

# Kolloquium „Privatfinanzierter Straßenbau – Chancen und Risiken“

## Grundsätze und Erfahrungen eines deutschen Konzessionsgebers

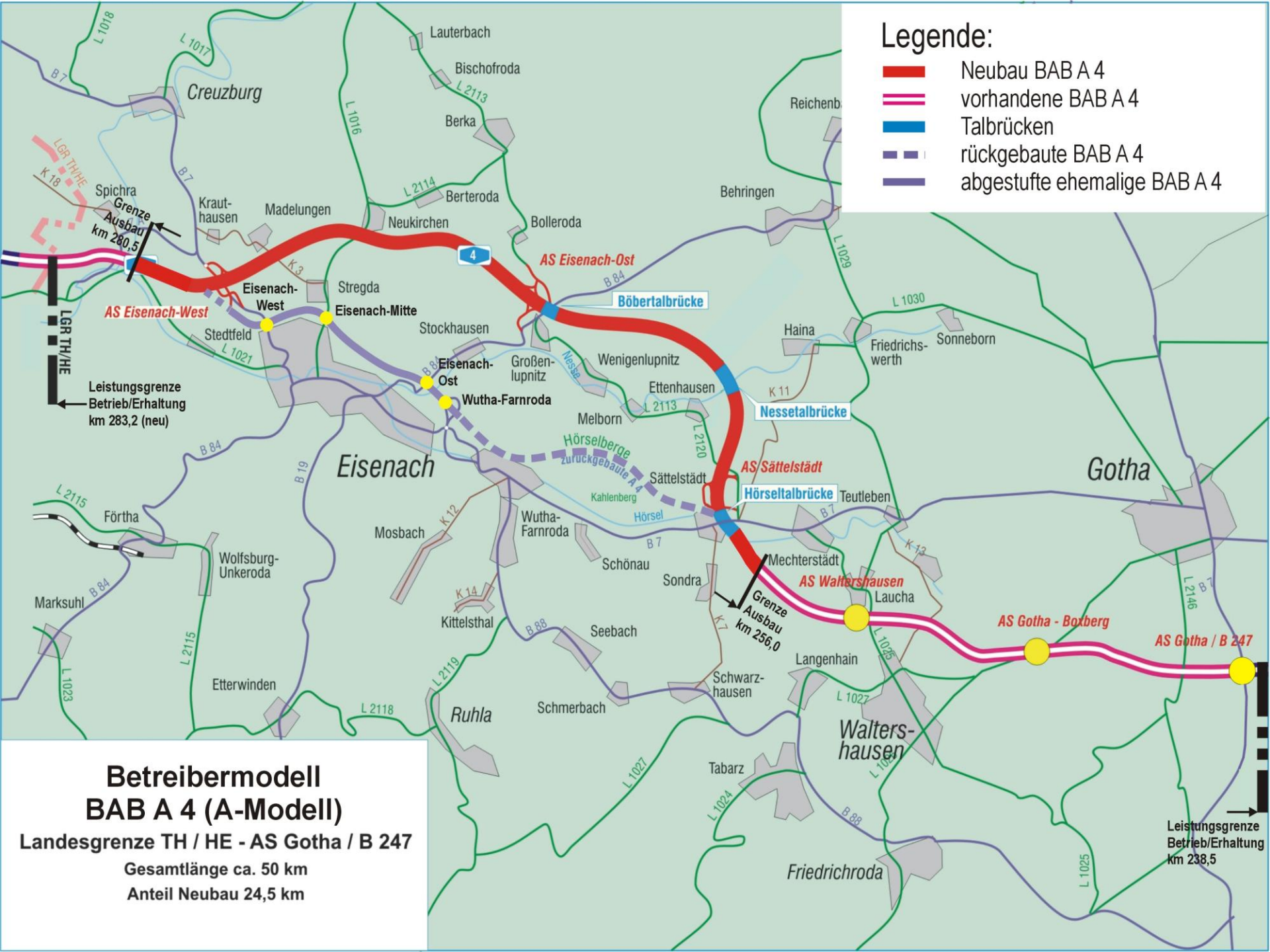
Dipl.-Ing. G. Denzer  
DEGES, Berlin



- 1. Vorstellung Projekt Umfahrung Eisenach**
- 2. Einflüsse auf Anschubfinanzierung**
  - Projektlänge
  - Laufzeit
  - Übergabe
  - Umfang (Bauwerke)
- 3. Planungstiefe**
  - Strecke
  - Bauwerke
- 4. Bau**
  - Bauzeit
  - Kontrolle BOL / BÜ
- 5. Betrieb**
  - KontrolleKN
  - KG
- 6. Erwartungen**
  - technische Neuerungen
  - Verbesserung der Verfügbarkeit, Verkehrsqualität

# Legende:

-  Neubau BAB A 4
-  vorhandene BAB A 4
-  Talbrücken
-  rückgebaute BAB A 4
-  abgestufte ehemalige BAB A 4



## Betreibermodell BAB A 4 (A-Modell)

Landesgrenze TH / HE - AS Gotha / B 247

Gesamtlänge ca. 50 km

Anteil Neubau 24,5 km

Leistungsgrenze  
Betrieb/Erhaltung  
km 238,5

Leistungsgrenze  
Betrieb/Erhaltung  
km 283,2 (neu)

Grenze  
Ausbau  
km 280,5

Grenze  
Ausbau  
km 256,0

# 1 Vorstellung Projekt Umfahrung Eisenach

Projekt ursprünglich nicht enthalten in Liste der ausgewählten A-Modelle

## Besonderheiten:

### technisch

- im Wesentlichen Neubau
- Bau zunächst außerhalb Betriebsstrecke
- Großbrücken

### Verwaltung

Autobahnnetz in Thüringen von 300 auf 550 km erweitert  
zusätzliches Personal oder alternativ privater Betrieb

Strecke ab Landesgrenze am Rande Streckennetz

## 2 Einflüsse auf Anschubfinanzierung

### Projektlänge

- ursprünglich 35 km jetzt 50 km  
wirtschaftlicherer Betrieb

### Laufzeit

- Variante für 30 und 40 Jahre

### Übergabe nach 30 Jahren

- Zustand bis Übergabe  
ursprünglich am Ende vollständige Erneuerung Oberbau  
jetzt definiert mit Zustandsnote (Verkehrssicherheit)

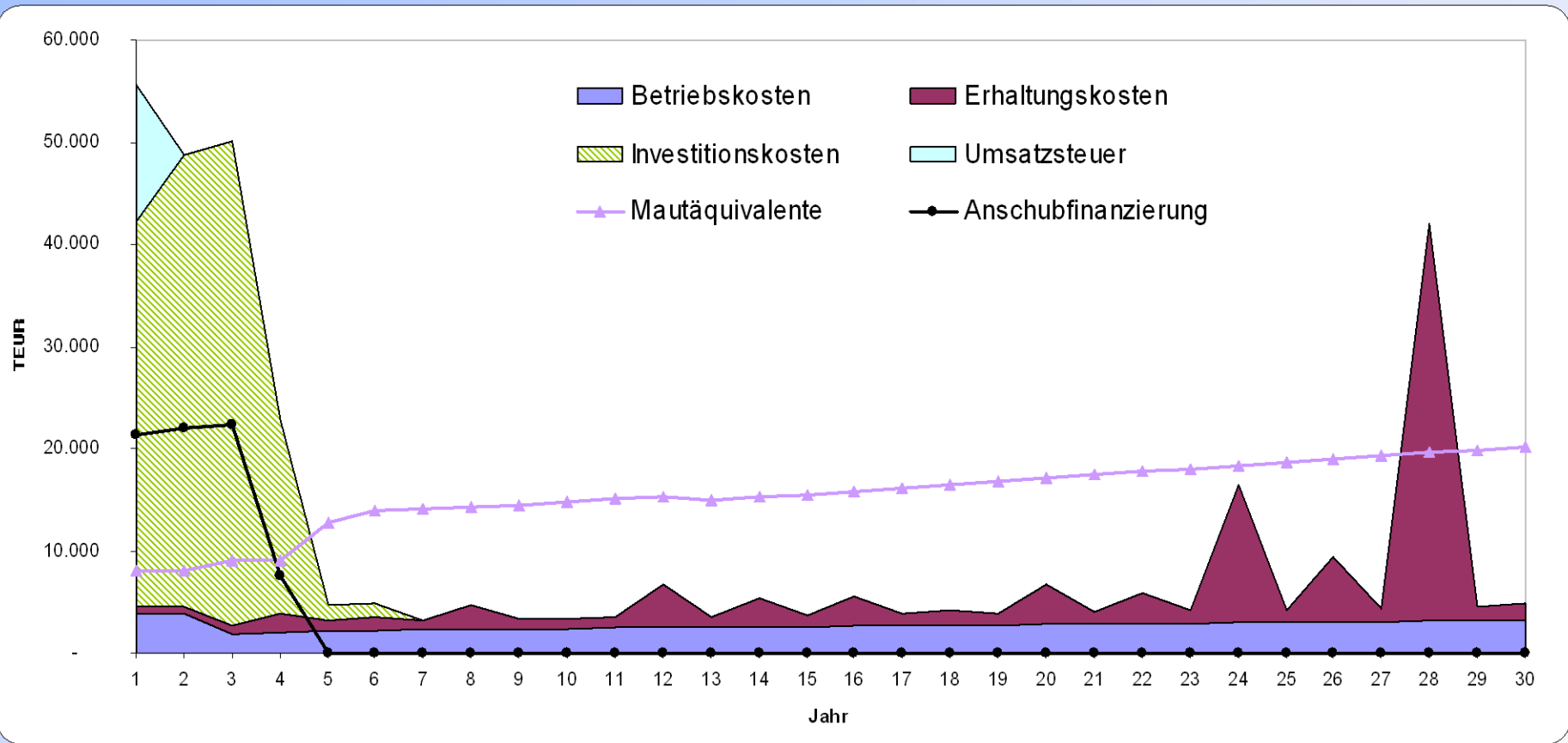
### Bau der Großbrücken

- Lebensdauer länger als Laufzeit der Konzession  
vorgezogen oder mit enthalten  
Qualität durch KN bzw. KG bestimmt

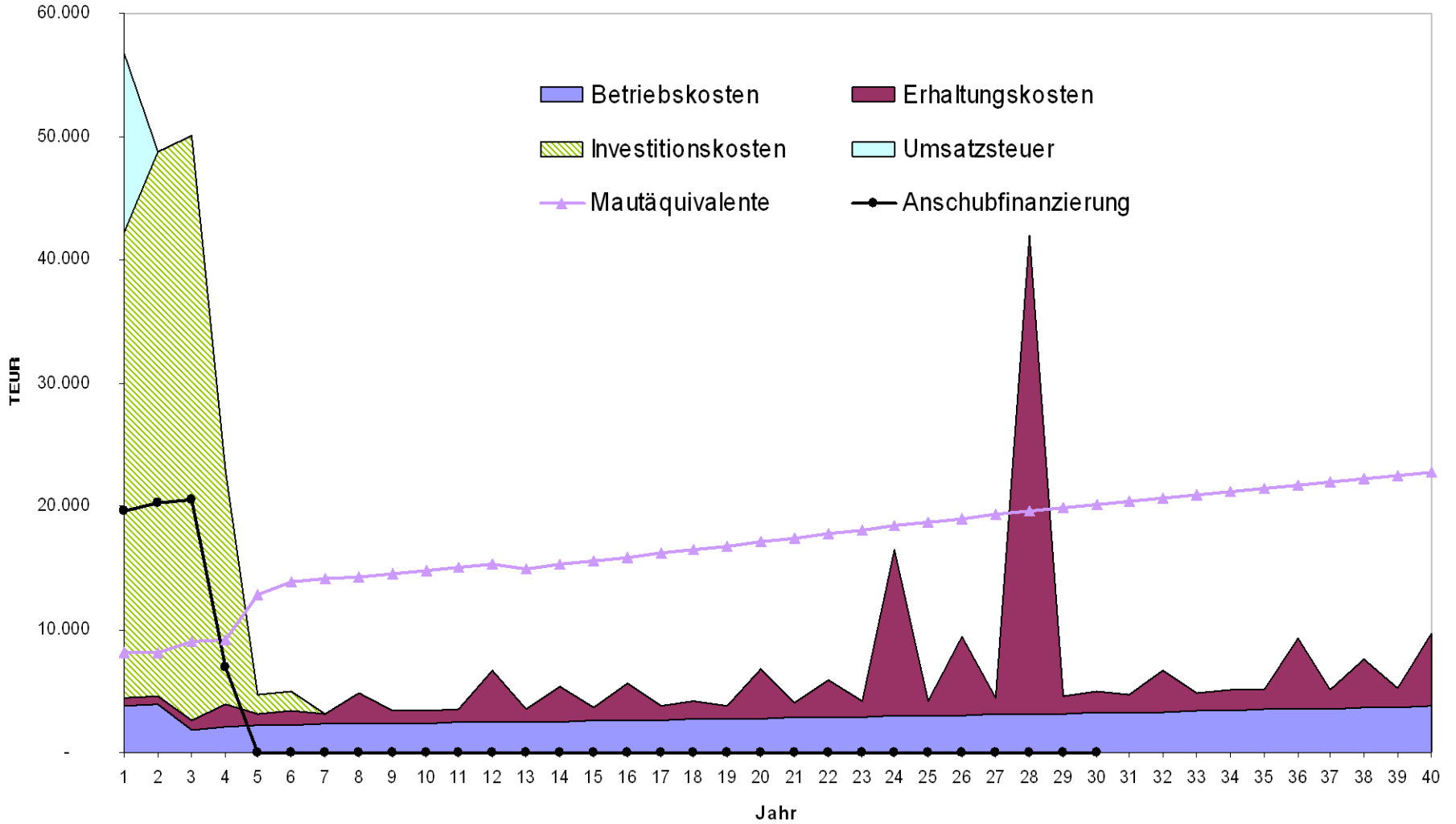


# Laufzeit 30 Jahre

mit Erneuerung vor Übergabe

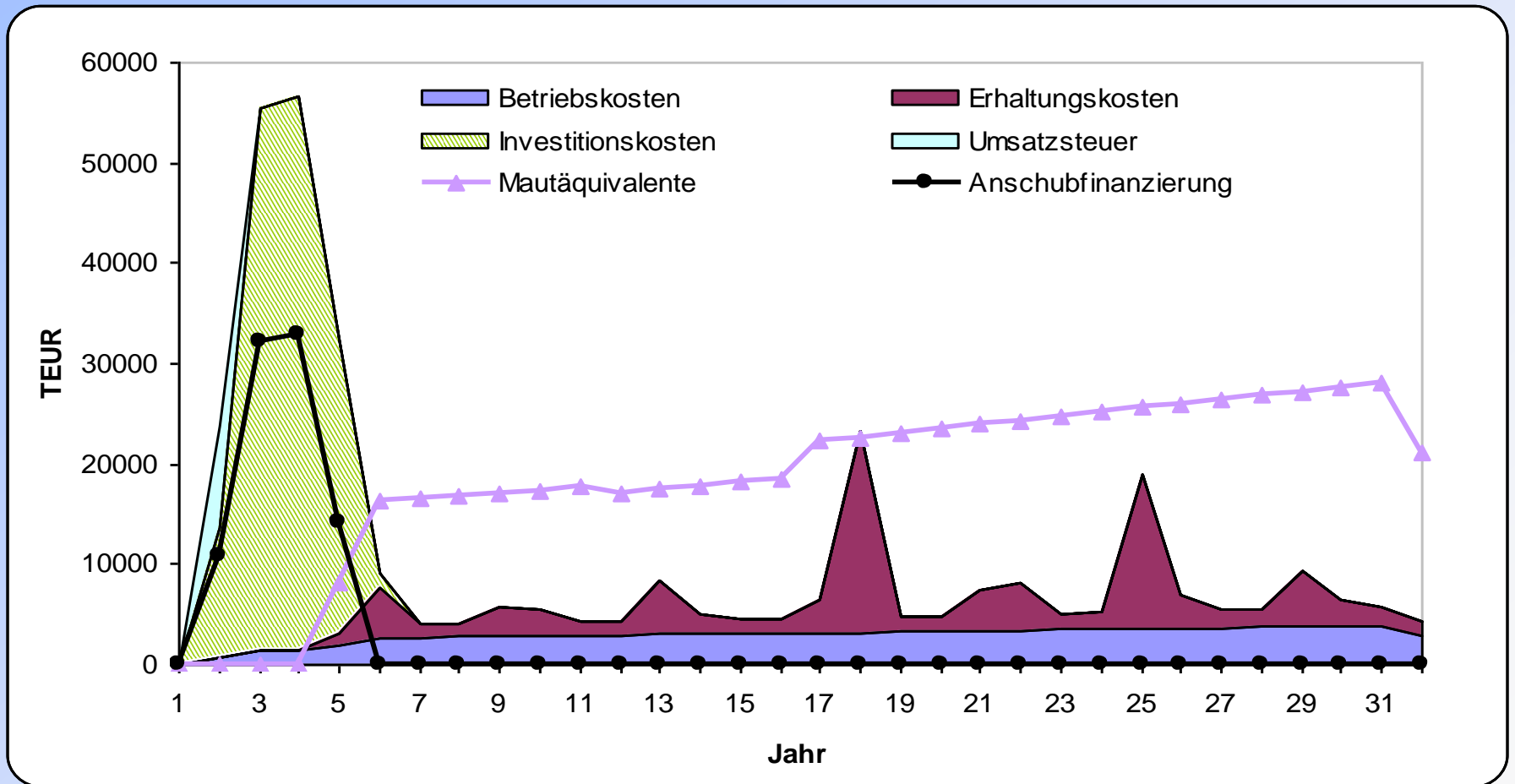


# Laufzeit 40 Jahre



# Laufzeit 30 Jahre

ohne Erneuerung vor Übergabe





# 3 Planungstiefe

## Strecke

- Baurecht durch Planfeststellung gesichert
- weitere Planungen als Referenzplanung  
bei Eisenach Besonderheit: Ausführungsplanung vorhanden

## Bauwerke

- Großbrücken genehmigte Entwürfe - entsprechen konventioneller Ausschreibungsplanung
- Kleine Bauwerke (Unterführung, Überführung) für jeden Typ liegt ein durchgearbeiteter Entwurf vor  
für restliche Bauwerke Situationsplan mit Geometrie und Baugrunduntersuchung

## Baugrund

- Baugrunduntersuchung wie bei konventionellen Verfahren für Strecke und Bauwerke  
Beschreibung des Baugrundes  
keine Vorgaben für geotechnische Gründung und geotechnische Maßnahmen

### **Vorteil der großen Planungstiefe:**

Die zur Verfügung gestellten Unterlagen müssen nicht von jedem Bieter einzeln gefertigt werden - geringere Kosten Angebot;  
eine alternative Planung ist möglich

### **scheinbarer Nachteil:**

Der Aufwand für die Straßenbauverwaltung ist nicht geringer als bei konventioneller Ausschreibung, da Referenzplanung Mindeststandard vorgeben muss

## 4 Bau

- Vorgabe der Bauzeit  
Keine Vorgabe von Zwischenterminen
- Kontrolle BOL / BÜ  
keine BÜ - durch KG, Annahme dass Finanzgeber kontrolliert  
kein Aufwand für Straßenbauverwaltung

## 5 Betrieb

- Tätigkeit KG beschränkt auf hoheitliche Aufgaben, z. B. Anbaurecht, Baugenehmigung, Kreuzungsverträge
- KN muss übliche Zustandskontrolle übernehmen (tägliche Befahrung)

## 6 Erwartungen

- durch Verhandlungsverfahren Auslotung aller Möglichkeiten
- technische Neuerungen bei Bauwerken fraglich
- beim Oberbau Neuerung zur Reduzierung des Erhaltungs- und Unterhaltungsaufwandes erwartet

Einschränkungen der Verfügbarkeit ergibt geringere Mauteinnahmen,  
Autofahrer als Kunden ⇒ Qualitätsverbesserung  
z. B. organisierter Pannendienst, schnellere Stauauflösung  
Verkehrsleit-/Informationssysteme



