



DEGES





Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur



A7 der Zukunft

Verkehrsachse des Nordens

DEGES





Inhalt

Vorwort
Verkehrsachse A 7
Ausbauprojekt von Bordesholm bis Hamburg
Verfügbarkeitsmodell

S. 3 Schnelseener Deckel
S. 4 Lärmschutz
S. 6 Nachhaltigkeit und Umweltschutz
S. 8 Betriebsdienst
Impressum

S. 10
S. 12
S. 13
S. 14
S. 15

Vorwort

Leistungsfähige Verkehrswege sichern die Wettbewerbsfähigkeit und wirtschaftliche Entwicklung der Regionen und verbinden Menschen miteinander. In Norddeutschland gilt dies vor allem für die Autobahn A 7, die als wichtigste überregionale Nord-Süd-Verbindung von zentraler Bedeutung für Schleswig-Holstein und Hamburg ist. Sie bindet nicht nur den Norden Deutschlands, sondern auch Skandinavien an das gesamte europäische Verkehrsnetz an.

Wir, die Projektgesellschaft Via Solutions Nord, bauen für Sie die Autobahn A 7 aus. Der Ausbau zwischen den Dreiecken Bordesholm und Hamburg-Nordwest mit einer Länge von insgesamt 65 km soll die Autobahn als leistungsstarke und attraktive Verkehrsachse des Nordens festigen und sie fit für die Zukunft machen. Hierzu erhält die A 7 zwischen Bordesholm und Hamburg-Schnelsen sechs bzw. auf einer kurzen Strecke südlich von Hamburg-Nordwest zukünftig acht Fahrstreifen. Diese Verbreiterung erhöht die Kapazität und wird die Verkehrssituation in Schleswig-Holstein und Hamburg deutlich verbessern.

Frühzeitig haben Schleswig-Holstein und Hamburg bei diesem Großprojekt Raum für eine aktive Bürgerbeteiligung gelassen. So stammen einige der Ideen direkt aus der Mitte der Gesellschaft. Bereits in den 1980er Jahren hat sich eine Bürgerinitiative für die Überdeckung der Autobahn im Hamburger

Stadtgebiet eingesetzt. Der neue Lärmschutzdeckel in Schnelsen ist eine Weiterentwicklung dieser Idee.

Verbesserungen der Verkehrsinfrastruktur zählen zu den großen Zukunftsaufgaben unserer Gesellschaft. Neben Beteiligung der Bürger rücken zunehmend auch Transparenz und Kommunikation in den Vordergrund. Daher stehen die Verantwortlichen für den Bau in direktem Kontakt mit ihren Ansprechpartnern aus Wirtschaft, Verbänden und Bürgerinitiativen. In öffentlichen Veranstaltungen, im Internet oder am A 7-Infomobil informieren sie die Bürger über die Ausbaupläne und deren Auswirkungen auf Anlieger und Verkehrsteilnehmer.

Parallel haben Schleswig-Holstein, Hamburg, die DEGES und Via Solutions Nord weitere attraktive Angebote zur Information entwickelt. So unterstützen Internetauftritte und eine neue App bei der Kommunikation und Navigation.

Rund um die Uhr liefert die **App A 7-Nord** mobile Informationen zum Ausbau der A 7. Ergänzend zu diesem Angebot, zeigt eine interaktive Straßenkarte auf www.strassen-sh.de die aktuelle Verkehrslage auf den Autobahnen in Schleswig-Holstein an. Darüber hinaus sind jederzeit Informationen zum Großprojekt auf www.via-solutions-nord.de und www.hamburger-deckel.de abrufbar.



Verkehrsachse A 7

Die wichtige Verbindung hat ihre Belastungsgrenze erreicht



Kaum ein anderer Autobahnabschnitt in Deutschland ist so stark frequentiert wie die A 7 im Norden Hamburgs

Von der dänischen zur österreichischen Grenze, von Ellund in Schleswig-Holstein bis nach Füssen in Bayern – fast 1.000 km ist die A 7 lang. Deutschlands längste Autobahn ist die wichtigste Nord-Süd-Verbindung unserer Republik.

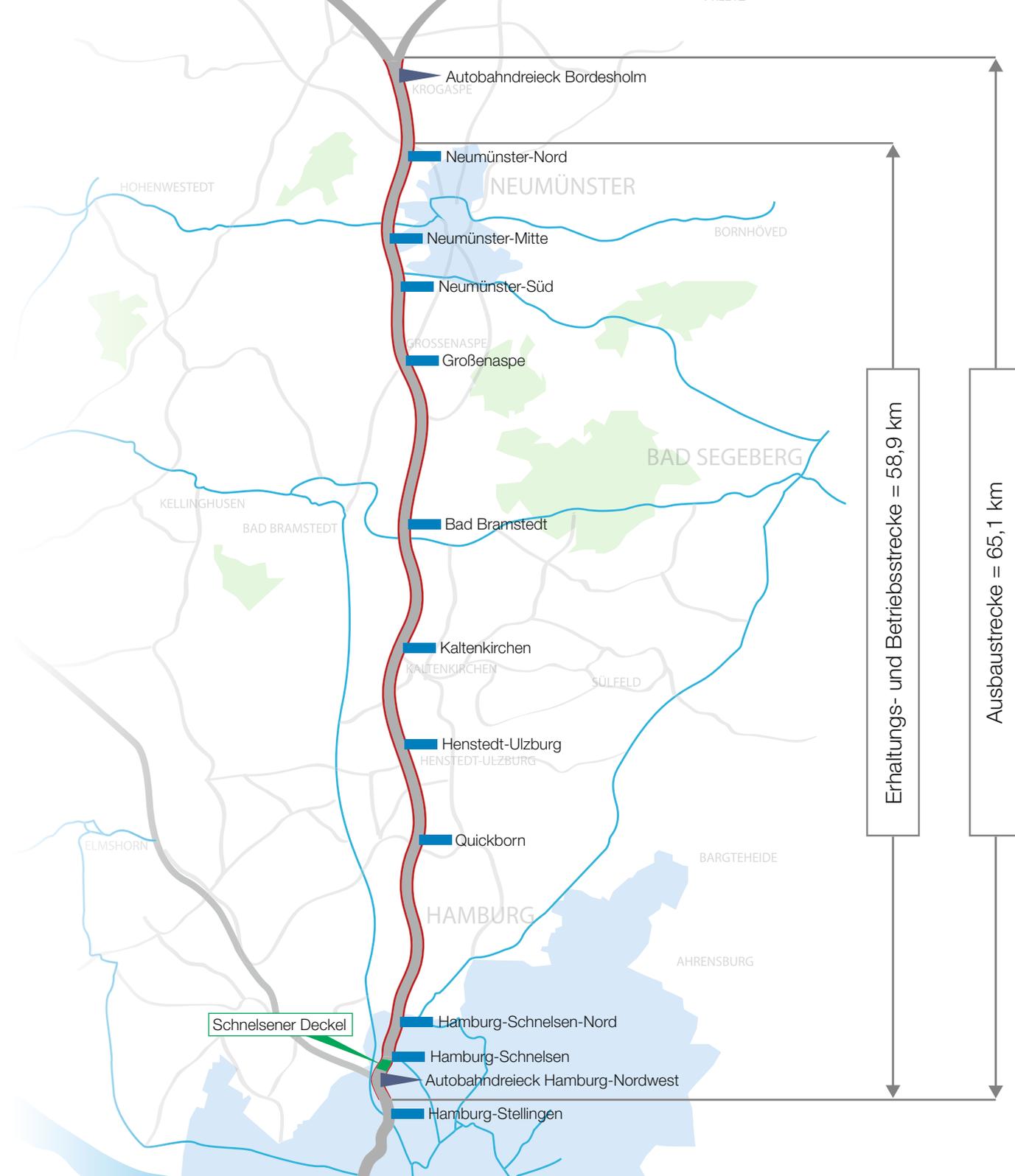
Ihre ersten Bauabschnitte führten bereits in den 1930er Jahren von Göttingen über Kassel nach Bad Hersfeld. Die komplette Erweiterung dauerte über 50 Jahre. Hamburg wurde von 1953 bis 1962 an die A 7 angeschlossen, zunächst jedoch nur südlich der Elbe. Der nördliche Lückenschluss bis zur dänischen Grenze erfolgte erst Ende der 1970er Jahre. Die Autobahn schnitt sich damals tief in die Stadt- und Landschaftsstrukturen ein.

Seit der Anbindung Schleswig-Holsteins und damit auch Nordeuropas vor über 40 Jahren an das nationale Autobahnnetz hat ihre Bedeutung für den

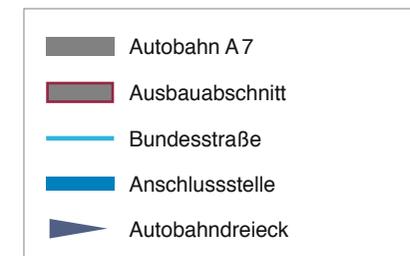
gesamten norddeutschen und skandinavischen Raum stetig zugenommen.

Heute spielt die A 7 für den Transitverkehr zwischen Norden und Süden sowie für den Quell- und Zielverkehr der Handelsmetropole Hamburg, insbesondere für den pulsierenden Hamburger Hafen, eine zentrale Rolle. Die Doppelfunktion aus Durchgangs- und Stadtverkehr sorgt dabei für eine überdurchschnittlich hohe Belastung der Autobahn. Auf kaum einem anderen Teilstück in Deutschland sind so viele Fahrzeuge unterwegs.

In den letzten Jahren hat die A 7 zunehmend ihre Belastungsgrenze erreicht, in einigen Abschnitten sogar deutlich überschritten. Allein auf dem sechsstreifigen Abschnitt vom Autobahndreieck Hamburg-Nordwest bis zur Anschlussstelle Hamburg-Stellingen verkehren täglich bis zu 150.000 Kraftfahrzeuge.



Die sehr hohe Auslastung der A 7 in Schleswig-Holstein und Hamburg begründet den Handlungsbedarf. Die auf sechs bzw. acht Fahrstreifen geplante Erweiterung der A 7 passt die Autobahn aktuellen und zukünftigen Verkehrsmengen an. Moderne Lärmschutzmaßnahmen steigern die Lebensqualität der Anwohner.

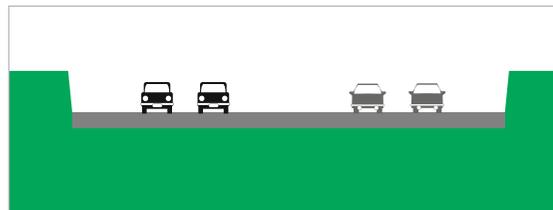


Ausbauprojekt von Bordesholm bis Hamburg

Zusätzliche Fahrstreifen machen die A7 fit für die Zukunft

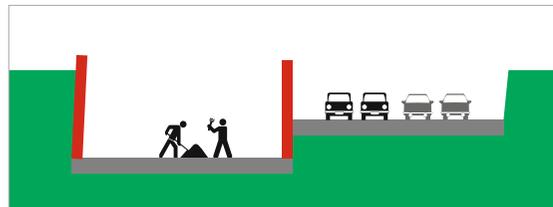
Im Herbst 2014 begann der A7-Ausbau zwischen den Autobahndreiecken Bordesholm und Hamburg-Nordwest. Das zunächst als reine Verbreiterung geplante Vorhaben hat sich aufgrund der vielfältigen Ansprüche zu einem umfassenden Infrastrukturprojekt für Schleswig-Holstein und Hamburg entwickelt. In nur knapp viereinhalb Jahren realisiert das Konsortium Via Solutions Nord, bestehend aus HOCHTIEF PPP Solutions, KEMNA BAU und dem Investor Dutch Infrastructure Fund, den Ausbau der A7 im Rahmen einer Öffentlich-Privaten Partnerschaft (ÖPP). Auftraggeber ist die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Bundesländer Schleswig-Holstein und Hamburg sowie die Projektmanagementgesellschaft DEGES.

Auf insgesamt 65 km Länge erhält die Autobahn A7 zwischen Bordesholm und Hamburg-Schnelsen sechs bzw. auf einer kurzen Strecke südlich des Autobahndreiecks Hamburg-Nordwest sogar acht Fahrstreifen. Die Verbreiterung der Fahrbahn ist notwendig, um den wachsenden Verkehr bewältigen zu können. Gleichzeitig bringt die Erweiterung eine Vielzahl von zusätzlichen Aufgaben mit sich. So werden entlang der Strecke 72 Brücken neu- oder umgebaut, 70 Verkehrszeichenbrücken installiert sowie Zu- und Abfahrten von zehn Park- und Rastanlagen angepasst. Das auffälligste und anspruchsvollste Einzelbauwerk ist der Lärmschutztunnel in Hamburg-Schnelsen. Aber auch entlang der gesamten Teilstrecke im Stadtgebiet und in Schleswig-Holstein wird eine Vielzahl neuer Maßnahmen umgesetzt und



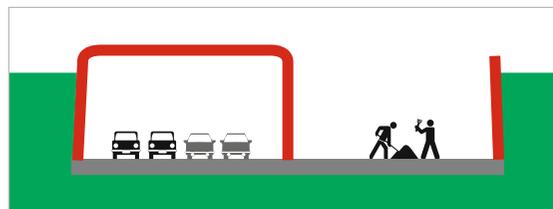
HEUTE
Vor dem Ausbau

Es stehen zwei Fahrstreifen in Richtung Norden und zwei Fahrstreifen in Richtung Süden zur Verfügung



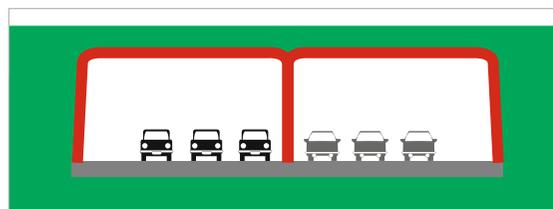
SCHRITT 1
A7-Ausbau und Deckelbau in eine Fahrtrichtung

Neben der Deckel-Baustelle stehen zwei Fahrstreifen in Richtung Norden und zwei Fahrstreifen in Richtung Süden zur Verfügung



SCHRITT 2
A7-Ausbau und Deckelbau in die andere Fahrtrichtung

In der ersten neu gebauten Deckelhälfte stehen zwei Fahrstreifen in Richtung Norden und zwei Fahrstreifen in Richtung Süden zur Verfügung



SCHRITT 3
Nach dem A7-Ausbau und Deckelbau

In beide Fahrrichtungen gibt es jeweils drei Fahrstreifen und einen Standstreifen

insgesamt über 100.000 qm Lärmschutzwände errichtet. Der Ausbau der A 7 übersteigt durch den von Hamburg finanzierten Tunnel die gesetzlichen Lärmschutzvorgaben. Moderne und teilweise extra für dieses Projekt entwickelte Lösungen senken die Belastung unter die Immissionsgrenzwerte und schützen künftig besser vor dem Verkehrslärm.

Alle Fahrstreifen bleiben erhalten

Eine der größten Herausforderungen ist die Aufrechterhaltung des Verkehrs während der Bauarbeiten.

Hier gilt es, neben den technischen und verkehrlichen auch die zeitlichen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Zwar lassen sich einige Einschränkungen wie schmalere Fahrstreifen, zeitweilige Rampensperrungen oder der Wegfall des Standstreifens



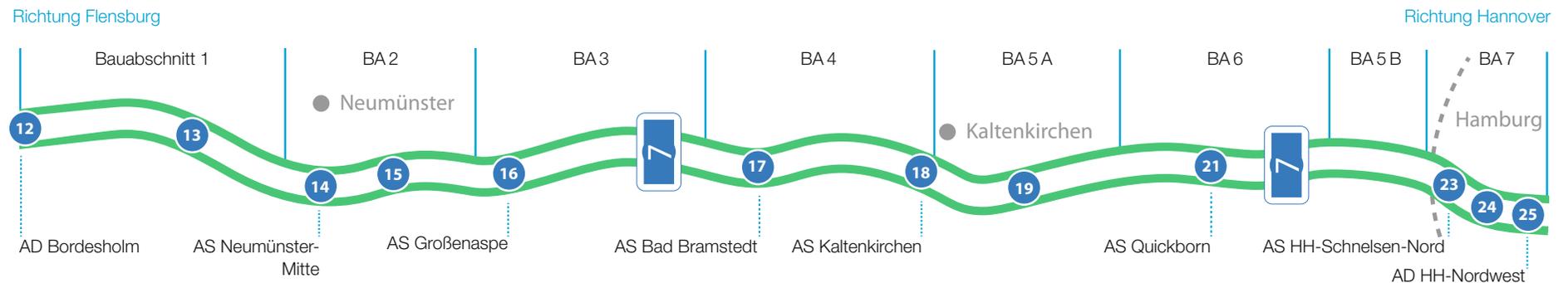
A 7 der Zukunft: schneller, sicherer, leiser

nicht vermeiden, jedoch bleiben alle Anschlussstellen und alle Fahrstreifen im Zuge des Ausbaus erhalten. Da eine Reihe von Brücken der A 7 abgerissen und neu errichtet werden muss, sind Sperrungen dieser Bauwerke und damit bestehender Verkehrsverbindungen von bis zu sieben Monaten Dauer leider unvermeidlich.

Die 65 km lange Ausbaustrecke ist in acht Abschnitte gegliedert. Die Teilung der Gesamtbaustelle stellt sicher, dass auf eine Baustelle stets eine längere Erholungsstrecke für den Verkehr folgt. Die Arbeiten beginnen in den ungeraden Abschnitten 1, 3, 5 A, 5 B und 7.

Der Verkehr schwenkt in diesen Abschnitten jeweils auf die Gegenfahrbahn. Damit wird eine Fahrbahn zum freien Baufeld. Zunächst erfolgt der Ausbau in Fahrtrichtung Hannover und anschließend in entgegengesetzter Richtung. Erst nach deren kompletter Fertigstellung startet der Bau in den Abschnitten 2, 4 und 6 – das Vorgehen wiederholt sich. Jetzt übernehmen die fertigen Autobahnstücke die Rolle der Erholungsstrecke. Eine Ausnahme bildet der Abschnitt 7, in dem der Lärmschutztunnel in Hamburg-Schnelsen entsteht. Der Bau dauert drei Jahre und damit etwa ein Jahr länger als der Ausbau der anderen Abschnitte.

Nach Fertigstellung Ende 2018 wird das Ausbauprojekt zwischen den Autobahndreiecken Bordesholm und Hamburg-Nordwest für einen verbesserten Verkehrsfluss auf der A 7 sorgen.



Verfügbarkeitsmodell

Neue Konzepte für den Ausbau und Betrieb von Autobahnen

Öffentlich-Private Partnerschaften (ÖPP) sind Modelle der öffentlichen Hand – des Staates – mit privaten Unternehmen zur Realisierung großer Infrastrukturmaßnahmen. Ihre Besonderheit besteht darin, dass die beauftragten Unternehmen entweder allein oder gemeinsam mit Vertragspartnern aus der Privatwirtschaft zunächst auch einen Teil der Finanzierung des Bauvorhabens mit einbringen. Darüber hinaus hat der Bund ihnen einzelne Aufgaben als „Bauherr zur Ausführung“ übertragen.

Die Bundesautobahn A 7 wird derzeit im Rahmen eines sogenannten Verfügbarkeitsmodells zwischen dem Autobahndreieck Bordesholm bei Neumünster und dem Autobahndreieck Hamburg-Nordwest ausgebaut. Nach dem Ausbau der Autobahn betreibt

die Projektgesellschaft Via Solutions Nord dieses Teilstück der A 7 bis ins Jahr 2044.

Das Prinzip eines Verfügbarkeitsmodells ist denkbar einfach: In einem Projektvertrag vereinbaren die Vertragsparteien Umfang und Art der Verfügbarkeit der Autobahn für ihre Nutzer. Einschränkungen dieser Verfügbarkeit aufgrund von Betriebs- und Erhaltungsarbeiten werden 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 schlechtere Verfügbarkeit als vertraglich vereinbart, erhält er eine entsprechend verringerte Vergütung. Gleiches gilt auch für die Qualität der Bauausführung.



Mit ÖPP schneller ans Ziel

Zahlen, Daten, Fakten zum Ausbauprojekt

📅 01.09.2014
Vertragsbeginn

🔨 01.11.2014
Beginn der Bauphase

🏗️ 28.12.2018
Bauende

📏 59 km
Betriebslänge

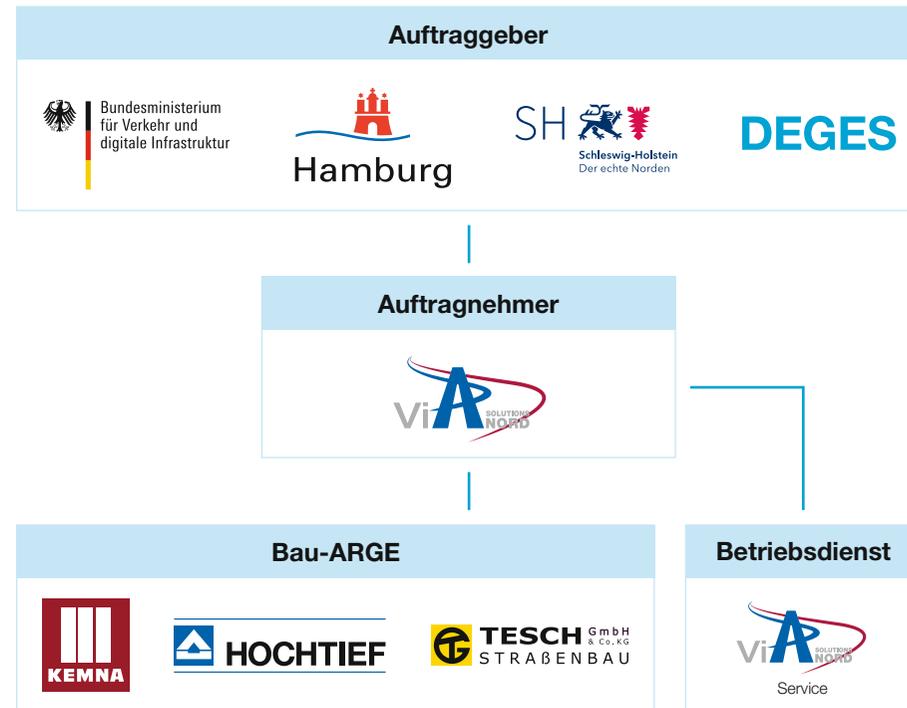
🚧 65 km
Gesamtbaulänge

📢 100.000 qm
Lärmschutzwände

🏠 550 m
Lärmschutztunnel Schnelsen

Die privaten Vertragspartner sind daher sehr daran interessiert, den Ausbau der Autobahn A7 zügig, in hoher Qualität und innerhalb des Finanzrahmens zu realisieren und dauerhaft eine hohe Verfügbarkeit der Strecke zu sichern.

Das ÖPP-Modell ist somit weit mehr als nur ein neues Finanzierungsinstrument: Da der private Auftragnehmer bei einem ÖPP-Projekt für den gesamten Lebenszyklus verantwortlich ist – in diesem Fall für den Betrieb und die Erhaltung der Autobahn über einen Zeitraum von rund 30 Jahren –, entsteht ein hoher Anreiz, die gesamte Wertschöpfungskette durch effizientes Handeln und Innovationen zu optimieren. Im Ergebnis werden die Möglichkeiten zur Erhöhung und Stabilisierung der Verfügbarkeit bereits in der Planungsphase berücksichtigt und wirtschaftlich abgewogen.



1 Autobahnmeisterei
in Nützen

01.05.2015
Beginn Betriebsdienst

30 Jahre
Vertragsdauer

72 Brückenbauwerke
auf der gesamten Strecke

10 Rastanlagen
auf der gesamten Strecke

70 Stück
Verkehrszeichenbrücken
und -ausleger

Schnelsener Deckel

Ein Stadtteil wächst wieder zusammen

Der Grundgedanke des Großprojekts A 7-Ausbau lässt sich besonders gut in Hamburg-Schnelsen veranschaulichen: Der Ausbau vereint die Erweiterung der Autobahn mit einem der größten Lärmschutzprojekte Deutschlands, das gleichzeitig einen großen Nutzen für die Stadtentwicklung im Hamburger Westen hat.

In Schnelsen erhält die A 7 nicht nur einen zusätzlichen Fahrstreifen für jede Richtung, sodass insgesamt sechs Fahrstreifen zur Verfügung stehen werden, sondern auch neue Lärmschutzmaßnahmen entlang der Ausbaustrecke. Moderne Lärmschutzwände beginnen zukünftig rund 830 m südlich des Autobahndreiecks Hamburg-Nordwest in Höhe des Niendorfer Geheges und führen Richtung Norden.

Neue Lärmschutztunnel in Stellingen und Altona sowie der im Zuge des ÖPP-Projekts realisierte Deckel lassen die Stadt wieder zusammenwachsen. Auf einer Länge von ca. 550 m wird die A 7 in Schnelsen komplett überdeckelt. Damit verschwindet auch die Schneise, die die Autobahn bisher in den Stadtteil geschlagen hat. Der Bau des Tunnels geht über die gesetzlich erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen hinaus. Bezahlt werden die Mehrkosten für den

sogenannten Schnelsener Deckel, der sowohl dem Städtebau als auch dem Lärmschutz und dem Naherholungswert dient, von der Stadt Hamburg.

Gemeinsam mit Verbesserungen für den Fern- und Stadtverkehr in Hamburg erhöht sich auch die Lebensqualität für die Anwohner. Auf der neuen Oberfläche entstehen Grün- und Parkanlagen – Raum für Erholung und Entspannung.

Der Schnelsener Tunnel gehört zu den technisch anspruchsvollsten Bauwerken im gesamten ÖPP-Projekt. Er verläuft zukünftig von der Straßenquerung Heidlohstraße über die Frohmestraße hinweg fast bis zur Anschlussstelle Hamburg-Schnelsen. Eine Absenkung der Fahrbahn um bis zu 1,5 m schafft Platz für die notwendige Durchfahrtshöhe. Innerhalb von 34 Monaten werden rund 57.000 m³ Sand bewegt und etwa 33.500 m³ Stahlbeton verbaut. Am Ende verschwindet der Verkehr unter einer 90 cm dicken Betondecke. Der Tunnel ist mehr als 30 m breit und bietet damit ausreichend Platz für die neue sechsstreifige A 7. Portalbauwerke an den Ein- und Ausfahrten bilden den Übergang zu den Lärmschutzwänden.



Neue Grünanlagen auf dem Deckel

Daten und Fakten

- Länge: ca. 550 m
- Breite: 34 m im Mittel
- Lichte Bauhöhe: 4,90 m



Blick auf das Südportal des Schnelsener Lärmschutzdeckels mit der Heidlohstraße

Lärmschutz

Höchste Priorität auch in Schleswig-Holstein



Lärmschutz, zugeschnitten auf lokale Bedingungen

Nicht nur in Hamburg, auch in Schleswig-Holstein sind Wohngebiete näher an die Autobahn herangerückt, gleichzeitig sind die Verkehrsmenge und die Lärmbelastung in den vergangenen Jahrzehnten in hohem Maße gestiegen. So wurde bei der Planung für den Ausbau der A 7 auch der Lärmschutz überprüft.

Untersuchungen haben ergeben, dass umfangreiche Lärmschutzmaßnahmen nötig sind. So erhält die Autobahn auf der gesamten Hamburger Ausbaustrecke und auf einigen Teilstrecken auf schleswig-holsteinischem Gebiet eine Oberfläche aus offenporigem Asphalt. „OPA“, so die kurze Bezeichnung, schluckt einen Großteil des Lärms der Fahrzeuge und erhöht zudem die Sicherheit, weil vorausfahrende Fahrzeuge das Regenwasser weniger intensiv aufwirbeln.

Hinzu kommen die geplanten Lärmschutzwände, die in vielen Bereichen der A 7 in Hamburg und Schleswig-Holstein neu errichtet werden. Allein in Hamburg entstehen Lärmschutzwände mit einer Gesamtlänge von rund 7,5 km, sodass die Hamburger Anlieger zukünftig über fast die gesamte Strecke bestens gegen den Verkehrslärm geschützt sind. In Schleswig-Holstein beträgt die Länge der neuen Lärmschutzwände rund 12 km.

In dicht bebauten Bereichen sind die Wände bis zu 8 m hoch und ragen bis zu 4 m über die Autobahn. Damit dämmen sie sogar einen Teil der Lärmemissionen nach oben. Passen sie optisch nicht so recht in die Landschaft, werden durchsichtige Glaselemente verbaut. Diese Variante kommt auf einer Fläche von rund 2.200 qm zum Einsatz. In anderen Bereichen entstehen Wände aus sogenannten Gabionen. Diese mit Steinen gefüllten Drahtkonstruktionen haben auch eine reizvolle optische Leitfunktion. Sie sind passend zur Umgebung mit verschiedenfarbigen Friesenwallsteinen oder mit abgestuftem Lavagestein gefüllt. Von ihnen wird insgesamt eine Fläche von 14.000 qm in verschiedenen Höhen von 3 bis 6 m auf einer Gesamtlänge von rund 5 km an der A 7 verbaut.

Ein vielfach verwendetes Lärmschutzwandmaterial sind Aluelemente (Kassetten). Diese haben einseitig oder beidseitig eine hochabsorbierende Wirkung und dienen als Sichtschutz an der Autobahn. Von ihnen wird eine Fläche von insgesamt ca. 25.000 qm in einer Höhe von bis zu 6 m an der „neuen“ A 7 installiert und für bestmöglichen Lärmschutz sorgen.

Nachhaltigkeit und Umweltschutz

Vernetzung von Lebensräumen



Wildtiere überqueren die Autobahn gefahrlos über die neuen Grünbrücken



Wie hier an der A 20 werden sich die Brücken ins Landschaftsbild einfügen

Bei der Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen wie dem Ausbau der A 7 stehen schon längst nicht mehr nur volkswirtschaftliche Interessen im Vordergrund.

Bereits in der Planungsphase sind weitreichende Untersuchungen über die natürlichen Gegebenheiten am Rande der Ausbaustrecke durchgeführt worden, um Tiere, Pflanzen, Wasserläufe, Wälder und Wiesen nicht unnötig durch den Autobahnbau zu belasten.

Neue Überführungen auch für Wildtiere verringern die Zerschneidung von Lebensräumen. Damit wird für viele Tierarten, wie z. B. den Fischotter, aber auch bestimmte Fledermausarten, eine gefahrlose Passage über die Autobahn hinweg geschaffen. Zäune und Heckenpflanzen leiten Fledermäuse zu bestimmten Brücken und Durchlässen. Dort können sie, unbeinträchtigt vom Verkehr, die Autobahn A 7 queren.

Bei Bad Bramstedt und Brokenlande entstehen für die Wildtiere zwei Grünbrücken, die über die Autobahn führen. Eine natürliche Bepflanzung mit Sträuchern und Kräutern macht die 60 m breiten

Brücken attraktiv für Hirsche, Rehe, Wildschweine, Füchse und andere Wildtiere und stellen sich sichere Querungsmöglichkeiten dar. Darüber hinaus tragen Wildschutzzäune zur Sicherheit von Autofahrern und Tieren bei.

Leitpflanzungen und Grünbrücken erhöhen aber nicht nur die Sicherheit von Mensch und Tier. Sie sorgen auch für mehr Bewegungsfreiheit und größere Lebensräume der in unserer zersiedelten Landschaft ansonsten auf kleine „Inseln“ beschränkten Tierwelt. Diese Maßnahmen wirken einer Verarmung der Vielfalt unserer heimischen Wildtiere entgegen. Anderenfalls wäre der genetische Bestand ganzer Tierarten bedroht.

Der Gefährdung von Tierarten wird auch direkt entgegengewirkt. So wurde bereits vor Beginn der Baumaßnahmen damit begonnen, die Haselmauspopulation in einen neuen Lebensraum umzusiedeln.

Zusätzlich gleichen Kompensationsmaßnahmen, wie z. B. Aufforstungen, die Anlage von Knicks und Gewässern oder die Extensivierung von Grünland, die Eingriffe in den Naturhaushalt aus.

Betriebsdienst

durch Via Solutions Nord Service



Ein eigener Betriebsdienst sichert und unterhält die A 7 auf 59 km

Zu den Aufgaben der Projektgesellschaft Via Solutions Nord gehören auch der Betrieb und die Unterhaltung eines großen Teils der Ausbaustrecke. Auf einer Länge von 59 km, von der Anschlussstelle Neumünster-Nord bis südlich des Autobahndreiecks Hamburg-Nordwest, hat sie zum 1. Mai 2015 den Betriebsdienst übernommen. Bis ins Jahr 2044 stellt Via Solutions Nord den reibungslosen Verkehr auf diesem Teilstück der Autobahn A 7 sicher und sorgt für eine hohe Verfügbarkeit. Hierfür wurde eigens die Betriebsgesellschaft Via Solutions Nord Service GmbH & Co. KG gegründet.

Die bisher für den Betrieb der Autobahn zuständige Autobahnmeisterei an der Anschlussstelle Quickborn ist weiterhin operativ tätig und zukünftig für die Sicherung des Betriebs sowie die Unterhaltung von Bundes- und Landesstraßen in Schleswig-Holstein verantwortlich.

Die neue Autobahnmeisterei von Via Solutions Nord Service hat ihren Standort zukünftig in der Gemeinde Nützen, unmittelbar an der Autobahn-Anschlussstelle Kaltenkirchen. Auf einer Grundfläche von etwa 10.000 qm entstehen bis zum November 2015 alle für

die Versorgung der Autobahn notwendigen Gebäude und Flächen. Zur Überbrückung des Zeitraums von Mai bis November hat die Betriebsgesellschaft ein Ausweichquartier ganz in der Nähe der künftigen neuen Autobahnmeisterei angemietet.

Alle 20 Mitarbeiter der Betriebsgesellschaft sind bereits seit dem 1. April 2015 an Bord. Für die Betriebssicherung und Unterhaltung der Autobahn steht der neuen Mannschaft ein moderner Maschinenpark aus Lastwagen und Spezialgeräten mit diversen Anbaumöglichkeiten, Reinigungsgeräten und Schneepflügen zur Verfügung.

Der Winterdienst für den kommenden Winter 2015/16 erfolgt bereits vom Gelände der neuen Autobahnmeisterei in Nützen aus. Die dazu notwendigen Gebäudeteile sowie das Salzlager werden als erste Anlagen fertiggestellt.

Der Betriebsdienst von Via Solutions Nord Service wird in vielen Spezialgebieten durch Partnerunternehmen aus der Region unterstützt.

Impressum

Herausgeber

Bundesministerium für Verkehr und
digitale Infrastruktur
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

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

Freie und Hansestadt Hamburg
Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation
Alter Steinweg 4
20459 Hamburg

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und
Technologie des Landes Schleswig-Holstein
Düsternbrooker Weg 94
24105 Kiel

Via Solutions Nord GmbH & Co. KG
Pascalkehe 1
25451 Quickborn

Redaktion

Via Solutions Nord GmbH & Co. KG
Pascalkehe 1
25451 Quickborn
www.via-solutions-nord.de

public:news
Agentur für Kommunikationsberatung GmbH
ABC-Straße 4–8
20354 Hamburg

Fotos

Praktikus e. K., Winking · Froh Architekten BDA,
DEGES, Fotolia.com: Kavita, Miredi, Gina Sanders,
Martinan, Kumbabali, flaticon

Visualisierungen und Karten

DEGES/V-KON.media, public:news GmbH

Konzept und Gestaltung

public:news
Agentur für Kommunikationsberatung GmbH
ABC-Straße 4–8
20354 Hamburg

Druck

Produktionswerft
Hans Specht GmbH
Friedensallee 73
22763 Hamburg

Drucklegung

August 2015