Geschäftsbericht 2010

Wege sind unser Ziel

DEGES

Geschäftsbericht 2010

Wege sind unser Ziel

Inhalt

Organe

Gesellschafter 6
Geschäftsführung 7
Aufsichtsrat 9

Bericht der Geschäftsführung

Aufgaben der Gesellschaft 12
Projektportfolio 14
Chancen- und Risikobeurteilung 15

Geschäftsverlauf 2010 sowie Lage der Gesellschaft 16
- Stand der Projekte 16
- Geschäftsvolumen 22
- Vermögens-, Finanz- und Ertragslage 24
- Planung 26
- Grunderwerb 27
- Bauleistung 28
- Leistungsbezogene Kennzahlen 30
- Personalentwicklung 32
- Organisatorische Änderungen 33

Bericht des Aufsichtsrates / Jahresabschluss

Bericht des Aufsichtsrates 36
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers 37
Bilanz 38
Anhang für das Geschäftsjahr 2010 39
Entwicklung des Anlagevermögens 46
Abschreibungen 47
Bilanzwerte 47
Gewinn- und Verlustrechnung 48

Treuhandbilanz 49

Verkehrsprojekte

Aktuelle VDE und VDE-Zubringer 52
Für den Verkehr freigegebene VDE und VDE-Zubringer 58
Sonstige Straßenprojekte 60
Sonstige Straßenprojekte in Hamburg 62
Sonstige Straßenprojekte in Mecklenburg-Vorpommern
und Schleswig-Holstein 64
Sonstige Straßenprojekte in Sachsen 66
Sonstige Straßenprojekte in Thüringen 68
City-Tunnel Leipzig 70
Wasserstraßenprojekte 72

DEGES-Projekte im Überblick 74

Impressum

Gesellschafter

35,38 %
Bundesrepublik Deutschland

7,18 %
Land Brandenburg

7,18 %
Freie Hansestadt Bremen

7,18 %
Freie und Hansestadt Hamburg

7,18 %
Land Hessen

7,18 %
Land Mecklenburg-Vorpommern

7,18 %
Freistaat Sachsen

7,18 %
Land Sachsen-Anhalt

7,18 %
Land Schleswig-Holstein

7,18 %
Freistaat Thüringen

Geschäftsführung

Kaufmännisch-juristischer
Geschäftsführer
Dipl.-Staatsw. Dipl.-Kfm. (FH)
Bodo Baumbach

Technischer Geschäftsführer
Bauassessor Dipl.-Ing.
Dirk Brandenburger

Die Mitglieder des Aufsichtrates (v. l. n. r.): Lutz Irmer, Günther Meienberg, Hartmut Fiedler, Günther Hermann, Wolfgang Golasowski, André Schröder, Norbert Hogreve (Auskunftsperson für Hamburg), Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing E. h. Josef Kunz, Egbert Neumann, Ursula Heger, Dr. Rüdiger Kratzenberg, Volkmar Vogel, Thilo Schelling, Michael Harting

Aufsichtsrat

Vorsitzender:
Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing.
E. h. Josef Kunz
Ministerialdirektor, Abteilungsleiter im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Stellvertr. Vorsitzende:
Dr. Rüdiger Kratzenberg
Ministerialdirigent, Unterabteilungsleiter im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Lutz Irmer
(seit 3. Dezember 2010)
Ministerialdirigent, Abteilungsleiter im Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr

Dr. Bernd Rohde
(bis 10. Oktober 2010)
Ministerialdirigent, Abteilungsleiter im Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Weitere Mitglieder:
Hartmut Fiedler
(seit 11. Oktober 2010)
Staatssekretär im Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Martin Friewald
(bis 19. April 2010)
Senatsdirektor, Amtsleiter in der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt der Freien und Hansestadt Hamburg

Wolfgang Golasowski
Staatsrat beim Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, Bremen

Michael Harting
Ministerialdirektor, Abteilungsleiter im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung

Ursula Heger
Ministerialrätin, Bundesministerium der Finanzen

Günther Hermann
(seit 4. August 2010)
Ministerdirigent, Hessisches Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Günther Meienberg
Ministerialdirigent, Abteilungsleiter im Ministerium für Wissenschaft, Wirtschaft und Verkehr Schleswig-Holstein

Egbert Neumann
(seit 27. April 2010)
Ministerialdirigent, Abteilungsleiter im Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg

Thilo Schelling
Ministerialdirigent, Abteilungsleiter im Ministerium für Verkehr, Bau und Landesentwicklung Mecklenburg-Vorpommern

André Schröder
Staatssekretär, Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt

Volkmar Vogel
(seit 22. März 2010)
Mitglied des Deutschen Bundestages

Bericht der Geschäftsführung

Aufgaben der Gesellschaft

Die DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH ist eine am 7. Oktober 1991 gegründete Projektmanagementgesellschaft. Ihre Aufgabe ist es, Bundesfernstraßen oder wesentliche Teile davon im Rahmen der Auftragsverwaltung gemäß Artikel 90 Grundgesetz zu planen und ihren Bau durchzuführen (Bauvorbereitung und Bauüberwachung). Entsprechendes gilt für vergleichbare Verkehrsinfrastrukturprojekte in der Baulast der Gesellschafter einschließlich zugehöriger Aufgaben.

Die DEGES wird auf der Grundlage von Dienstleistungsverträgen mit dem jeweiligen Gesellschafter beauftragt.

Die Gesellschafter haben die DEGES beauftragt mit der Planung und/oder Baudurchführung

- eines Großteils der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit – Straße (im Weiteren VDE – Straße oder VDE genannt): seit 1991,
- von Zubringerprojekten zu diesen (im Weiteren VDE-Zubringer genannt): seit 1999,
- von sonstigen Straßenprojekten der Länder (Bundesfern- und Landesstraßen): seit 2002,
- des Tunnelrohbaus inklusive Roh- und Ausbau der Stationen für den City-Tunnel Leipzig im Rahmen eines gemeinsamen Eisenbahnprojektes des Freistaates Sachsen mit DB Netz AG und DB Station & Service AG: seit 2003

sowie

- von Projekten der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost (Brückenbaumaßnahmen über Bundeswasserstraßen): seit 2008.

Des Weiteren führt die DEGES spezielle fachbezogene Aufträge vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) im Bereich Straßenplanung aus.

Im Berichtsjahr wurde die DEGES mit folgenden wesentlichen Aufträgen neu betraut:

- vom Land Hessen
  mit der Baudurchführung der A 44 Kassel – Eisenach im Abschnitt Anschlussstelle (AS) Waldkappel bis Autobahndreieck (AD) Wommen (A 4/A 44),
- von Mecklenburg-Vorpommern
  mit der weiteren Planung und Baudurchführung der Maßnahmen:
  B 96, vierstreifige Erweiterung zwischen Neustrelitz und Neubrandenburg,
  B 96, Ortsumgehung Neubrandenburg,
  B 111, Ortsumgehung Wolgast,
  mehrerer PWC-Ausbaumaßnahmen an den Autobahnen A 14, A 19 und A 24 sowie
  A 19, Ersatzneubau der Petersdorfer Brücke,
- von der Freien und Hansestadt Hamburg
  mit erweiterten Leistungen im Zuge der sechs- bzw. achtstreifigen Erweiterung der A 7 von der Landesgrenze Schleswig-Holstein bis zur Anschlussstelle Hamburg-Othmarschen.

Die Kernkompetenz der DEGES liegt in den erworbenen Erfahrungen und der Fähigkeit, aufgrund von umfangreichem Fachwissen komplexe Aufgabenstellungen zu lösen. Damit einher gehen alle mit der Aufgabe zusammenhängenden planerischen, technischen, rechtlichen und kaufmännischen Fragen sowie das qualifizierte Kosten-, Termin- und Qualitätsmanagement von:

→ Planung, Flächenerwerb, Bauvorbereitung,
→ Baudurchführung und -überwachung
→ bis zur „schlüsselfertigen“ Übergabe

für anspruchsvolle Verkehrsinfrastrukturprojekte.

Dies gilt sowohl für eine Realisierung im Rahmen:

→ der konventionellen Beschaffung (Haushaltsfinanzierung) als auch
→ der Umsetzung als ÖPP-Projekte.

Die DEGES konzentriert sich auf die Aufgaben des Projektmanagements als Bauherr und Hausherr und bedient sich für die eigentlichen Planungs-, Grunderwerbs-, Bauvorbereitungs- sowie Bauüberwachungsleistungen weitestgehend geeigneter Dienstleister (Ingenieurbüros etc.). Hoheitliche Funktionen nimmt die DEGES nicht wahr.

Projektportfolio

Der Auftragsbestand setzt sich zum Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

	Länge/Anzahl km	Auftragsvolumen gesamt per 31. 12. 2010 Mio. €	davon offen Mio. €
VDE – Straße	1.250,4	10.486,0	1.385,9
davon: Bau- und Grunderwerbsausgaben (brutto)		(9.727,4)	(1.332,6)
Ingenieurkosten (netto)		(758,6)	(53,3)
Straßenprojekte außerhalb VDE	670,4	4.464,1	3.054,3
davon: Bau- und Grunderwerbsausgaben (brutto)		(4.124,8)	(2.854,8)
Ingenieurkosten (netto)		(339,3)	(199,5)
Summe Straßenprojekte	**1.920,8**	14.950,1	4.440,3
davon: Bau- und Grunderwerbsausgaben (brutto)		(13.852,2)	(4.187,4)
Ingenieurkosten (netto)		(1.097,9)	(252,9)
City-Tunnel Leipzig (netto)	4,2	666,3	153,7
Wasserstraßenprojekte (brutto)	4 Brückenbauwerke	21,2	20,3
Gesamt am 31. 12. 2010	**1.925,0**	**15.637,6**	**4.614,3**
davon 2010 beauftragt	(96,5)	(1.375,8)	(1.237,1)

Zum Bilanzstichtag betreut die DEGES damit neben ihrer ursprünglichen Aufgabe, der Betreuung eines Großteils der VDE, ein Projektvolumen von 5,2 Mrd. € an neuen Aufgaben. Das sind 49 % des Auftragsvolumens der betreuten VDE. Das offene Auftragsvolumen beträgt mehr als 4,6 Mrd. €.

Chancen- und Risikobeurteilung

Die Gesellschaft nimmt bei der Akquirierung und Durchführung ihrer Aufträge nicht am Wettbewerb im Sinne des Vergaberechts teil. Sie steht jedoch im ständigen Vergleich mit den ansonsten in der Branche agierenden Strukturen: der Auftragsverwaltung der Länder sowie – was Teilbereiche betrifft – den Consultants. Dieser Vergleich eröffnet sowohl Chancen als auch Risiken für die weitere Entwicklung der Gesellschaft.

Besonders positiv bewertet die Gesellschaft:

- ihr umfassendes Projektmanagement-Potential für die Planung und Realisierung komplexer bzw. sehr anspruchsvoller Verkehrsinfrastrukturprojekte,
- ihr Erfahrungswissen für die Betreuung von ÖPP-Projekten auf der Basis des vorhandenen juristischen, kaufmännischen und technischen Potentials, was auch für die Vergaben von Konzessionen für Tank- und Rastanlagen gilt,
- das bei der Aufgabenerledigung erzielte Kosten-/Leistungsverhältnis,
- ihre Flexibilität in der Anpassung der Organisationsstrukturen an die Erfordernisse der Projektdurchführung sowie
- ihr Angebot zur personellen Verflechtung und Kooperation mit der Verwaltung ihrer Gesellschafter (Ressourcennutzung).

Im Berichtsjahr haben die zu erwartenden positiven Effekte einen weiteren Auftraggeber – das Land Hessen – dazu bewogen, der Gesellschaft beizutreten und ihr neue Projekte zu übertragen.

Angesichts der nachhaltigen Bestrebungen der Länder zur Straffung ihrer Verwaltung wächst die Rolle der DEGES als zusätzliche bzw. gemeinsame Ressource der Gesellschafter für komplexe und länderübergreifende Aufgabenstellungen.

Die Risiken für ihre Tätigkeit und ihre weitere Entwicklung schätzt die Gesellschaft wie folgt ein:

Bestandsgefährdende Risiken bzw. Risiken mit einem wesentlichen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage im Sinne des § 289 Abs. 1 HGB bestehen aufgrund der Finanzierungsregelung in § 4 des Konsortialvertrages grundsätzlich nicht, da der Bund bzw. die Länder die gesamten Verwaltungskosten der Gesellschaft tragen, so dass keine ungedeckten finanziellen Belastungen bei der Gesellschaft verbleiben.

Ungeachtet dessen bestehen Risiken im Rahmen der termin-, kosten- und qualitätsgerechten Planung sowie Baudurchführung der jeweiligen Projekte.

Schwerpunktrisiken sind hierbei insbesondere:

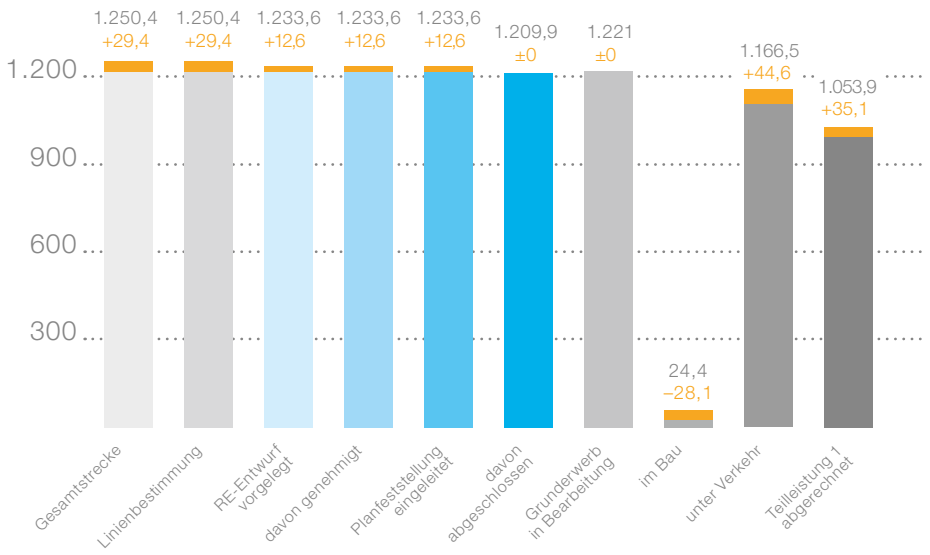
- Verzögerungen in der Projektrealisierung infolge langandauernder Verwaltungsgerichts- und Vergabenachprüfverfahren,
- Sicherung eines qualitativ und quantitativ bedarfsgerechten Personalbestandes entsprechend dem Aufgabenvolumen,
- Leistungsstörungen, insbesondere hinsichtlich der Qualität bei der Vertragsabwicklung,
- Störungen im Bauablauf aufgrund unzureichender Planungstiefe bzw. Planungsqualität,
- Verzögerungen in der Projektrealisierung infolge der Vorgaben der Haushalte und Abweichungen zwischen geplantem und tatsächlichem Mittelabfluss,
- Versagen des internen Präventionsmechanismus in puncto Korruption.

Zur Beseitigung bzw. Eindämmung dieser sowie zur Aufdeckung bisher unerkannter Risiken hat die Geschäftsführung ein Risikomanagementsystem in die Führungs- und Steuerungsprozesse der DEGES integriert, welches permanent geprüft und weiterentwickelt wird.

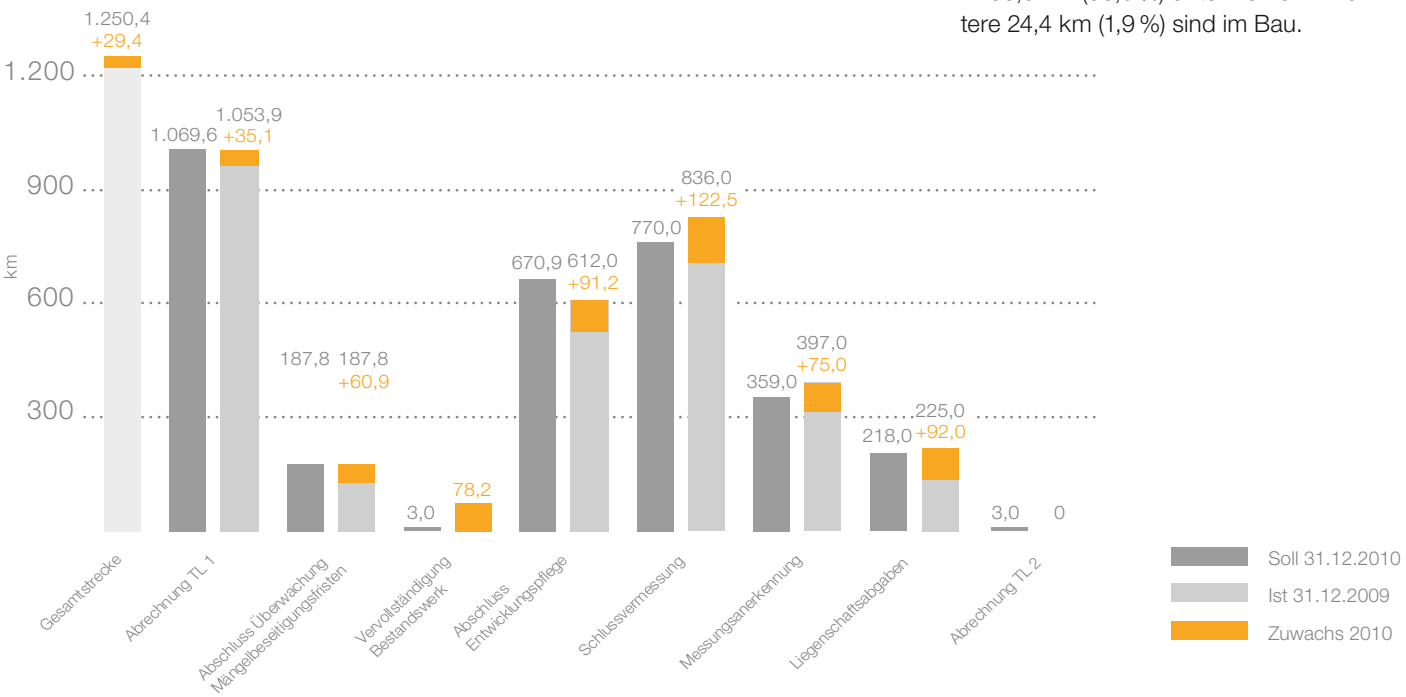
Geschäftsverlauf 2010 sowie Lage der Gesellschaft

Stand VDE – Straße

Veränderung 2010 (km)

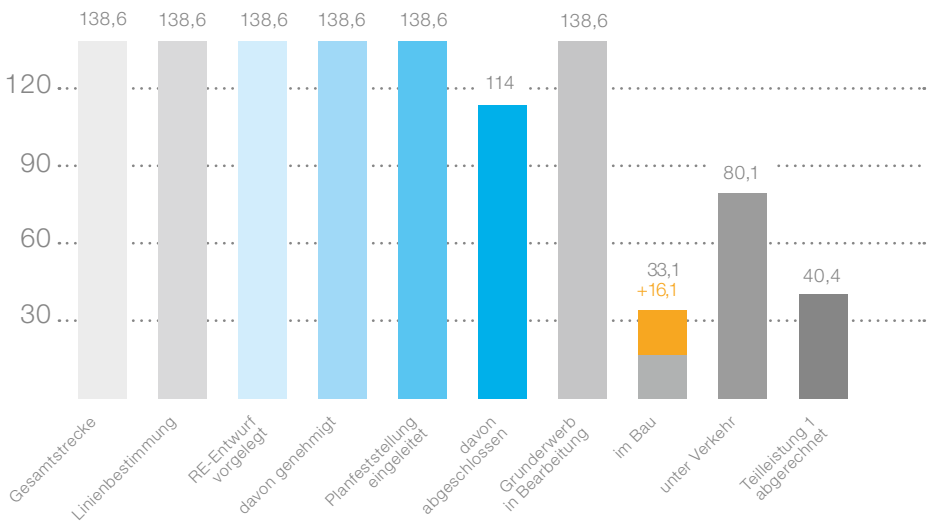


Der im Berichtsjahr neu beigetretene Gesellschafter Hessen hat der DEGES die Baudurchführung von 29,4 km des VDE Nr. 15, vierstreifiger Neubau der A 44 im Abschnitt AS Waldkappel – AD Wommen (A 4/A 44), übertragen. Von den damit insgesamt übertragenen VDE – Straße (1.250,4 km) sind bis auf die beiden Verkehrseinheiten des Projektes A 44 in Hessen, Sontra/Nord bis Sontra/Ulfen und Sontra/Ulfen bis AD Wommen (A 4/A 44), alle Projekte vollständig geplant, d. h. das Planfeststellungsverfahren ist eingeleitet oder bereits abgeschlossen. Der Grunderwerb ist, bis auf die erst übernommenen Abschnitte in Hessen, auf der gesamten Strecke in Bearbeitung. Mit der Verkehrsfreigabe der beiden Verkehrseinheiten Ronneburg – Schmölln in Thüringen und Hohenstein-Ernstthal – Limbach-Oberfrohna in Sachsen wurde die gesamte A 4 östlich des Hermsdorfer Kreuz fertiggestellt. Damit sind insgesamt 1.166,5 km (93,3 %) unter Verkehr. Weitere 24,4 km (1,9 %) sind im Bau.

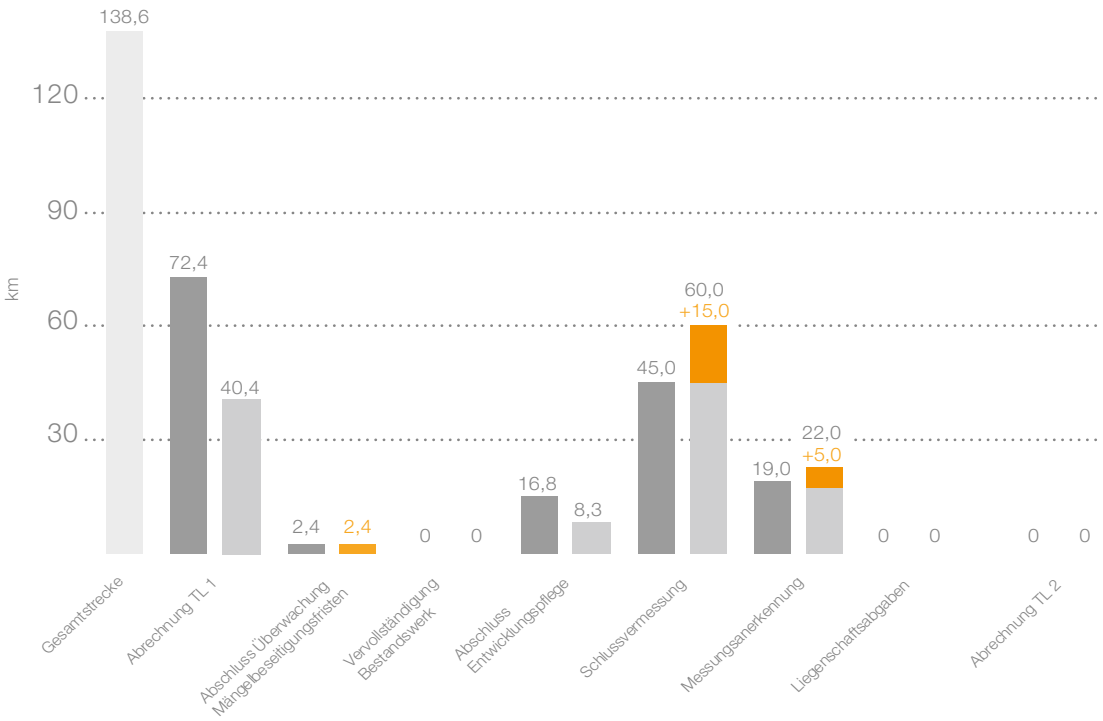


Stand VDE-Zubringer

Zuwachs 2010 (km)

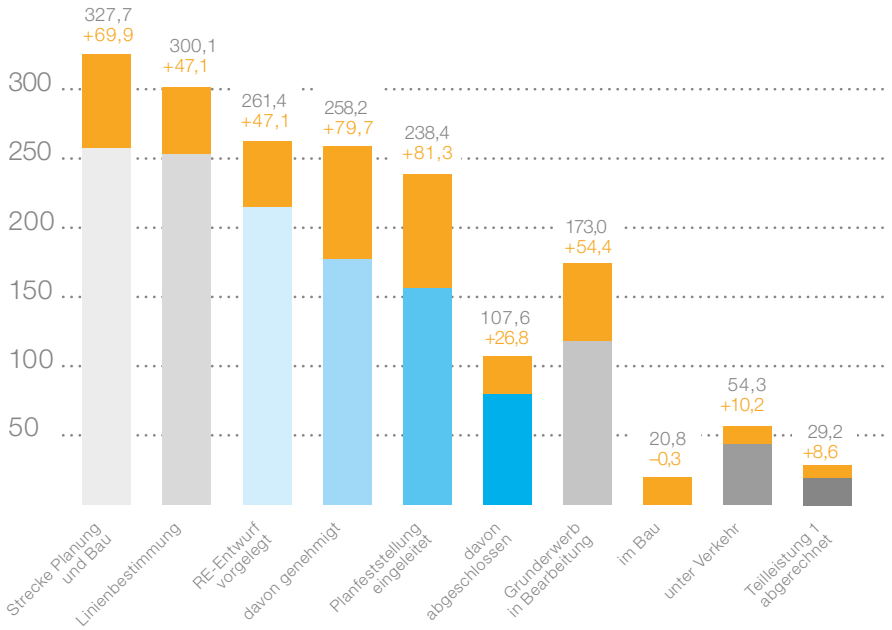


Bei den VDE-Zubringern ist die Planung komplett abgeschlossen und der Grunderwerb ist auf der gesamten Strecke in Bearbeitung. Die fertiggestellte Strecke blieb mit 80,1 km (57,8 %) gegenüber 2009 unverändert. Weitere 33,1 km (23,9 %) sind im Bau.



Sonstige Straßenprojekte – Planung und Bau

Zuwachs 2010 (km)



Bei den sonstigen Straßenprojekten betreut die DEGES insgesamt 531,8 km, davon:

→ 327,7 km Planung und Bau,

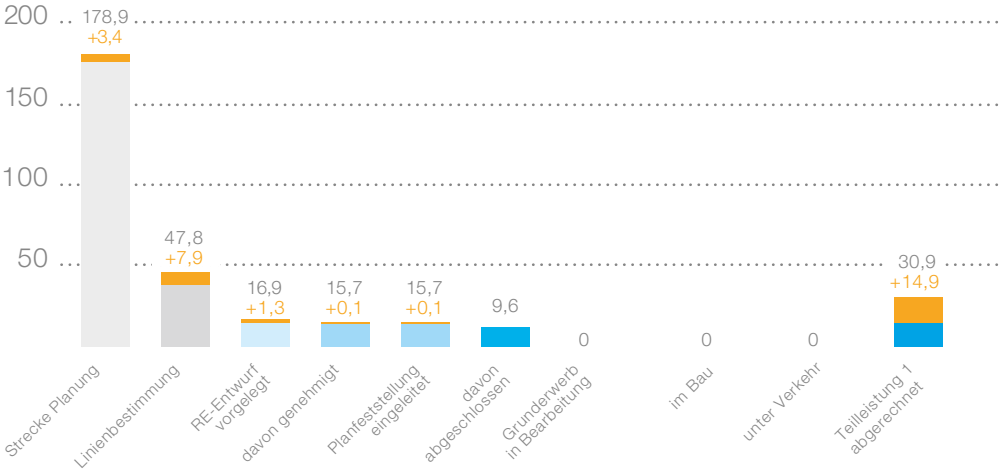
→ 25,2 km nur Bau und

→ 178,9 km nur Planung.

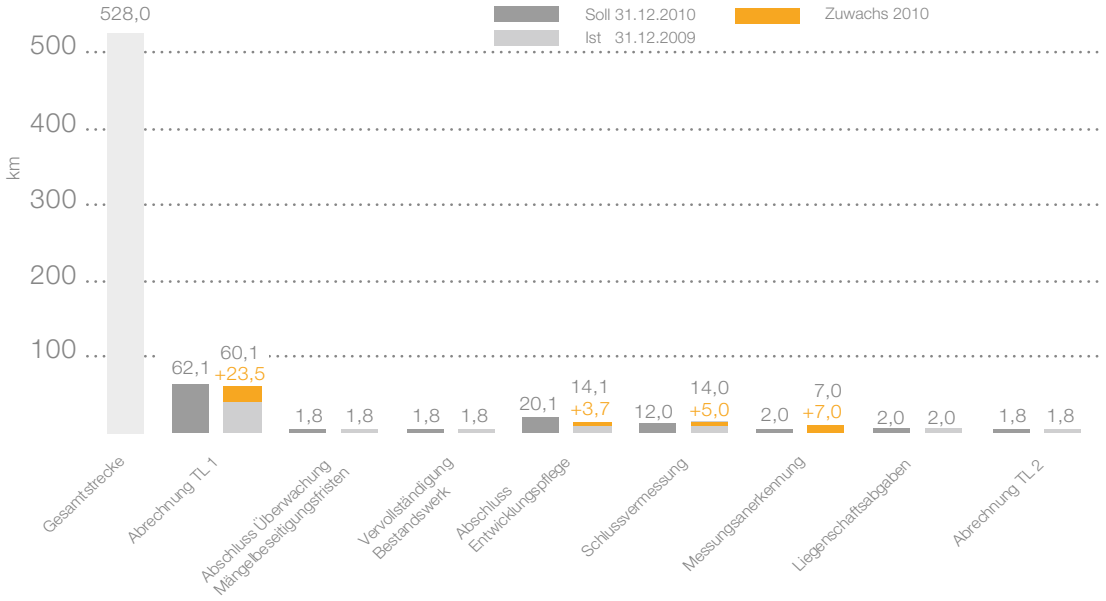
Ausgehend von dieser Differenzierung ist eine globale Aussage zum Realisierungsstand der sonstigen Straßenprojekte wie bei den VDE oder deren Zubringern nicht möglich. Die diesbezüglich nachfolgenden Darstellungen erfolgen daher je Unterkategorie der sonstigen Straßenprojekte. Auf eine Darstellung der Projekte, die hinsichtlich der Baudurchführung auf die DEGES übertragen sind, wurde verzichtet, da deren Realisierung erst in den kommenden Geschäftsjahren beginnt.

Sonstige Straßenprojekte – Planung

Zuwachs 2010 (km)



Sonstige Straßenprojekte – Gesamt



Die vorstehend dargestellten Teilaufgaben der Projektrealisierung bei den Straßenprojekten erbringt die DEGES gegenüber den Auftraggebern grundsätzlich in zwei Teilleistungen. Die erste Teilleistung betrifft die Planung und Baudurchführung bis zur Verkehrseröffnung. Die zweite Teilleistung betrifft die verwaltungsmäßige Übergabe der Verkehrsabschnitte.

Im Geschäftsjahr 2010 wurden weitere Leistungen der Teilleistung 1 abgerechnet. Bei der Abrechnung der Teilleistung 2 wurde kein Zuwachs erzielt. Die folgende Übersicht zeigt den Zuwachs der abgerechneten Teilleistungen sowie den kumulierten Stand über alle Straßenprojekte hinweg.

	Zuwachs 2010 Länge km	Zuwachs 2010 Verwaltungskosten netto Mio. €	Stand gesamt Länge km (%)	Stand gesamt Verwaltungskosten netto Mio. €
Teilleistung 1				
VDE-Projekte – Straße	35,1	42,5	1.053,9 (84 %)	829,9
Straßenprojekte außerhalb VDE	23,5	4,6	100,5 (15 %)	47,5
Summe Teilleistung 1	**58,6**	**47,1**	**1.154,4 (60 %)**	**877,4**
Teilleistung 2				
VDE-Projekte – Straße	0	0	0	0
Straßenprojekte außerhalb VDE	0	0	1,8 (1 %)	0,1
Summe Teilleistung 2	**0**	**0**	**1,8 (1 %)**	**0,1**

City-Tunnel Leipzig

Die gesamten Rohbauarbeiten der vier unterirdischen Stationen sowie die sich im Süden und Norden anschließenden Ingenieurbauwerke sind fertiggestellt und abgenommen.

Der Ausbau der bauzeitlichen Hilfsbrücken über dem Tunnelbauwerk nördlich des Hauptbahnhofes ist in den angemeldeten Sperrpausen in den Monaten Juli und Oktober 2010 erfolgreich abgeschlossen worden. Der raumbildende und gebäudetechnische Ausbau der Stationen hat begonnen, die technische Bearbeitung der Ausführungsplanung sowie der Werk- und Montageplanung ist bereits erfolgt. Nach aktuellem Stand wird der City-Tunnel zum Winterfahrplanwechsel im Dezember 2013 in Betrieb genommen.

Wasserstraßenprojekte

Die Planung für die von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost beauftragten Brückenbaumaßnahmen wurde im Jahr 2010 planmäßig fortgesetzt.

Für die Gördenbrücke in Brandenburg/Havel werden aufgrund gravierender Tragfähigkeitsdefizite vertiefende Untersuchungen durchgeführt.

Geschäftsvolumen

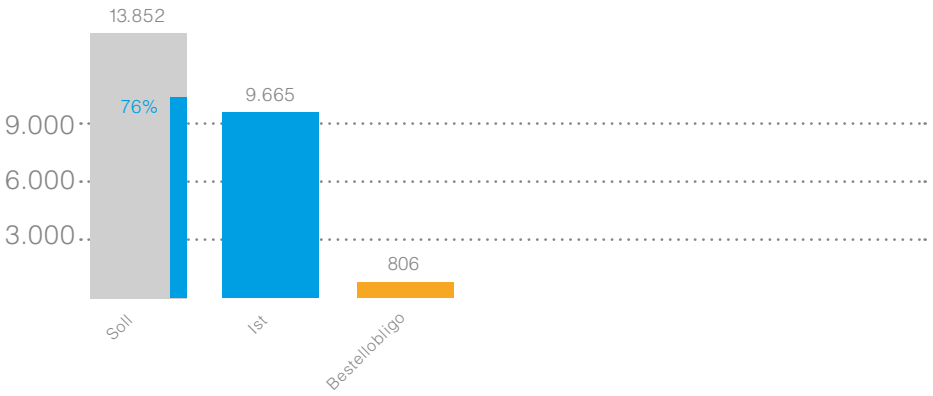
Im Fünfjahresvergleich wurden folgende Bau- und Grunderwerbsausgaben sowie Ingenieurkosten für die einzelnen Projekte aufgewendet und folgende Geschäftskosten (Personal- und Sachkosten) der DEGES waren für deren Umsetzung notwendig:

Fünfjahresübersicht		2010 Mio. €	2009 Mio. €	2008 Mio. €	2007 Mio. €	2006 Mio. €
Straßenprojekte	Bauausgaben (brutto)	362	300	328	313	504
	Erhaltung	0,3				
	Anschubfinanzierung und Mautweiterleitung A-Modell (brutto)	18	20	22	1	–
	Grunderwerbsausgaben (brutto)	15	12	18	27	22
	Ingenieurkosten (netto)	42	28	25	25	39
	Geschäftskosten (netto)	21	18	18	19	20
City-Tunnel Leipzig	Projektkosten (netto)	28	89	123	116	104
	Geschäftskosten (netto)	3	3	4	4	3
Wasserstraßenprojekte	Projektkosten	0,4	0,5	–	–	–
	Geschäftskosten	0,1	0,2	0,1		
Geschäftsvolumen		**490**	**471**	**538**	**505**	**692**
	Umsatzerlöse	50	59	20	58	475
	Durchschnittliche Zahl der Mitarbeiter einschließlich Geschäftsführung (in Personen)	230	213	211	220	240
	Personalaufwand (netto)	17	16	16	17	18

Die unterschiedliche Darstellung der Kosten mit bzw. ohne Einbeziehung der Umsatzsteuer (brutto/netto) resultiert aus den abweichenden Möglichkeiten zum Vorsteuerabzug der jeweiligen Endverbraucher (Bund, DB Netz AG, DB Station & Service AG oder DEGES).

Zweckausgaben Straßenbauprojekte kumuliert

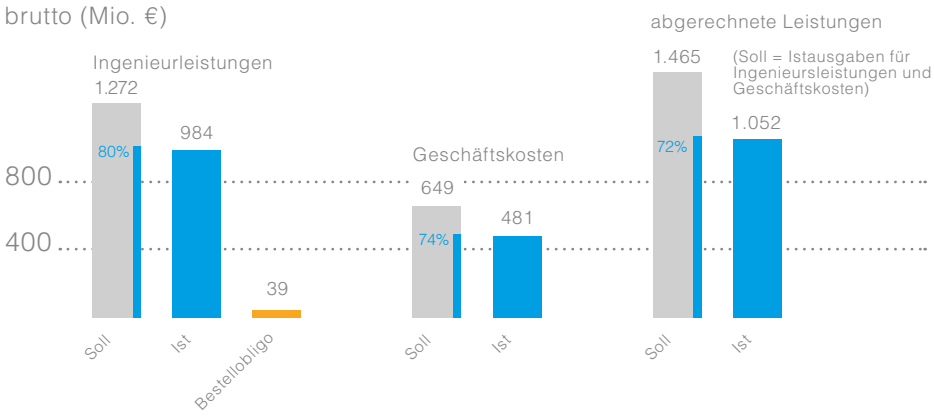
brutto (Mio. €)



Bei den Zweckausgaben für alle Straßenbauprojekte (Bau und Grunderwerb) haben die Ist-Ausgaben einschließlich des Bestellobligos aus Bauverträgen zum Ende des Berichtsjahres ein Volumen von mehr als 10,5 Mrd. € und damit bereits 76 % der geplanten Kosten erreicht.

Verwaltungskosten kumuliert

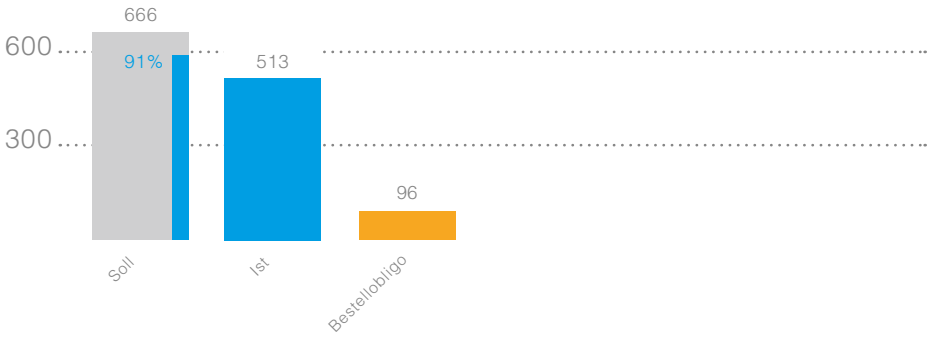
brutto (Mio. €)



Während bei den Ingenieurleistungen die Ist-Ausgaben und das Bestellobligo Ende 2010 mit ca. 1.023 Mio. € 80 % der Sollgröße erreicht haben, liegen die Geschäftskosten der DEGES erst bei 74 % der geplanten Kosten. Von den zum Bilanzstichtag insgesamt angefallenen Kosten konnten insgesamt 1.052 Mio. € gegenüber dem Bund und den Ländern abgerechnet werden.

Projektkosten City-Tunnel Leipzig (Projektteil Sachsen) kumuliert

netto (Mio. €)



Bis 31. Dezember 2010 wurden 513 Mio. € ausgegeben, weitere 96 Mio. € waren vertraglich gebunden.

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Die Bilanzsumme per 31. Dezember 2010 hat sich im Vergleich zum Vorjahr um etwa 45 Mio. € verringert. Hauptgrund dafür ist die Umgliederung der abgegrenzten Umsatzsteuer auf die erhaltenen Mittelzuweisungen des Bundes und der Länder in Höhe von etwa 62 Mio. € von der Aktiv- auf die Passivseite aufgrund der Neuregelungen des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG). Im Übrigen hat sich das Vorratsvermögen um etwa 15 Mio. € erhöht.
Die entscheidenden Aktiva sind damit die unter den Vorräten ausgewiesenen unfertigen Leistungen und geleisteten Anzahlungen. Auf der Passivseite stehen diesen insbesondere die genannten Mittelzuweisungen gegenüber.

Die Finanzierung der Gesellschaft ist gesichert und gestaltet sich bei den einzelnen Projekten unterschiedlich wie nachfolgend erläutert:

Die Bau- und Grunderwerbsausgaben (Zweckausgaben) bei den Straßen- und Wasserstraßenprojekten trägt fast ausschließlich die Bundesrepublik Deutschland bzw. bei Landesstraßen das jeweilige Bundesland. Die Kosten für Ingenieurleistungen sowie die Geschäftskosten der DEGES (Verwaltungskosten) werden bei den VDE – Straße projekt- und länderbezogen je zur Hälfte vom Bund und dem betroffenen Land getragen. Bei den Straßenprojekten außerhalb VDE und allen anderen übertragenen Aufgaben, bis auf die Wasserstraßenprojekte, erfolgt die Finanzierung der Verwaltungskosten ausschließlich durch das jeweilige Land bzw. den jeweiligen Auftraggeber. Bei den Wasserstraßenprojekten erfolgt die Finanzierung der Geschäftskosten über die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost, während die Ingenieurkosten hier zu den Zweckausgaben gehören.

Beim Projekt City-Tunnel Leipzig werden die Bau-, Grunderwerbs- und Ingenieurkosten (hier Projektkosten genannt) von der DB Netz AG bzw. der DB Station & Service AG getragen, die sich wiederum fast ausschließlich beim Freistaat Sachsen bzw. dem Bund refinanzieren. Die Geschäftskosten der DEGES trägt der Freistaat Sachsen.

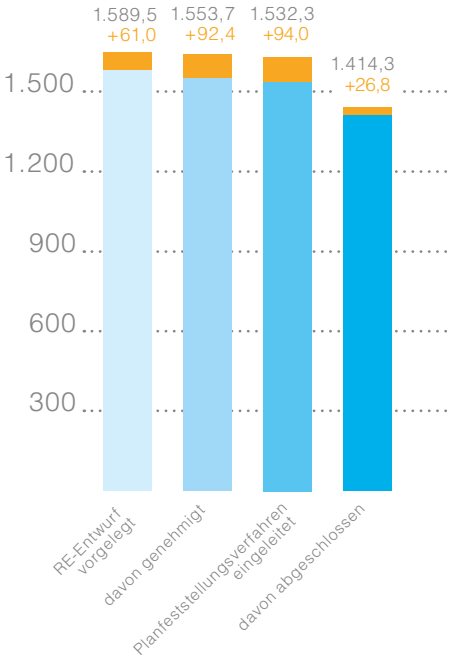
Auf dieser Grundlage hat die DEGES im Berichtsjahr folgende Mittelzuweisungen erhalten (siehe nebenstehende Grafik).

Wie bereits in den Vorjahren weist die Gesellschaft einen Gewinn in Höhe von 5.150 € als angemessene Verzinsung des Stammkapitals aus.

Straßenprojekte (brutto in Mio. €)		City-Tunnel Leipzig (brutto in Mio. €)		Wasserstraßenprojekte (brutto in Mio. €)		vom/von
für Zweckausgaben	für Verwaltungskosten	für Projektkosten	für Geschäftskosten	für Projektkosten	für Geschäftskosten	
185,1	10,7					Bund
	0,4					davon für sonst. Dienstleistungen
3,0	4,0					Brandenburg
0,5						davon Vertragsübernahmen
125,8	13,3					Bremen
116,2	8,2					davon Vertragsübernahmen
	6,9					Hamburg
						Hessen
0,5	9,5					Mecklenburg-Vorpommern
	3,2					davon Vertragsübernahmen
46,6	3,9		4,0			Sachsen
0,0	3,3					Sachsen-Anhalt
2,7	2,0					Schleswig-Holstein
36,9	15,2					Thüringen
		27,8				DB Netz AG / DB Station & Service AG
				0,4	0,1	WSD Ost
400,6	**68,8**	**27,8**	**4,0**	**0,4**	**0,1**	**Insgesamt**
116,7	11,4					davon Vertragsübernahmen

Planungsstand

Zuwachs 2010 (km)



Im Jahr 2010 hat die DEGES die Arbeiten zur Einleitung bzw. zum Abschluss der noch fehlenden Planfeststellungsverfahren weiter vorangebracht.

Zum 31. Dezember 2010 waren rund 94 km Strecke im Planfeststellungsverfahren. Drei noch ausstehende Planfeststellungsbeschlüsse für VDE und deren Zubringer werden im Jahr 2011 erwartet.

Für die Gesamtstreckenlänge von 1.920,8 km sind zu 86 % die RE-Entwürfe vorgelegt und genehmigt. 85 % der Planfeststellungsverfahren sind eingeleitet. Davon sind ca. 89 % abgeschlossen.

Diese Zahlen stehen für kurze Realisierungszeiträume. Die Planungszeiten liegen mit Ausnahme von einzelnen außergewöhnlich komplexen Aufgabenstellungen durchschnittlich bei zwei- bis zweieinhalb Jahren. Das anschließende Verfahren, um das öffentliche Baurecht zu erreichen, dauert im Durchschnitt weitere 20 Monate. Bei Erteilung des Baurechts kann unverzüglich mit der Baumaßnahme begonnen werden, da der Grunderwerb vor und während dieser Verfahren erfolgt. Insgesamt liegen damit bei DEGES-Projekten zwischen Planungs- und Baubeginn in der Regel vier Jahre.

Grunderwerb

Zum Ende des Jahres 2010 erfolgte der Grunderwerb – VDE und deren Zubringer zusammengenommen – auf einer Gesamtstreckenlänge von 1.359,6 km, zuzüglich 173,0 km für sonstige Straßenprojekte. Der derzeitige Flächenbedarf für die Trasse sowie die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen beträgt pro Kilometer Strecke im Durchschnitt 20,4 ha (davon Ausbau ca. 14 ha, Neubau ca. 25 ha).

Flächensicherung

Der Zuwachs betrug im Berichtszeitraum im freihändigen Grunderwerb 248 ha. Dazu waren Verhandlungen mit 425 Eigentümern über 571 Flurstücke notwendig.

Von den laufenden Verfahren zur Besitzeinweisung bzw. Enteignung wurden 2010 sechs einvernehmlich abgeschlossen. Neu eingeleitet worden sind 12 Verfahren zur Besitzeinweisung und drei Verfahren zur Entschädigungsfestsetzung.

Darüber hinaus wurden im Jahr 2010 die 50 laufenden Flurbereinigungsverfahren in Brandenburg, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen fachlich begleitet. Für acht Verfahren in Sachsen-Anhalt liegen die rechtskräftigen Ausführungsanordnungen (§ 61 FlurbG) vor.

Mit einem Zuwachs von 609 Kauf- und Dienstbarkeitsverträgen sowie Landverzichtserklärungen wurden bisher 18.482 ha des Gesamtflächenbedarfes in Eigentum überführt, das sind rund zwei Drittel aller gesicherten Flächen.

Im Berichtszeitraum erhöhte sich die Anzahl der abgeschlossenen Messungsanerkennungs- und Auflassungsverträge um 1.092 auf insgesamt 7.326.

Schlussvermessung

2010 erfolgte die weitere Beauftragung für 3 km. Damit befinden sich 1.400 km in der Schlussvermessung. Mit einem Zuwachs von 21 km sind für 1021 km die Vermessungsarbeiten in der Örtlichkeit abgeschlossen, davon liegen für 909 km die amtlichen Vermessungsergebnisse vor.

Ende 2010 waren 73 öffentlich bestellte Vermessungsingenieure, darunter ein Vermessungsamt, im Auftrag der DEGES im Einsatz.

Liegenschaftsabgabe

Gegenwärtig werden auf Grundlage der mit den Ländern abgestimmten Modalitäten zur Liegenschaftsabgabe Teilabschnitte der Projekte abgegeben bzw. zur Abgabe vorbereitet.
An die Bundesstraßenverwaltung der Länder sowie an Dritte (wie Landkreise und Gemeinden) wurden 2.264 ha abgegeben. Für weitere 2.604 ha ist die Abgabe an die Stiftung Umwelt- und Naturschutz in Mecklenburg-Vorpommern bzw. die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben erfolgt.

Verwaltungskosten

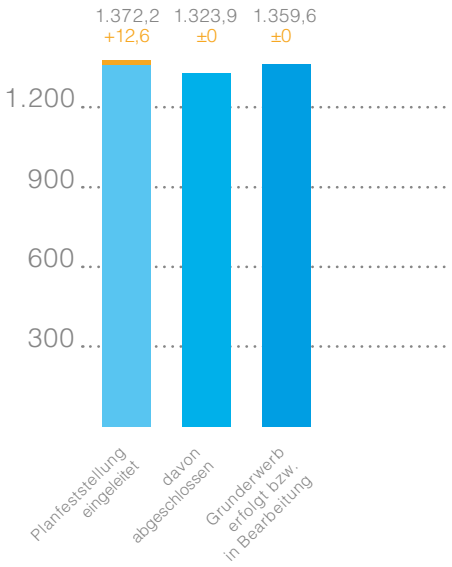
Der gesamte Aufwand für die Bereitstellung der erforderlichen Flächen betrug bis Ende 2010 im Durchschnitt 2.484 € je Hektar. Das sind ca. 14,2 % der durchschnittlichen Erwerbskosten.

Grunderwerbsausgaben

Die gesamten Ausgaben für den Erwerb der benötigten Flächen lagen im Geschäftsjahr bei rund 15 Mio. €. Darin sind neben dem Kaufpreis auch alle Entschädigungen der Eigentümer bzw. Pächter, Gebühren (Notar, Gutachter, Ämter etc.) sowie Ausgaben für Liegenschaftsvermessung, Lärmschutz, Ausführungs- und Verfahrenskosten der Flurbereinigung enthalten.
Bislang wurden 542 Mio. € für den Grunderwerb ausgegeben, davon rund 88 Mio. € für die Liegenschaftsvermessung. Das entspricht etwa 6 % der derzeit verausgabten Baukosten.

Stand Grunderwerb VDE und deren Zubringer

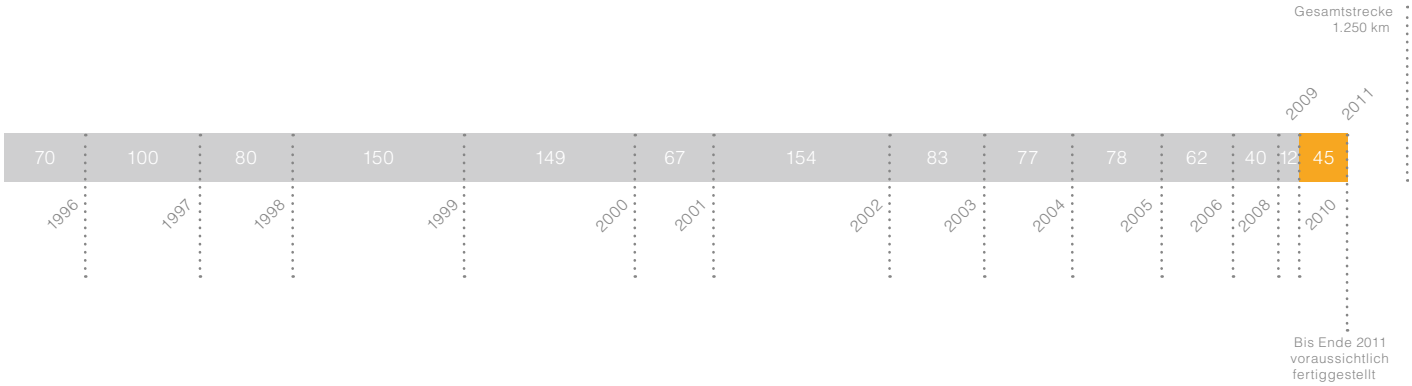
Zuwachs 2010 (km)



Bauleistung

Fertiggestellte Strecke Autobahn VDE

Zuwachs 2010 (km)

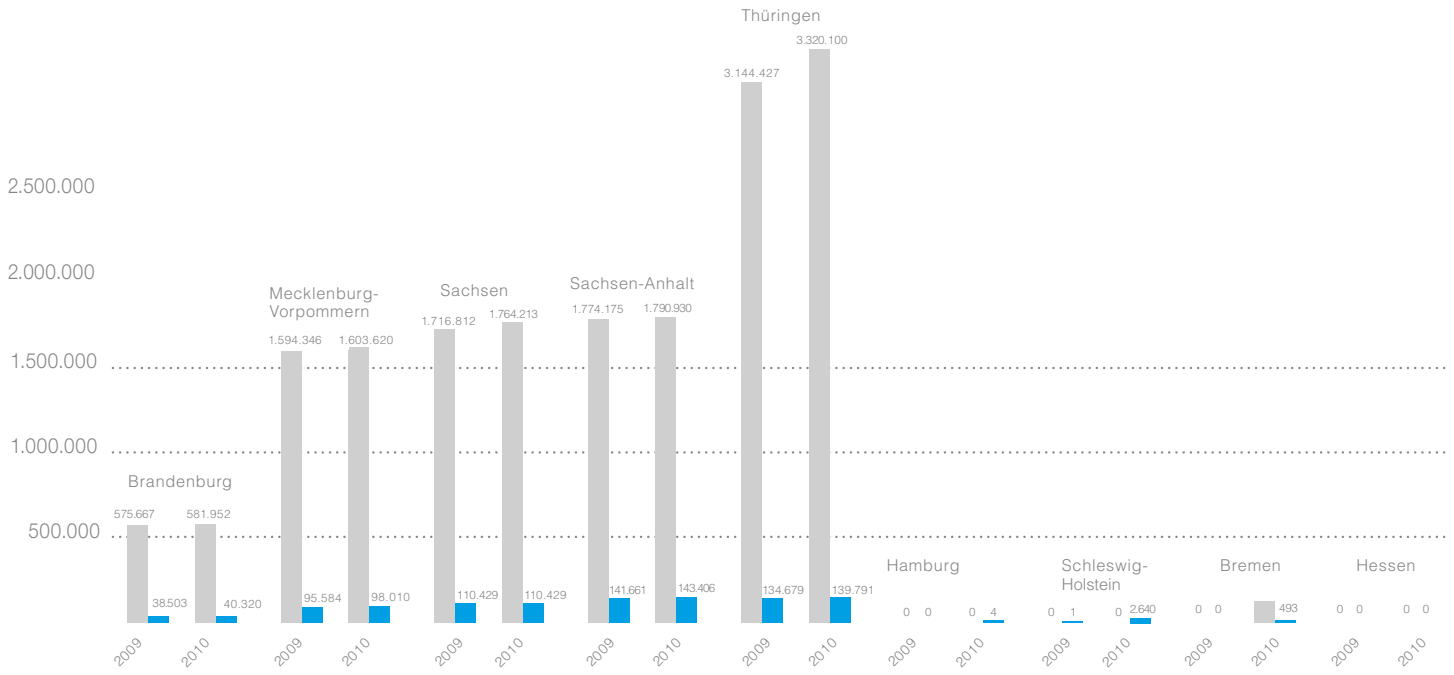


Zum Ende des Berichtsjahres waren ca. 1.167 km (rd. 93 %) der VDE-Maßnahmen unter Verkehr, weitere ca. 24 km (rd. 2 %) waren im Bau.

Von den VDE-Zubringern mit einer Gesamtstreckenlänge von 139 km befanden sich am Bilanzstichtag 33,1 km im Bau, rd. 80 km waren bereits unter Verkehr.

Investitionsvolumen

Bauausgaben (Tsd. € brutto)/Grunderwerbsausgaben (Tsd. € brutto)



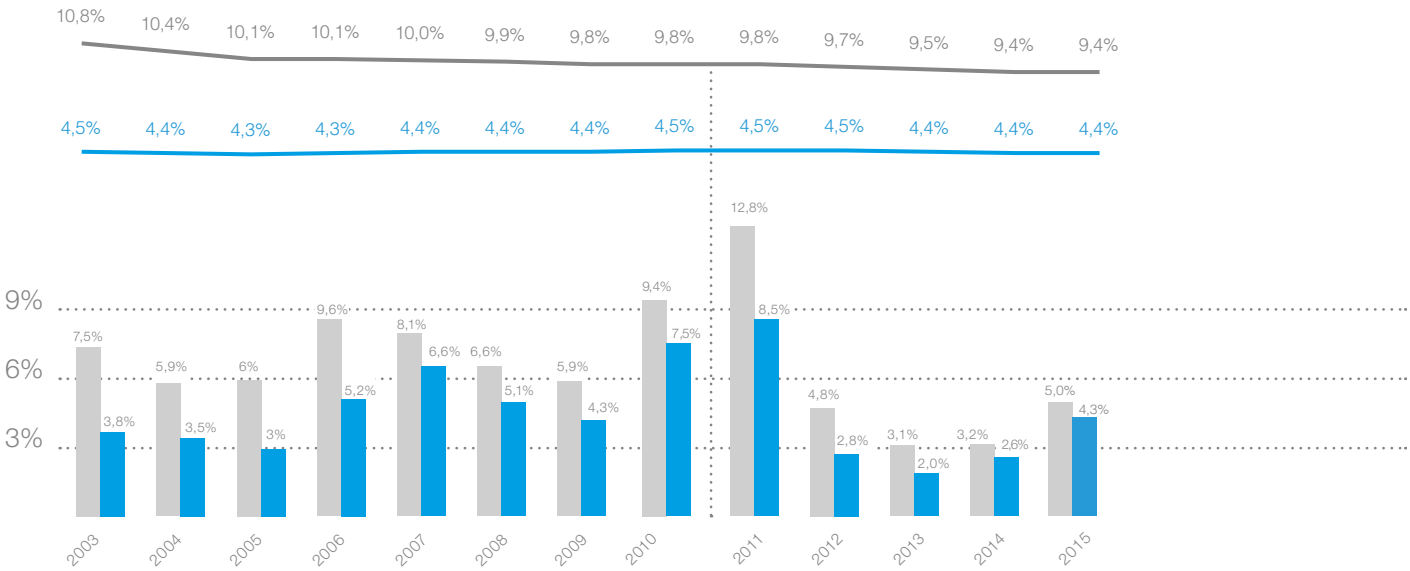
Das bisher kumulativ angesetzte Investitionsvolumen im Bau bzw. Grunderwerb verteilt sich auf die einzelnen Bundesländer wie oben dargestellt.

Entscheidenden Einfluss auf die Verteilung haben die Kosten der bereits fertiggestellten Autobahnen (bzw. DEGES-Abschnitte) A 2, A 14, A 20, A 71/A 73 und A 38 sowie die laufenden Investitionen an den Projekten A 4, A 71 und A 72.

Leistungsbezogene Kennzahlen

Verhältnis der kumulierten Werte und Verhältnis der Jahreswerte

Ingenieurleistungen (brutto) / Geschäftskosten (brutto)



Die Gesellschaft hat 2010 die Analyse der einzelnen Kostenarten und -relationen sowohl im Planungs- und Bausektor als auch im Grunderwerb der Projekte fortgesetzt und in Kennzahlen dargestellt.

Zentrale Kennzahlen sind weiterhin das Verhältnis der Verwaltungskosten zuzüglich Umsatzsteuer (Ingenieur- und Geschäftskosten) zu den Zweckausgaben (Bau- und Grunderwerbsausgaben), die Kosten je Kilometer Strecke sowie die Kosten je Hektar erworbener Fläche im Grunderwerb. Diese Benchmarks dienen der internen Steuerung und Sicherstellung einer kostengünstigen Projektabwicklung.

Betrachtet man den bisherigen Geschäftsverlauf und dessen Prognose bis 2015, so ergibt sich für die VDE – Straße[1] das oben dargestellte Verhältnis der Verwaltungskosten zu den Zweckausgaben (aktuelle Zweckausgaben = 100 %).

Das Verhältnis der kumulierten Verwaltungskosten zu den kumulierten Zweckausgaben ist in Zukunft allerdings nur dann zu realisieren, wenn es gelingt, weiterhin den Personalbestand am Aufgabenumfang auszurichten. Ein Maßstab hierfür ist das Verhältnis der jeweiligen Jahreswerte, das neben der eigentlich entscheidenden Kennzahl der kumulierten Werte ebenfalls ausgewiesen ist.

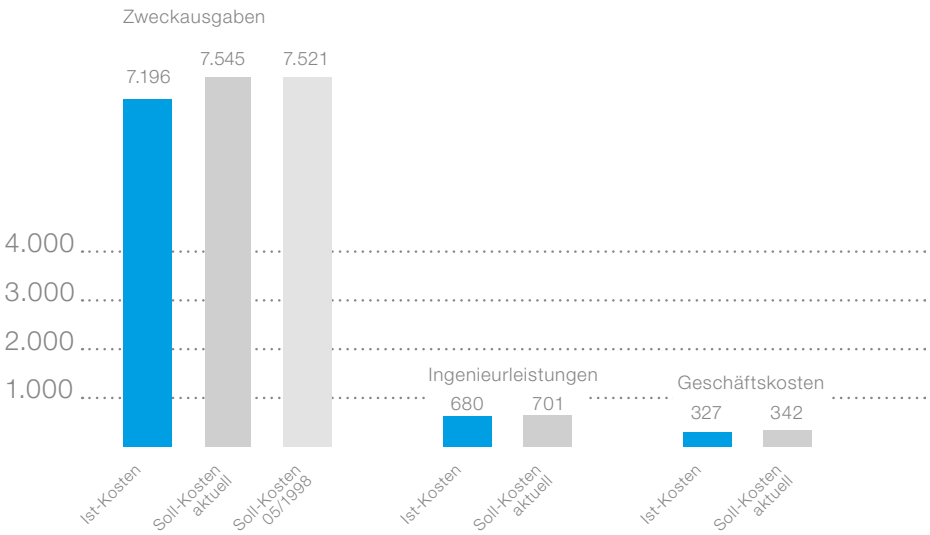
Der Anstieg der Jahreswerte 2010/2011 resultiert aus dem Rückgang der Zweckausgaben in diesen Jahren. Ab 2012 steigen die Zweckausgaben infolge der dann beginnenden Bauarbeiten in den noch offenen Projekten wieder an. Bis zum Abschluss der Projekte strebt die Geschäftsführung bei den VDE einen Prozentsatz der Verwaltungskosten an den Zweckausgaben von deutlich unter 15 % an. Die genannten Zweckausgaben beziehen sich dabei auf den Stand Mai 1998, der ersten belastbaren haushaltsmäßigen Veranschlagung der Bau- und Grunderwerbskosten.

Weitere wichtige Kennzahlen sind die Zweckausgaben und Verwaltungskosten je Kilometer fertiggestellter Strecke bzw.

1 Ohne die Projekte A-Modell A 4 Hörselberge sowie A 44 AS Waldkappel – AD Wommen (A 4/A 44). Diese Projekte können nicht in den Vergleich einbezogen werden, da die DEGES hier nicht alle Leistungsphasen betreut.

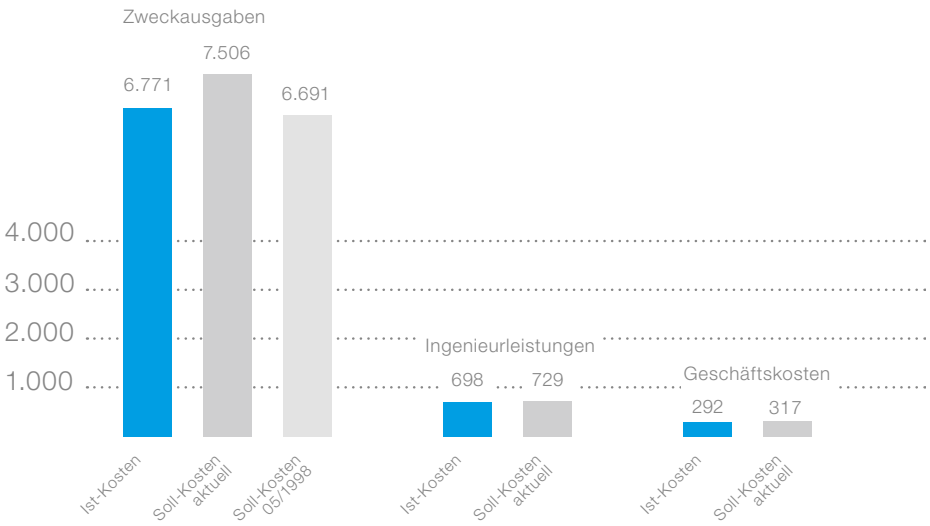
VDE vierstreifiger Neubau

Vergleich Kosten je km VDE vierstreifiger Neubau (Tsd. € brutto)



VDE sechsstreifige Erweiterung

Vergleich Kosten je km VDE sechsstreifige Erweiterung (Tsd. € brutto)



je Hektar benötigter Fläche. Die Kilometer-Kosten für die VDE – Straße werden nach den Kriterien vierstreifiger Neubau und sechsstreifige Erweiterung getrennt ausgewiesen und stellen sich wie nebenstehend gezeigt dar (ohne A 44).

Die aktuellen Planwerte liegen im Bereich des vierstreifigen Neubaus um 24.000 € pro Kilometer und im Bereich der sechsstreifigen Erweiterung um 815.000 € pro Kilometer höher als die im Jahr 1998 veranschlagten Werte. Dies liegt insbesondere an den Kostensteigerungen in den aktuell laufenden Projekten für Materialien und Löhne. Das Verhältnis der aktuellen Soll-Verwaltungskosten zu den Soll-Zweckausgaben 1998 beträgt beim vierstreifigen Neubau 13,8 % und bei der sechsstreifigen Erweiterung 13,9 %.

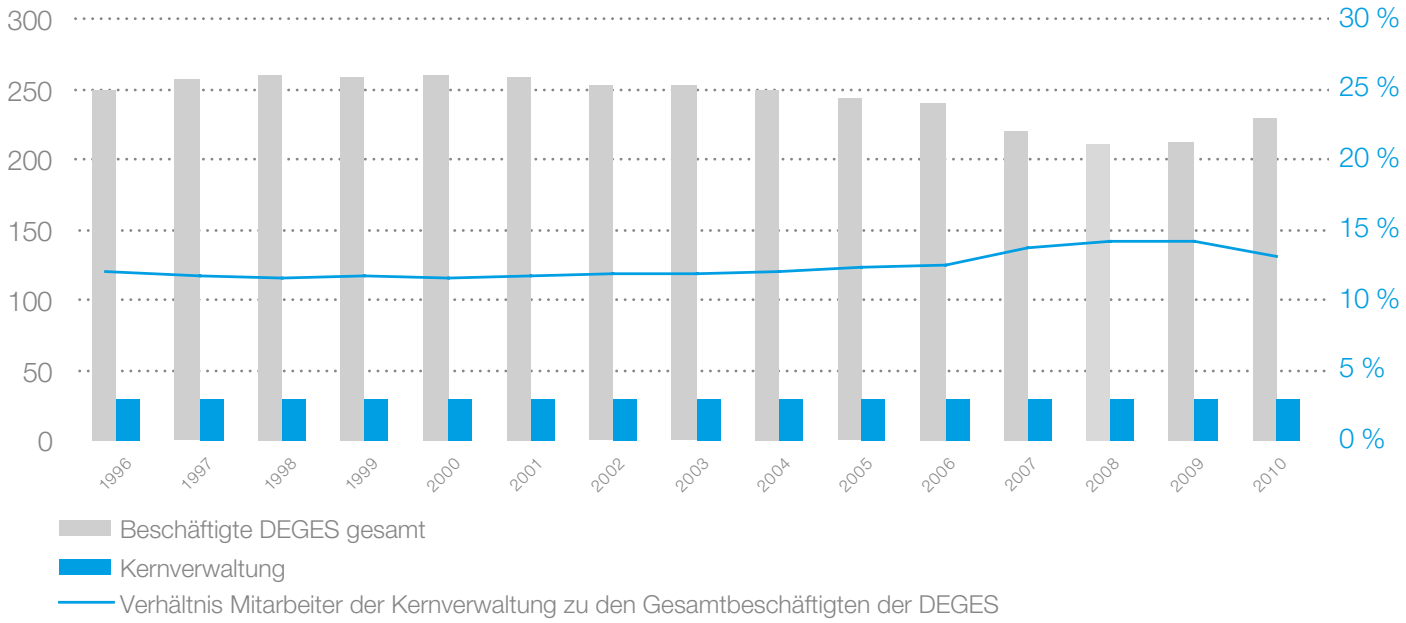
Betrachtet man die im Grunderwerb benötigten Flächen bzw. anfallenden Kosten je Streckenkilometer, ergeben sich folgende Kennzahlen (durchschnittlicher kumulierter Flächenbedarf 2010 einschließlich Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen):

- → VDE
  21,8 ha/km
- → Straßenprojekte außerhalb VDE
  15,5 ha/km
- → Erweiterungsstrecken
  (alle Projekte)
  13,8 ha/km
- → Neubaustrecken (alle Projekte)
  24,7 ha/km
- → durchschnittliche kumulierte Erwerbskosten (inkl. aller Entschädigungen, Nebenkosten und Gebühren)
  17.500 €/ha
- → Verwaltungskosten
  2.500 €/ha

Personalentwicklung

Prozentuales Verhältnis Mitarbeiteranzahl der Kernverwaltung zur Gesamtbelegschaft

Beschäftigte DEGES Gesamt / Kernverwaltung



Am Ende des Geschäftsjahres betrug der Personalbestand (ohne Geschäftsführung) 227 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Davon waren 156 im technischen Geschäftsbereich, 60 im kaufmännisch-juristischen Geschäftsbereich sowie 11 in den der Geschäftsführung gemeinsam zugeordneten Organisationseinheiten tätig. Zwei Auszubildende absolvieren zurzeit eine Ausbildung zur Bürokauffrau.

Von der durchschnittlichen Gesamtbelegschaft (230 Mitarbeiter einschließlich Geschäftsführung) waren 32 Mitarbeiter in der Kernverwaltung (Finanz- und Rechnungswesen, Personal und allgemeine Verwaltung) tätig. Gegenüber dem Vorjahr hat sich das Verhältnis der Mitarbeiteranzahl der Kernverwaltung zur Gesamtbelegschaft damit reduziert und sich insgesamt seit 1996 wie oben stehend entwickelt.

Organisatorische Änderungen

Mit dem Beitritt der Freien Hansestadt Bremen zur Gesellschaft und der Einrichtung einer Bremer Zweigstelle zum 1. Januar 2010 wurde im technischen Geschäftsbereich ein neuer Projektbereich P 4 eingerichtet, der für die Projekte in Bremen zuständig ist. Zum 1. Juni 2010 wurde dieser mit dem Bereich CTL zum neuen Bereich P 4 zusammengelegt. Der Bereich ist für das Projekt City-Tunnel Leipzig sowie für die von Bremen übertragenen Projekte zuständig.

Die zur Betreuung von ÖPP-Projekten notwendigen ingenieurtechnischen, kaufmännischen und juristischen Kompetenzen wurden im Geschäftsjahr in einer ÖPP-Abteilung gebündelt. Damit kann die DEGES ihren Auftraggebern die Vorbereitung und Abwicklung von ÖPP-Projekten konzentriert und damit effizient anbieten.

Bericht des Aufsichtsrates / Jahresabschluss

Bericht des Aufsichtsrates 2010

Der Aufsichtsrat hat die ihm nach Gesetz und Satzung obliegenden Aufgaben wahrgenommen. Im Geschäftsjahr 2010 haben vier Sitzungen und zwei schriftliche Abstimmungen stattgefunden.

Der Aufsichtsrat hat sich von der Geschäftsführung über die wesentlichen Geschäftsvorfälle und die Lage des Unternehmens, insbesondere durch die Vorlage von Vierteljahresberichten sowie die regelmäßige Berichterstattung über den Stand der einzelnen Projekte während der Sitzungen informieren lassen.

Besondere Schwerpunkte waren im Geschäftsjahr 2010:

- der Beitritt des Landes Hessen als neuer Gesellschafter,
- die Integration der Zweigstelle Bremen in die Abläufe und Strukturen der DEGES,
- der Abschluss neuer Dienstleistungsverträge,
- die Prognose des zukünftigen Mitarbeiterbedarfs und die Erstellung eines Personalentwicklungskonzeptes,
- die Organisation und die Prüfungsergebnisse bzw. der Prüfungsplan der Innenrevision,
- die Weiterentwicklung des Nachtragsmanagements und der Qualitätssicherung der Gesellschaft sowie
- die Erarbeitung von aktuellen Termin- und Kostenplänen für die weitere Projektabwicklung und Beschleunigung der Teilleistungsabrechnung.

Der Wirtschaftsprüfer attestiert der Geschäftsführung, dass die Berichte an den Aufsichtsrat einen zutreffenden Einblick in die wirtschaftliche Lage des Unternehmens vermitteln.

Allen zustimmungspflichtigen Maßnahmen wurde vom Aufsichtsrat während seiner Sitzungen bzw. im schriftlichen Verfahren zugestimmt.

Der Jahresabschluss und der Lagebericht für das Geschäftsjahr 2010 sind im Auftrag des Vorsitzenden des Aufsichtsrates durch die Deloitte & Touche GmbH, Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Berlin, geprüft und mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen worden. Auch die zusätzliche Prüfung nach § 53 Haushaltsgrundsätzegesetz (HGrG) hat nach Feststellung der Wirtschaftsprüfer keine Besonderheiten ergeben, die Anlass zu Zweifeln an der Ordnungsmäßigkeit der Geschäftsführung geben könnten.

Der Prüfungsbericht liegt allen Aufsichtsräten vor.

Der Aufsichtsrat hat auf der Grundlage seiner eigenen Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichtes während seiner 84. Sitzung den Prüfungsbericht mit dem Wirtschaftsprüfer ausführlich erörtert und zustimmend zur Kenntnis genommen. Nach dem abschließenden Ergebnis seiner Prüfung sind Einwendungen nicht zu erheben. Der Aufsichtsrat hat den Jahresabschluss gebilligt.

Berlin, 25. März 2011

Der Aufsichsrat

MDir Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing.
E. h. Josef Kunz

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH, Berlin, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2010 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags liegen in der Verantwortung der Geschäftsführung der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung gemäß § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der Geschäftsführung sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss der DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH, Berlin, den gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Berlin, den 3. März 2011

Deloitte & Touche GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

ppa.

Nienhoff
Wirtschaftsprüfer

ppa. Raudszus
Wirtschaftsprüfer

Bilanz zum 31. Dezember 2010

AKTIVA	31.12.2010 €	31.12.2009 €
A Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände Software	283.255,00	217.390,00
II. Sachanlagen		
Technische Anlagen	0,00	0,00
Geschäftsausstattung	1.155.637,00	1.013.115,00
	1.155.637,00	1.013.115,00
III. Finanzanlagen		
Sonstige Ausleihungen	644,00	644,00
	1.439.536,00	1.231.149,00
B Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Unfertige Leistungen	280.055.051,37	264.070.702,65
2. Geleistete Anzahlungen	69.346.438,00	73.505.686,29
3. Anzahlungen auf Drittverträge	4.819.465,14	1.558.372,48
	354.220.954,51	339.134.761,42
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0,00	10.831,50
2. Sonstige Vermögensgegenstände	322.796,31	906.831,86
	322.796,31	917.663,36
III. Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten	7.967.426,32	7.919.150,06
	362.511.177,14	347.971.574,84
C Rechnungsabgrenzungsposten	257.062,76	60.018.973,10
D Akt. Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	58.308,12	0,00
	364.266.084,02	**409.221.696,94**

PASSIVA	31.12.2010 €	31.12.2009 €
A Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	51.500,00	51.500,00
II. Gewinnrücklage	18.500,00	18.500,00
III. Gewinnvortrag	5.150,00	0,00
IV. Jahresüberschuss	5.150,00	5.150,00
	80.300,00	75.150,00
B Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen	434.857,00	871.301,00
2. Steuerrückstellungen	36.000,00	95.406,00
3. Sonstige Rückstellungen	2.965.026,71	2.623.917,60
	3.435.883,71	3.590.624,60
C Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.153.434,81	1.274.131,86
2. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	357.073.593,86	401.033.213,65
3. Sonstige Verbindlichkeiten	2.522.871,64	3.248.576,83
davon aus Steuern	(2.522.871,64)	(3.128.571,20)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(0)	(0)
	360.749.900,31	405.555.922,34
	364.266.084,02	**409.221.696,94**

Anhang für das Geschäftsjahr 2010

1. Allgemeine Angaben

Dem Jahresabschluss zum 31. Dezember 2010 liegen die Vorschriften des Handelsgesetzbuches über die Rechnungslegung von Kapitalgesellschaften sowie die ergänzenden Vorschriften des Gesetzes betreffend die Gesellschaften mit beschränkter Haftung zugrunde.

Für die Gewinn- und Verlustrechnung wurde das Gesamtkostenverfahren verwendet.

Die DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (im Folgenden kurz „DEGES“ genannt) ist eine große Kapitalgesellschaft im Sinne des § 267 Abs. 3 HGB i. V. m. 267 Abs. 4 HGB.

2. Erläuterungen zur Bilanz, einschließlich Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Bei der Erstellung des Jahresabschlusses 2010 wurden die Vorschriften des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetztes (BilMoG) angewendet. Die sich daraus ergebenden Veränderungen gegenüber den Vorjahren betreffen insbesondere die Bewertung und den Ausweis der Rückstellungen sowie die bilanzielle Darstellung der abgegrenzten Umsatzsteuer auf die erhaltenen Bundes- und Landesmittel.

Die Effekte die sich aus der erstmaligen Anwendung des BilMoG zum 1. Januar 2010 (Eröffnungsbilanz) ergeben haben, wurden vollständig im außerordentlichen Ergebnis dargestellt.

2.1 Anlagevermögen

Die Veränderungen der einzelnen Posten im Geschäftsjahr 2010 sind in der Entwicklung des Anlagevermögens auf Seite 46 dargestellt.

Erworbene immaterielle Vermögensgegenstände (Software) sind zu Anschaffungskosten erfasst und werden linear entsprechend ihrer voraussichtlichen Nutzungsdauer abgeschrieben.

Sachanlagen sind zu Anschaffungskosten zuzüglich Anschaffungsnebenkosten und abzüglich planmäßiger linearer Abschreibungen bewertet.

Die Abschreibungen erfolgen in Anlehnung an die steuerrechtlich anerkannten Nutzungsdauern. Geringwertige Wirtschaftsgüter mit einem Nettowert bis 150 € werden gemäß § 6 Abs. 2 EStG im Zugangsjahr voll abgeschrieben und als Abgang gezeigt. Wirtschaftsgüter mit einem Nettowert zwischen 150 € und 1.000 € werden weiterhin gemäß § 6 Abs. 2a EStG zu einem Sammelposten zusammengefasst und über fünf Jahre gewinnmindernd aufgelöst.

Die Finanzanlagen betreffen eine Kaution für eine betrieblich notwendige Mitarbeiterwohnung, die zum Nennwert angesetzt ist.

2.2 Vorräte

Die zu Herstellungskosten bewerteten unfertigen Leistungen umfassen die Verwaltungskosten der Gesellschaft. Sie werden auf Selbstkostenerstattungsbasis gegenüber den Auftraggebern zum Zeitpunkt der jeweiligen Teilleistungserbringung abgerechnet.

Die geleisteten Anzahlungen betreffen bezogene Ingenieurleistungen und sind nach der Netto-Methode (ohne Umsatzsteuer) bilanziert.

Für einige von der Bundesrepublik Deutschland, bzw. den Ländern abgeschlossene, aber nicht auf DEGES übertragene Verträge (Drittverträge) wird die finanzielle Abwicklung übernommen.

	31.12.2010 Tsd. €	31.12.2009 Tsd. €	Veränderung Tsd. €
Vorräte			
Unfertige Leistungen	280.055	264.071	15.984
Geleistete Anzahlungen	69.346	73.506	–4.159
Zahlungen auf Drittverträge	4.819	1.558	3.261
Gesamt	**354.221**	**339.135**	**15.086**

Die Vorräte haben sich aufgrund der weiteren Projektabarbeitung sowie der Abrechnung von Teilleistungen für die Straßenprojekte wie in der Tabelle auf S. 39 dargestellt verändert.

2.3 Forderungen, sonstige Vermögensgegenstände und flüssige Mittel

Die Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände sind grundsätzlich zum Nennwert angesetzt. Die in den Vorjahren in der Position enthaltenen Ansprüche aus Rückdeckungsversicherungen für mitarbeiterfinanzierte Pensionszusagen wurde in Höhe von 449 Tsd. € gemäß den Neuregelungen des BilMoG mit den entsprechenden Rückstellungen in Höhe von 391 Tsd. € verrechnet. Der Forderungsüberhang wird im Bilanzposten „Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung“ (Position 2.5) ausgewiesen.
Unter den sonstigen Vermögensgegenständen sind damit keine Forderungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr mehr ausgewiesen (Vorjahr 593 Tsd. €).

Die flüssigen Mittel (Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten) sind zum Nominalwert bewertet.

2.4 Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

Die aktiven Rechnungsabgrenzungsposten betreffen im Wesentlichen aufgrund der Fälligkeitsvereinbarung die Ende Dezember für Januar des Folgejahres überwiesene Gehälter.

Die in den Vorjahren unter den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten ausgewiesene Umsatzsteuer auf die erhaltenen Bundes- und Landesmittel ist aufgrund der Neuregelungen des BilMoG von der Aktiv- auf die Passivseite in die Position 2.8 Verbindlichkeiten umgegliedert worden.

2.5 Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung

Der Posten enthält den Forderungsüberhang aus der arbeitnehmerfinanzierten Rückdeckungsversicherung.

Die Bewertung der Forderungen erfolgte in Höhe des geschäftsplanmäßigen Deckungskapitals abzüglich vorhandener Guthaben aus Beitragsrückerstattungen.

Der Berechnung der Pensionsrückstellungen liegen die Wahrscheinlichkeitswerte nach den Richttafeln 2005 G von Dr. Klaus Heubeck zugrunde. Bei der Festlegung des Rechnungszinssatzes von 5,15 % wurde von dem Wahlrecht nach § 253 Abs. 2, S. 2 HGB (pauschaler Ansatz des von der Deutschen Bundesbank veröffentlichten Zinssatzes mit einer Restlaufzeit von 15 Jahren) Gebrauch gemacht.

Die Ermittlung der Erfüllungsbeträge für die Pensionsverpflichtungen aus den arbeitnehmerfinanzierten Pensionszusagen genügen sowohl dem modifizierten Teilwertverfahren als auch dem PUC-Verfahren, beide führen zu identischen Ergebnissen. Da die Zusagen nicht gehaltsabhängig sind, ist ein Gehaltstrend nicht zu berücksichtigen. Weiterhin handelt es sich um Kapitalzusagen, daher ist die Berücksichtigung eines Rententrends nicht erforderlich. Insgesamt ergibt sich ein Abzinsungsbetrag in Höhe von 19 Tsd. €.

Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 2010

Die Beträge aus der erstmaligen Anwendung des BilMoG zum 1. Januar 2010 in Höhe von 16.393,00 € wurden vollständig im außerordentlichen Ergebnis (Position 3.7) ausgewiesen.

Der Erhöhungsbetrag (Differenzbetrag zwischen der Bewertung nach bisheriger Rechnungslegung und nach BilMoG) wurde auf Basis des 1. Januar 2010 ermittelt. Als Parameter wurden zum 1. Januar 2010 für den Rechnungszins 5,25 % verwendet, Gehalts- und Rententrends wurden aus oben genannten Gründen nicht berücksichtigt.

2.6 Eigenkapital

Am 9. Juli 2010 erfolgte die Aufnahme des Landes Hessen als neuer Gesellschafter der DEGES.
Dies erfolgte in der Form, dass die Gesellschaftsanteile der bisherigen Gesellschafter entsprechend ihrem jeweiligen Anteil abgeschmolzen wurden. Das Land Hessen hat diese Anteile erworben und sie anschließend zu einem neuen Gesellschaftsanteil für Hessen verschmolzen. Seither sind am gezeichneten Kapital von 51,5 Tsd. € die Bundesrepublik Deutschland mit 18,2 Tsd. € sowie die Länder Brandenburg, Freie Hansestadt Bremen, Freie und Hansestadt Hamburg, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Freistaat Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein und Freistaat Thüringen mit jeweils 3,7 Tsd. € beteiligt.

Die Bewertung des Eigenkapitals erfolgt gemäß § 283 HGB mit dem Nennwert.

2.7 Rückstellungen

Die Pensionsrückstellungen betreffen die Pensionszusagen an ehemalige und aktive Geschäftsführer. Die in den Vorjahren hier zusätzlich ausgewiesene Pensionsrückstellung auf Pensionszusagen im Rahmen der arbeitnehmerfinanzierten Alterszusatzversorgung wurde wie beschrieben in die Ziffer 2.5 umgegliedert. Der Berechnung der Pensionsrückstellungen liegen die Wahrscheinlichkeitswerte nach den Richttafeln 2005 G von Dr. Klaus Heubeck zugrunde. Bei der Festlegung des Rechnungszinssatzes von 5,15 % wurde von dem Wahlrecht nach § 253 Abs. 2, S. 2 HGB (pauschaler Ansatz des von der Deutschen Bundesbank veröffentlichten Zinssatzes mit einer Restlaufzeit von 15 Jahren) Gebrauch gemacht.

Die Erfüllungsbeträge für die Pensionsverpflichtungen an die Geschäftsführer zum Bilanzstichtag wurden mittels der Projected Unit Credit Method (PUC) ermittelt.
Dabei wurden ein Gehaltstrend von 2,5 %, und ein Rententrend von 1 % zugrunde gelegt. Insgesamt ergibt sich ein Aufzinsungsbetrag in Höhe von 25 Tsd. €.

Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 2010

Die Beträge aus der erstmaligen Anwendung des BilMoG zum 1. Januar 2010 in Höhe von 48.288,00 € wurden vollständig im außerordentlichen Ergebnis (Position 3.7) ausgewiesen. Der Erhöhungsbetrag (Differenzbetrag zwischen der Bewertung nach bisheriger Rechnungslegung und nach BilMoG) wurde auf Basis des 1. Januar 2010 unter Verwendung des PUC-Verfahren ermittelt. Als Parameter wurden zum 1. Januar 2010 für den Rechnungszins 5,25 %, für den Gehaltstrend 2 % und für den Rententrend 1 % verwendet.
Sonstige Rückstellungen bestehen insbesondere für:

- Prozesskosten (1.676 Tsd. €),
- Abschlussvergütungen und Leistungszulagen (551 Tsd. €),
- Urlaubsverpflichtungen (429 Tsd. €) sowie
- ungewisse Verbindlichkeiten aus Ingenieurverträgen (146 Tsd. €).

Die sonstigen Rückstellungen berücksichtigen alle bis zur Bilanzaufstellung bekannt gewordenen ungewissen Verbindlichkeiten, die das abgelaufene Geschäftsjahr betreffen. Sie sind mit dem vernünftigen kaufmännischen Wert angesetzt. Bei der Ermittlung der Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr wurden die Abzinsungssätze gemäß § 253 Abs. 2 HGB angesetzt. Außerdem wurden künftige Preis- und Kostensteigerungen berücksichtigt, mit Ausnahme bei den Prozesskosten-Rückstellungen. Da sich die Höhe der geschätzten Rechtsanwaltskosten am RVG (Gesetz über die Vergütung der Rechtsanwältinnen und Rechtsanwälte) orientiert, sind hier keine rückwirkenden Erhöhungen der Rechtsanwaltsgebühren für bereits erteilte Mandate zu befürchten. Im Detail wurden folgende Ab- und Aufzinsungen vorgenommen:

	Aufzinsung in Tsd. €	Abzinsung in Tsd. €
Prozesskosten-Rückstellung	0	95
Rückstellung für Archivierung	3	6

Eröffnungsbilanz zum 1. Januar 2010

Bei der erstmaligen Anwendung des BilMoG zum 1. Januar 2010 haben sich die Wertansätze für die Prozesskosten-Rückstellungen um 130 Tsd. € und für die Archivierungsrückstellung um 9 Tsd. € verringert.
Hier wurde vom Beibehaltungswahlrecht gem. Art. 67 Abs. 1 Satz 2 EGHGB Gebrauch gemacht und die Beträge somit nicht in die Gewinnrücklage eingestellt. Den Rückstellungen für Prozesskosten wurden zum 31. Dezember 2010 812 Tsd. € zugeführt und somit die Überdeckung ausgeglichen.

2.8 Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern betreffen im Wesentlichen die unter den erhaltenen Anzahlungen ausgewiesenen Mittelzuweisungen der Bundesrepublik Deutschland und der Länder zur Finanzierung der Verwaltungskosten der Gesellschaft.
Die in den Vorjahren auf der Aktivseite unter den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten (Position 2.4) ausgewiesene abgegrenzte Umsatzsteuer auf die erhaltenen Mittelzuweisungen ist aufgrund der Neuregelungen des BilMoG in die Verbindlichkeiten umgegliedert worden.

Die Verbindlichkeiten sind zum Erfüllungsbetrag bewertet.

Insgesamt bestehen Verbindlichkeiten mit voraussichtlich folgenden Restlaufzeiten:

mit Restlaufzeiten von	bis zu 1 Jahr Tsd. €		1–5 Jahren Tsd. €		mehr als 5 Jahren Tsd. €		Gesamtbetrag Tsd. €	
	2010	Vorjahr	2010	Vorjahr	2010	Vorjahr	2010	Vorjahr
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.153	1.274	0	0	0	0	1.153	1.274
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	103.064	148.007	262.753	219.699	53.558	33.327	419.375	401.033
Abgegrenzte Umsatzsteuer auf Mittelzuweisungen	–15.311	0	–39.034	0	–7.956	0	–62.301	0
Sonstige Verbindlichkeiten	2.523	3.249	0	0	0	0	2.523	3.249
davon aus Steuern	(2.523)	(3.129)	(0)	(0)	(0)	(0)	(2.523)	(3.129)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
Gesamtbetrag	**91.429**	**152.530**	**223.719**	**219.699**	**45.602**	**33.327**	**360.750**	**405.556**

2.9 Latente Steuern

Latente Steuern ergeben sich als Differenz zwischen handels- und steuerrechtlichen Wertansätzen aufgrund der Neuregelungen des BilMoG. Da es insgesamt zu einem Überhang der aktiven über die passiven latenten Steuern kommt, wurde vom Ansatzwahlrecht Gebrauch gemacht, die latenten Steuern nicht zu bilanzieren. Aktive latente Steuern bestehen in Höhe von 36 Tsd. €, passive latente Steuern in Höhe von 3 Tsd. €.

Aktive latente Steuern ergeben sich insbesondere aus:

- Dem Ansatz einer Forderung aus der Rückdeckungsversicherung in der Steuerbilanz in Höhe von 14 Tsd. €, der sich aus der Differenz zwischen Handels- und Steuerbilanz ergibt. Die daraus ermittelte latente Steuer beträgt 4 Tsd. €.
- Einem steuerlichen Ausgleichsposten bei der Rückstellung der Pensionen für Geschäftsführer zum 31. Dezember 2010 in Höhe von 105 Tsd. €, resultierend aus dem zu übernehmenden Steuerbilanzwert bzw. dem steuerlichen Nichtansatz einer handelsrechtlich ermittelten Rückstellung. Die daraus ermittelte latente Steuer beträgt 32 Tsd. €.

Passive latente Steuern ergeben sich insbesondere aus:

- der unterschiedlichen Berechnung der Rückstellung für die Archivierung von Geschäftsunterlagen in der Handels- und der Steuerbilanz in Höhe von 7 Tsd. €. Die daraus ermittelte latente Steuer beträgt 2 Tsd. €.

Für die Berechnung der latenten Steuern wird ein Steuersatz von 30,18 % für Körperschaftsteuer, Solidaritätszuschlag und Gewerbesteuer zugrunde gelegt.

2.10 Haftungsverhältnisse und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Haftungsverhältnisse gemäß §§ 251 i. V. m. 268 Abs. 7 HGB liegen nicht vor. Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen gemäß § 285 Nr. 3 HGB ergeben sich wie folgt:

	31. 12. 2010 (brutto Mio. €)
Mietverträge	5,7
Bestellobligo	39,0
Summe	**44,7**

3. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

3.1 Umsatzerlöse

Die ausgewiesenen Umsatzerlöse entfallen auf:

Teilleistung 1 für Straßenprojekte	47.106 Tsd. €
Teilleistung 2 für Straßenprojekte	3 Tsd. €
Leistungen für das Projekt City-Tunnel Leipzig	2.765 Tsd. €
Leistungen für die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft mbH	107 Tsd. €
Leistungen für das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	109 Tsd. €

3.2 Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge resultieren vor allem aus:

- der Auflösung von Rückstellungen, Schadenersatzforderungen infolge nicht termingerecht abgeschlossener Baumaßnahmen sowie
- Ansprüchen aus Rückdeckungsversicherungen zu arbeitnehmerfinanzierten Pensionszusagen.

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge in Höhe von 487 Tsd. € enthalten.

3.3 Materialaufwand

Der Materialaufwand betrifft vor allem schlussgerechnete Ingenieurleistungen.

3.4 Personalaufwand

Der Personalaufwand hat sich gegenüber dem Vorjahresniveau aufgrund der gestiegenen Mitarbeiterzahl um 1,4 Mio. € erhöht.

3.5 Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

Abschreibungen	2010 Tsd. €	2009 Tsd. €
planmäßige lineare Abschreibung	374	346
sofortige Abschreibung gemäß § 6 Abs. 2 EStG	18	26
Gesamt	**392**	**372**

3.6 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen entfallen im Wesentlichen auf:

- Mieten und Nebenkosten für das Bürogebäude in Berlin und die Baubüros,
- Anwaltskosten,
- den Bürobetrieb,
- Reisekosten sowie
- Instandhaltung und Wartung für Gebäude, EDV-Anlagen und Software.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten periodenfremde Aufwendungen in Höhe von 469 Tsd. €.

3.7 Außerordentliche Aufwendungen

Hierin sind ausschließlich die Effekte aus der erstmaligen Anwendung des BilMoG zum 1. Januar 2010 (Eröffnungsbilanz) enthalten. Der Betrag in Höhe von 65 Tsd. € setzt sich zusammen aus:

- dem Erhöhungsbetrag für Rückstellungen aus Pensionsverpflichtungen an die Geschäftsführer in Höhe von 48 Tsd. € sowie
- dem Erhöhungsbetrag für Rückstellungen aus Verpflichtungen für arbeitnehmerfinanzierte Pensionszusagen in Höhe von 17 Tsd. €.

3.8 Steuern vom Einkommen und Ertrag

Die Steuern vom Einkommen und Ertrag resultieren aus Gewerbeertragsteuern (74 Tsd. €) sowie aus Körperschaftsteuern und Solidaritätszuschlag (37 Tsd. €).

4. Sonstige Angaben

4.1 Arbeitnehmer

Die durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahres beschäftigten Arbeitnehmer gemäß § 267 HGB betrug:

Geschäftsbereich	2010	2009
gemeinsamer Geschäftsbereich	11	10
technischer Geschäftsbereich	157	141
kaufmännisch-juristischer Geschäftsbereich	60	60
(davon gewerbliche Arbeitnehmer)	(3)	(3)
Gesamt	**228**	**211**

Zum 31. Dezember 2010 waren 227 Mitarbeiter bei der DEGES beschäftigt.

4.2 Bezüge der Geschäftsführung und des Aufsichtsrates

Die Bezüge der Geschäftsführung von 336.369,19 € setzen sich wie folgt zusammen:

	Dirk Brandenburger €	Bodo Baumbach €	Gesamt €
Grundvergütung	133.237,00	133.237,00	266.474,00
variable Vergütung für 2009	18.000,00	18.000,00	36.000,00
Geldwerter Vorteil (Pkw), Beihilfen	23.884,79	10.010,40	33.895,19
Summe	**175.121,79**	**161.247,40**	**336.369,19**

Für die derzeitigen Mitglieder der Geschäftsführung sind zum 31. Dezember 2010 Pensionsrückstellungen in Höhe von 53.908 € gebildet.

An frühere Geschäftsführer wurden 2010 26.907,58 € in Form von Versorgungsbezügen ausgezahlt. Die Pensionsrückstellungen für frühere Mitglieder der Geschäftsführung belaufen sich zum Bilanzstichtag auf 380.949 €.

An die Mitglieder des Aufsichtsrates wurden im Geschäftsjahr folgende Sitzungsgelder gezahlt:

Aufsichtsratsmitglied	**Sitzungsgeld in €**
Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E. h. Josef Kunz (Vorsitzender des Aufsichtsrates)	511,30
Dr. Rüdiger Kratzenberg (Stellvertreter des Vorsitzenden)	306,78
Dr. Bernd Rohde (Stellvertreter des Vorsitzenden)	102,26
Lutz Irmer (Stellvertreter des Vorsitzenden)	409,04
Hartmut Fiedler	102,26
Martin Friewald	102,26
Wolfgang Golasowski	204,52
Michael Harting	102,26
Ursula Heger	409,04
Günther Hermann	102,26
Günther Meienberg	102,26
Egbert Neumann	204,52
Thilo Schelling	409,04
André Schröder	409,04
Volkmar Vogel	306,78
Summe	**3.783,62**

4.3 Gesamthonorar für den Abschlussprüfer

Das Gesamthonorar des Wirtschaftsprüfers belief sich 2010 auf 27.900,00 € netto.

Der Betrag setzt sich wie folgt zusammen:

Abschlussprüfungsleistungen:	18.400,00 €
sonstige Leistungen:	9.500,00 €

5. Treuhandvermögen und Treuhandschulden

Die mit dem Bau oder der Erweiterung der Straßenprojekte zusammenhängenden Verträge für Bauleistungen und Grunder-

werb (Zweckausgaben) werden im Namen und auf Rechnung der Bundesrepublik Deutschland bzw. des jeweiligen Landes/Freistaates abgeschlossen und abgewickelt. Über die erhaltenen Mittel ist jährlich und zum Zeitpunkt der Übergabe einzelner Verkehrsabschnitte ein Verwendungsnachweis zu erstellen.

Die mit dem City-Tunnel Leipzig zusammenhängenden Verträge für Bau- und Ingenieurleistungen sowie Grunderwerb (Projektkosten) werden im Namen und auf Rechnung der DB Netz AG bzw. der DB Station & Service AG abgeschlossen und abgewickelt. Über die erhaltenen Mittel (Projektkosten) ist ebenfalls jährlich und nach Abschluss des Projektes ein Verwendungsnachweis zu erstellen.

Die mit den Brückenbaumaßnahmen über Bundeswasserstraßen zusammenhängenden Verträge für Bau- und Ingenieurleistungen sowie Grunderwerb (Projektkosten) werden im Namen und auf Rechnung der Bundesrepublik Deutschland abgeschlossen und abgewickelt. Über die erhaltenen Mittel (Projektkosten) ist ebenfalls jährlich und nach Abschluss des Projektes ein Verwendungsnachweis zu erstellen.

Die verausgabten Mittel und sonstigen Positionen werden im Treuhandvermögen separat ausgewiesen. Diesen stehen in gleicher Höhe Treuhandschulden, insbesondere Mittelzuweisungen gegenüber. Treuhandvermögen und Treuhandschulden gleichen sich somit im Saldo vollständig aus.

Vorschlag für die Verwendung des Jahresüberschusses 2010

Die Geschäftsführung schlägt vor, den Jahresüberschuss in Höhe von 5.150 € vorzutragen.

Berlin, 23. Februar 2011

Baumbach
Geschäftsführer

Brandenburger
Geschäftsführer

Entwicklung des Anlagevermögens Anschaffungs- und Herstellungskosten

	Stand 01.01.2010 €	Zugänge €	Umbuchungen €	Abgänge €	Stand 31.12.2010 €
Immaterielle Vermögensgegenstände					
Software	2.140.151,04	185.817,33	0,00	11.019,18	2.314.949,19
Sachanlagen					
Technische Anlagen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Geschäftsausstattung	4.265.023,23	586.186,43	0,00	780.886,52	4.070.323,14
	4.265.023,23	586.186,43	0,00	780.886,52	4.070.323,14
Zwischensummen	6.405.174,27	772.003,76	0,00	791.905,70	6.385.272,33
Finanzanlagen					
Sonstige Ausleihungen	644,00	0,00	0,00	0,00	644,00
Summen	**6.405.818,27**	**772.003,76**	**0,00**	**791.905,70**	**6.385.916,33**

Abschreibungen

Bilanzwerte

Stand 01.01.2010 €	Zugänge €	Zuschreibungen €	Abgänge €	Stand 31.12.2010 €	Stand 31.12.2010 €	Vorjahr €
1.922.761,04	119.952,33	0,00	11.019,18	2.031.694,19	283.255,00	217.390,00
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
3.251.908,23	271.961,43	0,00	609.183,52	2.914.686,14	1.155.637,00	1.013.115,00
3.251.908,23	271.961,43	0,00	609.183,52	2.914.686,14	1.155.637,00	1.013.115,00
5.174.669,27	391.913,76	0,00	620.202,70	4.946.380,33	1.438.892,00	1.230.505,00
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	644,00	644,00
5.174.669,27	**391.913,76**	**0,00**	**620.202,70**	**4.946.380,33**	**1.439.536,00**	**1.231.149,00**

Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2010

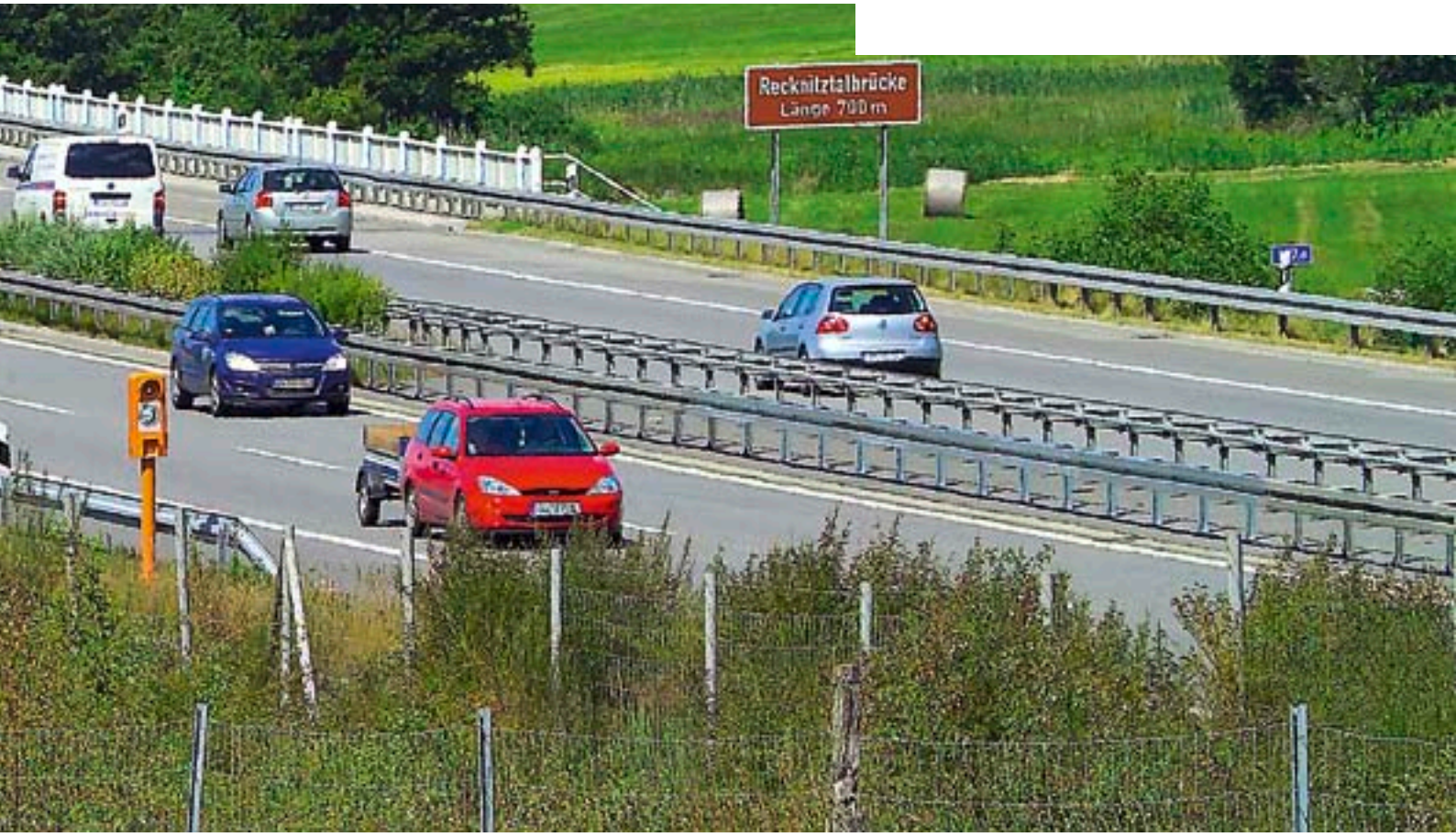
	2010 €	2009 €
1. Umsatzerlöse	50.090.913,71	59.300.297,37
2. Erhöhung (Vorjahr: Verminderung) des Bestandes an unfertigen Leistungen	15.984.348,72	–12.761.861,38
3. Sonstige betriebliche Erträge	1.313.272,50	614.749,03
	67.388.534,93	47.153.185,02
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für bezogene Waren	–212.436,92	–169.298,61
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	–42.657.311,34	–25.444.022,23
	–42.869.748,26	–25.613.320,84
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	–14.589.226,72	–13.470.754,14
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	–2.808.636,87	–2.538.730,74
davon für Altersversorgung	(–611.896,48)	(–607.776,35)
	–17.397.863,59	–16.009.484,88
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	–391.913,76	–371.661,32
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	–6.629.124,21	–5.109.890,24
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	148.876,93	25.460,92
davon aus der Auf- und Abzinsung der Rückstellungen	(120.656,96)	(0,00)
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	–59.380,04	–4.790,67
10. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	189.382,00	69.497,99
11. Außerordentliche Aufwendungen	–64.681,00	0,00
12. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	–111.284,00	–57.377,99
13. Sonstige Steuern	–8.267,00	–6.970,00
14. Jahresüberschuss	**5.150,00**	**5.150,00**

Treuhandbilanz zum 31. Dezember 2010

AKTIVA	31.12.2010 €	31.12.2009 €
Treuhandvermögen		
I. Straßenbauprojekte		
1. Bauleistungen	9.185.993.590,33	8.805.426.778,72
2. Grunderwerb	542.155.550,84	527.475.599,00
3. Forderungen gegenüber Gesellschaftern aus Teilleistungsabrechnung	0,00	2.946,20
	9.728.149.141,17	9.332.905.323,92
II. City-Tunnel Leipzig		
1. Projektkosten	518.489.835,89	490.699.668,46
2. Vorsteueranspruch auf die Projektkosten	3.196.004,13	2.331.056,37
3. Forderungen gegenüber DEGES aus Ausschreibungsverfahren	90.967,89	593.805,34
4. Lieferanten-Skonti	0,00	0,00
	521.776.807,91	493.624.530,17
III. Wasserstraßenprojekte		
1. Projektkosten	877.314,88	467.583,47
	10.250.803.263,96	**9.826.997.437,56**

PASSIVA	31.12.2009 €	31.12.2010 €
Treuhandschulden		
I. Straßenbauprojekte		
1. Mittelzuweisungen	9.726.685.305,93	9.326.202.914,49
2. Rückerstattungen	70.393,93	28.507,35
3. Verbindlichkeiten gegenüber DEGES aus Zwischenfinanzierung	1.393.441,31	6.577.992,83
4. Verbindlichkeiten Bauabzugssteuer	0,00	95.909,25
	9.728.149.141,17	9.332.905.323,92
II. City-Tunnel Leipzig		
1. Mittelzuweisungen	521.767.176,29	493.614.898,55
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	9.631,62	9.631,62
3. Verbindlichkeiten gegenüber DEGES aus Zwischenfinanzierung	0,00	0,00
	521.776.807,91	493.624.530,17
III. Wasserstraßenprojekte	877.314,88	467.583,47
1. Mittelzuweisungen		
	10.250.803.263,96	**9.826.997.437,56**

Verkehrsprojekte



Aktuelle VDE und VDE-Zubringer

1

VDE Nr. 11 A 10 Berliner Ring

Aufgabenstellung

→ 8,2 km achtstreifige Erweiterung zwischen den AD Nuthetal und AD Potsdam

→ Investitionsvolumen: ca. 118 Mio. € für Bau und Grunderwerb

Planungs- und Baustand

→ Die Bauarbeiten an der Brücke Ferch-Lienewitz sind abgeschlossen. Am Wochenende vom 29.–31. Oktober 2010 wurde die neue Bahnbrücke unter Vollsperrung des südlichen Berliner Rings zwischen AD Potsdam und AS Michendorf eingeschoben (Abb. 1).

→ Im Bereich der beiden Autobahndreiecke werden die neuen Kabelhäuser errichtet.

→ Die DEGES führt ein Interessenbekundungsverfahren (IBV) durch mit dem Ziel, die Realisierungsmöglichkeiten für zusätzlichen Lärmschutz mittels Einsatz von Photovoltaikanlagen durch einen Investor zu prüfen.

Ausblick

→ In den laufenden Planfeststellungsverfahren für den Streckenabschnitt sowie den Ausbau der Tank- und Rastanlage Michendorf-Süd werden gemeinsame Erörterungstermine im III. Quartal 2011 terminiert.

→ Das IBV soll im Sommer 2011 abgeschlossen werden.

VDE-Zubringer B 96n Zubringer Stralsund – Rügen

Aufgabenstellung

→ Vierstreifiger Neubau von 44,2 km in Mecklenburg-Vorpommern

→ Investitionsvolumen: ca. 294 Mio. € für Bau und Grunderwerb

Planungs- und Baustand

→ Der 19,1 km lange Streckenabschnitt AS Stralsund – AS Teschenhagen ist seit Ende 2004 unter Verkehr. Auch die ersten Abschnitte auf Rügen im Bereich Altefähr wurden im Mai 2004 verkehrswirksam abgeschlossen.

→ Parallel zum 1936 errichteten Rügendamm wird die B 96n über die 2. Strelasundquerung geführt, deren Kernstück ein 2.830 m langer Brückenzug inklusive einer Hochbrücke über den Ziegelgraben bildet. Mit der feierlichen Eröffnung dieses Abschnitts am 20. Oktober 2007 durch die Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel wurde der bereits im Juli 2007 im Rohbau erreichte Brückenschlag zwischen dem Festland und der Insel Rügen nach drei Jahren Bauzeit termingerecht dem Verkehr übergeben (Abb. 2).

→ Für den Abschnitt von Altefähr bis Bergen auf Rügen (20,4 km) wurde der Planfeststellungsbeschluss im Sommer 2010 erteilt.

Ausblick für 2011

→ Im Sommer 2011 beginnen die Bauarbeiten im Abschnitt AS Altefähr – AS Samtens-Ost.

2

3

VDE-Zubringer B 101 Ludwigsfelde-Ost (A 10) – Luckenwalde-Nord

Aufgabenstellung

→ Vierstreifiger Ausbau von 23,4 km in Brandenburg

→ Investitionsvolumen: ca. 95 Mio. € für Bau und Grunderwerb

Planungs- und Baustand

→ Die Ortsumfahrung Trebbin wurde 2006 fertiggestellt. Die nördlich von Thyrow gelegenen Abschnitte sind bereits 2002 für den Verkehr freigegeben worden.

→ Der letzte Abschnitt, die Ortsumfahrung Thyrow, befindet sich seit 2009 im Planfeststellungsverfahren (Abb. 3: Visualisierung).

Ausblick 2011

→ Es wird angestrebt, bei Vorliegen des Baurechts 2011 mit den Bauarbeiten im Streckenabschnitt Ortsumfahrung Thyrow 2012 zu beginnen. Der Planfeststellungsbeschluss wird für die Ortsumfahrung Thyrow mit Ergänzungsbeschluss Ortsumfahrung Trebbin (Lückenschluss) im Mai 2011 erwartet.

VDE Nr. 12 A 9 Berlin – Nürnberg

Aufgabenstellung

→ Sechsstreifiger Ausbau von 43,1 km Strecke in Brandenburg und 49,5 km in Sachsen-Anhalt (AD Potsdam bis AS Zörbig) sowie 57,9 km in Thüringen (AK Hermsdorf bis Landesgrenze Thüringen/Bayern)

→ Investitionsvolumen: ca. 828 Mio. € für Bau und Grunderwerb

Planungs- und Baustand

Der sechsstreifige Ausbau der A 9 in Brandenburg wurde Ende 1999, in Sachsen-Anhalt Ende 2003 abgeschlossen.

→ Seitdem ist der insgesamt 92,6 km lange DEGES-Abschnitt in diesen beiden Bundesländern komplett fertiggestellt.

Freistaat Thüringen

→ Unter Verkehr sind die Abschnitte:
Hirschberg/Landesgrenze Thüringen/Bayern – Schleiz (19,3 km) seit November 2004,

Tautendorf – Hermsdorf (ca. 6,7 km) seit November 2002,

AS Triptis – Tautendorf (10 km) seit November 2006.

→ Für den Abschnitt Triptis – Dittersdorf (10 km) liegt seit Juni 2007 der Planfeststellungsbeschluss vor.

→ Für den 9 km langen Abschnitt Dittersdorf – Schleiz wurde im Juni 2006 das Baurecht erteilt.

→ Diese beiden Abschnitte werden als ÖPP-Projekt (Verfügbarkeitsmodell) vergeben. Das Projekt umfasst die sechsstreifige Erweiterung sowie Betrieb, Erhaltung und Teilfinanzierung der 46,5 km langen Vertragsstrecke. Die Projektlaufzeit beträgt 20 Jahre.

Ausblick

→ Die 2011 beginnende sechsstreifige Erweiterung der A 9 zwischen der AS Triptis und der AS Schleiz stellt einen Lückenschluss zwischen den bereits sechsstreifig erweiterten Anschlussabschnitten dar. Mit dessen Fertigstellung nach einer Bauzeit von rund drei Jahren und Verkehrsfreigabe ist das Projekt vom Hermsdorfer Kreuz bis zur Landesgrenze Thüringen/Bayern durchgängig sechsstreifig befahrbar.

Hermsdorfer Kreuz

→ Der Planfeststellungsbeschluss datiert auf den 21. Dezember 2010 und wird beklagt.

1

VDE Nr. 13
A 38 Göttingen – Halle
A 143 Westumfahrung Halle

Aufgabenstellung

→ Vierstreifiger Neubau von 76,8 km in Thüringen und 115,1 km in Sachsen-Anhalt (davon Anteil A 143: 21,6 km)

→ Investitionsvolumen: ca. 1,42 Mrd. € für Bau und Grunderwerb

Planungs- und Baustand

→ 179,3 km mit 198 Brücken sind fertiggestellt und unter Verkehr. 12,6 km sind im Bau.

A 38 Freistaat Thüringen

→ Mit der Verkehrsfreigabe des Abschnitts Breitenworbis – Bleicherode (11,9 km) am 22. Dezember 2009 wurde die letzte Lücke der A 38 geschlossen (Abb. 1: Rhintalbrücke).

A 38 Sachsen-Anhalt

→ Mit der Verkehrsfreigabe des 22,2 km langen Abschnitts AS Eisleben – AD Halle-Süd am 10. Dezember 2008 ist die A 38 in Sachsen-Anhalt auf der gesamten Länge von 93,5 km fertiggestellt.

A 38 gesamt

→ Damit ist die Autobahn vom Dreieck Drammetal (A 7) über das Kreuz Rippachtal (A 9) bis zur AS Lützen auf einer Länge von 186,6 km durchgängig befahrbar (Abb. 2: LED-Beleuchtung im Tunnel Höllberg).

A 143 Westumfahrung Halle

→ Seit Oktober 2004 ist der Abschnitt vom Autobahndreieck Halle-Süd bis Anschlussstelle Halle-Neustadt über 9,0 km durchgängig befahrbar.

→ Der nördliche Teil der A 143 AS Halle-Neustadt bis AD Halle-Nord konnte bis auf Weiteres nicht fortgesetzt werden. Das Bundesverwaltungsgericht hat entschieden, dass trotz der vorgesehenen konfliktmindernden Maßnahmen (z. B. Bau von Grünbrücken im Bereich FFH-Gebiete) der erteilte Planfeststellungsbeschluss vom 18. Mai 2005 rechtswidrig und nicht vollziehbar ist. Der Planfeststellungsbeschluss ist demnach zu ergänzen. Für die geänderten Planunterlagen liegt der Gesehenvermerk des BMVBS seit dem 10. November 2010 vor.

→ Die Auslegung der ergänzenden Planfeststellungsunterlagen „1. Änderung und Ergänzung zum Planfeststellungsbeschluss vom 18.05.2005“ erfolgte im Zeitraum vom 14. Oktober bis zum 13. November 2009. Aufgrund der komplexen und anspruchsvollen Fragestellungen, insbesondere zum Habitatsschutzrecht, dauert die Erwiderung der Einwendungen und Stellungnahmen an. Nach umfangreichen Abstimmungen mit den Naturschutzbehörden unter Beteiligung der Planfeststellungsbehörde des Landes Sachsen-Anhalt können die Einwendungen im Juni 2011 abschließend bearbeitet werden.

Ausblick 2011

→ Die im Zuge der Erstellung der ergänzenden Planfeststellungsunterlage durchgeführte Verkehrsprognose 2020 wurde auf den Prognosehorizont fortgeschrieben. Die sich hieraus ergebenden Änderungen im Hinblick auf die Verkehrsdaten sowie die Auswirkungen auf Schall und Luftschadstoffe sollen in einer ergänzenden Auslegung der Öffentlichkeit im Juni 2011 vorgestellt werden.

→ Die Erörterung im Zuge des Anhörungsverfahrens ist für die 2. Jahreshälfte 2011 geplant.

→ Das Projekt ist aufgrund der Erkenntnisse der Verträglichkeitsprüfung nur im Abweichungsverfahren zulässig. Hiefür bedarf es einer Zustimmung der EU-Kommission, die zurzeit eingeholt wird.

2

3

VDE-Zubringer A 71

Aufgabenstellung

→ Vierstreifiger Neubau von 4,9 km in Sachsen-Anhalt und 31,1 km in Thüringen

→ Investitionsvolumen: ca. 359 Mio. € für Bau und Grunderwerb

Planungs- und Baustand

→ Der Abschnitt vom Dreieck Südharz bis zur AS Heldrungen mit ca. 17,9 km Länge und 33 Bauwerken ist im Bau. Zehn Brücken sind bereits fertiggestellt (Abb. 3: Helmebrücke).

→ Mit Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses vom Januar 2010 liegt für den Abschnitt Sömmerda/Ost – Anbindung B 85 Baurecht vor. Der 1. Spatenstich fand offiziell am 23. Juni 2010 statt. Im Frühjahr 2010 wurde eine dynamische Intensivverdichtung durchgeführt, die zwischenzeitlich abgeschlossen ist. Mit dem Bau zweier Brücken (Lossa und Pfefferminzbahn) als Vorlauf zum Streckenbau wurde zwischenzeitlich begonnen.

Ausblick

→ Die Verkehrsfreigabe der drei nördlichen Abschnitte von AS Heldrungen bis Dreieck Südharz ist für 2012 vorgesehen. Mit der Freigabe des letzten noch zu bauenden Abschnitts AS Sömmerda – provisorische Anbindung B 85 wird die A 71 durchgehend von Schweinfurt bis zum Dreieck Südharz befahrbar sein.

1

VDE Nr. 15
A 4 Eisenach – Görlitz

Aufgabenstellung

→ Sechsstreifige Erweiterung von 74,4 km in Thüringen und 118 km in Sachsen sowie vierstreifiger Neubau 23,6 km (Lückenschluss in Ostsachsen)

→ Investitionsvolumen: ca. 2,08 Mrd. € für Bau und Grunderwerb

Planungs- und Baustand

Freistaat Thüringen

→ Der 24,5 km lange Abschnitt „Umfahrung Hörselberge“ wurde als A-Modell realisiert. Der Konzessionsnehmer hat die Inbetriebnahme vorfristig im Januar 2010 vollzogen (ca. 16,5 km vollständig, ca. 8 km im 4+0-Verkehr, also zwei Fahrstreifen pro Richtung auf einer künftigen Richtungsfahrbahn). Die gesamte Strecke wurde im September 2010 freigegeben (Abb. 1).

→ Der 11,8 km lange Abschnitt Magdala – Jena-Göschwitz (Leutratal) ist seit März 2008 im Bau. Nach dem Auffahren des Tunnels Jagdberg ist die Betoninnenschale in beiden Röhren weitgehend fertiggestellt. Derzeit werden die Futtermauern und die Strecke gebaut (Abb. 2).

→ Der Abschnitt Anschlussstelle Ronneburg – Landesgrenze Thüringen/Sachsen (8,9 km) einschließlich der Tank- und Rastanlage „Altenburger Land Süd“ wurden Ende 2010 fertiggestellt (Abb. 3).

→ Damit ist der gesamte Abschnitt vom Kreuz Hermsdorf bis zur Landesgrenze Thüringen/Sachsen unter Verkehr.

Freistaat Sachsen

→ Mit der Fertigstellung des Streckenabschnittes Hohenstein-Ernstthal bis Limbach-Oberfrohna im Mai 2010 sind sämtliche Abschnitte im Freistaat Sachsen durchgängig befahrbar.

Ausblick 2011

Freistaat Thüringen

→ Nach erfolgtem Innenausbau des Tunnels „Jagdberg“ einschließlich Ausstattung, Fertigstellung der sieben kleinen Bauwerke sowie der Böschungssicherungen und der 8 km Lärmschutzwälle soll der Abschnitt Mitte 2013 dem Verkehr übergeben werden. Danach erfolgt der Rückbau der alten A 4-Trasse auf 10 km Länge.

Freistaat Sachsen

→ Die im Abschnitt Glauchau – Hohenstein-Ernstthal noch durchzuführenden Restleistungen im Landschaftsbau sollen 2011 beendet werden.

2

3

VDE Nr. 15
A 44 Waldkappel – Wommen

Aufgabenstellung

→ Vierstreifiger Neubau von ca. 29,4 km in Hessen:
AS Waldkappel/Ost – AS Wehretal/Hoheneiche
AS Wehretal/Hoheneiche – AS Sontra/Nord
AS Sontra/Nord – AS Sontra/Ulfen
AS Sontra/Ulfen – AD Wommen

→ Gesamtlänge: ca. 29,4 km

Planungs- und Baustand

→ Die bereits bestehende A 44 verläuft mit Unterbrechungen in West-Ost-Richtung und endet im Osten an der in Nord-Süd-Richtung verlaufenden A 7 bei Kassel. Mit dem Weiterbau der A 44 in Richtung Osten bis zur Verknüpfung mit der A 4 bei Wommen wird ein Lückenschluss als wichtige Ost-West-Verbindung zwischen den alten und den neuen Bundesländern hergestellt.

Ausblick 2011

→ Die DEGES ist mit der Entwurfsplanung der Ingenieurbauwerke und der Baudurchführung der vier Projekte auf Grundlage der zu erwartenden Planfeststellungsbeschlüsse beauftragt.

Für den Verkehr freigegebene VDE und VDE-Zubringer

1

VDE Nr. 10 A 20 Lübeck – Stettin

Aufgabenstellung

→ Vierstreifiger Neubau von 279,6 km in Mecklenburg-Vorpommern und 26,8 km in Brandenburg

→ Investitionskosten: ca. 1,63 Mrd. €

Planungs- und Baustand

→ Die „Ostseeautobahn A 20“ ist seit Dezember 2005 durchgehend von der A 1 bei Lübeck bis zur A 11, Autobahndreieck Kreuz Uckermark, auf einer Länge von 324 Kilometern befahrbar. Die A 20 ist das längste Verkehrsprojekt der VDE.

→ Neben erforderlichen Rest- und Gewährleistungsarbeiten wurden im Jahr 2010 vor allem trassenferne Kompensationsmaßnahmen und wassertechnische Projekte zur Renaturierung bearbeitet.

→ Die Mehrzahl der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist fertiggestellt, einige trassenferne sind – auch grunderwerbsbedingt – noch in der Umsetzung.

→ Insgesamt befinden sich auf über 5.000 Hektar Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, davon acht großflächige Kompensationsmaßnahmen von 150 bis 500 Hektar Flächenumfang (Abb. 1: Polder Rustow-Randow).

VDE Nr. 11 A 2 Hannover – Berlin

Aufgabenstellung

→ Sechsstreifiger Ausbau von 55,5 km in Sachsen-Anhalt und 63,8 km in Brandenburg

→ Realisierung durch die Straßenbauverwaltungen von Niedersachsen (85,3 km), Sachsen-Anhalt (25,2 km) und DEGES

→ DEGES-Anteil: 55,5 km in Sachsen-Anhalt, 42,4 km in Brandenburg

→ Investitionsvolumen: ca. 1,3 Mrd. €, davon ca. 555 Mio. € DEGES

Planungs- und Baustand

→ Der bisherige DEGES-Anteil des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 11 ist seit Ende 2001 fertiggestellt und auf gesamter Länge in Betrieb.

→ Die umfangreiche Ersatzmaßnahme Seelscher Bruch östlich von Marienborn wurde 2007 fertiggestellt.

Ausblick

→ Bis 2012 wird ein Monitoring Seelscher Bruch durchgeführt.

VDE Nr. 14 Neubau der A 14 Magdeburg – Halle

Aufgabenstellung

→ Vierstreifiger Neubau von 101,7 km in Sachsen-Anhalt,

→ DEGES-Anteil: 98,9 km
Land Sachsen-Anhalt: 2,8 km

→ Investitionsvolumen: ca. 632 Mio. € für Bau und Grunderwerb

Planungs- und Baustand

→ Die A 14 wurde in den Jahren 1993 bis 2000 als wichtige Nord-Süd-Verbindung und als erste Neubaumaßnahme der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit komplett fertiggestellt.

2

3

VDE Nr. 16
A 71 Schweinfurt – Erfurt
A 73 Lichtenfels – Suhl

Aufgabenstellung

→ Vierstreifiger Neubau von 96,3 km (A 71) und 33,5 km (A 73) im Freistaat Thüringen

→ Investitionsvolumen ca. 1,75 Mrd. € für Bau und Grunderwerb

Planungs- und Baustand

A 71

→ Der Abschnitt Berkach – Meiningen-Süd (13,3 km) einschließlich des Tunnels Eichelberg (1.110 m) wurde am 17. Dezember 2005 als letzter Abschnitt dem Verkehr übergeben. Damit sind in Thüringen 96,3 km der A 71 mit 104 Bauwerken fertiggestellt (Abb. 2). Gleichzeitig erfolgte die Freigabe des bayerischen Teils der A 71, so dass die Autobahn nunmehr durchgehend von Schweinfurt bis Erfurt-Bindersleben befahrbar ist.

A 73

→ Als letzter Teil der A 73 in Thüringen wurde der Abschnitt Eisfeld-Nord – Schleusingen (11,7 km) am 25. Juli 2008 freigegeben. Damit sind im Freistaat die gesamten 33,5 km Strecke mit 47 Bauwerken befahrbar.

VDE-Zubringer A 17
Dresden-Südvorstadt (B 170) – Breitenau (Landesgrenze Deutschland/Tschechien)

Aufgabenstellung

→ Vierstreifiger Neubau von 32,0 km in Sachsen

→ Investitionsvolumen: ca. 335 Mio. € für Bau und Grunderwerb

Planungs- und Baustand

→ Mit der feierlichen Verkehrsfreigabe am 21. Dezember 2006 ist der gesamte Abschnitt AS Dresden-Südvorstadt (B 170) bis zur Landesgrenze Deutschland/Tschechien einschließlich aller Großbrücken und der Zubringerprojekte Nickern und Heidenau sowie der Neubau der S 174 Börnersdorf – Breitenau fertiggestellt (Abb. 3: Brücke über das Lockwitztal).

Sonstige Straßenprojekte

A 14 Lückenschluss Magdeburg – Wittenberge – Schwerin

Aufgabenstellung

→ Vierstreifiger Neubau von 96,9 km in Sachsen-Anhalt,
32,1 km in Brandenburg und
25,8 km in Mecklenburg-Vorpommern

→ Investitionsvolumen (DEGES):
ca. 600 Mio. € für Bau und Grunderwerb

Planungs- und Baustand

→ Die Länder Brandenburg und Sachsen-Anhalt haben der DEGES im Oktober 2007 und im Juni 2009 die Projektverantwortung für sechs Verkehrseinheiten in unterschiedlichen Projektphasen an der A 14 übertragen.

→ Die Abschnitte 1.1 (nördlich AS Dahlenwahrsleben – südl. AS Wolmirstedt, ca. 11,2 km), 3.2 b (Landesgrenze Sachsen-Anhalt/Brandenburg bis südl. AS Wittenberge, 2,0 km), 4 (südl. AS Wittenberge bis südl. AS Karstädt, ca. 17,5 km) sowie 5 (südl. Karstädt bis Landesgrenze Brandenburg/Mecklenburg-Vorpommern, ca. 12,6 km) werden von der DEGES geplant und gebaut. Die Abschnitte 2.2 (nördlich Osterburg bis nördlich Seehausen, ca. 14,7 km) und 3.1/3.2 a (nördlich Seehausen bis Landesgrenze Sachsen-Anhalt/Brandenburg, ca. 10,5 km) werden von der DEGES nach Abschluss der Planfeststellung vom Landesbetrieb Bau Sachsen-Anhalt übernommen und gebaut.

→ Die Elbquerung bei Wittenberge mit einem neuen Brückenbauwerk erfolgt auf Grundlage des Ergebnisses eines 2008 durchgeführten Realisierungswettbewerbes. Die Durchführung der Baurechtsverfahren in den beiden Planfeststellungsabschnitten 3.1/3.2 a und 3.2 b findet in enger Abstimmung zwischen den Beteiligten beider Bundesländer statt.

→ Für die Ingenieurbauwerke in den Bundesländern Sachsen-Anhalt und Brandenburg wurden jeweils Gestaltungswettbewerbe durchgeführt.

→ Alle Abschnitte, die DEGES plant, befinden sich im Planfeststellungsverfahren.

Ausblick 2011

→ Für die Abschnitte 3.2 b und 5 in Brandenburg wird 2011 ein Deckblattverfahren durchgeführt. Die Auslegung der Planänderung des Abschnitts 5 findet ab April 2011 statt. Die Auslegung der Planänderung für den Abschnitt 3.2 b erfolgt im Sommer 2011. Für beide Abschnitte wird der Planfeststellungsbeschluss 2011 erwartet.

→ Das Planfeststellungsverfahren im Abschnitt 4 dauert weiter an.

→ Für den Abschnitt 1.1 im Land Sachsen-Anhalt wurde das Planfeststellungsverfahren am 1. Februar 2011 vom Landesverwaltungsamt Sachsen-Anhalt eingeleitet.

A 281 Autobahneckverbindung Bremen

Aufgabenstellung

→ Vierstreifiger Neubau zwischen dem BA 1 der A 281 und der B 6n (Zubringer Arsten)

→ Gesamtlänge ca. 17 km

→ Gesamtkosten: ca. 650 Mio. €

→ Querschnitt: vierstreifig, teilweise mit Standstreifen

Planungs- und Baustand

→ Seit Anfang 2008 sind die BA 2/1 und BA 3/1 unter Verkehr. Mit dem Bau des BA 3/2 wurde offiziell mit einem ersten Spatenstich am 2. April 2009 begonnen. Der Verkehrswert ist für Ende 2013/Anfang 2014 geplant.

→ Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG) Leipzig zum BA 2/2 und der damit verbundenen Nichtvollziehbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses wurde in Bremen ein Runder Tisch zur Findung einer konsensfähigen und rechtssicheren Trassenführung eingesetzt. Das Ergebnis, die sogenannte Variante 4Süd, wurde zur Prüfung und Abstimmung an das BMVBS gesandt. Derzeit ist geplant, auf dieser Basis neue RE-Unterlagen und neue Unterlagen für ein Planfeststellungsänderungsverfahren zu erstellen sowie ein entsprechendes Verfahren durchzuführen.

1

2

→ Der Planfeststellungsbeschluss vom 30. Juni 2010 zum BA 4 wurde beklagt – die Klageerwiderung wurde erstellt und Anfang Mai an das BVerwG gesandt.
Das Urteil des BVerwG zum BA 2/2 hat direkten Einfluss auf die weiteren Schritte zur Klageerwiderung im BA 4 und auf die Konzessionärssuche. Derzeit laufen die Vorbereitungen für ein Flächennutzungsplan (FNP)-Änderungsverfahren unter Federführung der Freien Hansestadt Bremen.

→ Die Erheblichkeit des Eingriffes in das EU-Vogelschutzgebiet „Niedervieland“ durch den BA 4 sollte zur Verbesserung der Verfahrenssicherheit überprüft werden.

Ausblick bis Ende 2011

→ Vertragliche Bindung der Ingenieurbüros für die Umsetzung der Variante 4Süd und Beginn der Erstellung der RE-Unterlagen.

B 6n

Aufgabenstellung

→ Zwei- bzw. vierstreifiger Neubau einer Bundesstraße zwischen der A 281 AS Bremen-Kattenturm und der A 1 AS Bremen-Brinkum (Niedersachsen)

→ Gesamtlänge: ca. 4 km

Planungs- und Baustand

→ Im Jahr 2009 wurde eine bremische Untersuchung zu möglichen Linienführungen abgeschlossen. Für das Land Niedersachsen wurden noch keine Planungsaktivitäten aufgenommen.

Ausblick bis Ende 2011

→ Auf Grundlage der unterzeichneten gemeinsamen Planungsvereinbarung zwischen den Ländern Bremen und Niedersachsen sollen dieses Jahr die Grundlagedaten geprüft bzw. ergänzt werden.

B 212n

Aufgabenstellung

→ Vierstreifiger Neubau einer Bundesstraße zwischen der A 281 AS Bremen-Strom und der L 875 (Niedersachsen)

→ Gesamtlänge: ca. 3 km

→ Gesamtkosten: ca. 35 Mio. €

Planungs- und Baustand

→ Die Linienbestimmung wird infolge der Prüfung, ob und wie eine sogenannte Entwicklungsachse mit betrachtet werden muss, erst Ende 2011 abgeschlossen sein.

→ Auf Grundlage von im Jahre 2009 abgeschlossenen Raumordnungs- und Flächennutzungsplan-Änderungsverfahren wurde durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) Geschäftsbereich Oldenburg der Antrag auf Linienbestimmung beim BMVBS gestellt. Parallel wurde eine Vereinbarung zwischen den Ländern Bremen und Niedersachsen zur weiteren, länderübergreifenden Planung unter bremischer Federführung unterzeichnet.

Ausblick 2011

→ Auf Grundlage der Vereinbarung zwischen Bremen und Niedersachsen soll die DEGES federführend die länderübergreifende Planung von der A 281 bis zur L 875 koordinieren. Als erster Schritt wird 2011 die detaillierte Entwurfsplanung aufgenommen.

Sonstige Straßenprojekte in Hamburg

1

A 7 AS Hamburg-Othmarschen – Landesgrenze Hamburg Schleswig-Holstein

Aufgabenstellung

→ Acht-/sechsstreifige Erweiterung von 11,6 km in Hamburg

→ Investitionsvolumen: ca. 630 Mio. € für Bau und Grunderwerb, darin enthalten sind zur Verbesserung der städtebaulichen Gesamtsituation Tunnelergänzungen, deren Kosten die Freie und Hansestadt Hamburg trägt

Planungs- und Baustand

→ In den drei Abschnitten laufen zurzeit folgende Planungsleistungen:
Othmarschen: Entwurfsplanung Verkehrsanlagen
Stellingen: Erwiderung der Stellungnahmen im Rahmen der Planfeststellung
Schnelsen: Genehmigungsplanung

→ Es wird eine Pfahlprobebelastung im Bereich des Tunnels Stellingen durchgeführt.

→ Für den Tunnel Schnelsen hat die Entwurfsplanung begonnen.

Stellingen

→ Der Gesehenvermerk liegt mit Schreiben vom 13. August 2010 vor. Der Antrag zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens wurde am 30. September 2010 gestellt.
Für den Tunnel Stellingen läuft die Entwurfsplanung.

Schnelsen

→ Der Gesehenvermerk liegt mit Schreiben vom 11. August 2010 vor.

Ausblick

→ Schnelsen
Der Antrag zur Einleitung des Planfeststellungsverfahrens soll im April 2011 gestellt werden. Der Planfeststellungsbeschluss wird 2012 erwartet (Abb. 1: Visualisierung).

→ Stellingen
Der Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt Stellingen wird ebenfalls 2012 erwartet. Der Baubeginn ist damit 2012 möglich (Abb. 2: Visualisierung).

→ Othmarschen
Fertigstellen und Einreichen des Entwurfes „Optimaler Städtebau“. Die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ist für Ende 2011 geplant. Nach dem Bauende des Abschnittes Stellingen im Jahr 2016 kann der Bau in den Abschnitten Othmarschen und Schnelsen beginnen.

B 4/75 Wilhelmsburger Reichsstraße

Aufgabenstellung

→ Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße auf ca. 4,6 km in Hamburg zwischen A 253 und A 252

→ Investitionsvolumen: ca. 136 Mio. € für Bau und Grunderwerb (Bund, Hamburg, Deutsche Bahn AG)

Planungs- und Baustand

→ Im Dezember 2010 wurde die Planfeststellungsunterlage fertiggestellt. Das Verfahren wurde daraufhin am 17. Februar 2011 auf der Grundlage eines gemeinsamen Antrages von DB Netz und DEGES eingeleitet.

→ Als wesentlicher Bestandteil der Planfeststellungsunterlage wurde die lärmschutztechnische Berechnung zur Eindämmung des Straßen- und Schienenlärms auf der Basis aktuellster Verkehrsprognosen für den Bahnverkehr im Jahr 2025 noch einmal erstellt. Im Ergebnis wurden im Wesentlichen die bisher geplanten Lärmschutzmaßnahmen bestätigt (Abb. 3: Visualisierung).

Ausblick 2011

→ Unter der Federführung des Rechtsamtes der Behörde für Stadtentwicklung und Umwelt (BSU) ist das Planfeststellungsverfahren durchzuführen.

2

3

→ Beim Eisenbahnbundesamt, Hamburg wird ein Plangenehmigungsantrag zum vorgezogenen Bau eines Teils der Gleisanlage gestellt.

→ Der Gesehenvermerk durch das BMVBS wird erwartet.

Hafenquerspange in Hamburg

Aufgabenstellung

→ Durchführung einer Projektstudie zur Überprüfung der Trassenwahl der Hafenquerspange im Zuge einer verkehrlichen Gesamtbetrachtung sowie Durchführung einer Vorplanung zur Vorbereitung eines Linienbestimmungsverfahrens

→ Durchführung der Entwurfs- und Genehmigungsplanung

→ Länge: 9,7 km

→ Kostenschätzung: ca. 784 Mio. € (Bau und Grunderwerb)

Planungs- und Baustand

→ Das BMVBS hat die Linienbestimmung der eingereichten Vorzugsvariante als A 26, Hafenquerspange (HQS), bekannt gegeben. Mit dem Abschluss des Linienbestimmungsverfahrens und der Vorplanung zur Anbindung der A 26/HQS an die A 7 (AK Süderelbe) liegt die Trassenführung in diesem Bereich fest.

Ausblick für 2011

→ Nach Abschluss des Linienbestimmungsverfahrens kann abschnittsweise mit der Vergabe der Entwurfsplanung begonnen werden.

→ Darüber hinaus wird ein Realisierungswettbewerb für die Süderelbebrücke vorbereitet.

Sonstige Straßenprojekte in Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein

B 96 Erweiterung zwischen Neustrelitz und Neubrandenburg

→ Die Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) wird derzeit erarbeitet. Die Ermittlung und Bewertung der Schutzgüter gemäß UVS soll voraussichtlich im I. Quartal 2011 und die endgültige UVS mit Variantenvergleich im III. Quartal 2011 fertiggestellt werden.

B 104/B 96 Ortsumfahrung (OU) Neubrandenburg

→ Für die OU Neubrandenburg erfolgte im Dezember 1999 die Zustimmung des BMVBS zum fixierten Linienverlauf durch Flächennutzungsplan der Stadt Neubrandenburg. Für den 1. Bauabschnitt liegt der Gesehenvermerk des BMVBS vom 8. Juli 2010 vor. Hier erfolgt gegenwärtig die Erarbeitung der Unterlagen zum Planfeststellungsverfahren. Die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens ist für das erste Halbjahr 2011 geplant.

B 111 Neubau der OU Wolgast

→ Die Projektübernahme vom Straßenbauamt Stralsund erfolgte am 25. Juni 2010. Für die Ortsumfahrung (OU) Wolgast im Zuge der B 111 liegt der Gesehenvermerk des BMVBS mit Datum vom 16. Dezember 2009 vor. Zur Querung des Peenestroms ist ein Bauwerk mit einer Gesamtlänge von 1.480 m und einer lichten Höhe von 42 m vorgesehen. Zur Festlegung der erforderlichen Stützweite im Bereich der Bundeswasserstraße wurden in Abstimmung mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt Simulationsfahrten der maßgeblichen Schiffstypen im Maritimen Simulationszentrum Warnemünde beauftragt. Im Ergebnis dieser Untersuchung kann die maximale Stützweite von ca. 335 m auf ca. 250 m reduziert werden, ohne die Befahrbarkeit der Wasserstraße einzuschränken. Mit den veränderten Randbedingungen wird zurzeit durch eine ergänzende Vorplanung die endgültige Brückengestaltung festgelegt. Direkt im Anschluss soll das Planfeststellungsverfahren beantragt werden. Die Bearbeitung der Genehmigungsunterlagen erfolgt bereits (Abb. 1: Visualisierungsbeispiel).

A 19 Ersatzneubau Petersdorfer Brücke inkl. AS Waren

→ Mit Datum vom 26. Februar 2009 liegt der Gesehenvermerk des BMVBS vor. Er enthält Hinweise und Auflagen hinsichtlich der Überprüfung von Kosten und naturschutzfachlichen Sachverhalten. Nach Sichtung der Unterlagen erfolgt zurzeit eine Prüfung mit Schwerpunkt auf den bauwerkstechnologischen, artenschutzrechtlichen und gebietsschutzrechtlichen Fragestellungen. Dabei zeichnet sich ab, dass der artenschutzrechtliche Fachbeitrag zu überarbeiten ist, da neben der Behandlung der Fledermausproblematik auch relevante Vogelarten berücksichtigt werden müssen.

Neubau von acht PWC-Anlagen

→ Die Studie des BMVBS zum Fehlbestand an Lkw-Parkständen in Deutschland stellt unter anderem einen Fehlbestand in Mecklenburg-Vorpommern auf der A 24 Berlin – Hamburg fest. Die hier vorgesehenen PWC-Anlagen „Wittenburger Land“, „Lewitz“ und „Ruhner Berge“ sollen mit bis zu 25 LKW-Parkständen je Seite diesen Fehlbestand beseitigen. Bei den weiteren geplanten PWC-Anlagen auf den Autobahnen A 14 und A 19 handelt es sich im Wesentlichen um Ersatzneubauten, die errichtet werden, um modernen Anforderungen – gerade auch in einem touristisch geprägten Bundesland – gerecht zu werden. Darüber hinaus werden alle acht PWC-Anlagen zur Verbesserung der Hafenhin-

1

terlandanbindung mit Schwerlast-Parkständen ausgestattet. Nach Baubeginn im August 2010 kann die PWC-Anlage „Plater Berg“ auf der A 14 im Sommer 2011 dem Verkehr übergeben werden. Mit dem Baubeginn der PWC-Anlage „Bansower Forst“ auf der A 19 ist im Herbst 2011 zu rechnen. Aufgrund der touristischen Bedeutung wurden diese Anlagen mit Priorität behandelt.

A 7 Landesgrenze Hamburg/ Schleswig-Holstein – AD Bordesholm

Aufgabenstellung

→ Sechsstreifige Erweiterung von 59,8 km in Schleswig-Holstein

→ Planung einschließlich Grunderwerb und Realisierung als ÖPP-Projekt (Öffentlich-Private Partnerschaft)

Planungs- und Baustand

→ Für alle Planungsabschnitte liegen Gesehenvermerke des BMVBS vor, weiterhin wurden zwei Kostenfortschreibungen genehmigt.

→ Für die Abschnitte 2 bis 6 wurden zwischen März und Juli 2010 die Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Die öffentlichen Auslegungen der Genehmigungsunterlagen sind abgeschlossen. Die Erörterungen für den 4. Abschnitt erfolgten im November 2010. Der Planfeststellungsbeschluss für Abschnitt 1 liegt seit November 2010 vor, so dass dieser Abschnitt in Kürze von der DEGES zur weiteren Bearbeitung übernommen werden kann.

→ Die Untersuchungen zum Baugrund in den Abschnitten 2 bis 6 wurden abgeschlossen und deren Ergebnisse in die Planungen eingearbeitet. Für die Bauwerksplanung werden noch ergänzende Baugrunduntersuchungen vorgenommen. Diese Leistungen wurden bereits ausgeschrieben.

→ Die Untersuchungen zum Zustand der Bauwerke sind abgeschlossen. Durch das BMVBS wurde bestätigt, dass alle Autobahn-Bauwerke zu erneuern sind, die bisher vorgesehenen Verbreiterungen sind unwirtschaftlich. Zu den Überführungsbauwerken werden je nach Zustand Einzelentscheidungen zur Instandsetzung oder dem Neubau getroffen. Für die Gestaltung der Ingenieurbauwerke und Lärmschutzwände wurde ein architektonisches Gestaltungskonzept entwickelt.

Ausblick für 2011

→ Für den 6. Abschnitt findet der Erörterungstermin im März/April 2011 statt. In den Abschnitten 2, 3 und 5 werden die eingegangenen Einwendungen bearbeitet.

→ Die Präqualifikation für die Vergabe als ÖPP-Projekt soll im 2. Halbjahr 2011 beginnen.

Sonstige Straßenprojekte in Sachsen

1

A 72 AS Rathendorf – AS Borna

- Im Abschnitt Rathendorf – Frohburg sind zwei vorgezogene Bauwerke bereits fertiggestellt. Die Strecke und alle anderen Bauwerke sind im Bau.
- Nachdem der Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt Frohburg – Borna-Süd beklagt worden war, wurde im Juni 2010 das Planergänzungsverfahren bei der Landesdirektion beantragt. Der Planänderungsbeschluss datiert auf den 16. Dezember 2010.
- Die DYNIV (Dynamische Intensivverdichtung)-Arbeiten zur Vorbereitung des bergbaulich vorbelasteten Baugrundes wurden Mitte Dezember 2010 abgeschlossen.
- Das vorgezogene Bauwerk Zedtlitzer Grund ist seit März 2010 im Bau und liegt im Plan (Abb. 1). Mit dem Bau von zwei weiteren vorgezogenen Bauwerken wurde begonnen.
- Das Los zwischen Frohburg und Borna-Süd wurde ausgeschrieben. Der Baubeginn hierfür ist im Juni 2011 vorgesehen. Die Fertigstellung beider Lose ist bis spätestens Oktober 2012 vorgesehen.

B 7n Altenburg – Frohburg

- Die RE-Unterlagen werden erstellt mit dem Ziel, Ende 2011 den Gesehenvermerk des BMVBS zu beantragen. Die Untersuchung der Null-Variante ist abgeschlossen. Das Ergebnis bestätigt die Notwendigkeit des Neubaues der B 7n. Die Bearbeitung der RE-Unterlagen erfolgt getrennt für die Streckenabschnitte in Thüringen und Sachsen.

B 96n Westtangente Bautzen

- Die Verkehrsfreigabe für den 1. Bauabschnitt ist für Mitte April 2011 vorgesehen.
- Im 2. Bauabschnitt an der Spreebrücke laufen die Arbeiten planmäßig. Das Bauwerk wird im Herbst 2011 fertiggestellt sein. Der Aushub der Tunnelbaugrube wurde im November 2010 begonnen (Abb. 2) und soll bis Sommer 2011 abgeschlossen werden.
- Die Vergabe des 2. Bauabschnitts vom Tunnel bis zum Bauende wird derzeit vorbereitet.

B 172n OU Pirna

- Der Gesehenvermerk für den RE-Vorentwurf wurde am 25. November 2009 durch das BMVBS erteilt. Das Planfeststellungsverfahren wurde im Dezember 2009 eingeleitet, der Erörterungstermin findet im Juni 2011 statt.
- Der Planfeststellungsbeschluss wird im Jahr 2012 erwartet.

2

3

B 173n Verlegung in Flöha

→ Bereits fertiggestellt sind die Bauwerke Zschopaubrücke und Brücke Schweddey.

→ Die Fußgängerbrücke über die B 173 und die Bahn ist im Bau (Abb. 3). Die Abnahme erfolgte im Dezember 2010. Die Brücke kann im 1. Halbjahr 2011 von den Fußgängern genutzt werden.

→ Die Bauarbeiten im 1. Bauabschnitt laufen planmäßig.

→ Für das Planergänzungsverfahren Flöhatal (2. Bauabschnitt) wurden sechs Varianten im neu definierten Planungsraum hinsichtlich der technischen Parameter, Kosten und ökologischer Verträglichkeit untersucht.

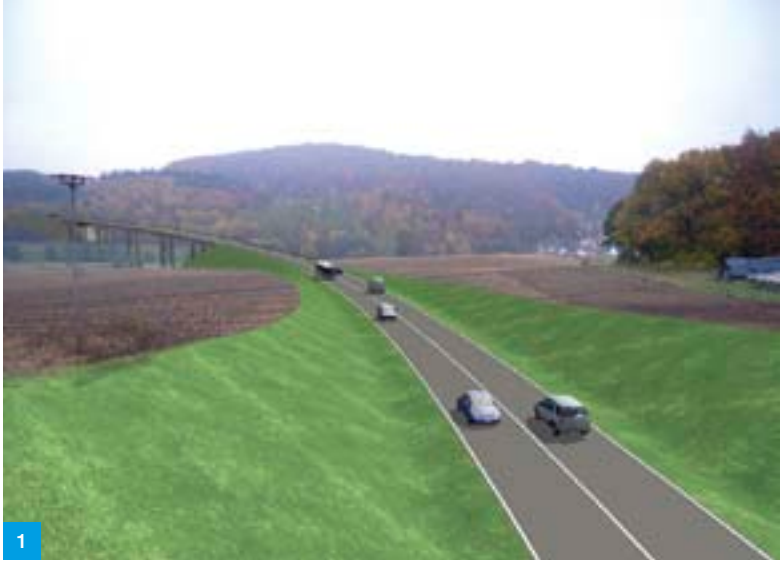
B 178n A 4 bis Nostitz

→ Das Planfeststellungsverfahren wird seit 2010 durchgeführt. Mit dem Planfeststellungsbeschluss wird Ende 2011 gerechnet.

S 174 Ausbau bei Liebenau

→ Die Planfeststellungsunterlagen wurden im Mai/Juni 2010 ausgelegt.

Sonstige Straßenprojekte in Thüringen



1

B 4 Erfurt – Greußen

→ Für die Ortsumfahrung Gebesee kann auf ein Raumordnungsverfahren verzichtet werden. Die Linienbestimmung durch das BMVBS ist mit Datum vom 5. November 2010 erfolgt. Die Entwurfsplanung ist beauftragt.

→ Für die Ortsumfahrung Straußfurt ist das Raumordnungsverfahren abgeschlossen. Die Linienbestimmung durch das BMVBS ist am 7. Januar 2011 erfolgt.

B 4 Greußen – Sonderhausen

→ Die Linie der Ortsumfahrung Greußen wurde im Oktober 2009 bestätigt. Die Entwurfsbearbeitung ist beauftragt.

→ Für die Ortsumgehung Oberspier werden die Umweltverträglichkeitsstudie und Varianten erarbeitet.

B 19 Ortsumfahrung Wasungen

→ Die Übergabe des Projekts an die DEGES erfolgte im Februar 2010. Die Planungsleistungen wurden nach Freigabe im September 2010 beauftragt.

B 19n Wutha – Etterwinden

→ Die Umweltverträglichkeitsstudie und die Vorplanung sind abgeschlossen. Das Raumordnungsverfahren wurde nach Genehmigung der Kostenprüfstation 1 eingeleitet (Abb. 1: Visualisierung).

B 87n Fulda – Meiningen

→ Abschnitt Landesgrenze Thüringen/Hessen bis Kaltensundheim
Das Raumordnungsverfahren wurde für die Abschnitte 1 (Hessen) und 2 (Rhönquerung Hessen/Thüringen) mit Datum vom 29. April 2009 abgeschlossen. Im September 2009 wurde für beide Abschnitte der Antrag auf Linienbestimmung gestellt.

→ Abschnitt Kaltensundheim bis B 19
Für die drei Verkehrseinheiten „östlich Kaltensundheim – westlich Stepfershausen“, „westlich Stepfershausen – östlich Herpf“ und „östlich Herpf – B 19“ wird seit Dezember 2010 ein gemeinsames Linienbestimmungsverfahren durchgeführt.

B 90n – B 2 im Zuge L 1093

→ Für den Abschnitt Umfahrung Gefell (B 90n) wurde im November 2010 das Planfeststellungsverfahren eingeleitet.

→ Für den Abschnitt Ausbau B 90n bis Saaldorf befindet sich der RE-Entwurf in der Endredaktion.

B 90n AS bei Stadtilm – Nahwinden

→ Der Gesehenvermerk des BMVBS zum RE-Entwurf wurde am 6. April 2009 erteilt.

→ Der Planfeststellungsbeschluss liegt seit dem 15. Februar 2010 vor (Abb. 2).

B 247 Umfahrung Gotha einschließlich Ortsumfahrung Sundhausen bis A 4

→ L 2146 Kreisverkehr Uelleben – Sundhausen 1,5 km

Der Bau wurde durch das Straßenbauamt Mittelthüringen realisiert.

→ L 1027 Umfahrung Sundhausen 6,1 km

Der Gesehenvermerk zum RE-Entwurf wurde am 21. September 2009 erteilt. Die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens erfolgte am 11. Januar 2010, die Erörterungstermine vom 17. bis 18. September 2010. Der Abschluss des Planfeststellungsverfahrens erfolgte mit dem Beschluss vom 30. Dezember 2010 (Abb. 3).

2

3

→ B 7 Umfahrung Tüttleben
3,6 km

Für die Ortsumfahrung Tüttleben ist die Entwurfsplanung abgeschlossen. Die Vorlage des RE-Entwurfes zur Erteilung des Gesehenvermerkes erfolgte am 13. Januar 2011.

→ B 7 Umfahrung Siebleben
2,5 km

Das Raumordnungsverfahren wurde mit der Landesplanerischen Beurteilung am 30. September 2009 abgeschlossen. Die Ortsumfahrung Siebleben ist im weiteren Bedarf. Eine Überprüfung erfolgt im Zuge der Bedarfsplanfortschreibung.

→ Seebergquerung 3,8 km

Das Raumordnungsverfahren wurde mit der landesplanerischen Beurteilung am 30. September 2009 abgeschlossen. Die Seebergquerung ist im weiteren Bedarf. Eine Überprüfung erfolgt im Zuge der Bedarfsplanfortschreibung.

→ B 247 nördlich Gotha 11,4 km

Das Raumordnungsverfahren wurde am 30. September 2009 abgeschlossen. Damit ist der Dienstleistungsvertrag für diesen Abschnitt erfüllt.

→ AS Gotha-Boxberg (A 4) – Friedrichroda (B 88), 7,7 km

Ortsumfahrung Wahlwinkel: Der Vorentwurf mit der Einbindung in die L 1026 ist in Bearbeitung und kann im 2. Halbjahr 2011 fertiggestellt und dem Freistaat Thüringen zur Genehmigung übergeben werden. Die Einleitung der Planfeststellung ist für 2012 vorgesehen.

L 1172 Ortsumfahrung Artern

→ Der überwiegende Teil der Ortsumfahrung Artern wurde durch das Straßenbauamt Nordthüringen gebaut. Den verbleibenden Abschnitt über ca. 0,6 km von der B 86 bis zum Anschluss an die A 71 wurde durch die DEGES zusammen mit dem Autobahnlos am 26. März 2009 vergeben und wird derzeit gebaut.

L 2134 Kindelbrück bis B 85 inkl. OU Dermsdorf

→ Die Bauvorbereitungen der Ortsumfahrung Dermsdorf sind in Bearbeitung.

→ Für die Strecke Kindelbrück – Leubingen ist die Voruntersuchung weitestgehend abgeschlossen. Für einen derzeitig lediglich geplanten Lückenschluss als Teilprojekt wird kein Raumordnungsverfahren erforderlich.

L 1093 Umfahrung Birkenhügel

→ Das Planfeststellungsverfahren wurde im Mai 2009 eingeleitet. Im Jahr 2010 wurde ein Planänderungsverfahren durchgeführt, der Erörterungstermin hat am 4. November 2010 stattgefunden. Der Planfeststellungsbeschluss trägt das Datum vom 28. Februar 2011.

City-Tunnel Leipzig

1

Aufgabenstellung

- 5.279 m unterirdische Verkehrsverbindung (einschließlich Rampenbereiche)
- Rohbau des Schildtunnels mit zwei Röhren von je ca. 1,4 km Länge vom Bayerischen Bahnhof zum Hauptbahnhof und schlüsselfertige Erstellung der vier unterirdischen Haltepunkte Bayerischer Bahnhof, Wilhelm-Leuschner-Platz, Markt und Hauptbahnhof sowie des oberirdischen Haltepunktes Semmelweisstraße
- Rohbau der Rampenbauwerke der Südrampe sowie der Nord- und Westrampe
- Gesamtvolumen Planung und Bau
  – ca. 960 Mio. €
  – ca. 714 Mio. € (DEGES)

Projektfortschritt

- Am Bayerischen Bahnhof sind die Rohbauarbeiten abgeschlossen. Die Abnahme der Rohbauleistungen erfolgte am 20. Juli 2010.
- An der Station Wilhelm-Leuschner-Platz sind die Rohbauleistungen abgeschlossen. Die Abnahme der Rohbauleistungen erfolgte am 6. August 2010 (Abb. 1).
- An der Station Markt wurden in der Nacht vom 3. zum 4. Juni 2010 die letzten Fertigteilbinder im Bereich der Montageöffnung verlegt. Damit ist die Station vollständig gedeckelt. Die Rohbauarbeiten sind am 31. Juli 2010 abgeschlossen worden. Die Wiederherstellung der restlichen Marktoberfläche und der Pflasterung der umlaufenden Straßen in entsprechenden Bauabschnitten erfolgte bis zum 13. Oktober 2010.
- In der zukünftigen Station Hauptbahnhof sind die Rohbauarbeiten Mitte 2010 abgeschlossen worden. In den Zugangsbauwerken „Großes Atrium“ und „Kleines Atrium“ wurden im März 2010 Stahltreppen mit einem Gesamtumfang von ca. 160 t über die Westrampe in die Station eingebracht und mit spezieller Hebetechnik montiert (Abb. 2).
- Die Rohbauarbeiten am Tunnel- und Überwerfungsbauwerk einschließlich der sich anschließenden Rampenbauwerke Nord und West sind abgeschlossen. Die letzte Abnahme erfolgte am 18. November 2010 für den Bereich der Rampen und der Hilfsbrücke.
- Am 30. November 2009 wurden die Leistungen zum Ausbau der Stationen vergeben. Die technische Bearbeitung ist im Gange. Die erste Ausbaustufe der sich in allen Stationen befindenden Betriebsräume der Deutsche Bahn AG ist Ende Dezember 2010 fertiggestellt worden. In der Station Bayerischer Bahnhof erfolgte anhand einer Musterachse die Bemusterung der Stationsdecke, -fassade und der Bodenbeläge. Für die Glasstein-Fassade am Wilhelm-Leuschner-Platz erfolgte eine Mustererstellung und -besichtigung im Fertigungswerk.
- Im Zusammenhang mit der Wiederherstellung des Kurzzeitparkplatzes West am Hauptbahnhof wurden die Tiefbauarbeiten zur Leitungsverlegung abgeschlossen.

2

3

Ausblick 2011

→ Mit Fertigstellung der wesentlichen Ausbauleistungen in der Verteilerebene Hauptbahnhof einschließlich den Zugängen zur LVB-Haltestelle und den „PROMENADEN Hauptbahnhof Leipzig“ Ende 2011 wird eine Teilnutzung der Verteilerebene für die Öffentlichkeit ermöglicht.

→ Die Ende 2010 begonnenen Leistungen zum raumbildenden Ausbau und technischen Gebäudeausrüstung aller unterirdischen Stationen werden ab Mai 2011 intensiviert.

→ Die im März 2011 begonnene umfassende Sanierung des Portikus wird voraussichtlich Ende August 2011 abgeschlossen (Abb. 3).

→ Der Kurzzeitparkplatz West am Hauptbahnhof wird im Juli 2011 fertiggestellt.

Wasserstraßenprojekte

Aufgabenstellung

→ Planung und Baudurchführung von vier Kreuzungsanlagen:
UHW – Gördenbrücke B 102
HOW – Havelhausen
HOW – Schleuse Lehnitz B 273
MEW – Neustadt-Glewe B 191

→ Gesamtkosten: 22,6 Mio. €

Projektfortschritt

→ Die DEGES ist per Dienstleistungsvertrag vom 22. Juli 2008 mit der Planung und dem Bau von vier Kreuzungsanlagen beauftragt.

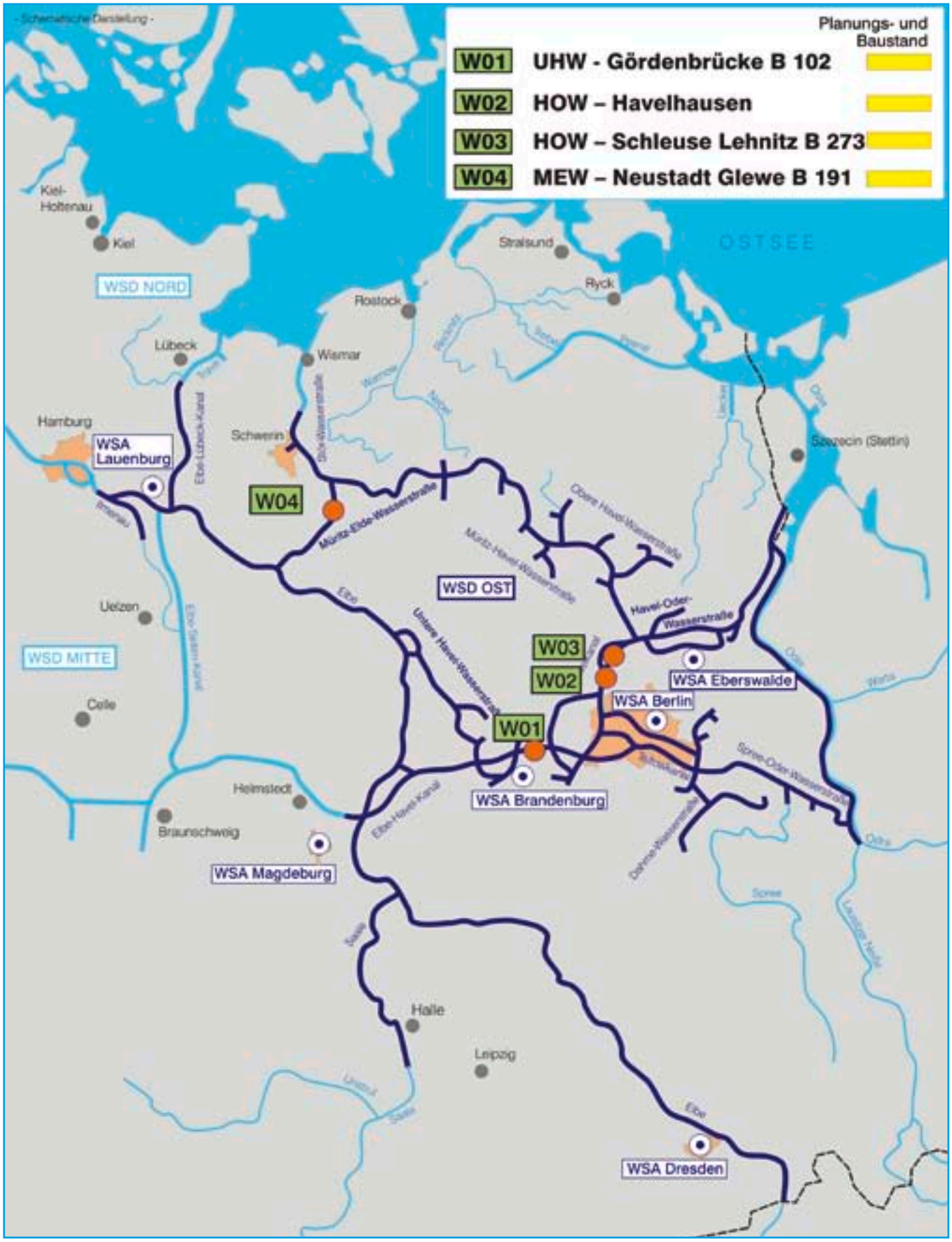
→ Gemäß der 2009 abgeschlossenen Machbarkeitsuntersuchung war für die Gördenbrücke der Ausbau des Silokanals und das Anheben der vorhandenen Brücke vorgesehen. Aufgrund neuerer Erkenntnisse der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) werden jedoch der Ausbau des Silokanals und die Anhebung des Bauwerks für nicht mehr erforderlich gehalten. Damit bestünde für die Gördenbrücke kein weiterer Handlungsbedarf.

→ Das im April 2010 fertiggestellte Baugrundgutachten offenbarte erhebliche Fehleinschätzungen der Gründungsparameter in der Ursprungsstatik, aus denen sich gravierende Tragfähigkeitsdefizite der Bestandsgründung ergeben. Deshalb wurde im April 2010 der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Ost eine erweiterte Machbarkeitsuntersuchung mit Gründungsertüchtigung bzw. Neubau der Gründung und Unterbauten vorgelegt. Auf Veranlassung der WSD Ost und des BMVBS werden derzeit durch die DEGES die Bestandsgründung vertiefend untersucht und eine objektbezogene Schadensanalyse (OSA) für die Gördenbrücke durchgeführt. Nach Abschluss dieser Untersuchungen wird von der WSD Ost in Abstimmung mit dem BMVBS die weitere Vorgehensweise festgelegt.

Ausblick

→ Für die Maßnahmen Havelhausen und Schleuse Lehnitz (Ersatzneubauten) werden die Planfeststellungsunterlagen erstellt. Die beiden Entwürfe Haushaltsunterlage liegen dem BMVBS vor. Erst nach Genehmigung der Haushaltsunterlagen (Mittelfreigaben) können die Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden.

→ Aufgrund des schlechten Zustands der vorhandenen Kreuzungsanlage in Neustadt-Glewe, die ausschließlich als Unterhaltungsmaßnahme eingestuft ist, soll die Baumaßnahme bereits Ende 2011 ausgeschrieben werden.


- Schematische Darstellung -
Planungs- und Baustand
W01 UHW - Gördenbrücke B 102
W02 HOW – Havelhausen
W03 HOW – Schleuse Lehnitz B 273
W04 MEW – Neustadt Glewe B 191
OSTSEE
Kiel-Holtenau
Kiel
WSD NORD
Lübeck
Hamburg
WSA Lauenburg
Rostock
Wismar
Schwerin
Stralsund
Ryck
Szczecin (Stettin)
W04
Elbe-Lübeck-Kanal
Stör-Wasserstraße
Müritz-Elde-Wasserstraße
Müritz-Havel-Wasserstraße
Obere Havel-Wasserstraße
WSD OST
Elbe
Untere Havel-Wasserstraße
Havel-Oder-Wasserstraße
W03
W02
W01
WSA Eberswalde
WSA Berlin
WSA Brandenburg
Spree-Oder-Wasserstraße
Oder
Uelzen
WSD MITTE
Elbe-Seiten-Kanal
Celle
Helmstedt
Braunschweig
WSA Magdeburg
Elbe-Havel-Kanal
Saale
Halle
Leipzig
Elbe
WSA Dresden

DEGES-Projekte

Verkehrsprojekte Deutsche Einheit - Straße, VDE-Zubringer und sonstige Straßen-, Bahn- und Wasserstraßenprojekte

Herausgeber:

DEGES
Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs-
und -bau GmbH
Zimmerstraße 54
10117 Berlin
Tel.: 0 30-2 02 43-0
Fax: 0 30-2 02 43-291
info@deges.de

Konzeption/Redaktion:
Öffentlichkeitsarbeit DEGES

Fotografien und Karten:
DEGES
Titel, S. 52: R. Legrand im Auftrag von EHS

Layout, Lithos und Fotosatz:
Aktiva GmbH, Berlin

Druck:
allprint media GmbH, Berlin

Drucklegung:
Juni 2011

Gedruckt auf 100% chlorfrei gebleichtem Papier

Titelfoto: A 10 – Berliner Ring: Einschub der neuen Eisenbahnbrücke (Ferch-Lienewitz)
Zwischentitel: S. 10/11: A 20 – Wildbrücke bei Barnekow
S. 34/35: A 20 – Strecke
S. 50/51: A 20 – Recknitztalbrücke

DEGES