberfläche  
Schottererschicht: 30 cm  
Frostschuttschicht: 30 cm



## Lärmschutz hat höchste Priorität



Lärmschutzwand

Lärmschutz hatte während des gesamten Ausbau- und Modernisierungsprojekts höchste Priorität. Im Zuge der Erweiterung auf sechs Fahrstreifen wurden auf allen relevanten Streckenabschnitten Lärmschutzeinrichtungen (2.700 m Lärmschutzwälle und 296 m Lärmschutzwände) errichtet.

Da alle Baumaßnahmen bei laufendem Betrieb durchgeführt wurden, stellte die Bau-ARGE zum Beispiel mittels eines Walls zwischen der durchgehenden Strecke und der sich im Bau befindenden PWC-Anlagen die Auflagen der Baugenehmigung sicher, dass ein Lärmpegel von 65 dB (A) in der Nacht im Bereich der LKW-Stellplätze nicht überschritten wurde.

Mit den neu gebauten Lärmschutzwänden und -wällen können die Immissionen nun auf die zulässigen Grenzwerte reduziert werden. Die Geräuschbelastungen werden wirksam eingedämmt, Anrainer und Natur deutlich weniger belastet.

## Eingeschränktes Arbeiten im Naturschutzgebiet



Teichlandschaft

Die trassennahen landschaftspflegerischen Arbeiten entlang der A 9 sowie an den kreuzenden Straßen und Wegen wurden von der Bau-ARGE erbracht.

Die Fertigstellungs- und Entwicklungspflege für die Pflanzungen oblag der Projektgesellschaft. Neben dem Lärmschutz war der Umwelt- bzw. Naturschutz zu berücksichtigen: Die Vertragsstrecke

liegt im Bereich des Natur- und Vogelschutzgebiets „Plothener Teiche“.

Das gesamte Areal ist als EU-Vogelschutzgebiet registriert. Dort wurde die Bautätigkeit zeitlich eingeschränkt: auf Anfang August bis Mitte März, da in den anderen Monaten die Brutzeiten von Fischadler, Weißstorch und Eisvogel liegen.

Die Bau-ARGE erhielt qualifizierte Beratung und Unterstützung von einer Umweltbaubegleitung. So konnte auf Naturschutz und Landschaftspflege angemessen eingegangen werden: mit der Renaturierung des Töpferteiches und des Katzentümpels, mit der Feuchtbiotopentwicklung am Döhringteich sowie mit der kompletten Anlage mehrerer neuer Teiche.

## Park- und WC-Anlagen für mehr Sicherheit im Verkehr



PWC Himmelsteiche

Zu den Modernisierungsmaßnahmen zählen auch die Neubauten von zwei Park- und WC-Anlagen (PWC). Die Bedeutung dieser Anlagen liegt nicht nur in einem verbesserten Komfort, sondern vor allem auch in der wesentlich erhöhten Sicherheit: Zuvor war die Anzahl der LKW-Parkplätze unzureichend, eine Erholung der LKW-Fahrer wurde damit

deutlich erschwert. Mit den neuen PWC-Anlagen wird das Unfallrisiko durch Übermüdung deutlich gesenkt.

Das zahlenmäßige Verhältnis der Parkplätze ist ausgewogen: Die PWC-Anlage Himmelsteiche bietet je Seite 32 Parkplätze für PKW, 37 für LKW, drei Parkplätze für Busse und eine Stellfläche für den Schwerlastverkehr.

Verkehrsteilnehmer mit Behinderungen finden auf jeder Seite drei Parkplätze vor.

Die PWC-Anlage Himmelsteiche in Fahrtrichtung Berlin wurde am 6. Februar 2014 der Öffentlichkeit vorgestellt – und damit ein weiterer Meilenstein des Projekts erreicht.

## Technische Meisterleistung Brückensprengung

In der Nacht zu Sonntag, dem 18. März 2012, wurden zwischen den Anschlussstellen Triptis und Dittersdorf zwei Überführungsbauwerke gesprengt, wofür die Autobahn voll gesperrt werden musste.

Zunächst wurde gegen 22:45 Uhr eine 56 Meter lange Stahlbeton-Bogenbrücke in der Nähe von Wüstenwetzdorf gesprengt. In der Vorbereitung mussten dafür 2.400 Bohrlöcher mit 220 Kilogramm Sprengstoff gefüllt werden.

Die zweite Stahlbeton-Bogenbrücke mit einer Länge von 58 Metern wurde gegen Mitternacht gesprengt: 200 Kilogramm Sprengstoff in 400 Bohrlöchern hatten ganze Arbeit geleistet.

Schaulustige beobachteten das Spektakel – aus einem Sicherheitsabstand von 300 Metern.



Zündung!

## Neue Anschlussstelle Dittersdorf

War die ursprüngliche Anschlussstelle Dittersdorf symmetrisch aufgebaut, so wurde die neue in Form eines asymmetrischen Kleeblatts mit innen- und hintereinanderliegenden Linksabbiegerstreifen konzipiert.

Während der gesamten Bau-phase wurde die Landesstraße L 1077 im Bereich der Anschlussstelle nach Norden hin verschoben, wodurch der

Verkehr auf der Landstraße weitestgehend ungestört fließen konnte.

Eine deutliche Verbesserung wurde bei der Ein- und Ausfahrt in beide Richtungen bezweckt und bewirkt: Auf- und Abfahrt liegen jetzt jeweils südlich und nördlich der Landesstraße L 1077.



Neue Anschlussstelle Dittersdorf

### DATEN ZU AUSBAU UND MODERNISIERUNG IM ÜBERBLICK

» <b>Ausbaustrecke (km)</b> (Ausbau von vier auf sechs Fahrstreifen)	19
» <b>Abbruch von Ingenieurbauwerken</b>	29
» <b>Neubau von 24 Brücken bzw. Unterführungen</b>	24
» <b>Park- und WC-Anlagen</b>	2
» <b>Neue Anschlussstellen (Dittersdorf)</b>	1
» <b>Regenrückhaltebecken</b>	5

Betrieb und Erhaltung der Vertragsstrecke schaffen die Basis für deren langfristige Verfügbarkeit.

04

## BETRIEB UND ERHALTUNG



Mäharbeiten

## Der Betriebsdienst. Tag für Tag, rund um die Uhr

Der Betriebsdienst von Via Gateway Thüringen hat ein komplexes Bündel an Aufgaben zu bewältigen, um die mit dem Auftraggeber vertraglich vereinbarten Ziele zu erreichen.

Je nach Jahreszeit und Witterung stellen sich die Schwerpunkte der Arbeit für den Betriebsdienst anders dar: Sind es im Sommer Grünpflege und Reinigung, denen besonders nachgekommen werden muss, so besteht im Winter die Herausforderung darin, Unfälle durch überfrierende Nässe und Glatteis zu vermeiden.

Via Gateway Thüringen ist für Betrieb und Erhaltung der Strecke verantwortlich.

Die Aufgaben fallen in sieben Leistungsbereiche:

- › Sofortmaßnahmen am Straßenkörper
- › Grünpflege
- › Wartung der Straßenausstattung
- › Reinigung
- › Winterdienst
- › Zusammenarbeit mit Sicherheitsbehörden
- › Kontrolltätigkeiten

Die Ziele des Betriebsdienstes liegen in der Gewährleistung von Verkehrssicherheit und Anlagenfunktionalität, dem Umweltschutz, der Sicherung des Arbeits- und Gesundheitsschutzes für das Personal und der Prävention von Arbeitsunfällen.



Voller Betriebseinsatz

Der letzte Punkt – die Prävention von Arbeitsunfällen – wird beispielsweise durch den jährlichen Arbeitssicherheitsausschuss, Unterweisungen des Personals, persönliche Schutzausrüstungen, Unfallanalysen und den Arbeitsmedizinischen Dienst umgesetzt. Eine Fachkraft für Arbeitssicherheit koordiniert und begleitet dies. Seit dem 1. Mai 2012 ist Via Gateway Thüringen für den Betriebsdienst auf der A 9 zwischen der Anschlussstelle Lederhose und der Landesgrenze Thüringens zu Bayern verantwortlich.

Der Betriebsdienst unterhält eine Autobahnmeisterei in Blintendorf mit Betriebsgebäude, Garagen, Werkstatt und zwei neuen Salzlagerräumen mit insgesamt 2.400 Tonnen Fassungsvermögen.

Der Winterdienststützpunkt an der Anschlussstelle Dittersdorf verfügt über eine Garage, Mannschaftsunterkunft und eine Salzhalle mit einem Fassungsvermögen von 2.100 Tonnen.

#### Personal und Ausstattung

Um seine Aufgaben erfüllen zu können, muss der Betriebsdienst personell und technisch bestens ausgestattet sein. Denn nur so ist der private Auftragnehmer in der Lage, schnell zu reagieren, effizient zu arbeiten und vorausschauend zu handeln.

Das Team des Betriebsdienstes besteht aus 16 Straßenwärtern und einem Autobahnmeister. Es verfügt über modernste technische Geräte und erhält laufend Schulungen zu Erster Hilfe und

Verkehrssicherung von Arbeitsstellen an Straßen sowie Fahrsicherheitstrainings.

### Moderne Ausstattung und geschultes Personal gewährleisten einen effizienten Betriebsdienst.

Alle Mitarbeiter verfügen über moderne Computerarbeitsplätze mit aktuell gehaltener Software: neben MS Office gehören auch CAD-Programme und Projektmanagement-Software dazu.

## TEAM UND TECHNIK DES BETRIEBS- UND ERHALTUNGSDIENSTES

### Personelle Ausstattung

» Straßenwärter	16 Mitarbeiter
» Autobahnmeister	1 Mitarbeiter

### Technische Ausstattung

» Fahrzeuge gesamt	12
» davon LKW	4
» davon Transporter	5
» davon Radlader	2
» Unimog	1
» GPS-gestützte Dokumentationssysteme in allen Fahrzeugen	
» Spezielle Winterdiensttechnik	



Belagererneuerung am Wochenende ...

### Winterdienst mit GPS

Via Gateway Thüringen verfügt über präzise Wetterprognosen, die Frost oder Schneefall sehr genau voraussagen können. Ein Wetterradar unterrichtet viertelstündlich über Art, Lokalisierung und Intensität von Niederschlägen. Dies ermöglicht eine optimale Einsatzplanung von Streu- bzw. Schneeräumensätzen. Während der Einsätze nutzt die Einsatzleitung ein satellitengestütztes Cartracking-System, mit dem alle Aktivitäten des Betriebsdienstes protokolliert und ausgewertet werden.

Alle Betriebsfahrzeuge sind mit einem Bordcomputer ausgestattet, der durch die Fahrzeugführer bedient wird. Eingegebene Daten werden auf einem Server gespeichert, mittels GPS den genauen

Positionen zugeordnet und stehen dann für weitere Auswertungen in der Zentrale von Via Gateway Thüringen zur Verfügung.

Damit wird sichergestellt, dass Winterdienstfahrzeuge in Echtzeit verfolgt werden können. Dies unterstützt die Koordination der Einsatzfahrzeuge und steigert deren Effizienz.

### Satellitensystem für den Betriebsdienst

Alle Leistungen des Betriebs- und Erhaltungsdienstes dienen einem Ziel – der Maximierung von Service und Fahrkomfort für die Nutzer der Vertragsstrecke.



... und über Nacht



Verkehrssicherungsfahrzeuge der Via Gateway Thüringen



Präventionsplakate

## Privater Partner unterstützt Verkehrssicherheitskampagnen

Wenn Verkehrsteilnehmer unaufmerksam sind oder abgelenkt werden, birgt dies immer hohe Risiken für den Verkehr. Schwere Unfälle können die Folge sein.

Via Gateway Thüringen unterstützt deshalb eine Kampagne des Bundesverkehrsministeriums für mehr Sicherheit auf Deutschlands Autobahnen und hat entlang der Strecke Warntafeln aufgestellt, die auf die Gefahren im Verkehr eindringlich aufmerksam machen. Autofahrer werden auf die Gefahren des Drängelns, des Rasens und der Ablenkungen – etwa durch Handys – aufmerksam gemacht.

### Via Gateway Thüringen montiert Präventionsplakate.

Die Kampagne wurde vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), der Deutschen Ge-

setzlichen Unfallversicherung (DGUV) und dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) initiiert und wird bundesweit mit Plakaten auf Bundesautobahnen umgesetzt. Die Unterstützung dieser Kampagne gehört zum Selbstverständnis des Auftragnehmers. Mit der Montage der Präventionsplakate setzt der private Partner ein wichtiges Zeichen für mehr Sicherheit auf der A 9 zwischen der Anschlussstelle Lederhose und der thüringisch-bayerischen Landesgrenze. Sicherheit hat für Via Gateway Thüringen oberste Priorität. Sie muss sowohl für die Verkehrsteilnehmer als auch für alle Mitarbeiter permanent gewährleistet sein.

Eine weitere durch Via Gateway Thüringen aktiv unterstützte Maßnahme für mehr Sicherheit besteht in der Falschfahrerprävention. Das sogenannte Geisterfah-

ren hat in den letzten Jahren immer wieder Schlagzeilen gemacht. Deshalb hat Via Gateway Thüringen in Abstimmung mit dem Auftraggeber entsprechende Fahrbahnmarkierungen angebracht – jeweils zwei Pfeile in einer Größe von zwei bis drei Metern an jeder Auffahrts- und Abfahrtsrampe sowie eine doppelte Sperrlinie zwischen der Auf- und Abfahrt.

Dafür kam ein hochwertiges Folienprodukt zum Einsatz, das der sonst üblichen Kaltspritzplastik in Haltbarkeit und Retroreflektion weit überlegen ist.

## Die Zukunft der Strecke wird gesichert

Die Erhaltung der Strecke erfordert ein ebenso hohes Niveau bei Personal und Ausstattung wie der Betrieb. Die Mitarbeiter sind insbesondere für den Oberbau, also für den „Fahrbahnbelag“, sämtliche Bauwerke (also Brücken, Lärmschutzwände, Stützwände und Verkehrszeichenbrücken), die Markierung, Entwässerungseinrichtungen (Rohrleitungen, Kaskaden und Mulden), passive Schutzeinrichtungen (Betonstutzwände, Stahlschutzplanken), Erdbauwerke (Dämme, Böschungen und Wälle) sowie Sonderausstattungen (wie zum Beispiel die Großbeschilderung) verantwortlich.

### Erhaltung der Strecke führt nachhaltig zu mehr Sicherheit.

Eine effektive und regelmäßige Überprüfung dieser Anlagen ist unabdingbare Voraussetzung für die Sicherheit des Verkehrs auf der A 9.

Die Ziele des Erhaltungsdienstes bestehen in der Gewährleistung der Verkehrssicherheit, Standsicherheit, Dauerhaftigkeit und Funktionalität der Anlagen, die laufende Beachtung von Umweltgesichtspunkten, des Arbeits- und Gesundheitsschutzes (auch für die Nachunternehmer) und die Nutzenmaximierung für alle Beteiligten.

Außerdem sollen nach Möglichkeit Arbeiten miteinander kombiniert und nachts durchgeführt werden, um den Verkehr auf der Autobahn nicht zu beeinträchtigen.

Die Aufgaben zur Erhaltung der Strecke sind zahlreich und anspruchsvoll. Jedes Anlagenteil unterliegt einem spezifischen Lebenszyklus. Durch regelmäßige Kontrollen, wie zum Beispiel mit schnell fahrenden Messsystemen (ZEB), wird der aktuelle

Zustand der Anlagenteile festgestellt. Aus der Analyse der Lebenszyklen erarbeitet Via Gateway Thüringen die Erhaltungsstrategie und entwickelt daraus das zukünftige nachhaltige, optimierte Erhaltungsprogramm unter Berücksichtigung der Verfügbarkeit der Strecke für die Nutzer.

Die kontinuierliche Fortschreibung dieser Strategien sorgt für eine dauerhafte Streckenverfügbarkeit für alle Verkehrsteilnehmer. Zum Beispiel aufgrund neuer Erkenntnisse, wie aktueller Zustandsentwicklung, Berücksichtigung von aktuellen Forschungs- und Entwicklungsergebnissen, Austausch mit Konzernspezialisten, besseren und neueren technischen Möglichkeiten und Erfahrungswerten.



Via Gateway Thüringen: das Team





05

## UMWELTSCHUTZ UND NACHHALTIGKEIT

Nachhaltigkeit sichert Zukunft.  
Ausbau und Modernisierung der A 9  
beweisen dies eindrucksvoll.

### Nachhaltiger Gewässer- und Lärmschutz entlastet die gesamte Region

Der Naturschutz war von Anfang an eine wesentliche Voraussetzung für die Art und Weise, in der das gesamte Projekt des Ausbaus und der Modernisierung des Streckenabschnitts umzusetzen sein würde.

Nährstoffreiche Teiche mit Schwimm- und Wasserpflanzen und nährstoffarme Gewässer sowie Moorbildungen, Fichtenbestände, Feuchtwiesen und vieles mehr schaffen ideale Lebensbedingungen.

Wegen ihrer eminent hohen Bedeutung für das Leben der Vögel wurden die Plothener Teiche mittlerweile zum Europäischen Vogelschutzgebiet erklärt. Die Drebaer Teiche sind als Fauna-Flora-Habitat (FFH) bestätigt worden. Zusammen bilden sie mit einer Fläche von 1.094 ha das größte Teichgebiet Thüringens.



Teiche entlang der A9

Um das Natur- und Vogelschutzgebiet Plothener Teiche, seine zahlreichen dort lebenden, brütenden und rastenden Arten und auch die Pflanzenwelt stets zu schützen und zu bewahren, wurden die Bautätigkeiten in der Planfeststellung klar eingegrenzt.

So wurde beispielsweise während der Brutzeiten von Fischadler, Weißstorch und Eisvogel nicht gearbeitet. Fachliche Unterstützung bei Naturschutz und Umwelterhaltung erhielten die ausführenden Bauunternehmen von einer qualifizierten Umweltbaubegleitung.

Nachhaltiges Engagement beschränkt sich nicht nur auf den Ausbau und die Modernisierung der A 9. Der deutlich verbesserte Lärmschutz entlang der gesamten Strecke entlastet die Anrainer der Autobahn von Belastungen und schafft mehr Lebensqualität. Zu den naturnahen Umbauarbeiten zählten die Entsiegelung nicht mehr benötigter Flächen und die Sanierung kontaminierter Böden.



Überquerung der A 9



Landschaftsbau am Autobahnrand

## Aktives Engagement für Mensch, Tier und Umwelt

Für Via Gateway Thüringen sind Umweltschutz und Nachhaltigkeit Teil der Unternehmensstrategie. Modernste Technik, wie Lastkraftwagen der Euro-5-Norm, gewährleisten stets einen hohen Standard.

In einem eventuellen Havariefall kann sofort reagiert werden, um eine Gefährdung der Gewässer zu verhindern.

Nachhaltigkeit im ökologisch verantwortungsbewussten und vorausschauenden Fernstraßenbau ist eines der tragenden Prinzipien des Ausbaus und der Modernisierung der A 9 in Thüringen.

### Umweltschutz und Erhaltung mit moderner Technik.

Die Strecke wird regelmäßig gereinigt, gegebenenfalls werden auch umweltgefährdende Stoffe umgehend fachgerecht entsorgt.

Für konsequenten Natur- und Umweltschutz sorgt die Kooperation zwischen öffentlichen Auftraggebern und privaten Auftragnehmern.

Regenrückhaltebecken werden in festen Zeitintervallen gereinigt und gewartet.



Görkwitzer Felsen



Wisenta Talbrücke Ende der dreißiger Jahre ...

06

GESCHICHTE  
UND ZUKUNFT

... und heute.

## Die Geschichte der A 9

Am 19. Juli 1934 wurde nach neuen Plänen mit den Bauarbeiten an der heutigen A 9 begonnen und ab 17. August 1936 Teilabschnitte freigegeben. 1941 war sie komplett von Berlin bis München befahrbar.

In den 1980er Jahren wurde die Strecke im Bereich zwischen Triptis und Schleiz umfassend saniert und mit einer neuen Betonfahrbahn-decke ausgestattet, deren Lebenszeit mit Beginn der Ausbaumaßnahmen endete.



Vor dem Ausbau ...



... und nach dem Ausbau.

Erste Überlegungen zum Bau der  
Autobahn gab es bereits in den  
1920er Jahren

Zwischen dem Ende des Zweiten Weltkriegs und der Wiedervereinigung Deutschlands war die heutige A 9 auf dem damaligen Gebiet der DDR eine von vier Transitstrecken. 1974 erhielt sie im Zuge der neuen Autobahnnummerierung ihre heutige Bezeichnung A 9, zuerst nur in Bayern, nach 1990 für die gesamte Verbindung.

Eine der zentralen Ausbau- und Modernisierungsmaßnahmen war die durchgängige Erweiterung von vier auf sechs Fahrstreifen: Im Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 12 wurde sie umgesetzt. Zuletzt folgte der sechsstreifige Ausbau der A 9 auf dem Abschnitt zwischen Triptis und Schleiz in Thüringen.

Die A 9 ist bereit für zukünftige Anforderungen. Die mit einer Gesamtlänge von 530,1 Kilometern älteste Nord-Süd-Verbindung Deutschlands kann nach der Erweiterung ihrer wichtigen Rolle wesentlich besser gerecht werden.

## Impressum

### Herausgeber

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur  
Dienstsitz Berlin  
Invalidenstraße 44  
10115 Berlin

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

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

Via Gateway Thüringen GmbH & Co. KG  
An der Autobahn  
07926 Gefell

### Redaktion

SCHÜTZ BRANDCOM  
Agentur für Markenkommunikation GmbH  
Bessemmerstraße 2-14  
12103 Berlin

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

### Fotos

Via Gateway Thüringen GmbH & Co. KG  
Frank G. Buchhold / Top-Mediendienst  
DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH  
Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr  
Bundesregierung / Kugler  
Sören Lindner

### Übersichtskarten

SCHÜTZ BRANDCOM BERLIN

### Konzept und Gestaltung

SCHÜTZ BRANDCOM  
Agentur für Markenkommunikation GmbH  
Bessemmerstraße 2-14  
12103 Berlin

### Druck

D+S Druck & Service GmbH

### Drucklegung

August 2014

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.

