Geschäftsbericht 2012

Wege sind unser Ziel

DEGES

Geschäftsbericht 2012

Wege sind unser Ziel

Inhalt

Organe

Gesellschafter 6
Aufsichtsrat 7
Vorwort der Geschäftsführung 8

Bericht der Geschäftsführung

Aufgaben der Gesellschaft 12
Projektportfolio 14
Chancen- und Risikobeurteilung 15

Geschäftsverlauf 2012 sowie Lage der Gesellschaft 16
- Stand der Projekte 18
- Geschäftsvolumen 22
- Vermögens-, Finanz- und Ertragslage 24
- Planungsstand 26
- Grunderwerb 27
- Bauleistung 28
- Leistungsbezogene Kennzahlen 29
- Personalentwicklung 32
- Organisatorische Änderungen 33
- Nachtrag und Prognose 34
- Höhepunkte des Jahres 2012 35

Bericht des Aufsichtsrates / Jahresabschluss

Bericht des Aufsichtsrates 38
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers 39
Bilanz 40
Anhang für das Geschäftsjahr 2012 41
Entwicklung des Anlagevermögens 48
Abschreibungen 49
Bilanzwerte 49
Gewinn- und Verlustrechnung 50

Treuhandbilanz 51

Verkehrsprojekte

Aktuelle VDE und VDE-Zubringer 54
Für den Verkehr freigegebene VDE und VDE-Zubringer 60
Sonstige Straßenprojekte 62
Sonstige Straßenprojekte in Hamburg 66
Sonstige Straßenprojekte in Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein 68
Sonstige Straßenprojekte in Sachsen 71
Sonstige Straßenprojekte in Thüringen 74
Sonstige Straßenprojekte in Hessen 77
City-Tunnel Leipzig 79
Wasserstraßenprojekte 80

DEGES-Projekte im Überblick 82

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

Aufsichtsrat

Vorsitzender des Aufsichtsrates
Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E. h. Josef Kunz

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
Ministerialdirigent, Abteilungsleiter im Thüringer Ministerium für Bau, Landesentwicklung und Verkehr

Weitere Mitglieder:
Karl-Hermann Fahsel
Ministerialdirigent, Abteilungsleiter im Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt

Hartmut Fiedler
(bis 30. Juni 2012)
Staatssekretär im Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

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

Michael Harting
Ministerialdirektor a. D.

Günther Hermann
Ministerialdirigent, Abteilungsleiter im Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Landesentwicklung

Martin Huber
(seit 1. März 2012)
Leitender Regierungsdirektor, Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation, Freie und Hansestadt Hamburg

Günther Meienberg
Ministerialdirigent, Abteilungsleiter im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein

Egbert Neumann
Ministerialdirigent, Abteilungsleiter im Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg

Bernd Sablotny
(seit 1. Juli 2012)
Ministerialdirigent, Abteilungsleiter im Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Wolfgang Suhr
Ministerialrat im Bundesministerium der Finanzen

Ina-Maria Ulbrich
(seit 17. Januar 2012)
Staatssekretärin im Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung des Landes Mecklenburg-Vorpommern

Volkmar Vogel
Mitglied des Deutschen Bundestages

Vorwort der Geschäftsführung

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

Technischer Geschäftsführer
Bauassessor Dipl.-Ing.
Dirk Brandenburger

Sehr geehrte Damen und Herren,

2012 war für uns ein weiteres erfolgreiches Jahr in der Geschichte des Unternehmens. Im Berichtsjahr wurde die DEGES erstmals auch mit Straßenerhaltungsprojekten vom Land Hessen beauftragt. Die übertragenen Maßnahmen haben ein Investitionsvolumen von ca. 300 Mio. €. Dies ist eine wichtige Weichenstellung für die strategische Ausrichtung der DEGES, denn die Straßenerhaltung – und dabei insbesondere Brückenertüchtigung – wird in der Zukunft erheblich an Bedeutung gewinnen. Darüber hinaus wurden der Gesellschaft weitere bedeutende Aufträge übertragen bzw. diese erweitert. Das offene Auftragsvolumen beträgt 5,8 Mrd. € und hat sich damit gegenüber dem Vorjahr um ca. 1,3 Mrd. € erhöht. Ebenso ist das Geschäftsvolumen 2012 gegenüber 2011 um ca. 80 Mio. € auf ca. 440 Mio. € gestiegen.

Neben dieser positiven Entwicklung des Auftragsvolumens und des operativen Geschäfts im Berichtsjahr wurde 2012 mit der abschließenden Übergabe von fast 160 km Verkehrsprojekte Deutsche Einheit an die Länder ein deutlicher Fortschritt bei deren Fertigstellung erreicht.

Auf diesen Erfolgen hat sich das Unternehmen nicht ausgeruht, sondern die bereits im Vorjahr begonnene Anpassung der Ablauf- und Aufbauorganisation an die veränderten Rahmenbedingungen für die Geschäftstätigkeit der DEGES fortgesetzt und in wesentlichen Teilen zum Abschluss gebracht. Im Mittelpunkt stehen dabei die Stärkung der Projektmanagementkompetenz, die Verbesserung der Qualitätssicherung bei der Projektrealisierung sowie die Stärkung der interdisziplinären Zusammenarbeit im Sinne eines transparenten und wirtschaftlichen Handelns.

Ergänzend zu unserem Geschäftsbericht haben der Aufsichtsrat und die Geschäftsführung der DEGES entsprechend dem ab 2012 für das Unternehmen gültigen Public Corporate Governance Kodex erstmals ein Corporate Governance Bericht für das Berichtsjahr erstellt und veröffentlicht.

Die Voraussetzungen sind gegeben, um auch 2013 zu einem Erfolgsjahr werden zu lassen. Auf uns warten schwierige Aufgaben bei der Realisierung unserer Projekte. Wir freuen uns auf diese Herausforderung und bauen auf unser bewährtes „DEGES-Mannschaftsteam“.

Wir danken unseren Gesellschaftern/Auftraggebern und unserem Aufsichtsrat, die die DEGES seit 22 Jahren vertrauensvoll begleiten. Ebenso danken wir unseren Mitarbeitern, die sich mit großem Engagement für den Erfolg unseres Unternehmens einsetzen sowie unseren Geschäftspartnern für die vertrauensvolle Zusammenarbeit.

Mit freundlichen Grüßen aus Berlin

Bodo Baumbach
Geschäftsführer

Dirk Brandenburger
Geschäftsführer

Bericht der Geschäftsführung

Aufgaben der Gesellschaft

Der Gegenstand des Unternehmens ist die Planung und Baudurchführung (Bauvorbereitung und -überwachung) von und für Bundesfernstraßen oder wesentliche Teile davon im Rahmen der Auftragsverwaltung gemäß Artikel 90 Grundgesetz. Entsprechendes gilt für vergleichbare Verkehrsinfrastrukturprojekte in der Baulast der Gesellschafter einschließlich zugehöriger Aufgaben. Die Beauftragung erfolgt jeweils auf der Grundlage des Inhouse-Modells durch Dienstleistungsverträge mit dem beauftragenden Gesellschafter.

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

- → eines Großteils der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit – Straße (im Weiteren VDE genannt) – seit 1991,
- → von Zubringerprojekten zu den VDE-Projekten (im Weiteren VDE-Zubringer genannt) – seit 1999,
- → von Sonstigen Straßenprojekten der Länder (Bundesfernstraßen in Auftragsverwaltung 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 der DB Netz AG und der DB Station & Service AG – seit 2003,
- → von Projekten der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt – Außenstelle Ost (Brückenbaumaßnahmen über Bundeswasserstraßen) – seit 2008 sowie
- → von Erhaltungsprojekten im Bereich von Bundes- und Landesstraßen in Hessen – seit 2012

beauftragt.

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

Im Berichtsjahr wurde die DEGES erstmals auch vom Land Hessen mit Straßenerhaltungsprojekten beauftragt. Die übertragenen Maßnahmen betreffen insgesamt 38 Bundes- und Landesstraßenprojekte (davon 26 Erhaltungsmaßnahmen) mit einem Auftragsvolumen von ca. 320 Millionen Euro.

Darüber hinaus wurde die Gesellschaft mit folgenden wesentlichen Aufträgen neu bzw. ergänzend betraut:

- → vom Land Brandenburg
  mit der weiteren Planung und Baudurchführung der B 87 Ortsumgehung Lübben sowie
- → vom Bund
  mit der Ergänzung des Dienstleistungsvertrages hinsichtlich der Betreuung von RE-Vorentwürfen für Bauwerke des konstruktiven Ingenieurbaus.

Die Kernkompetenz der DEGES liegt in ihrem Know-how sowie der Lösungskompetenz für komplexe Aufgabenstellungen hinsichtlich:

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

von anspruchsvollen Verkehrsinfrastrukturprojekten.

Die DEGES erfüllt ihre Aufgaben dabei interdisziplinär, um die Lösung aller planerischen, bautechnischen, rechtlichen und kaufmännischen Fragen aus einer Hand anbieten zu können.
Dies gilt sowohl für eine Projektrealisierung im Rahmen

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

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

Ein besonderes Augenmerk widmet das Unternehmen darüber hinaus der proaktiven Bürgerbeteiligung an der Projektplanung. Betroffenheiten und Widerstände können durch Transparenz bei der Darstellung von Planungsalternativen frühzeitig erkannt und im Rahmen der weiteren Planungs- und Verfahrensschritte gemindert bzw. behoben werden.

Projektportfolio

Der Auftragsbestand setzt sich zum Bilanzstichtag wie folgt zusammen:

	Länge/Anzahl km	Auftragsvolumen gesamt per 31. 12. 2012 Mio. €	davon offen Mio. €
VDE – Straße	1.250,4	10.826,1	1.401,9
davon: Bau- und Grunderwerbsausgaben (brutto)		(9.804,7)	(1.239,8)
ÖPP-Entgelte für VDE (brutto)		(249,3)	(112,7)
Ingenieurkosten (netto)		(772,1)	(49,4)
Straßenprojekte außerhalb VDE	742,1	6.092,5	4.270,8
davon: Bau- und Grunderwerbsausgaben (brutto)		(4.272,1)	(2.642,7)
ÖPP-Entgelte für außerhalb VDE (brutto)		(1.451,0)	(1.451,0)
Ingenieurkosten (netto)		(369,4)	(177,1)
Summe Straßenprojekte	**1.992,5**	16.918,6	5.672,7
davon: Bau- und Grunderwerbsausgaben (brutto)		(14.076,8)	(3.882,5)
ÖPP-Entgelte für außerhalb VDE (brutto)		(1.700,3)	(1.563,74)
Ingenieurkosten (netto)		(1.141,5)	(226,5)
City-Tunnel Leipzig (netto)	4,2	666,3	78,7
Wasserstraßenprojekte (brutto)	1 Brückenbauwerk	5,1	3,1
Gesamt am 31. 12. 2012	**1.996,7**	**17.590,0**	**5.754,5**
davon 2012 beauftragt	(59,1)	(353,3)	(316,9)

Zum Bilanzstichtag betreute die DEGES damit neben ihrer ursprünglichen Aufgabe, der Betreuung eines Großteils der VDE, ein Projektvolumen von ca. 6,8 Milliarden Euro an neuen Aufgaben, davon 1,5 Milliarden Euro Mautentgelte für ÖPP-Projekte. Das sind 62 Prozent des Auftragsvolumens der betreuten VDE. Das offene Auftragsvolumen beträgt ca. 5,8 Milliarden Euro.

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,
- → ihr Know-how zur proaktiven Bürgerbeteiligung bei der Projektrealisierung,
- → das bei der Aufgabenerledigung erzielte Kosten-/Leistungsverhältnis (vgl. auch die Kennzahlen auf S. 29),
- → 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).

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 auf Grund 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 und Baudurchführung der jeweiligen Projekte.

Schwerpunktrisiken sind hierbei insbesondere:

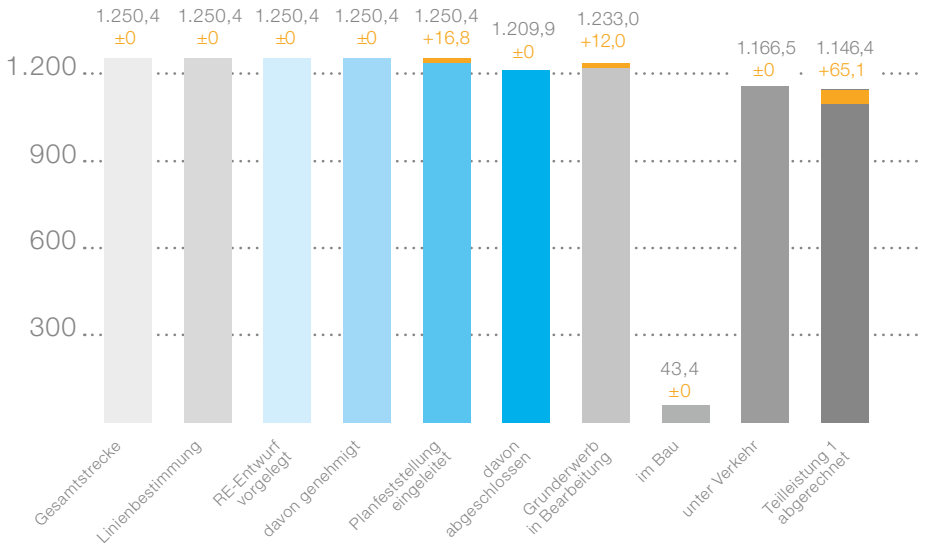
- → Verzögerungen in der Projektrealisierung infolge begrenzter Finanzierungsmöglichkeiten der Haushalte sowie langandauernder Genehmigungs-, Verwaltungsgerichts- und Vergabenachprüfverfahren,
- → Sicherung eines qualitativ und quantitativ bedarfsgerechten Personalbestandes entsprechend dem Aufgabenvolumen,
- → Störungen im Bauablauf auf Grund unzureichender Planungstiefe bzw. Bauüberwachung und Fehlern im Projektmanagement sowie
- → 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.

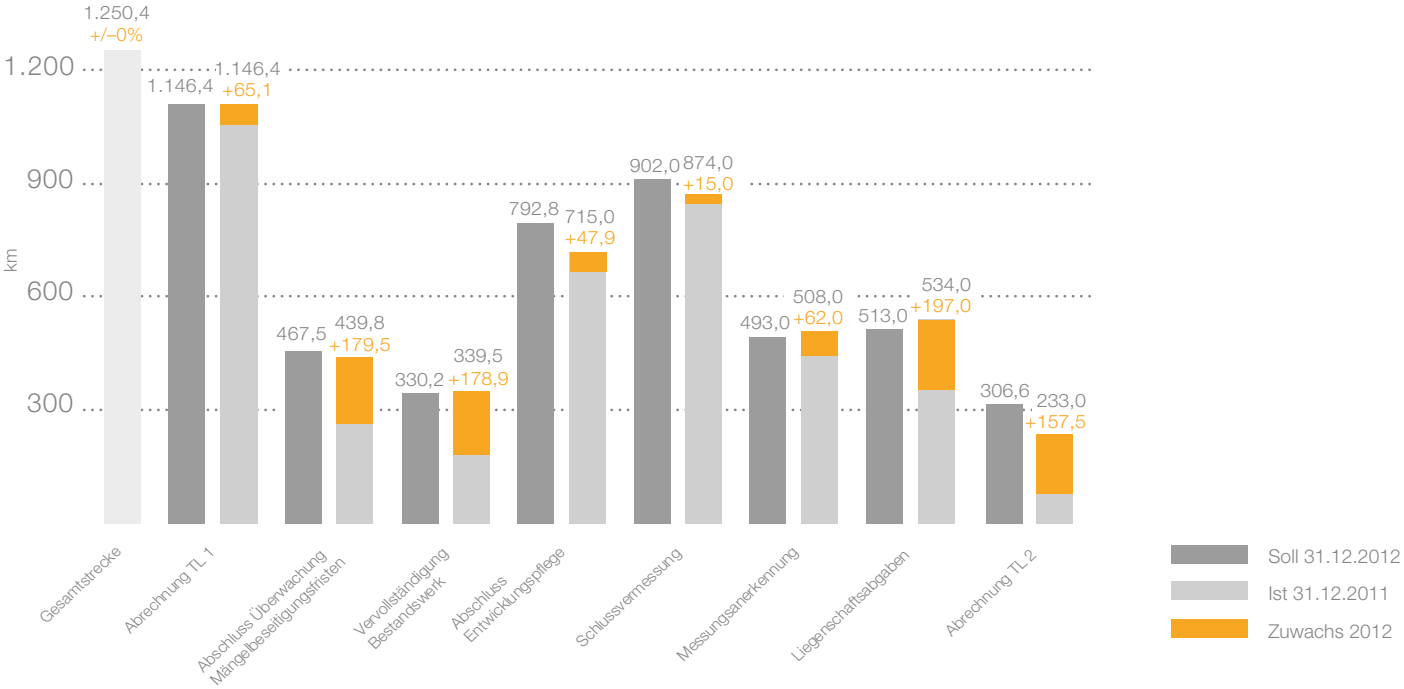
Geschäftsverlauf 2012 sowie Lage der Gesellschaft

Stand VDE – Straße

Veränderung 2012 (km)

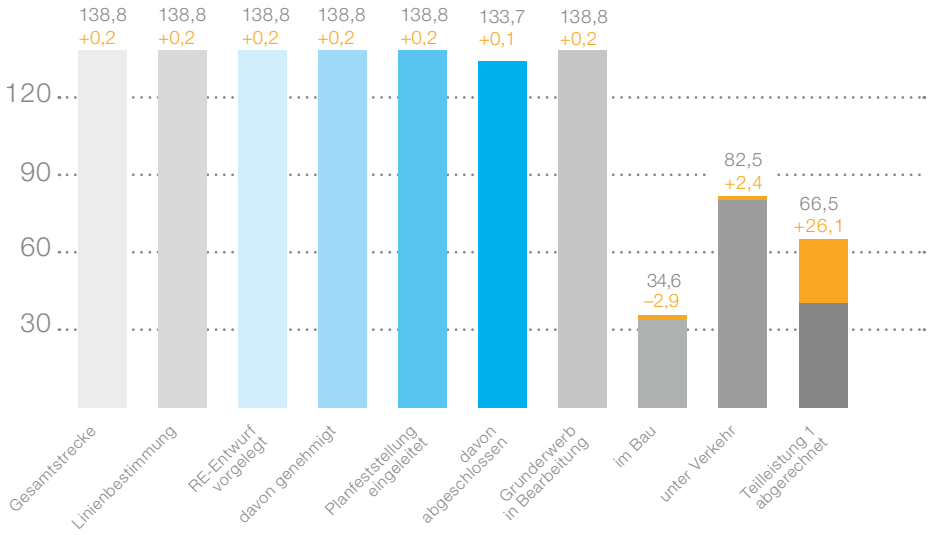


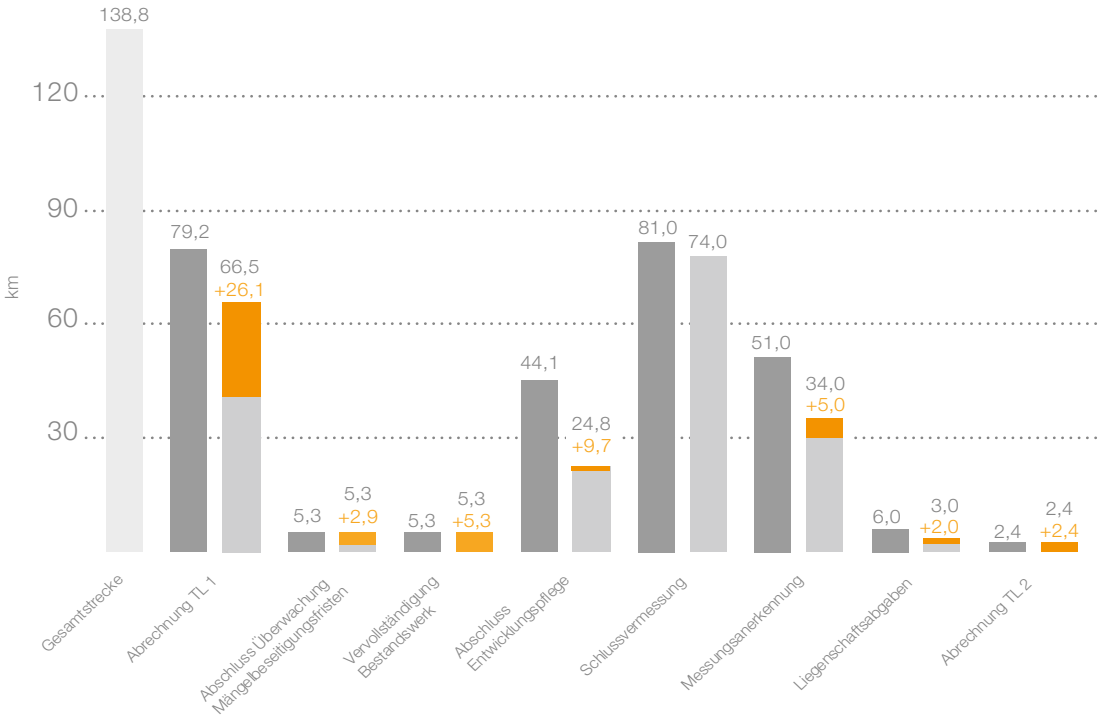
Bei den VDE (1.250,4 km) sind bis auf die erst 2010 auf die DEGES übertragenen vier Verkehrseinheiten des Projektes A 44 in Hessen, die A 9 AK Hermsdorf in Thüringen, die A 10 AD Nuthetal – AD Potsdam in Brandenburg sowie die A 143 AS Halle-Neustadt – AD Halle-Nord alle Planfeststellungsverfahren abgeschlossen. Ebenso ist der Grunderwerb bis auf zwei Verkehrseinheiten der A 44 in Hessen auf der gesamten Strecke in Bearbeitung und größtenteils abgeschlossen. Insgesamt sind 1.166,5 km (93,3 %) unter Verkehr und weitere 43,4 km (3,5 %) in Bau.



Stand VDE-Zubringer

Zuwachs 2012 (km)



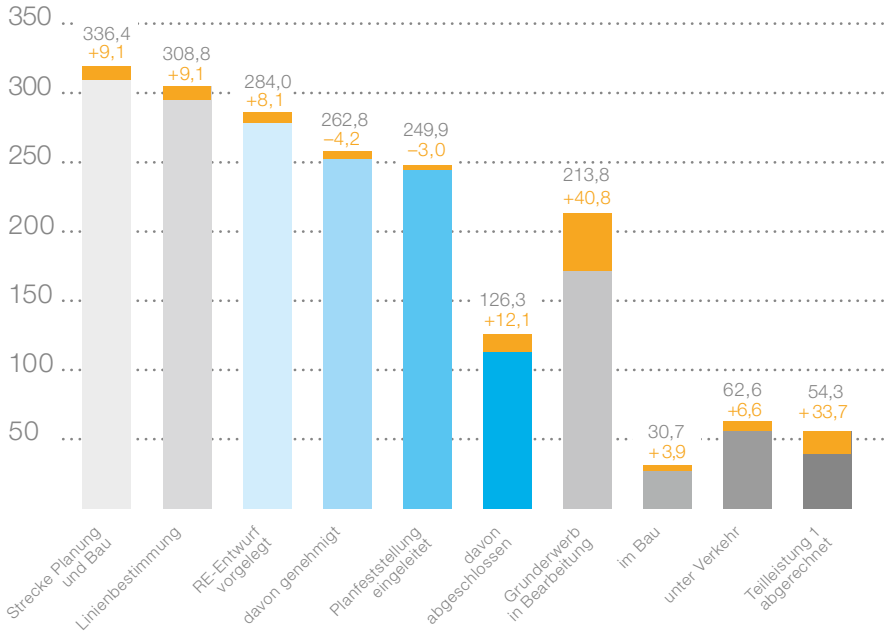


Bei den VDE-Zubringern (138,8 km) ist die Planung komplett abgeschlossen und der Grunderwerb auf der gesamten Strecke in Bearbeitung. Im Berichtsjahr wurde ein Teilabschnitt von 2,4 km der Verkehrseinheit AS Altefähr – Samtens der B 96n auf Rügen für den Verkehr freigegeben. Die fertiggestellte Strecke bei den Zubringerprojekten erhöhte sich damit auf insgesamt 82,5 km (59,4 %). Daneben sind 34,6 km (24,9 %) in Bau.

Sonstige Straßenprojekte

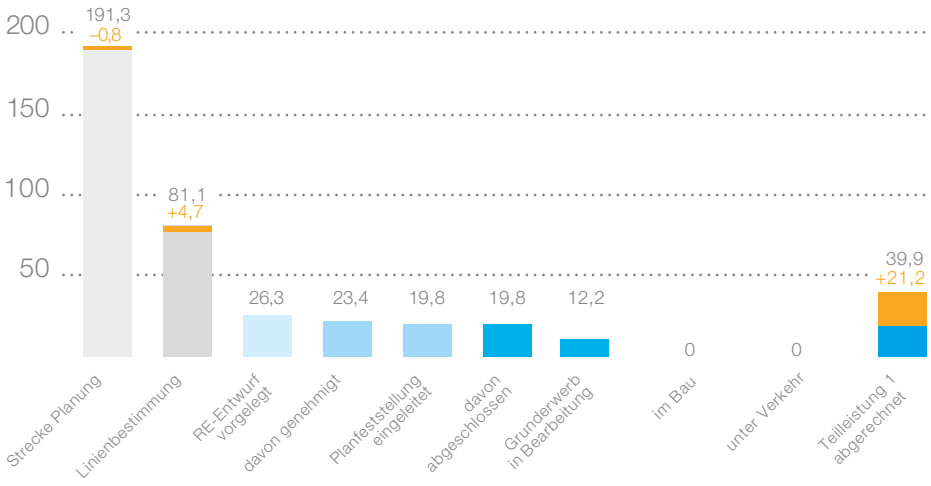
Planung und Bau

Zuwachs 2012 (km)



Planung

Zuwachs 2012 (km)



Sonstige Straßenprojekte betreut die DEGES insgesamt in einer Länge von 603,3 km, davon:

- → 336,4 km Planung und Bau
- → 191,3 km nur Planung
- → 47,5 km nur Bau
- → 28,1 km Erhaltung

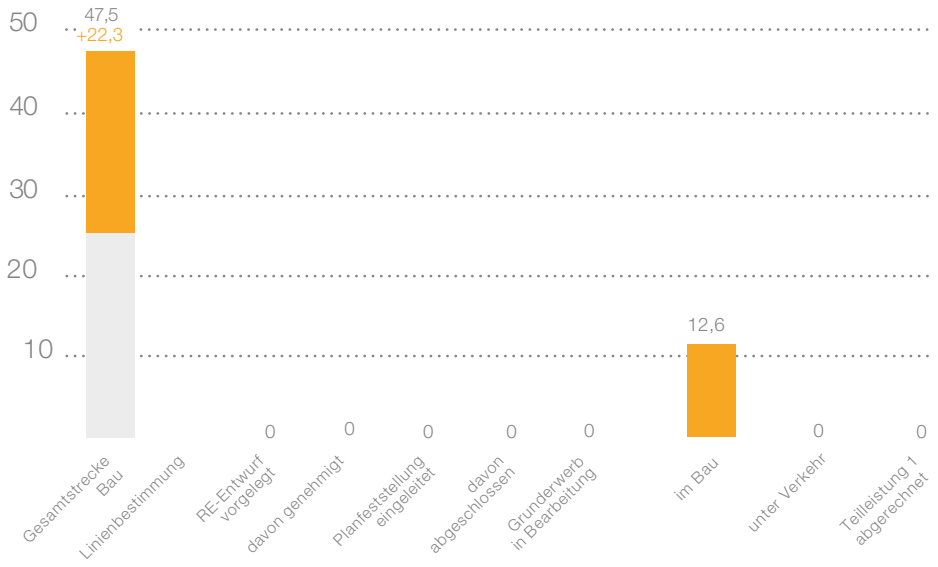
Ausgehend von dieser Differenzierung ist eine globale Aussage zum Realisierungsstand der Sonstigen Straßenprojekte wie bei den VDE oder deren Zubringern nicht möglich. Die diesbezüglich nebenstehenden Darstellungen erfolgen daher je Unterkategorie der Sonstigen Straßenprojekte.

Besondere Anstrengungen erforderte im Berichtsjahr das Neubauprojekt A 72, Rathendorf – Borna, in Sachsen. Hier führten insbesondere erhebliche Erschwernisse in der Baudurchführung auf Grund von nicht vorhersehbaren schwierigen Baugrundverhältnissen zu Verzögerungen bei der Bauausführung sowie zu Kostensteigerungen. Die eingeleiteten zusätzlichen Bauleistungen zur Baugrundverbesserung und Böschungssicherung waren zeitaufwendig. Die Autobahn konnte daher nicht wie geplant Ende 2012 für den Verkehr freigegeben werden. In Abstimmung mit dem Freistaat Sachsen wurde die Fertigstellung neu auf Sommer 2013 terminiert.

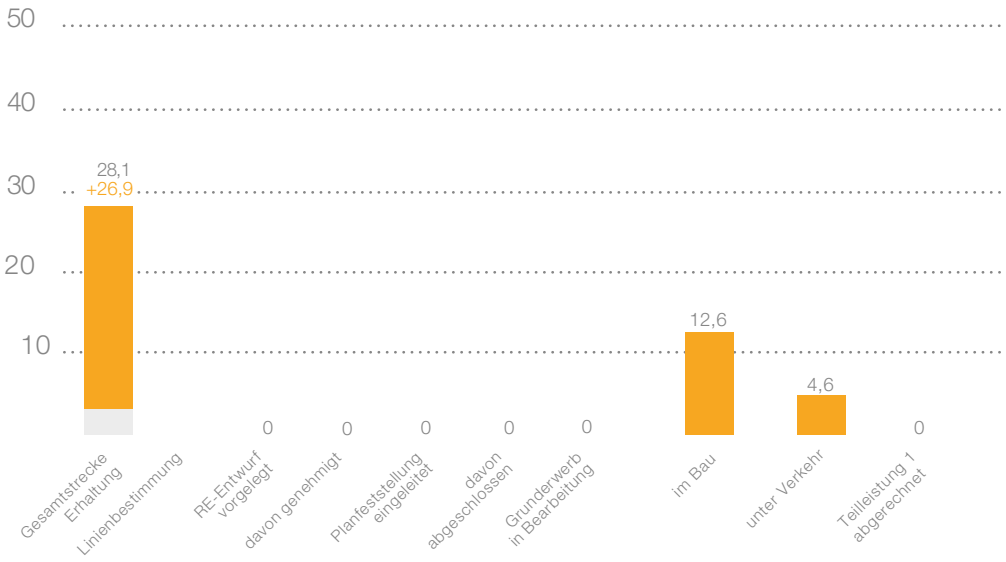
Die Verkehrsfreigabe des Abschnittes AD Südharz – AS Heldrungen der A 71 musste auf Grund eines Vergabenachprüfungsverfahrens zur geplanten Vergabe der Schutz- und Leiteinrichtungen auf das II. Quartal 2013 verschoben werden.

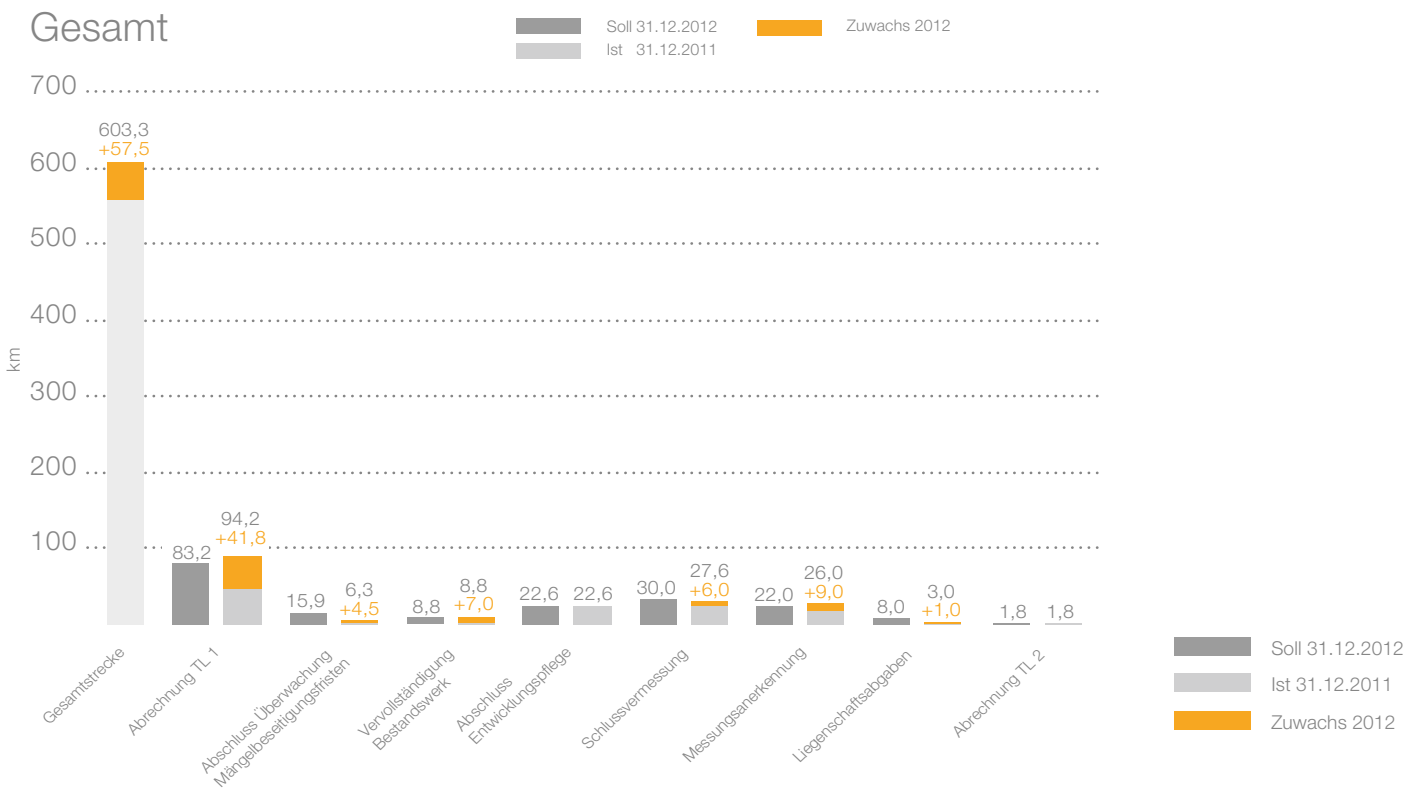
Hinsichtlich des Standes der Straßenprojekte wird auf die nebenstehenden Darstellungen verwiesen.

Bau



Erhaltung




Gesamt
Soll 31.12.2012
Ist 31.12.2011
Zuwachs 2012
km
700
600
500
400
300
200
100
603,3
+57,5
83,2
94,2
+41,8
15,9
6,3
+4,5
8,8
8,8
+7,0
22,6
22,6
30,0
27,6
+6,0
22,0
26,0
+9,0
8,0
3,0
+1,0
1,8
1,8
Gesamtstrecke
Abrechnung TL 1
Abschluss Überwachung Mängelbeseitigungsfristen
Vervollständigung Bestandswerk
Abschluss Entwicklungspflege
Schlussvermessung
Messungsanerkennung
Liegenschaftsabgaben
Abrechnung TL 2
Soll 31.12.2012
Ist 31.12.2011
Zuwachs 2012

Die Realisierung und Abrechnung der Straßenprojekte gegenüber den Auftraggebern erfolgt grundsätzlich in zwei Teilleistungen. Die erste Teilleistung betrifft die Planung und Baudurchführung bis zur Verkehrsfreigabe. Die zweite Teilleistung betrifft die verwaltungsmäßige Übergabe der Verkehrsabschnitte.

Im Geschäftsjahr 2012 wurden sowohl bei den VDE als auch bei den Straßenprojekten außerhalb VDE weitere Leistungen der Teilleistung 1 und 2 abgerechnet. Die folgende Übersicht zeigt den Zuwachs der abgerechneten Teilleistungen sowie den kumulierten Stand (inklusive der Drittverträge).

	Zuwachs 2012 Länge km	Zuwachs 2012 Verwaltungskosten netto Mio. €	Stand gesamt Länge km (%)	Stand gesamt Verwaltungskosten netto Mio. €
Teilleistung 1				
VDE – Straße	65,1	50,6	1.146,4 (92 %)	908,1
Zubringer-Projekte	26,1	26,8	66,5 (48 %)	57,8
Sonstige Straßenprojekte	41,8	21,0	94,2 (16%)	38,7
Summe Teilleistung 1	**133,0**	**98,4**	**1.307,1 (66 %)**	**1.004,6**
Teilleistung 2				
VDE-Projekte – Straße	157,5	8,5	233,0 (19 %)	12,5
Zubringer-Projekte	2,4	0,1	2,4 (2 %)	0,1
Sonstige Straßenprojekte	0	0	1,8 (1 %)	0,1
Summe Teilleistung 2	**159,9**	**8,6**	**237,2 (12 %)**	**12,7**

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:

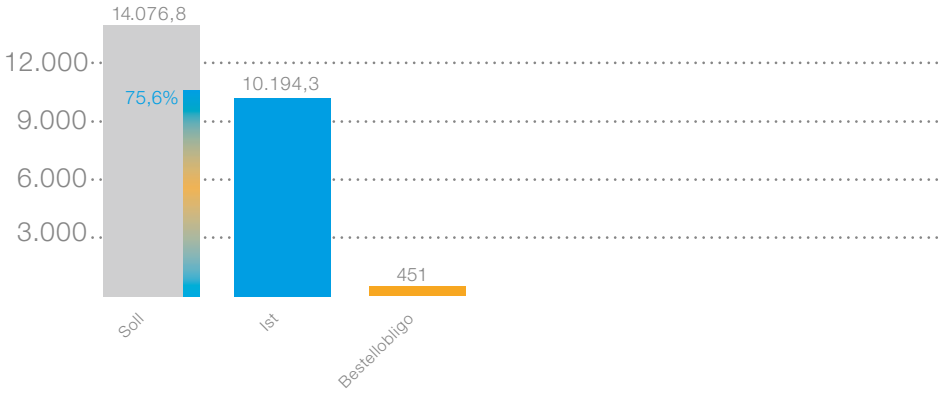
2012 Mio. €	2011 Mio. €	2010 Mio. €	2009 Mio. €	2008 Mio. €	**Fünfjahresübersicht**
238	232	362	300	328	Bauausgaben (brutto) **Straßenprojekte**
23	0	0,3			Erhaltung
16 42	17 1	18	20	22	Entgelte für ÖPP (brutto): A-Model A 4 Verfügbarkeitsmodell A 9
18	16	15	12	18	Grunderwerbsausgaben (brutto)
29	41	42	28	25	Ingenieurkosten (netto)
22	22	21	18	18	Geschäftskosten (netto)
50	25	28	89	123	Projektkosten (netto) **City-Tunnel Leipzig**
2	2	3	3	4	Geschäftskosten (netto)
0,7	0,4	0,4	0,5		Projektkosten **Wasserstraßenprojekte**
0,1	0,2	0,1	0,2	0,1	Geschäftskosten
441	**357**	**490**	**471**	**538**	**Geschäftsvolumen**
108	33	50	59	20	Umsatzerlöse
228	235	230	213	211	Durchschnittliche Zahl der Mitarbeiter einschließlich Geschäftsführung (in Personen)
19	18	17	16	16	Personalaufwand (netto)

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).

Die Erhöhung des Geschäftsvolumens 2012 im Vergleich zum Vorjahr resultiert im Wesentlichen aus dem Beginn der Erhaltungsprojekte in Hessen, dem Verfügbarkeitsmodell A 9 in Thüringen sowie den höheren Projektkosten des CTL in der Endphase seiner Realisierung.

Zweckausgaben Straßenbauprojekte kumuliert

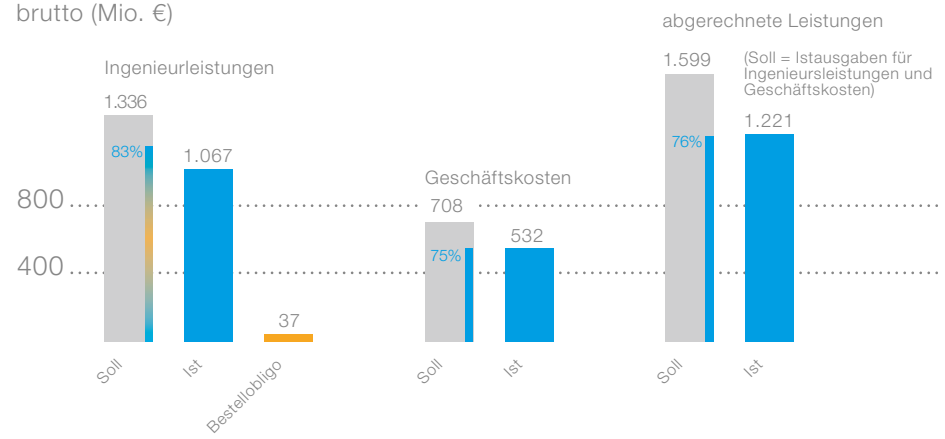
brutto (Mio. €)



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 etwa 10,6 Mrd. € und damit 76 % der geplanten Kosten erreicht.

Verwaltungskosten kumuliert

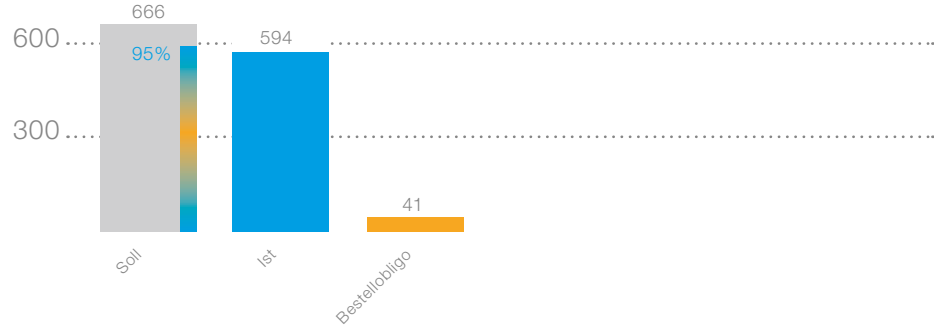
brutto (Mio. €)



Während bei den Ingenieurleistungen die Ist-Ausgaben und das Bestellobligo Ende 2012 mit ca. 1.104 Mio. € 83 % der Sollgröße erreicht haben, liegen die Geschäftskosten der DEGES bei 75 % der geplanten Kosten. Von den zum Bilanzstichtag insgesamt angefallenen Kosten konnten insgesamt 1.221 Mio. € gegenüber dem Bund und den Ländern abgerechnet werden.

Projektkosten City-Tunnel Leipzig (Projektteil Sachsen) kumuliert

netto (Mio. €)



Bis 31. Dezember 2012 wurden 594 Mio. € ausgegeben, weitere 41 Mio. € waren vertraglich gebunden.

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Die Bilanzsumme per 31. Dezember 2012 hat sich im Vergleich zum Vorjahr im Wesentlichen auf Grund der Reduzierung des Vorratsvermögens infolge der Teilleistungsabrechnungen um etwa 51 Mio. € verringert. In gleicher Höhe sind die Mittelzuweisungen gesunken.

Die entscheidenden Aktiva sind weiterhin die unter den Vorräten ausgewiesenen unfertigen Leistungen und geleisteten Anzahlungen. Auf der Passivseite stehen diesen insbesondere die Mittelzuweisungen gegenüber.

Die Finanzierung der Gesellschaft ist gesichert und gestaltet sich bei den einzelnen Projekten wie folgt:

Die Bau- und Grunderwerbsausgaben (Zweckausgaben) bei den Straßen- und Wasserstraßenprojekten trägt fast ausschließlich die Bundesrepublik Deutschland bzw. bei Landesstraßen das jeweilige Bundesland. Die Verwaltungskosten (Kosten für Ingenieurleistungen sowie die Geschäftskosten der DEGES) werden bei den VDE mit Ausnahme der A 44 Kassel – Eisenach projekt- und länderbezogen je zur Hälfte vom Bund und dem jeweiligen Bundesland getragen. Bei der A 44, den Straßenprojekten außerhalb VDE und allen anderen übertragenen Aufgaben erfolgt die Finanzierung der Verwaltungskosten ausschließlich durch das jeweilige Land bzw. den jeweiligen Auftraggeber. Bei den Wasserstraßenprojekten erfolgt die Finanzierung der Geschäftskosten über die Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt – Außenstelle Ost (GDWS ASt 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:

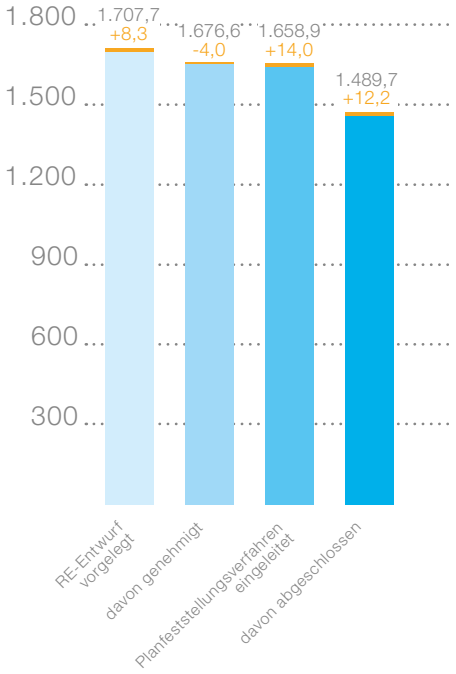
Straßenprojekte (brutto in Mio. €)		City-Tunnel Leipzig (brutto in Mio. €)		Wasserstraßenprojekte (brutto in Mio. €)		vom/von
für Zweckausgaben	für Verwaltungskosten	für Projektkosten	für Geschäftskosten	für Projektkosten	für Geschäftskosten	
124,82	8,06					Bund
0,06						*davon für Sonst. Dienstleistungen*
14,55	5,00					Brandenburg
4,91	5,30					Bremen
10,35	9,50					Hamburg
34,81	8,04					Hessen
0,04	*0,04*					*davon Vertragsübernahmen*
28,46	7,23					Mecklenburg-Vorpommern
0,06						*davon Vertragsübernahmen*
83,99	7,57		2,31			Sachsen
0,5	3,99					Sachsen-Anhalt
0,6	3,33					Schleswig-Holstein
0,23						*davon Vertragsübernahmen*
34,14	9,93					Thüringen
		50,42				DB Netz AG / DB Station & Service AG
				0,75	0,11	GDWS ASt Ost
337,13	**67,95**	**50,42**	**2,31**	**0,75**	**0,11**	**Insgesamt**
0,04	*0,33*					*davon Vertragsübernahmen*

Die Umsatzerlöse haben sich im Vergleich zum Vorjahr um 75,56 Mio. € erhöht. Gleichzeitig ergibt sich eine Reduzierung des Bestandes an unfertigen Leistungen von 54,86 Mio. €, die den Effekt der gestiegenen Umsatzerlöse relativiert.
Wie bereits in den Vorjahren weist die Gesellschaft einen Gewinn von 5.150 € aus.

Die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage ist geordnet.

Planungsstand

Zuwachs 2012 (km)



Im Jahr 2012 hat die DEGES die Arbeiten zur Einleitung bzw. zum Abschluss der noch fehlenden Planfeststellungsverfahren weiter vorangebracht.

Zum 31. Dezember 2012 waren rund 167,4 km Strecke im Planfeststellungsverfahren. Zwei noch ausstehende Planfeststellungsbeschlüsse für VDE und deren Zubringer werden im Jahr 2013 erwartet.

Für die Gesamtstreckenlänge von 1.997 km sind zu 85 % die RE-Entwürfe vorgelegt und genehmigt. 83 % der Planfeststellungsverfahren sind eingeleitet. Davon sind rund 90 % 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

Ende 2012 erfolgte der Grunderwerb auf einer Gesamtstreckenlänge von 1.598,1 km mit einem Flächenbedarf von 32.197 ha. Der durchschnittliche Flächenbedarf für die Trasse sowie die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen beträgt pro Kilometer Strecke im Durchschnitt 20,1 ha (Ausbau 13,8 ha, Neubau ca. 24,2 ha).

Flächensicherung

Der Zuwachs an gesicherten Flächen einschließlich Flurbereinigung betrug im Berichtszeitraum 647 ha. Dazu waren Verhandlungen mit 1.094 Eigentümern über 1.512 Flurstücke notwendig.

Von den laufenden Verfahren zur Besitzeinweisung wurden 2012 elf einvernehmlich abgeschlossen. Neu eingeleitet worden sind zehn Verfahren, davon neun zur Besitzeinweisung und eins zur Enteignung.

Darüber hinaus wurden im Jahr 2012 die 55 laufenden Flurbereinigungsverfahren in Brandenburg, Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen fachlich begleitet. Für zehn Verfahren in Brandenburg und Sachsen-Anhalt liegen die rechtskräftigen Ausführungsanordnungen (§ 61 FlurbG) vor.

Mit einem Zuwachs von 595 Kauf- und Dienstbarkeitsverträgen sowie Landverzichtserklärungen wurden bisher 19.006 ha des Gesamtflächenbedarfes ins Eigentum überführt. Das sind über zwei Drittel aller gesicherten Flächen.
Im Berichtszeitraum erhöhte sich die Anzahl der abgeschlossenen Messungsanerkennungs- und Auflassungsverträge um 735 auf insgesamt 9.093.

Schlussvermessung

Auf 1.456 km Streckenlänge, einschließlich der Flurbereinigung, ist die Schlussvermessung beauftragt. Mit einem Jahreszuwachs von 21 km lagen bis Ende 2012 insgesamt für 974 km die amtlichen Vermessungsergebnisse vor.

Insgesamt waren zum Jahresende 2012 89 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. Ende 2012 waren 4.040 ha an die Bundesstraßenverwaltung der Länder sowie an Dritte (wie Landkreise und Gemeinden) abgegeben. Für weitere 4.866 ha ist die Abgabe an die Stiftung Umwelt- und Naturschutz in Mecklenburg-Vorpommern bzw. die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben erfolgt.

Verwaltungskosten

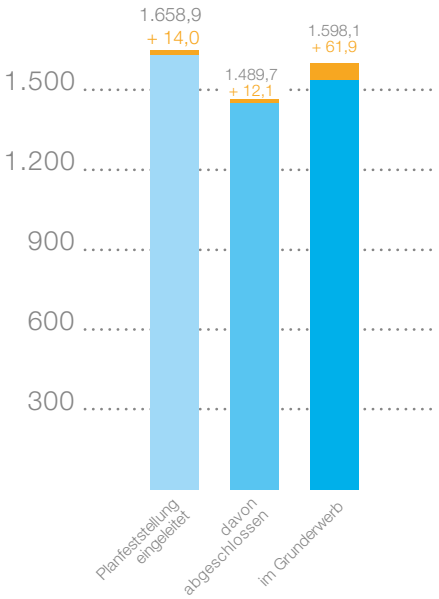
Der gesamte Aufwand für die Bereitstellung der erforderlichen Flächen betrug bis Ende 2012 im Durchschnitt 2.514 € je Hektar. Das sind ca. 13 % der durchschnittlichen Erwerbskosten je Hektar.

Grunderwerbsausgaben

Die gesamten Ausgaben für den Erwerb der benötigten Flächen lagen im Geschäftsjahr bei rund 17,5 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 ca. 576 Mio. € für den Grunderwerb ausgegeben, davon rund 95 Mio. € für die Liegenschaftsvermessung. Das entspricht etwa 6 % der derzeit verausgabten Baukosten.

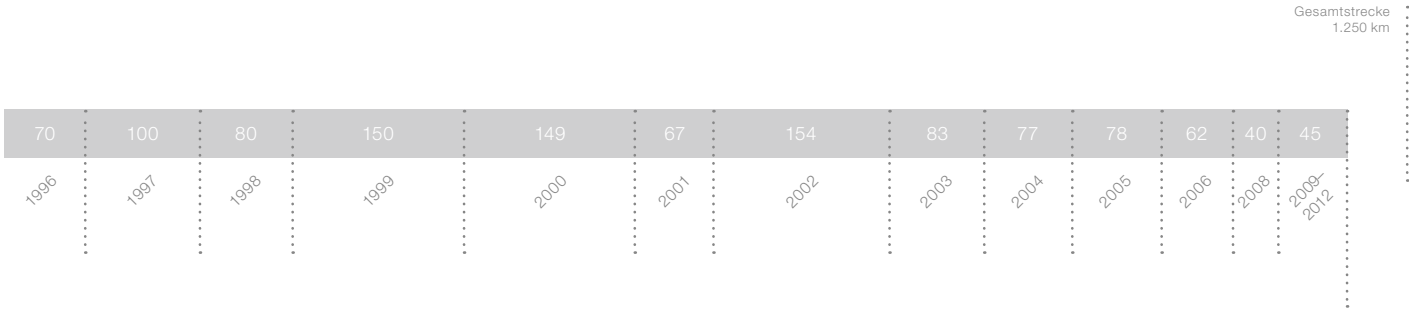
Stand Grunderwerb

Stand 2012 (km)



Bauleistung

Fertiggestellte Strecke Autobahn VDE 2012

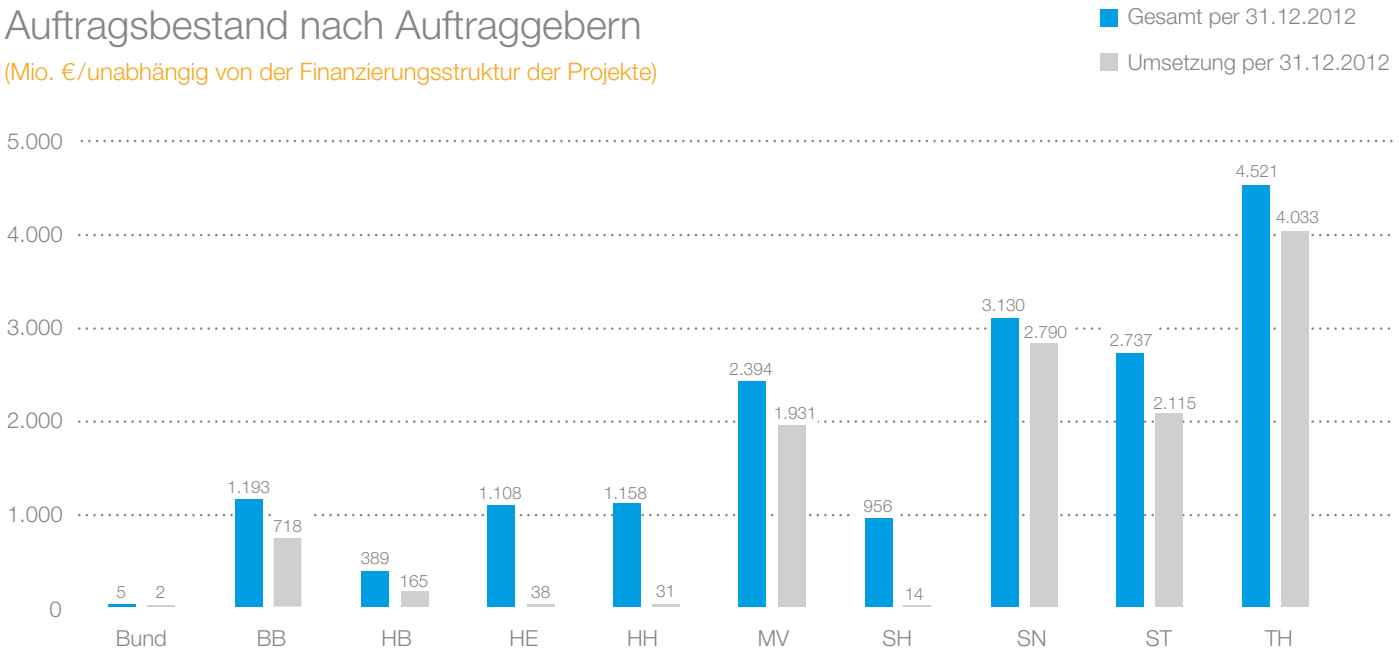


Zum Ende des Berichtsjahres waren ca. 1.167 km (rd. 93 %) der VDE-Maßnahmen unter Verkehr, weitere ca. 43 km (3,5 %) waren im Bau.

Von den VDE-Zubringern mit einer Gesamtstreckenlänge von 139 km befanden sich am Bilanzstichtag 34,6 km im Bau, rund 82,5 km waren bereits unter Verkehr.

Auftragsbestand nach Auftraggebern

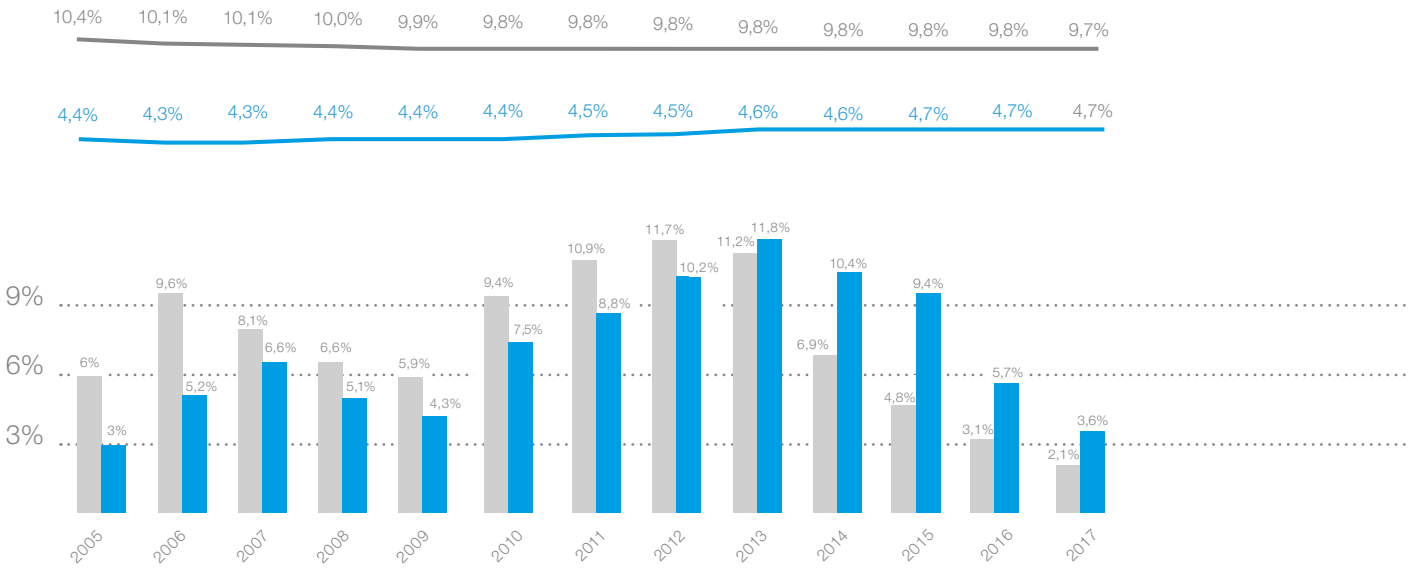
(Mio. €/unabhängig von der Finanzierungsstruktur der Projekte)



Leistungsbezogene Kennzahlen

Verhältnis der kumulierten Werte und Verhältnis der Jahreswerte

Ingenieurleistungen (brutto)/Geschäftskosten (brutto)



Die Gesellschaft hat 2012 die Analyse der einzelnen Kostenarten und -relationen sowohl in den Planungs- und Bauphasen als auch im Grunderwerb der Projekte fortgesetzt und in Kennzahlen dargestellt.

Zentrale Kennzahlen bei den Straßenprojekten sind weiterhin das Verhältnis der Verwaltungskosten zuzüglich Umsatzsteuern (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.

Betrachtet man den bisherigen Geschäftsverlauf und dessen Prognose bis 2017, so ergibt sich für die VDE – Straße[1] obenstehendes Verhältnis der Verwaltungskosten zu den Zweckausgaben (aktuelle Zweckausgaben = 100 %).

[1] Ohne die Projekte A-Modell A 4 Hörselberge, Verfügbarkeitsmodell A 9 AS Lederhose–Landesgrenze Thüringen/Bayern 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.

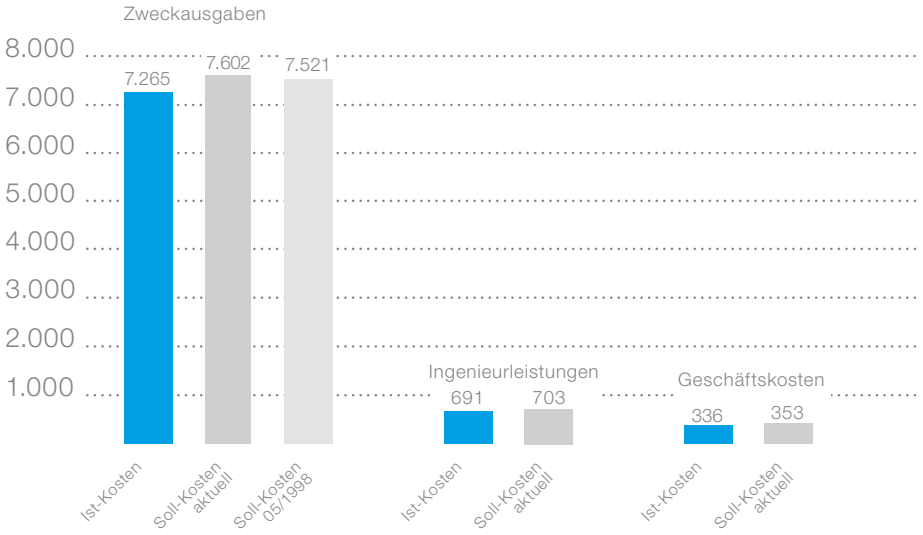
Das dargestellte – vergleichsweise günstige – Verhältnis der kumulierten Verwaltungskosten zu den kumulierten Zweckausgaben ist in der Zukunft allerdings nur dann zu erreichen, wenn der Personalbestand konsequent am Aufgabenumfang ausgerichtet wird. Ein Maßstab hierfür ist das dargestellte Verhältnis der jeweiligen Jahreswerte, das neben der eigentlich entscheidenden Kennzahl der kumulierten Werte ebenfalls ausgewiesen ist.

Der Anstieg der Jahreswerte bis 2013 resultiert zum einen aus den gesunkenen Zweckausgaben infolge der Vorgaben der Haushalte bzw. Verzögerungen in der Projektrealisierung auf Grund langandauernder Verwaltungsgerichtsverfahren. Zum anderen erhöhen zusätzliche Anforderungen im Rahmen der Baurechtsschaffung, beispielsweise im Umweltbereich, die Verwaltungskosten. Ab 2014 steigen die Zweckausgaben voraussichtlich infolge der dann beginnenden Bauarbeiten in den noch offenen Projekten erneut an und verbessern das Verhältnis von Verwaltungskosten zu Zweckausgaben wieder.

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 05/1998, der ersten belastbaren haushaltsmäßigen Veranschlagung der Bau- und Grunderwerbskosten.

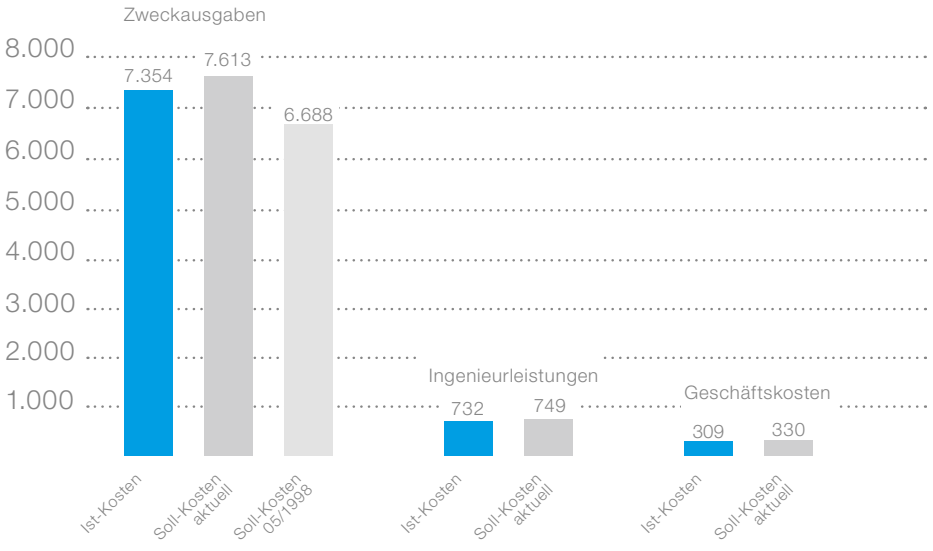
VDE vierstreifiger Neubau

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



VDE sechsstreifige Erweiterung

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



Weitere wichtige Kennzahlen sind die Zweckausgaben und Verwaltungskosten je Kilometer fertiggestellter Strecke bzw. je Hektar benötigter Fläche. Die Kilometerkosten für die VDE – Straße werden nach den Kriterien vierstreifiger Neubau und sechsstreifige Erweiterung[1] getrennt ausgewiesen und stellen sich wie nebenstehend dar.

Die aktuellen Planwerte liegen im Bereich des vierstreifigen Neubaus um 81 Tsd. € pro Kilometer und im Bereich der sechsstreifigen Erweiterung um 925 Tsd. € pro Kilometer höher als die im Jahr 1998 veranschlagten Werte. Dies liegt insbesondere an den Kostensteigerungen bei den aktuell noch laufenden Projekten für Materialien und Löhne. Die Verhältnisse der aktuellen Soll-Verwaltungskosten zu den Soll-Zweckausgaben aktuell bzw. 1998 betragen beim vierstreifigen Neubau 13,89 % bzw. 14,04 % sowie bei der sechsstreifigen Erweiterung 14,17 % bzw. 16,13 %.

Betrachtet man die im Grunderwerb benötigten Flächen bzw. anfallenden Kosten je Streckenkilometer, ergeben sich für 2012 folgende Kennzahlen:

durchschnittlicher kumulierter Flächenbedarf 2012 in ha/km (einschl. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen)

→	VDE	21,4
→	Straßenprojekte außerhalb VDE	16,2
→	Erweiterungsstrecken (alle Projekte)	13,8
→	Neubaustrecken (alle Projekte)	24,2

durchschnittliche kumulierte Erwerbskosten in €/ha 19.900
(inklusive aller Entschädigungen, Nebenkosten und Gebühren)

Verwaltungskosten in €/ha 2.500

[1] Ohne die Projekte A-Modell A 4 Hörselberge, Verfügbarkeitsmodell A 9 AS Lederhose – Landesgrenze Thüringen/Bayern sowie A 44 AS Waldkappel – AD Wommen (A 4/A 44).

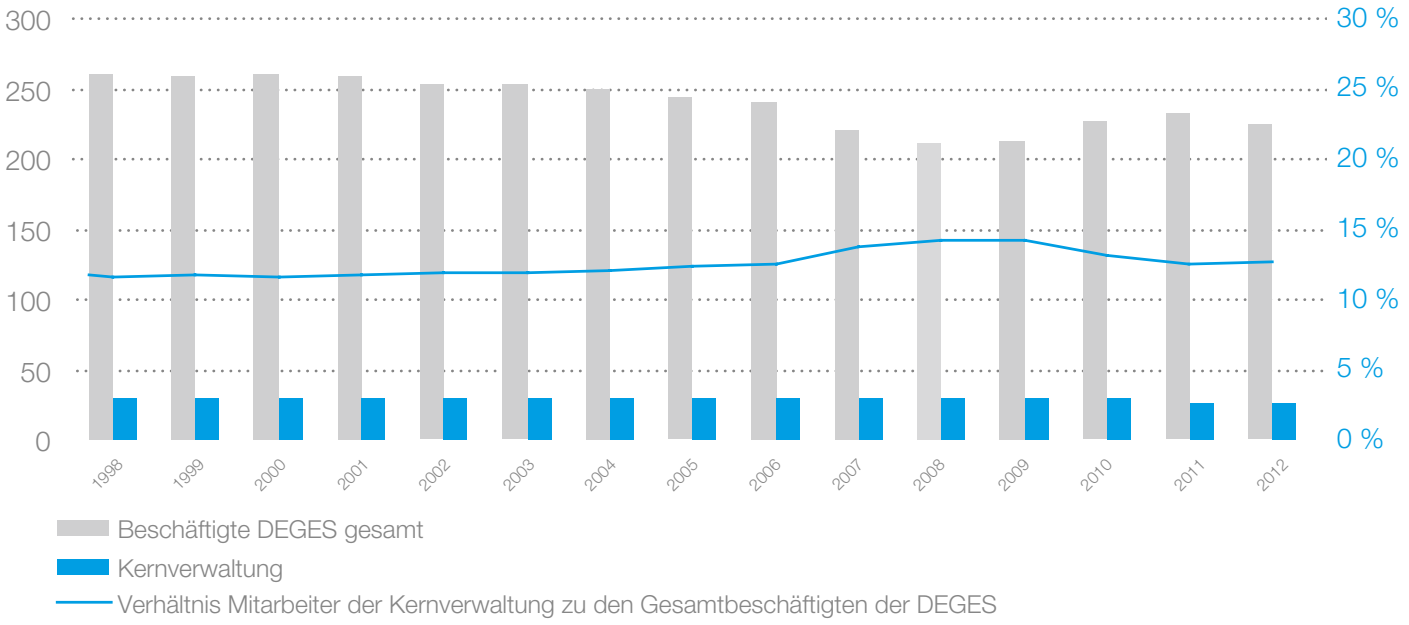
Personalentwicklung

Am Ende des Geschäftsjahres betrug der Personalbestand (einschließlich Geschäftsführung) 225 Mitarbeiter. Davon waren 152 im technischen Geschäftsbereich, 63 im kaufmännisch-juristischen Geschäftsbereich sowie zehn in den der Geschäftsführung gemeinsam zugeordneten Organisationseinheiten tätig. Zwei Auszubildende absolvieren eine Ausbildung zum Bürokaufmann.

Von der durchschnittlichen Gesamtbelegschaft (228 Mitarbeiter einschließlich Geschäftsführung) waren 29 Mitarbeiter in der Kernverwaltung (Personal, Finanz- und Rechnungswesen, allgemeine Verwaltung und Controlling) tätig. Im Zeitraum seit 1998 hat sich das Verhältnis der Mitarbeiteranzahl der Kernverwaltung zur Gesamtbelegschaft wie folgt entwickelt:

Prozentuales Verhältnis Mitarbeiteranzahl der Kernverwaltung zur Gesamtbelegschaft

Beschäftigte DEGES Gesamt / Kernverwaltung



Organisatorische Änderungen

Zur weiteren Optimierung der Aufbau- und Ablauforganisation unter Berücksichtigung der geänderten Rahmenbedingungen für die Aufgabenerfüllung der DEGES wurde in den Jahren 2010 und 2011 eine Organisationsuntersuchung durchgeführt. Im Berichtsjahr bzw. Anfang 2013 wurden Empfehlungen umgesetzt.
Wesentliche Ziele der Anpassungen waren die

- → Stärkung der Projektmanagement-Kompetenz,
- → Förderung eines transparenten und wirtschaftlichen Handelns,
- → Stärkung des technischen, kaufmännischen und juristischen Know-hows und der interdisziplinären Zusammenarbeit,
- → Verbesserung der Qualitätssicherung bei der Projektrealisierung sowie
- → Ermöglichung systematischer Personalentwicklung.

Hierfür wurde die Gesamtverantwortung des jeweiligen Projektleiters für das Termin-, Kosten- und Qualitätsmanagement der Projekte durch die Übertragung der Verantwortung auch für den Teil des konstruktiven Ingenieurbaus im Projekt und die Zuordnung von Mitarbeitern des Grunderwerbs zu den Projektteams gestärkt.

Gleichzeitig wurden die Aufgaben des Vertrags- und Vergabewesens sowie die Abwicklung und Abrechnung der Teilleistung 2 in je einer Abteilung zentralisiert und der Bereich Recht und Grunderwerb neu organisiert.

Durch diese Neuorganisationen wurde die Anzahl der Abteilungen um zehn reduziert.

Ein Teil des DEGES-Teams im Dezember 2012

Nachtrag und Prognose

Im Zeitraum zwischen dem Bilanzstichtag und dem Zeitpunkt der Berichterstattung haben sich keine Ereignisse zugetragen, die einen wesentlichen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage haben.

Auf Grundlage der im Konsortialvertrag geregelten Kostenerstattung durch Bund und Länder wird auch für die kommenden Geschäftsjahre mit einem Jahresüberschuss von mindestens 5.150 € gerechnet.

Höhepunkte des Jahres 2012

→ 27.–29. März: Verschub an der A 7
Im Zuge der acht- bzw. sechsstreifigen Erweiterung der A 7 wurde die alte Brücke der Güterumgehungsbahn zwischen Hamburg-Stellingen und Dreieck Hamburg-Nodwest als vorgezogene Baumaßnahme durch einen neuen Überbau ersetzt. Dazu

Christian Rohde, Baubevollmächtigter

musste ab Freitag, den 23. März 2012 um 22 Uhr die Autobahn zwischen den beiden Anschlussstellen vollständig für den Verkehr gesperrt werden. Aushub und Einschub konnten durch den Einsatz aller am Bau Beteiligter erfolgreich durchgeführt werden. Die minutiöse Planung und die gute Zusammenarbeit machten es möglich, dass die Richtungsfahrbahn Hannover noch am Sonntag, den 25. März um 23:50 Uhr freigegeben werden konnte, die Richtungsfahrbahn Flensburg am 26. März um 3:00 Uhr.

→ 18. April: Baubeginn A 9
Am Montag, den 16. April führten Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer und der Thüringer Minister für Bau, Landesentwicklung und Verkehr Christian Carius den 1. Spatenstich für das ÖPP-Projekt AS Lederhose–Landesgrenze Thüringen/Bayern zwischen den Anschlussstellen Triptis und Schleiz durch. ÖPP – also Öffentlich-

Sebastian Haß, Abteilungsleiter

Private-Partnerschaften – stehen für eine langjährige und wirtschaftliche Zusammenarbeit zwischen privatem Partner und öffentlicher Hand.

→ 25. Mai: Portikus-Sanierung abgeschlossen
Am Freitag, den 25. Mai enthüllten Sachsens Staatsminister für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr Sven Morlok sowie der Konzernbevollmächtigte der Deutsche Bahn AG Arthur Stempel symbolisch den historischen Schriftzug „Sächs. Bayersche Staats-Eisenbahn“ am Portikus in Leipzig. Das rund 160 Jahre alte denkmalgeschützte Bauwerk war im April 2006 auf Grund der Bauarbeiten für den City-Tunnel Leipzig (CTL) mit hohem technischen Aufwand um 30,5 Meter Richtung Osten verschoben worden. Ende Oktober 2009 wurde der 30 Meter lange und 20 Meter hohe Nordgiebel der zerstörten ehemaligen Bahnhofshalle wieder an

Rüdiger Miertschink, Baubevollmächtigter

seinen angestammten Platz zurückverschoben und im Anschluss umfassend sowie fachgerecht saniert.

→ Mitte November: Baubeginne Hessen
Innerhalb einer Woche fanden mehrere 1. Spatenstiche statt: In Wöllstadt entsteht eine Ortsumgehung

Josef Einhaus, Bereichsleiter

mit zehn Bauwerken, zwischen Frankfurt und Offenbach wird die Carl-Ulrich-Brücke erneuert und bei Steinau entstehen die Rastanlagen Weinberg und Hundsrücker Berg.

→ 18. Dezember: Verkehrsfreigabe Flöha
Der erste Bauabschnitt der neuen B 173 in Flöha wurde feierlich freigegeben. Eine Besonderheit der neuen Bundesstraße ist das Bauwerk „Blaue Welle“, das im Frühjahr beim Deutschen Brückenbaupreis 2012 in der Kategorie Fuß- und Radwegbrücken den 1. Preis bekam.

Barbara Fahland, Abteilungsleiterin

Bericht des Aufsichtsrates / Jahresabschluss

Bericht des Aufsichtsrates 2012

Der Aufsichtsrat hat die ihm nach Gesetz und Satzung obliegenden Aufgaben wahrgenommen. Im Geschäftsjahr 2012 haben vier Sitzungen und vier 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 2012:

- die Übernahme und der Einstieg in die Bearbeitung von Erhaltungsprojekten in Hessen,
- die Fortschreibung bzw. Erarbeitung von aktuellen Termin- und Kostenplänen für die weitere Projektabwicklung und Beschleunigung der Teilleistungsabrechnung gegenüber dem Bund und den Ländern,
- die Prognose des zukünftigen Mitarbeiterbedarfs,
- die Umsetzung der Ergebnisse der Organisationsuntersuchung 2010,
- die Umsetzung des Public-Corporate-Governance-Kodex, insbesondere im Hinblick auf die Einrichtung eines Prüfungsausschusses des Aufsichtsrates und die Selbstevaluierung der Tätigkeit des Aufsichtsrates,
- die Vorbereitung der Fortschreibung des Vertragswerkes der DEGES sowie
- die Tätigkeit der Innenrevision.

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 2012 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 92. 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, 22. März 2013

DER AUFSICHTSRAT

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 2012 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 auf Grund 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 28. Februar 2013

Deloitte & Touche GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Nienhoff
Wirtschaftsprüferin

Großmann
Wirtschaftsprüferin

Bilanz zum 31. Dezember 2012

AKTIVA	31.12.2012 €	31.12.2011 €
A Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Software	621.485,00	451.536,00
2. Geleistete Anzahlungen	175.000,00	75.000,00
	796.485,00	526.536,00
II. Sachanlagen		
1. Technische Anlagen	0,00	0,00
2. Geschäftsausstattung	1.369.916,00	1.375.492,00
	1.369.916,00	1.375.492,00
III. Finanzanlagen		
Sonstige Ausleihungen	644,00	644,00
	2.167.045,00	1.902.672,00
B Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Unfertige Leistungen	245.887.319,64	300.744.698,96
2. Geleistete Anzahlungen	77.747.910,99	79.394.047,62
3. Anzahlungen auf Drittverträge	7.134.749,78	6.739.562,02
	330.769.980,41	386.878.308,60
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0,00	0,00
2. Sonstige Vermögensgegenstände	383.701,76	329.183,74
	383.701,76	329.183,74
III. Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten	10.850.012,12	5.878.576,61
	342.003.694,29	393.086.068,95
C Rechnungsabgrenzungsposten	247.969,54	258.681,27
D Akt. Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	44.379,75	51.238,84
	344.463.088,58	**395.298.661,06**

PASSIVA	31.12.2012 €	31.12.2011 €
A Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	51.500,00	51.500,00
II. Gewinnrücklage	18.500,00	18.500,00
III. Gewinnvortrag	15.450,00	10.300,00
IV. Jahresüberschuss	5.150,00	5.150,00
	90.600,00	85.450,00
B Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen	566.546,00	450.685,00
2. Steuerrückstellungen	0,00	51.150,00
3. Sonstige Rückstellungen	3.601.915,29	3.419.778,32
	4.168.461,29	3.921.613,32
C Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	962.733,70	1.496.517,10
2. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	336.789.149,14	388.293.712,18
3. Sonstige Verbindlichkeiten	2.452.144,45	1.501.368,46
davon aus Steuern	(2.450.219,11)	(1.498.754,43)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(428,51)	(0)
	340.204.027,29	391.291.597,74
	344.463.088,58	**395.298.661,06**

Anhang für das Geschäftsjahr 2012

1. Allgemeine Angaben

Dem Jahresabschluss zum 31. Dezember 2012 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.

Die Gliederung der Bilanz ist um die Position „Zahlungen auf Drittverträge“ hinsichtlich einer besseren Transparenz erweitert worden.

2. Erläuterungen zur Bilanz, einschließlich Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Bilanz zum 31. Dezember 2012 wurde nach den handelsrechtlichen Vorschriften unter Berücksichtigung des Bilanzrechtsmodernisierungsgesetzes (BilMoG) aufgestellt.

2.1 Anlagevermögen

Die Veränderungen der einzelnen Posten im Geschäftsjahr 2012 sind in der Entwicklung des Anlagevermögens auf Seite 48/49 dargestellt.

Erworbene immaterielle Vermögensgegenstände (Software) sind zu Anschaffungskosten erfasst und werden linear entsprechend ihrer voraussichtlichen Nutzungsdauer (zwischen drei und fünf Jahren) abgeschrieben.
Sachanlagen sind zu Anschaffungskosten zuzüglich Anschaffungsnebenkosten und abzüglich aufgelaufener Abschreibungen bewertet.

Die Abschreibungen werden planmäßig linear über die voraussichtliche Nutzungsdauer (zwischen drei und 13 Jahren) vorgenommen. 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 gemäß § 6 Abs. 2a EStG zu einem Sammelposten zusammengefasst und über fünf Jahre gewinnmindernd abgeschrieben.

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.

Zahlungen auf Drittverträge umfassen von der Bundesrepublik Deutschland bzw. den Ländern abgeschlossene, aber nicht auf die DEGES übertragene Verträge, für die die finanzielle Abwicklung von der DEGES übernommen wird.

Die Vorräte haben sich auf Grund der weiteren Projektabarbeitung sowie der Abrechnung von Teilleistungen für die Straßenprojekte wie folgt verändert:

	31.12.2012 Tsd. €	31.12.2011 Tsd. €	Veränderung Tsd. €
Vorräte			
Unfertige Leistungen	245.887	300.745	-54.858
Geleistete Anzahlungen	77.748	79.394	1.646
Zahlungen auf Drittverträge	7.135	6.739	396
Gesamt	**330.770**	**386.878**	**-56.108**

2.3 Forderungen, sonstige Vermögensgegenstände und flüssige Mittel

Die sonstigen Vermögensgegenstände sind grundsätzlich zum Nominalwert angesetzt.
Den Risiken eines Zahlungsausfalls wurde über den Ansatz einer Einzelwertberichtigung Rechnung getragen.

Unter den sonstigen Vermögensgegenständen sind wie im Vorjahr keine Forderungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr ausgewiesen.
Die flüssigen Mittel (Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten) sind zum Nennwert bewertet.

2.4 Aktive Rechnungsabgrenzungsposten

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

2.5 Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung

Die bis zum Jahr 2009 in der Position 2.3 enthaltenen Ansprüche aus Rückdeckungsversicherungen für mitarbeiterfinanzierte Pensionszusagen wurden in Höhe ihres Zeitwertes von 293 Tsd. € gemäß den Neuregelungen des BilMoG mit den entsprechenden Rückstellungen in Höhe von 249 Tsd. € verrechnet. Die Anschaffungskosten für die Rückdeckungsversicherungen betragen 256 Tsd. €.

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 5,06 % wurde von dem Wahlrecht nach § 253 Abs. 2, S. 2 HGB (pauschaler Ansatz des von der Deutschen Bundesbank zum 31. Oktober 2012 veröffentlichten Zinssatzes mit einer Restlaufzeit von 15 Jahren) Gebrauch gemacht.

Die Ermittlung der Erfüllungsbeträge für die Pensionsverpflichtungen aus den arbeitnehmerfinanzierten Pensionszusagen genügt sowohl dem modifizierten Teilwertverfahren als auch der Projected-Unit-Credit-Methode (PUC), 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 12 Tsd. €.

Auf Grund des Ansatzes eines aktiven Unterschiedsbetrages aus der Vermögensverrechnung ist entsprechend § 268 Abs. 8 HGB ein Betrag von 3 Tsd. € von der Ausschüttung gesperrt.

2.6 Eigenkapital

Am gezeichneten Kapital von 51,5 Tsd. € sind 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 bis zum Jahr 2009 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 5,04 % wurde von dem Wahlrecht nach § 253 Abs. 2, S. 2 HGB (pauschaler Ansatz des von der Deutschen Bundesbank für Dezember 2012 veröffentlichten Zinssatzes mit einer Restlaufzeit von 15 Jahren) Gebrauch gemacht.
Die Erfüllungsbeträge für die Pensionsverpflichtungen an die Geschäftsführer zum Bilanzstichtag wurden mittels der PUC-Methode ermittelt.
Dabei wurden ein Gehaltstrend von 2,3 % und ein Rententrend von 1 % zugrunde gelegt. Insgesamt ergibt sich ein Aufzinsungsbetrag in Höhe von 29 Tsd. €.

Sonstige Rückstellungen bestehen insbesondere für:

- Prozesskosten (1.583 Tsd. €),
- Abschlussvergütungen und Leistungszulagen (604 Tsd. €),
- Urlaubsverpflichtungen (782 Tsd. €) sowie
- ungewisse Verbindlichkeiten aus Ingenieurverträgen (430 Tsd. €).

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

	Aufzinsung in Tsd. €	Abzinsung in Tsd. €
Prozesskosten-Rückstellung	0,0	10,6
Rückstellung für Archivierung	1,1	0,4

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 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. €	
	2012	Vorjahr	2012	Vorjahr	2012	Vorjahr	2012	Vorjahr
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	963	1.497	0	0	0	0	963	1.497
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	64.226	153.225	146.646	146.760	186.701	156.472	397.573	456.457
Abgegrenzte Umsatzsteuer auf Mittelzuweisungen	–9.820	–22.881	–22.420	–21.916	–28.544	–23.366	–60.784	–68.163
Sonstige Verbindlichkeiten	2.452	1.501	0	0	0	0	2.452	1.501
davon aus Steuern	(2.450)	(1.499)	(0)	(0)	(0)	(0)	(2.450)	(1.499)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
Gesamtbetrag	**57.821**	**133.342**	**124.226**	**124.844**	**158.157**	**133.106**	**340.204**	**391.292**

2.9 Latente Steuern

Latente Steuern ergeben sich als Differenz zwischen handels- und steuerrechtlichen Wertansätzen auf Grund 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 64 Tsd. €, passive latente Steuern in Höhe von 11 Tsd. €.

Aktive latente Steuern ergeben sich insbesondere aus:
- den unterschiedlichen Wertansätzen in der Handels- und Steuerbilanz für die Rückstellungen der Verpflichtungen aus der arbeitnehmerfinanzierten Alterszusatzversorgung in Höhe von 11 Tsd. €, die daraus ermittelte latente Steuer beträgt 3 Tsd. €,
- einem steuerlichen Ausgleichsposten bei den Rückstellungen der Pensionsverpflichtungen für Geschäftsführer in Höhe von 173 Tsd. €, resultierend aus dem zu übernehmenden Steuerbilanzwert bzw. dem steuerlichen Nichtansatz einer handelsrechtlich ermittelten Rückstellung, die daraus ermittelte latente Steuer beträgt 52 Tsd. € sowie
- dem Ansatz des Nominalwertes der Rückstellungen für Kosten aus Rechtsstreitigkeiten in der Steuerbilanz. In der Handelsbilanz wurde der Nominalwert entsprechend der geschätzten Laufzeit des Verfahrens abgezinst. Der steuerliche Ausgleichsposten beträgt 28 Tsd. €, die daraus ermittelte latente Steuer 8 Tsd. €.

Passive latente Steuern ergeben sich aus:
- dem Unterschiedsbetrag zwischen den Anschaffungskosten für die Rückdeckungsversicherung und dem Zeitwert in Höhe von 37 Tsd. €. Die daraus ermittelte latente Steuer beträgt 11 Tsd. €.

Für die Berechnung der latenten Steuern wird ein Steuersatz von 30,24 % 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. 2012 (brutto Mio. €)
Mietverträge	4,1
Bestellobligo	37,0
Summe	**41,1**

3. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

3.1 Umsatzerlöse

Die ausgewiesenen Umsatzerlöse entfallen auf:

	2012 Tsd. €	2011 Tsd. €
Teilleistung 1 für Straßenprojekte	97.768	26.288
Teilleistung 2 für Straßenprojekte	8.444	4.023
Leistungen für das Projekt City-Tunnel Leipzig	1.760	2.345
Leistungen für die Wasserstraßenprojekte	211	0
Leistungen für das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	105	72
	108.288	**32.728**

3.2 Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge resultieren vor allem aus:
- der Auflösung von Rückstellungen sowie
- Schadenersatzforderungen infolge nicht termingerecht abgeschlossener Baumaßnahmen.

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge in Höhe von 348 Tsd. € enthalten (Vorjahr: 612 Tsd. €).

3.3 Materialaufwand

Der Materialaufwand betrifft vor allem schlussgerechnete Ingenieurleistungen.

3.4 Personalaufwand

Der Personalaufwand hat sich gegenüber dem Vorjahresniveau um ca. 247 Tsd € erhöht.

3.5 Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

	2012 Tsd. €	2011 Tsd. €
Abschreibungen		
planmäßige lineare Abschreibung	528	465
sofortige Abschreibung gemäß § 6 Abs. 2 EStG	17	49
	545	**514**

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,
- Gutachten und Beratungen sowie
- Instandhaltung und Wartung für Gebäude, EDV-Anlagen und Software.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten periodenfremde Aufwendungen von 121 Tsd. € (Vorjahr: 87 Tsd. €).

3.7 Steuern vom Einkommen und Ertrag

Die Steuern vom Einkommen und Ertrag resultieren aus Gewerbeertragsteuern (62 Tsd. €, Vorjahr: 55 Tsd. €) sowie aus Körperschaftsteuern und Solidaritätszuschlag (49 Tsd. €, Vorjahr: 35 Tsd. €).

4. Sonstige Angaben

4.1 Arbeitnehmer

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

	2012	2011
Geschäftsbereich		
gemeinsamer Geschäftsbereich	8	10
technischer Geschäftsbereich	155	164
kaufmännisch-juristischer Geschäftsbereich	63	59
(davon gewerbliche Arbeitnehmer)	(3)	(3)
	226	**233**

Zum 31. Dezember 2012 waren 223 Mitarbeiter bei der DEGES beschäftigt.

4.2 Geschäftsführung und Aufsichtsrat

Die Gesellschaft hat zwei Geschäftsführer:

Dirk Brandenburger technischer Geschäftsführer	Bauassessor, Dipl.-Ing. Werder (Havel)
Bodo Baumbach kaufmännisch-juristischer Geschäftsführer	Dipl.-Staatswiss., Dipl.-Kfm. (FH) Bernau bei Berlin

Die Gesellschaft hat einen Aufsichtsrat, der sich wie auf Seite 9 dargestellt zusammensetzt.

4.3 Bezüge der Geschäftsführung und des Aufsichtsrates

Die Bezüge der Geschäftsführung inklusive aller sonstigen Aufwendungen setzen sich wie folgt zusammen:

	Dirk Brandenburger €	Bodo Baumbach €	Gesamt €
Grundvergütung	149.162,00	140.306,00	289.468,00
Leistungszulage für 2011	18.000,00	18.000,00	36.000,00
Geldwerter Vorteil (Pkw), Beihilfen, Beiträge zur Gruppenunfallversicherung	25.266,07	11.691,53	36.957,60
Versorgungszuschlag/ Arbeitgeberanteil an der Sozialversicherung	26.115,60	10.226,16	36.341,76
Summe Bezüge	**218.543,67**	**180.223,69**	**398.767,36**
nachrichtlich: Zuführung zur Pensionsrückstellung	2.643,00	31.618,00	34.261,00
Gesamt	**221.186,67**	**211.841,69**	**433.028,36**

Für die Mitglieder der Geschäftsführung sind zum 31. Dezember 2012 Pensionsrückstellungen in Höhe von 113.428 € gebildet.

An frühere Geschäftsführer wurden 2012 29.492,96 € in Form von Versorgungsbezügen ausgezahlt. Die Pensionsrückstellungen für frühere Mitglieder der Geschäftsführung belaufen sich zum Bilanzstichtag auf 453.118 €.

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)	409,04
Lutz Irmer (Stellvertreter des Vorsitzenden)	409,04
Karl-Hermann Fahsel	511,30
Hartmut Fiedler	102,26
Wolfgang Golasowski	306,78
Michael Harting	306,78
Günther Hermann	409,04
Martin Huber	409,04
Günther Meienberg	511,30
Egbert Neumann	409,04
Bernd Sablotny	204,52
Wolfgang Suhr	306,78
Ina-Maria Ulbrich	102,26
Volkmar Vogel	306,78
Summe	**5.215,26**

4.4 Gesamthonorar für den Abschlussprüfer

Das Gesamthonorar des Wirtschaftsprüfers verteilt sich wie folgt:

- 18.900,00 € netto für Abschlussprüfungsleistungen sowie
- 18.850,00 € netto für sonstige Leistungen.

5. Treuhandvermögen und Treuhandschulden

Die mit dem Bau oder der Erweiterung der Straßenprojekte zusammenhängenden Verträge für Bauleistungen und Grunderwerb (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.

Die zweckgerechte und wirtschaftliche Mittelverwendung wird durch die Rechnungshöfe des Bundes und der Länder sowie bezogen auf europäische Fördermittel durch den Europäischen Rechnungshof geprüft.

Vorschlag für die Verwendung des Jahresüberschusses 2012

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

Berlin, 28. Februar 2013

Baumbach
Geschäftsführer

Brandenburger
Geschäftsführer

Entwicklung des Anlagevermögens
Anschaffungs- und Herstellungskosten

	Stand 01.01.2012 €	Zugänge €	Umbuchungen €	Abgänge €	Stand 31.12.2012 €
Immaterielle Vermögensgegenstände					
Entgeltlich erworbene Software	2.644.114,31	365.928,86	0,00	12.869,00	2.997.174,17
Geleistete Anzahlungen	75.000,00	100.000,00	0,00	0,00	175.000,00
	2.719.114,31	465.928,86	0,00	12.869,00	3.172.174,17
Sachanlagen					
Technische Anlagen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Geschäftsausstattung	4.349.624,80	559.551,24	0,00	455.086,37	4.454.089,67
	4.349.624,80	559.551,24	0,00	455.086,37	4.454.089,67
Zwischensummen	**7.068.739,11**	**1.025.480,10**	**0,00**	**467.955,37**	**7.626.263,84**
Finanzanlagen					
Sonstige Ausleihungen	644,00	0,00	0,00	0,00	644,00
Summen	**7.069.383,11**	**1.025.480,10**	**0,00**	**467.955,37**	**7.626.907,84**

Abschreibungen

Stand 01.01.2012 €	Zugänge €	Zuschreibungen €	Abgänge €	Stand 31.12.2012 €
2.192.578,31	195.979,86	0,00	12.869,00	2.375.689,17
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2.192.578,31	195.979,86	0,00	12.869,00	2.375.689,17
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2.974.132,80	348.649,24	0,00	238.608,37	3.084.173,67
2.974.132,80	348.649,24	0,00	238.608,37	3.084.173,67
5.166.711,11	**544.629,10**	**0,00**	**251.477,37**	**5.459.862,84**
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
5.166.711,11	**544.629,10**	**0,00**	**251.477,37**	**5.459.862,84**

Bilanzwerte

Stand 31.12.2012 €	Vorjahr €
621.485,00	451.536,00
175.000,00	75.000,00
796.485,00	526.536,00
0,00	0,00
1.369.916,00	1.375.492,00
1.369.916,00	1.375.492,00
2.166.401,00	**1.902.028,00**
644,00	644,00
2.167.045,00	**1.902.672,00**

Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2012

	2012 €	2011 €
1. Umsatzerlöse	108.287.865,32	32.728.334,42
2. Veränderung des Bestandes an unfertigen Leistungen	–54.857.379,32	20.689.647,59
3. Sonstige betriebliche Erträge	607.951,48	808.196,14
	54.038.437,48	54.226.178,15
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für bezogene Waren	–293.905,71	–170.642,88
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	–29.194.320,37	–28.661.297,70
	–29.488.226,08	–28.831.940,58
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	–15.621.866,28	–15.415.901,53
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	–2.980.117,00	–2.939.569,10
davon für Altersversorgung	(–673.643,48)	(–581.192,84)
	–18.601.983,28	–18.355.470,63
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	–544.629,10	–514.329,09
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	–5.274.098,61	–6.449.239,07
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	26.229,65	50.782,85
davon aus der Abzinsung der Rückstellungen	(23.044,82)	(22.176,92)
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	–32.240,39	–25.429,13
davon aus der Aufzinsung der Rückstellungen	(–29.916,37)	(–22.775,61)
10. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	**123.489,67**	**100.552,50**
11. Außerordentliche Aufwendungen	0,00	0,00
12. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	–110.737,67	–90.432,50
13. Sonstige Steuern	–7.602,00	–4.970,00
14. Jahresüberschuss	**5.150,00**	**5.150,00**

Treuhandbilanz zum 31. Dezember 2012

AKTIVA	31.12.2012 €	31.12.2011 €
Treuhandvermögen		
I. Straßenbauprojekte		
1. Bauleistungen	9.754.759.704,51	9.435.313.042,51
2. Grunderwerb	575.900.669,05	558.379.545,41
3. Forderungen gegenüber Gesellschaftern aus Teilleistungsabrechnung	0,00	0,00
	10.330.660.373,56	9.993.692.587,92
II. City-Tunnel Leipzig		
1. Projektkosten	593.935.637,39	543.513.912,33
2. Vorsteueranspruch auf die Projektkosten	3.156.869,44	2.932.089,91
3. Forderungen gegenüber DEGES aus Ausschreibungsverfahren	2.696.749,07	2.631.836,99
4. Lieferanten-Skonti	0,00	0,00
	599.789.255,90	549.077.839,23
III. Wasserstraßenprojekte		
Projektkosten	1.989.487,99	1.238.814,88
	10.932.439.117,45	**10.544.009.242,03**

PASSIVA	31.12.2012 €	31.12.2011 €
Treuhandschulden		
I. Straßenbauprojekte		
1. Mittelzuweisungen	10.330.338.534,75	9.993.206.268,29
2. Rückerstattungen	116.437,49	38.016,78
3. Verbindlichkeiten gegenüber DEGES aus Zwischenfinanzierung	205.401,32	448.302,85
4. Verbindlichkeiten Bauabzugssteuer	0,00	0,00
	10.330.660.373,56	9.993.692.587,92
II. City-Tunnel Leipzig		
1. Mittelzuweisungen	599.763.793,44	548.968.023,48
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	25.462,46	109.815,75
3. Verbindlichkeiten gegenüber DEGES aus Zwischenfinanzierung	0,00	0,00
	599.789.255,90	549.077.839,23
III. Wasserstraßenprojekte		
Mittelzuweisungen	1.989.487,99	1.238.814,88
	10.932.439.117,45	**10.544.009.242,03**

CAT
CAT

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

→ Erweiterung Rastanlage Michendorf Süd: von derzeit ca. 50 Stellplätzen auf 180 PKW- und 160 LKW-Stellplätze

→ Investitionsvolumen: ca. 128 Mio. €

Kurzportrait

Der Berliner Südring ist Bestandteil des transeuropäischen Verkehrsnetzes sowie Bestandteil des paneuropäischen Verkehrskorridors von Deutschland nach Russland. Der Abschnitt zwischen den Autobahndreiecken Nuthetal und Potsdam übernimmt eine wichtige Verbindungsfunktion zwischen den Autobahnen A 2 und A 9 sowie der A 115 Richtung Berlin.

Planungs- und Baustand

→ Der Planfeststellungsbeschluss wird im Januar 2013 erwartet.

→ Der Grunderwerb ist an der gesamten Strecke in Arbeit.

→ Im Jahr 2011 hat die DEGES ein Interessenbekundungsverfahren durchgeführt mit dem Ziel, die Realisierungsmöglichkeiten für zusätzlichen Lärmschutz durch Einsatz von Photovoltaikanlagen durch einen Investor zu prüfen (s. Abb. 1: Visualisierung).

Ausblick

Die Ausschreibung zur Investorengewinnung soll nach Zustimmung des BMVBS erfolgen.
In Abstimmung mit dem BMVBS und dem Brandenburgischen Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft wird ein ÖPP-Vergabeverfahren vorbereitet.
Parallel erfolgen die Bauvorbereitung und die Vergabevorbereitungen für den Streckenbau.

VDE-Zubringer B 96n Stralsund – Rügen

Aufgabenstellung

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

→ Investitionsvolumen: ca. 345 Mio. € für Bau und Grunderwerb

Kurzportrait

Die Bundesstraße B 96n wurde zwischen der A 20 im Bereich Grimmen bis zur Anschlussstelle Abtshagen als vierstreifige Straßenanbindung hergestellt und ist ab der Ortsumgehung Stralsund bis AS Bergen als zweistreifige Bundesstraße mit Zusatzfahrstreifen in Parallellage zur bestehenden Bundesstraße vorgesehen.

→ Streckenabschnitt AS Abtshagen bis AS Stralsund (A 20) 19,1 km
→ Streckenabschnitt OU Stralsund bis AS Altefähr 4,7 km
→ Streckenabschnitt AS Altefähr bis AS Bergen 20,4 km

Planungs- und Baustand

→ Der 19,1 km lange Streckenabschnitt AS Stralsund – AS Teschenhagen ist seit Ende 2004 unter Verkehr.

→ 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

2

3

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.

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

→ Der rund 20 km lange Inselabschnitt der B 96n auf Rügen ist in den rund 13 km langen Südabschnitt und rund 7 km langen Nordabschnitt aufgeteilt.

→ Die Verkehrsfreigabe für den ersten 2,5 km langen Streckenabschnitt zwischen Altefähr und dem Trogbauwerk im Südabschnitt erfolgte im November 2012 (s. Abb. 2). Ebenfalls ist der Radweg zwischen Altefähr und Rambin hergestellt.

→ Weitere Streckenabschnitte sind im Bau: Trog- und Bahnbauwerk, vier Bahnbauwerke und ein Bauwerk zum Schutz des Lebensraumes von Amphibien.

Ausblick

→ Die Gesamtverkehrsfreigabe des Südabschnittes ist in der 2. Jahreshälfte 2015 vorgesehen.

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

Aufgabenstellung

→ Vierstreifiger Ausbau von 23,5 km in Brandenburg

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

Kurzportrait

Die B 101n ist neben der A 9 und der A 13 eine wichtige Verbindung zwischen Berlin und dem südlichen Brandenburg.

Planungs- und Baustand

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

→ Ende 2011 bis Mitte 2012 wurde der Überbau von Europas größter Grünbrücke in Holzbauweise bei der Gemeinde Wiesenhagen montiert (s. Abb. 3).

Ausblick

→ Verkehrsfreigabe des Abschnittes AS Luckenwalde-Nord – AS Trebbin-Süd im März 2013.

→ Bei Vorliegen des Baurechts und der haushaltsrechtlichen Voraussetzungen kann mit den Bauarbeiten im Streckenabschnitt Ortsumfahrung Thyrow begonnen werden.

1

VDE Nr. 12
A 9 Nürnberg – Berlin

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

Kurzportrait

Die A 9 verbindet Berlin über die mitteldeutschen Industriezentren und Nordbayern mit München. Sie ist als Bestandteil des transeuropäischen Netzes eine wichtige Nord-Süd-Verbindung zwischen Nord- und Südeuropa. Die A 9 hat für Ostthüringen eine erhebliche Bedeutung als regionale Verkehrsverbindung, hier auch für die sich entwickelnde Wirtschaftskraft der Region.

Planungs- und Baustand

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

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.

ÖPP-Projekt Verfügbarkeitsmodell
AS Lederhose – Landesgrenze Thüringen/Bayern

Das Projekt umfasst die sechsstreifige Erweiterung von 19,0 km sowie den Betrieb und die Erhaltung der 46,5 km langen Vertragsstrecke. Die Projektlaufzeit beträgt 20 Jahre.
Der Bund erhofft sich durch das Prinzip der Öffentlich-Privaten-Partnerschaften einen schnelleren, wirtschaftlicheren und qualitativ höherwertigeren Ausbau der Autobahnen. Dabei schließt er einen 20 bis 30 Jahre dauernden Vertrag mit einem privaten Auftragnehmer. Das private Unternehmen baut die Autobahn nicht nur aus, sondern betreibt und erhält sie auch. In der Ausschreibung für ÖPP-Projekte gibt der Bund lediglich das Ziel und die qualitativen Anforderungen vor — die genaue Ausführung bleibt dem Privaten überlassen. Das Unternehmen erhält vom Bund eine Anschubfinanzierung und ein Verfügbarkeitsentgelt, das gekürzt werden kann, wenn die Straße nicht wie vereinbart verfügbar ist.

Die Vergütung besteht also nicht in den Lkw-Mauteinnahmen auf der Vertragsstrecke, sondern in einem Verkehrsmengen unabhängigen regelmäßigen Entgelt für Ausbau, Erhaltung und Betrieb der Autobahn.
Die Erweiterung zwischen den Anschlussstellen Triptis und Schleiz stellt einen Lückenschluss zwischen den bereits sechsstreifig erweiterten Anschlussabschnitten dar. Mit der Fertigstellung nach einer geplanten Bauzeit von rund drei Jahren und Verkehrsfreigabe wird die A 9 vom Hermsdorfer Kreuz bis zur Landesgrenze Thüringen/Bayern durchgängig sechsstreifig befahrbar sein (s. Abb. 1).

Offizieller Spatenstich war am 18. April 2012.

Ausblick

Die Verkehrsfreigabe für den Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Triptis und Schleiz ist für Ende 2014 vorgesehen.

Hermsdorfer Kreuz

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

2

3

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

Kurzportrait

Die A 38 verbindet die Wirtschaftsräume Kassel/Göttingen im Westen und Halle/Leipzig im Osten und bildet mit Ihren Verknüpfungen an die Autobahnen A 7 und A 9 einen wichtigen Lückenschluss im deutsch-europäischen Fernstraßennetz. Darüber hinaus übernimmt sie die Funktion einer großräumigen Regionalverbindung in Nordthüringen und im Süden Sachsen-Anhalts.

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. 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 (s. Abb. 2, 3).

A 38 Sachsen-Anhalt

→ Am 8. Dezember 2008 wurde das letzte Teilstück der A 38 freigegeben und 93,5 km Autobahn sind seitdem in Sachsen-Anhalt durchgängig unter Verkehr.

A 143 Westumfahrung Halle

Kurzportrait

Die A 143 stellt neben der A 38 einen wesentlichen Bestandteil des VDE Nr. 13 dar. Mit diesem Bauvorhaben wird der Autobahn-Doppelring um Halle und Leipzig geschlossen und gleichzeitig das VDE Nr. 13 vollendet. Damit können die überregionalen und regionalen Verkehrsströme – insbesondere im Westen von Halle – deutlich besser und sicherer abgewickelt werden. Mit der daraus entstehenden Entflechtung der Verkehrsströme wird das vorhandenen Straßennetz im Großraum Halle und insbesondere im Stadtgebiet von Halle wesentlich entlastet.

→ Der Abschnitt der A 143 vom AD Halle-Süd bis AS Halle-Neustadt über 9,0 km ist seit Oktober 2004 durchgängig befahrbar.

→ Der nördliche Teil von der AS Halle-Neustadt bis zum AD Halle-Nord konnte nicht begonnen werden. Das Bundesverwaltungsgericht hat entschieden, dass trotz der vorgesehenen konfliktmindernden Maßnahmen der im Mai 2005 erteilte Planfeststellungsbeschluss rechtswidrig und nicht vollziehbar ist. Der Planfeststellungsbeschluss ist demnach zu ergänzen.

→ Zu den notwendigen Ergänzungen gehören erweiterte faunistische Untersuchungen zur Ergänzung bzw. Neufassung der FFH-Verträglichkeitsprüfung sowie Erweiterung des landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) durch sogenannte vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen nach dem Bundesnaturschutzgesetz. Das ergänzende Planfeststellungsverfahren der 1. Änderung und Ergänzung zum Planfeststellungsbeschluss vom 18. Mai 2005 wurde im September 2009 eingeleitet.

→ Der geänderte RE-Entwurf wurde erneut zur Genehmigung vorgelegt. Der Gesehenvermerk des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) liegt mit Datum vom 10. November 2010 vor.

→ Auf Grund der erforderlichen Aktualisierung der Verkehrsuntersuchung auf den Prognosestand 2025 sowie zwischenzeitlich erforderlichen Aktualisierung der landschaftsplanerischen Unterlagen in Bezug auf die aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnisse erfolgte im Zeitraum Juni/Juli 2011 sowie Juni/Juli 2012 die Auslegung der Planunterlagen zur

1

2. sowie 3. Änderung und Ergänzung zum Planfeststellungsbeschluss vom 18. Mai 2005.

→ Der Erörterungstermin mit den Trägern öffentlicher Belange sowie betroffenen Privater fand im Juli und September 2012 statt.

→ Auf Grund der erheblichen Maßnahme bedingten Beeinträchtigungen prioritärer Lebensraumtypen nach FFH-Richtlinie erfolgt zurzeit die Vorbereitung eines technischen Gespräches mit der EU-Kommission, das in 2013 stattfinden wird.

→ Nach positivem Abschluss der Konsultation der EU-Kommission kann das Planfeststellungsverfahren abgeschlossen werden.

VDE-Zubringer A 71 AS Erfurt-Bindersleben (B 7) – AD Südharz (A 38)

Aufgabenstellung

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

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

Kurzportrait

Die A 71 Erfurt-Sömmerda-Sangerhausen stellt eine neue Nord-Süd-Verbindung zwischen der A 38 im Norden und der A 4 im Süden dar. Die südliche Weiterführung der A 71 führt zum Netzanschluss an die A 70 (mit Fortführung zur A 7 und zur A 81) sowie zum Netzanschluss zwischen der A 4 bei Erfurt und der A 70 bzw. A 73 bei Bamberg (mit Fortführung nach Nürnberg und München).

Planungs- und Baustand

→ Die Verkehrsfreigabe des Abschnitts vom Dreieck Südharz bis AS Heldrungen mit ca. 17,9 km Länge und 28 Bauwerken erfolgt voraussichtlich im April 2013.

→ Der Abschnitt AS Heldrungen – Anbindung B 85 mit dem 1.725 m langen Schmücketunnel wurde am 12. Dezember 2008 dem Verkehr übergeben.

→ Mit Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses vom Januar 2010 liegt für den Abschnitt Sömmerda/Ost – Anbindung B 85 Baurecht vor.

Alle Brücken sind im Bau. Mit dem Streckenbau wurde begonnen

→ Die L 1051 OU Dermsdorf ist Bestandteil der großräumigen verkehrswirtschaftlichen Untersuchung über künftig notwendige Fernverkehrsverbindungen in Thüringen. Sie verbessert die Erreichbarkeit der Region Kölleda sowie der A 71 und entlastet den Ortsteil Dermsdorf der Stadt Kölleda. Sie wurde am 12. November 2012 für den Verkehr freigegeben.

Ausblick

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 (s. Abb. 1 u. 2).

2

3

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

Kurzportrait

Die A 4 ist eine verkehrlich und wirtschaftlich bedeutende Ost-West-Achse im europäischen Fernverkehr und dient der Verbindung der mitteldeutschen Regionen mit den alten Bundesländern. Im Bestand hatte die A 4 vier Fahrstreifen ohne Standstreifen, die den rasant gewachsenen Verkehrsaufkommen nach der Wende nicht mehr entsprachen.

Planungs- und Baustand

Freistaat Sachsen

→ Im Abschnitt AS Hohenstein-Ernstthal bis AS Limbach-Oberfrohna läuft im Bereich Landschaftsbau die Entwicklungspflege.

Freistaat Thüringen

→ Der 24,5 km lange Abschnitt „Umfahrung Hörselberge“ wurde als Öffentlich-Privates-Partnerschaft-Projekt (ÖPP) realisiert.

→ Der 11,8 km lange Abschnitt Magdala – Jena-Göschwitz (Leutratal) ist seit März 2008 im Bau. Der Rohbau des Tunnels ist abgeschlossen. Derzeit erfolgt der Innenausbau (s. Abb. 3).

Ausblick

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 2014 dem Verkehr übergeben werden. Danach erfolgt der Rückbau der alten A 4-Trasse auf 10 km Länge.

VDE Nr. 15
A 44 Waldkappel – Wommen

Aufgabenstellung

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

→ Gesamtkosten: ca. 767 Mio. €

Kurzportrait

Die bereits bestehende A 44 verläuft in West-Ost-Richtung und endet – mit Unterbrechungen – 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. Dieser trägt wesentlich zur Verbesserung der Verkehrs- und Standortqualitäten und zur Sicherung der wirtschaftlichen Zukunft dieser Region bei.

Planungs- und Baustand

→ Die DEGES ist mit der Entwurfsplanung der Ingenieurbauwerke und der Baudurchführung der vier Verkehrseinheiten (VKE) auf Grundlage der zu erwartenden Planfeststellungsbeschlüsse beauftragt.

Ausblick

→ Der erste Baubeginn ist für den Spätsommer 2013 vorgesehen. Frühzeitige Freigaben in verkehrswirksamen Abschnitten werden angestrebt.

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. €

Kurzportrait

Die „Ostseeautobahn“ A 20 verläuft im Binnenland entlang der Ostseeküste. Sie bündelt den überregionalen Verkehr und entlastet die Küstenorte vom Durchgangsverkehr. Die A 20 verbessert nachhaltig die Erreichbarkeit der jeweiligen Region und ist Teil einer transeuropäischen Verbindung zwischen Nordsee und Baltikum.

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 (s. Abb. 1: Talbrücke Trebel).

→ Mehrere großflächige Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans wie Wolfsberger Seewiesen, Renaturierung von fünf Trebelpoldern und einige weitere Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind noch in der Ausführung.

→ Insgesamt befinden sich auf über 5.000 Hektar Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, davon acht großflächige Kompensationsmaßnahmen von 150 bis 500 Hektar Flächenumfang.

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

Kurzportrait

Die A 2 gehört neben wegen ihrer Bedeutung als Ost-West-Achse zu den meistbefahrenen Autobahnen Deutschlands.

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 Ende 2012 wurde ein „Monitoring Seelscher Bruch“ durchgeführt.

VDE Nr. 14
Neubau der A 14 Halle – Magdeburg

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

Kurzportrait

Die A 14 bildet eine für Sachsen-Anhalt bedeutsame Direktverbindung zwischen der Landeshauptstadt Magdeburg und der Wirtschaftsregion Halle.

Durch die vielfältigen Verknüpfungen der Neubaustrecke mit vorhandenen (A 2 im Norden und A 9 im Süden) bzw. geplanten (über die A 143 zur A 38 im Süden) Autobahnen bildet die A 14 darüber hinaus einen wichtigen Lückenschluss im deutschen/europäischen Fernstraßennetz.

2

3

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 (s. Abb. 2: Saalebrücke Beesedau).

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

Kurzportrait

Das VDE Nr. 16, die „Thüringer Waldautobahn“ schließt die frühere Lücke zwischen der A 4 bei Erfurt und der A 70 bei Schweinfurt mit Fortführung zur A 7 Würzburg – Ulm bzw. A 81 Würzburg – Heilbronn-Stuttgart sowie zur Verlängerung der A 73 über Lichtenfels bis Bamberg mit Fortführung nach Nürnberg und München (A 9). Die Kammquerung des Thüringer Waldes fasziniert mit Deutschlands längstem Tunnel, dem fast 8 km langen Rennsteigtunnel, weiteren Tunneln sowie spektakulären Brückenbauten.

Planungs- und Baustand

A 71

→ Seit Dezember 2005 ist der längste Ast der VDE Nr. 16 auf gesamter Länge zwischen Erfurt-Bindersleben und dem Autobahndreieck Werntal bei Schweinfurt durchgängig befahrbar. Auf dieser rund 152 km langen Strecke befinden sich in Thüringen und Bayern insgesamt 83 Autobahnbrücken, darunter 31 Großbrücken, sechs Tunnel mit einer Gesamtlänge von mehr als 14 km und 67 Überführungsbauwerke (s. Abb. 3: Talbrücke Albrechtsgraben).

A 73

→ Der letzte DEGES-Abschnitt der A 73 in Thüringen zwischen Schleusingen und Eisfeld-Nord (11,7 km) wurde am 25. Juli 2008 in Betrieb genommen. In Bayern wurde der letzte Abschnitt am 5. September 2008 für den Verkehr freigeben. Damit ist das VDE Nr. 16 auf gesamter Länge durchgängig 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

Kurzportrait

Die A 17 ist Bestandteil der Autobahnverbindung von Dresden nach Prag. Mit dem Baubeginn am 21. August 1998 wurde ein wesentlicher Schritt zur Realisierung dieses Vorhabens vollzogen.

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.

→ Die Maßnahmen zum Rückbau der Grenzübergangsstelle Deutschland/Tschechien wurden 2012 abgeschlossen.

Ausblick

→ Im Abschnitt AS Pirna bis Bundesgrenze Deutschland/Tschechien werden im Jahr 2013 für den Landschaftsbau Maßnahmen ausgeschrieben und umgesetzt.

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. 1,3 Mrd. € für Bau und Grunderwerb

Kurzportrait

Die A 14 gehört zum Transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN). Damit wird der Nord-Süd-Autobahn eine hohe Bedeutung zugemessen. Die A 14 erfüllt nach ihrer vollständigen Fertigstellung bis Magdeburg eine verkehrswirtschaftlich bedeutsame Verbindungs-, Erschließungs-, Entlastungs- und Lückenschlussfunktion.

Planungs- und Baustand

→ Die Länder Sachsen-Anhalt, Brandenburg und Mecklenburg-Vorpommern haben die DEGES auch mit der Erarbeitung des Großprojektantrages zur Förderung der A 14 Magdebur – Wittenberge – Schwerin aus EFRE-Mitteln in der Förderperiode 2007 – 2013 einschließlich Begleitung des Genehmigungsverfahrens beauftragt.

→ Die Abschnitte 1.1, 3.2b, 4 sowie 5 werden von DEGES geplant und gebaut. Die Abschnitte 2.2 und 3.1/3.2a werden von DEGES nach Abschluss der Planfeststellung vom Landesbetrieb Bau Sachsen-Anhalt übernommen und gebaut.

→ Die grenzüberschreitende Elbquerung bei Wittenberge erfolgt auf Grundlage des Ergebnisses eines 2008 durchgeführten Realisierungswettbewerbes.

→ Die Durchführung der Baurechtsverfahren in den beiden Planfeststellungsabschnitten 3.1/3.2a und 3.2b findet in enger Abstimmung zwischen den Beteiligten beider Bundesländer statt.

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

Abschnitte Sachsen-Anhalt

→ Für den Abschnitt AS Dahlenwarsleben bis AS Wolmirstedt fanden im Oktober 2012 Erörterungstermine statt.

→ Für den Abschnitt AS Osterburg bis AS Seehausen wurde der Gesehenvermerk erteilt. Nach Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses wird die DEGES diesen Abschnitt zur Baudurchführung übernehmen.

Abschnitte Brandenburg

→ Seit Juni 2009 hat die DEGES die Projektverantwortung für alle drei Abschnitte zwischen den Landesgrenzen Sachsen-Anhalt/Brandenburg und Brandenburg/Mecklenburg-Vorpommern einschließlich der Elbebrücke Wittenberge.

→ Die Planfeststellungsverfahren für die Abschnitte Landesgrenze Sachsen-Anhalt/Brandenburg bis südlich AS Wittenberge und AS Wittenberge bis südlich AS Karstädt sind 2009 eingeleitet worden.

→ Für den Abschnitt AS Karstädt bis Landesgrenze Brandenburg/Mecklenburg-Vorpommern liegt der Planfeststellungsbeschluss seit 30. März 2012 vor und wird beklagt.

→ Im Abschnitt AS Karstädt bis Landesgrenze Brandenburg/Mecklenburg-Vorpommern werden derzeit bauvorbereitende Maßnahmen, Artenschutzmaßnahmen und archäologische Voruntersuchungen durchgeführt. Das BMVBS hat im November 2012 seine Zustimmung zum Baubeginn erteilt.

Ausblick

→ Für den Abschnitt AS Osterburg bis AS Seehausen wird das Planfeststellungsverfahren im Jahr 2013 eingeleitet.

→ Für die Abschnitte AS Seehausen bis Landesgrenze Sachsen-Anhalt/Brandenburg und Landesgrenze Sachsen-Anhalt/Brandenburg bis südlich AS Wittenberge werden die Planfeststellungsbeschlüsse im Jahr 2013 erwartet.

1

2

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

Kurzportrait

Die A 281 stellt die nordwestliche Eckverbindung zwischen den vorhandenen Bundesautobahnen A 1 und A 27 auf bremischem Stadtgebiet dar. Sie dient der Entlastung der A 1, der A 27 und der städtischen Einfallsstraßen. Durch die künftige Weserquerung der A 281 ergibt sich eine Verkehrsverbesserung für den gesamten nordwestdeutschen Raum, insbesondere im Einzugsbereich des Autobahnkreuzes Bremen. Ihre Verknüpfung mit dem internationalen Fernstraßennetz macht sie für die Entwicklung des Güterverkehrszentrum (GVZ), der Häfen und des Airport Bremens äußerst bedeutungsvoll.

Planungs- und Baustand

- BA 2/1: Bremen-Airport-Stadt – Warturmer Heerstraße
  Die Abschnitte 2/1 und 3/1 stehen seit Januar 2008 unter Verkehr.
- BA 2/2: Kattenturm – Bremen-Airport-Stadt
  Der Planfeststellungsbeschluss erfolgte im April 2009. Der Beschluss wurde beklagt und ist nach der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG) vom 24. November 2010 nicht vollziehbar.

  Daraufhin wurde in Bremen ein „Runder Tisch“ zur Findung einer konsensfähigen und rechtssicheren Trassenführung eingesetzt. Das Ergebnis, die sogenannte Variante 4Süd, wurde zur Prüfung an das BMVBS gesandt. Zudem wurde eine modifizierte Variante mit einem, gegenüber der Vorzugsvariante des „Runden Tisches“ verkürzten Tunnel untersucht. Diese als „Variante 4Süd modifiziert“ bezeichnete Lösung wurde nach Abschluss der Gespräche mit dem BMVBS im Juli 2012 dem Runden Tisch vorgestellt (s. Abb. 1, S. 64: Visualisierung).

  Im Oktober 2012 wurde durch die Bremische Bürgerschaft die Variante 4Süd modifiziert als die weiter zu verfolgende Variante beschlossen. Die erforderlichen Ingenieurleistungen wurden beauftragt.
- BA 3/1: Warturmer Heerstraße – Strom
  Die Verkehrsfreigabe der Abschnitte 3/1 und 2/1 erfolgte Anfang 2008.
- BA 3/2: Strom – Seehausen
  Der Baubeginn dieses Abschnittes erfolgte mit dem ersten Spatenstich im April 2009.
  Nach Abschluss der Baugrund-Konsolidierungsphase wurde im Juli 2012 mit dem Straßenbau begonnen. Der Abschnitt AS Seehausen bis zum Anschluss an die Merkurstraße ist bereits fertiggestellt (s. Abb. 1 u. 2 auf S. 63; Abb. 2 auf S. 64; Abb. 3 u. 4 auf S. 65).

  Das Überführungsbauwerk in der Anschlussstelle Bremen – Seehausen ist im August 2012 vollendet worden.

  Im Bereich des Anschlusses an den BA 3/1 erfolgt seit September 2012 die Ausführung der zweiten Hälfte des bereits im Rahmen des BA 3/1 fertiggestellten Ingenieurbauwerkes.
- BA 4: Weserquerung Bremen-Gröpelingen – Bremen-Seehausen
  Der Planfeststellungsbeschluss erfolgte im Juni 2010. Die verhandelten Klagen vor dem BVerwG wurden im November 2011 abgewiesen. Bei den ruhenden Verfahren wird angestrebt, sich mit den Klagenden entschädigungsrechtlich zu einigen. Ein vollziehbarer Planfeststellungsbeschluss liegt noch nicht vor. Die Realisierung wird als sogenanntes ÖPP-Projekt (Öffentlich-Private-Partnerschaft) angestrebt.

Ausblick

- BA 2/2 AS Bremen-Kattenturm – AS Bremen-Airport-Stadt
  Aufstellen der Entwurfs- und Planfeststellungsunterlagen bis Anfang 2014.
- BA 3/2 Strom – Seehausen
  Nach Abschluss des Straßenbaus im März 2014 erfolgt die Ausstattung, die mit der Verkehrsfreigabe im September 2014 fertiggestellt wird.

1

2

→ BA 4 AS Bremen-Gröpelingen – AS Bremen-Strom
In Abhängigkeit des weiteren Planfeststellungsverfahrens für den BA 2/2 wird mit dem BMVBS über die Fortführung der Vorbereitungen für eine Konzessionärsvergabe entschieden.

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

→ Gesamtkosten: gemäß Bedarfsplan 59,5 Mio. € (Bremen) und 21 Mio. € (Niedersachsen)

Kurzportrait

Zwischen der A 281 Bauabschnitt 2/2 und der A 1 im Bereich der AS Bremen-Brinkum, parallel zur Kattenturmer Heerstraße, soll die B 6n geplant und realisiert werden.

Planungs- und Baustand

→ Im ersten Planungsschritt wurde in einem Variantenvergleich eine möglichst anwohnerfreundliche „Bremer Vorzugsvariante“ erarbeitet. Hierzu wurden im Bereich des Bremer Flughafens Trassenführungen entwickelt, die einerseits eine komplette Umfahrung der Start- und Landebahn berücksichtigen, andererseits aber auch eine Unterführung der gesamten Start- und Landebahn, unter Berücksichtigung sämtlicher Flugsicherheitsaspekte, vorsehen.

→ Nach Abschluss des Variantenvergleichs im Sommer 2009 wurde mit dem Land Niedersachsen eine Vereinbarung zur gemeinsamen Planung unter Federführung Bremens geschlossen.

→ Derzeit wird geprüft, in wieweit Grundlagen erzeugt bzw. aktualisiert werden müssen und ob eventuell eine Flächennutzungsplanänderung bzw. in Niedersachsen ein Raumordnungsverfahren durchzuführen ist.

→ Daran anschließend sind Unterlagen für das Linienbestimmungsverfahren aufzustellen. Dies ist wiederum abhängig vom weiteren Verfahren der Baurechtschaffung des BA 2/2 der A 281.

3

4

B 212n

Aufgabenstellung

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

→ Gesamtlänge: ca. 3 km

→ Gesamtkosten: ca. 35 Mio. €

Kurzportrait

→ Die Planung der B 212n zwischen dem Unterweserraum und dem Anschluss an die A 281 steht in einem engen Zusammenhang zur Planung und Realisierung der Autobahneckverbindung A 281 zwischen den Bundesautobahnen A 27 und A 1, da sie eine wichtige Zulaufstrecke für die Weserquerung (Privatfinanzierung nach dem F-Modell) darstellt.

→ Im aktuellen Bedarfsplan für die Bundesfernstraßen ist die B 212n als Projekt mit besonderem naturschutzfachlichen Planungsauftrag in den vordringlichen Bedarf eingestuft.

Planungs- und Baustand

→ In Bremen und Niedersachsen werden derzeit die rechtlichen Grundlagen zur weiteren Planung der B 212n angestrebt. Hierzu wurde in Bremen die 64. Änderung des Flächennutzungsplanes (FNP) Bremen in der Fassung vom 31. Mai 2001 durchgeführt. Die FNP-Änderung war notwendig, um für den bremischen Abschnitt der B 212n einen Netzschluss mit dem niedersächsischen Straßennetz herbeizuführen.

→ In Niedersachsen wurde parallel zur bremischen FNP-Änderung ein Raumordnungsverfahren (ROV) für den Neubau der B 212n von Berne-Harmenhausen bis zur Landesgrenze Niedersachsen/Hansestadt Bremen begonnen.

→ Die Linienbestimmung durch das BMVBS ist am 13. Dezember 2012 erfolgt.

→ In 2012 wurde mit den Planungsleistungen für die Verkehrsprognose und für den Baugrund begonnen.

Sonstige Straßenprojekte in Hamburg

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

Aufgabenstellung

- Acht-/sechsstreifige Erweiterung von 11,6 km in Hamburg
- Investitionsvolumen: ca. 675 Mio. € für Bau und Grunderwerb (darin enthalten sind zur Verbesserung der städtebaulichen Gesamtsituation Tunnelergänzungen, deren Kosten die Freie und Hansestadt Hamburg trägt)

Kurzportrait

Die Anfang der 1970er Jahre fertiggestellte Autobahn A 7 ist für den Nord-Süd-Verkehr im Norden Deutschlands die wichtigste Verkehrsachse und unverzichtbar für die Abwicklung des Transitverkehrs sowie der regionalen, aber auch städtischen Verkehrsströme in Hamburg. Der Streckenabschnitt der A 7 zwischen der Anschlussstelle Hamburg-Othmarschen und der Landesgrenze Hamburg/Schleswig-Holstein zählt bundesweit zu den höchstbelasteten Autobahnen. Der heutige vier- bzw. sechsstreifige Autobahnquerschnitt gewährleistet derzeit keinen flüssigen Verkehrsablauf.

Das Projekt „Hamburger Deckel“ vereint die dringend notwendige Erweiterung der A 7 mit einer der aufwendigsten Lärmschutzmaßnahmen Deutschlands.

Herzstück des Vorhabens sind die drei Tunnelanlagen in Altona, Stellingen und Schnelsen. Diese sollen nicht nur vor Lärm schützen, sondern den Bürgerinnen und Bürgern vor allem eins bieten: mehr Lebensqualität. Der gesamte Deckel soll Raum für Freizeit und Erholung bieten.

Planungs- und Baustand

- Die bauvorbereitenden Maßnahmen, wie Vermessung und Baugrunduntersuchungen, sind in allen Abschnitten abgeschlossen.
- Für die Abschnitte Schnelsen und Stellingen liegen die Gesehenvermerke des BMVBS zu den Vorentwürfen vor.
- Die Planänderungsunterlagen für den Abschnitt Stellingen wurden im September 2012 erörtert. Zurzeit wird der Planfeststellungsbeschluss erstellt.
- Der Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt Schnelsen wurde Ende 2012 erteilt (s. Abb. 1).
- Baubeginn für den vorgezogenen Neubau der Brücke im Zuge der Güterumgehungsbahn war im Frühjahr 2011. Die Fertigstellung erfolgte im Frühjahr 2012.
- In den Abschnitten Schnelsen und Stellingen ist die Entwurfsplanung für die Ingenieurbauwerke fast abgeschlossen.
- Im Abschnitt Othmarschen läuft die Vorplanung der Ingenieurbauwerke planmäßig.
- Am Krohnstiegtunnel wurde 2012 ein Pilotprojekt zur Wirksamkeit eines beschichteten Fahrbahnbelages (NOxer) gestartet. Dieser soll Luftschadstoffe/Stickoxide reduzieren. Die Auswirkungen durch Schwerlastverkehr auf den Belag werden südlich des Elbtunnels auf einer 100 Meter langen Versuchsstrecke getestet.

Ausblick

- Derzeit läuft das Bieterverfahren für das länderübergreifende ÖPP-Projekt (Öffentlich-Private-Partnerschaft) zur Erweiterung der A 7 auf einer Länge von ca. 60 km. Baubeginn ist mit Erlangung des Baurechtes voraussichtlich 2014. Erste Vorarbeiten werden bereits 2013 stattfinden.
- Im Abschnitt Stellingen wird Anfang 2014 mit dem Neubau der Bahnbrücke Langenfelde begonnen.

1

2

B 4/75 Wilhelmsburger Reichsstraße

Aufgabenstellung

→ 4,8 km Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße mit entsprechender Anpassung der Bahnanlagen

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

Kurzportrait

Der Stadtteil Wilhelmsburg ist heute durch die Reichsstraße und die Bahnanlagen zerschnitten. Der Verkehrslärm beeinträchtigt über weite Flächen die Bevölkerung. Mit der Bündelung von Straße und Schiene in Verbindung mit Lärmschutzmaßnahmen zur Eindämmung von Straßen- und Schienenlärm entsteht wertvoller städtebaulicher Entwicklungsraum. Die Bewohner des Stadtteils Wilhelmsburg gewinnen durch die Maßnahme neue Lebensqualität hinzu, da sich die Geräuschkulisse deutlich verbessert.

Planungs- und Baustand

→ Der Gesehenvermerk wurde am 16. September 2011 vom BMVBS erteilt. Dem Gesamtlärmkonzept wurde auf der Grundlage der Kostenbeteiligung der Bahn zugestimmt.

→ Zurzeit wird durch das BMVBS die nachträgliche Aufnahme in den Straßenbauplan vorbereitet. Voraussetzung dafür ist der Abschluss einer Finanzierungs- und Durchführungsvereinbarung zwischen Hamburg und der DB Netz.

Ausblick

→ Anfang 2011 wurde das Planfeststellungsverfahren auf der Grundlage eines gemeinsamen Antrages von DB Netz und DEGES eingeleitet. Mit dem Abschluss des Verfahrens ist Mitte des Jahres 2013 zu rechnen (s. Abb. 2: Visualisierung).

A 26 AK Süderelbe (A 7) – AD Stillhorn (A 1)

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)

Kurzportrait

Die A 26 (Hafenquerspange) dient dem Netzlückenschluss zwischen den Bundesfernstraßen A 7/A 26 im Westen und der A 1 im Osten. Die neue Autobahn soll als leistungsfähige Ost-West-Straßenverbindung hergestellt werden und weiträumige Hafenverkehre bündeln. Neben der überregionalen Funktion im Autobahnnetz soll sie zudem die Erreichbarkeit des Hamburger Hafens verbessern. Darüber hinaus soll sie innerstädtische Quartiere von Verkehr und damit Lärm- und Schadstoffemissionen entlasten.

Planungs- und Baustand

Am 30. April 2011 wurde das Linienbestimmungsverfahren durch das BMVBS abgeschlossen.

→ Zurzeit läuft die Entwurfsbearbeitung für die Verkehrseinheit Autobahnkreuz Süderelbe (A 7) bis Anschlussstelle Moorburg. Eine weitere Verkehrseinheit von der Anschlussstelle Moorburg bis zur Anschlussstelle Hamburg-Hohe Schaar befindet sich im Vergabeverfahren.

→ Im laufenden Realisierungswettbewerb für die Querung der Süderelbe sind die Wettbewerbsbeiträge eingegangen und befinden sich in der Vorprüfung.

Ausblick

→ Der Sieger des Realisierungswettbewerbs wird voraussichtlich im Mai 2013 bekanntgegeben.

Sonstige Straßenprojekte in Mecklenburg-Vorpommern und Schleswig-Holstein

1

B 96 Erweiterung zwischen Neustrelitz und Neubrandenburg

→ Gesamtlänge: ca. 20,6 km

→ Investitionskosten: ca. 69,0 Mio. €

Kurzportrait

Die Bundesstraße B 96 verläuft durch die Bundesländer Mecklenburg-Vorpommern, Berlin und Brandenburg, wobei der maßgebende Planungsabschnitt in Mecklenburg-Vorpommern liegt. Mit der Maßnahme „Ausbau der B 96 Neubrandenburg – Neustrelitz“ soll sich die Verkehrssituation im Nordosten Deutschlands bzw. insbesondere die Fernverkehrsverbindung zwischen dem Berliner Raum und der Ostsee wesentlich verbessern. Der Ausbau ist als leistungsfähige, großräumige Straßenverbindung geplant. Es handelt sich um ein Projekt mit besonderem naturschutzfachlichen Aspekt.

Planungs- und Baustand

→ Die Ermittlung und Bewertung der Schutzgüter gemäß Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) ist abgeschlossen. Die endgültige UVS mit Variantenvergleich wurde 2012 fertiggestellt.

B 104/B 96 Ortsumfahrung (OU) Neubrandenburg

→ Gesamtlänge: ca. 10,3 km

→ Investitionskosten: ca. 115 Mio. €

Kurzportrait

Die Stadt Neubrandenburg ist der Schnittpunkt der beiden überregionalen Verkehrsachsen B 104 als Ost-West-Achse und B 96 als Nord-Süd-Achse. Diese beiden Bundesstraßen bilden derzeit das Hauptstraßennetz der Stadt. Verkehrlich ist die derzeitige Situation in der Ortsdurchfahrt Neubrandenburg durch einen hohen Anteil Durchgangsverkehr gekennzeichnet. Die Verteilung der Verkehrsströme ist unbefriedigend, die Verkehrsdichte im Ortszentrum sehr hoch. Mit dem Bau der Ortsumgehung werden Voraussetzungen für eine wirksame Entlastung des innerstädtischen Straßennetzes geschaffen.

Planungs- und Baustand

→ Der Gesamtausbau der Ortsumfahrung ist in drei Bauabschnitte unterteilt.
Für den 1. Bauabschnitt liegt der Gesehenvermerk des BMVBS vom 8. Juli 2010 vor. Hier erfolgt gegenwärtig die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens.
Für den 2. Bauabschnitt laufen die Vorbereitungen für das Vergabeverfahren der Ingenieurleistungen (s. Abb. 1: Visualisierung).

B 111 Neubau der OU Wolgast

→ ca. 6,5 km

→ Investitionsvolumen: ca. 69,7 Mio. € (Bau und Grunderwerb)

Kurzportrait

Die B 111 verläuft im Osten des Bundeslandes Mecklenburg-Vorpommern. Die Straße führt von West nach Ost von der A 20 über Züssow und Wolgast auf die Insel Usedom, wo sie über Ückeritz – Pudagla – Mellenthin bis an die B 110 anschließt. Die Überführung der B 111 über den Peenestrom erfolgt derzeitig über eine Klappbrücke, die für den Schiffsverkehr bei Bedarf geöffnet wird. Auf Grund der starken Frequentierung der Zufahrt zur Insel Usedom über die Klappbrücke und des Verlaufes der Bundesstraße durch das Stadtzentrum von Wolgast kommt es besonders in den Sommermonaten regelmäßig zu einem stark erhöhten Verkehrsaufkommen im Stadtbereich, was beidseitig der Brücke zu erheblichem Rückstau führt.

→ Auf Grund der exponierten Lage und der Gesamtabmessungen des Brückenbauwerkes über den Peenestrom wurde für das Bauwerk eine vertiefende Vorplanung erarbeitet.

→ Zur Festlegung der erforderlichen Stützweite im Bereich der Seewasserstraße wurden in Abstimmung mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt Simulationsfahrten der maßgeblichen Schiffstypen im Maritimen Simulationszentrum Warnemünde beauftragt. Im Ergebnis dieser Untersuchung kann die ehemals geplante

2

3

maximale Stützweite von ca. 335 m auf ca. 250 m reduziert werden, ohne die Befahrbarkeit der Wasserstraße einzuschränken.

→ Im Bereich des Peenestroms wurden zusätzliche Rast- und Zugvogel- sowie Reptilien- und Amphibienkartierungen durchgeführt. Die Ergebnisse der Kartierungen fließen in die Bauwerksplanung ein.

→ Derzeit werden die Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren aufgestellt.

A 19 Ersatzneubau Petersdorfer Brücke inkl. AS Waren

→ Gesamtlänge: ca. 1,16 km

→ Gesamtkosten: ca. 28,5,Mio. €

Kurzportrait

Die A 19 stellt als wichtigste Nord-Süd-Autobahn die Anbindung der Ostseeküste an das übrige Autobahnnetz sicher. Mit den Anschlussstellen Waren und Malchow wird darüber hinaus das Erholungsgebiet Mecklenburgische Seenplatte erschlossen.

Planungs- und Baustand

→ Mit der Erstellung des Bauwerksentwurfes für die Petersdorfer Brücke wurde begonnen. Dabei wird in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) und dem Land im überwiegenden Teil des Planungsabschnittes einen RQ 31 vorgesehen, um schon während des Baus der zweiten Richtungsfahrbahn einen 4+0-Verkehr zu gewährleisten. Hintergrund ist, dass die Verkehrsbelastung in der Hauptreisezeit stark ansteigt und etwa die zweifache Belastung erreicht wie in den übrigen Zeiten (s. Abb. 2: Visualisierung).

→ Im Oktober 2012 wurde mit Vorarbeiten für das Fledermausquartier am nördlichen Widerlager begonnen.

Ausblick

→ Der Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens soll 2013 gestellt werden.

Neubau von acht PWC-Anlagen

Kurzportrait

Eine 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 Hafenhinterlandanbindung mit Schwerlast-Parkständen ausgestattet.

Planungs- und Baustand

→ Die PWC-Anlagen „Plater Berg“ auf der A 14 sind fertiggestellt.

→ Der Baubeginn der PWC-Anlagen „Bansower Forst“ auf der A 19 erfolgte 2012 und wird bis Jahresmitte 2013 fertiggestellt (s. Abb. 3).

→ An den PWC-Anlagen „Wittenburger Land“ haben im November 2012 die Bauarbeiten begonnen und werden im Herbst 2013 abgeschlossen.

→ Auf Grund der touristischen Bedeutung wurden diese Anlagen mit Priorität behandelt.

1

Ausblick

→ Die PWC-Anlagen „Bansower Forst“ werden bis Jahresmitte 2013 fertiggestellt.

→ Die Bauarbeiten an den PWC-Anlagen „Wittenburger Land“ werden im Herbst 2013 abgeschlossen.

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)

Kurzportrait

Die A 7 ist eine der wichtigsten Nord-Süd-Verbindungen innerhalb Deutschlands und gleichzeitig eine Hauptachse zwischen den skandinavischen Ländern und Mitteleuropa.
Um eine beschleunigte Realisierung der Maßnahme zu erreichen, ist die Erweiterung in Form eines ÖPP-Projektes mit privaten Finanzierungselementen vorgesehen. Die Ausbaustrecke umfasst zudem weitere Abschnitte der A 7 in Hamburg bis südlich AD Nordwest (A 23).

Planungs- und Baustand

→ Für alle Abschnitte liegen die Gesehenvermerke des Bundesministeriums für Bau, Verkehr und Stadtentwicklung vor.

→ Für Abschnitt 1 erging der Planfeststellungsbeschluss im November 2010. Die Planfeststellungsbeschlüsse für die Abschnitte 2, 3 und 5 liegen seit Dezember 2012 vor.

→ Ergänzende Baugrunduntersuchungen wurden in fünf Abschnitten durchgeführt und abgeschlossen.

→ Für die Gestaltung der Ingenieurbauwerke und Lärmschutzwände wurde ein architektonisches Gestaltungskonzept entwickelt.

→ Nach der vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und deren positiven Abschluss wurde der Teilnahmewettbewerb für ein Verfügbarkeitsmodell im Dezember 2011 gestartet. Vier Bewerber wurden ausgewählt, die zurzeit ihre Angebote erstellen (s. Abb. 1).

Ausblick

→ Für die noch im Planfeststellungsverfahren befindlichen Abschnitte werden die Planfeststellungsbeschlüsse erwartet.

2

Sonstige Straßenprojekte in Sachsen

A 72 AS Rathendorf – AS Borna

Aufgabenstellung

- → Ca. 70 km vierstreifiger Neubau in Sachsen von der A 4 über die A 38 (Südumfahrung Leipzig) bis Leipzig-Connewitz: 22,2 km davon werden durch die DEGES zwischen Rathendorf und Borna (Süd) realisiert
- → Investitionskosten (Bau und Grunderwerb): ca. 203 Mio. € (DEGES)
- → sowie 3 km sechsstreifiger Ausbau im Bereich AK Chemnitz (A 4) – AS Chemnitz-Süd
- → Investitionskosten (Bau und Grunderwerb): ca. 195 Mio. € (DEGES)

Kurzportrait

Die Bundesautobahn A 72 von Chemnitz nach Leipzig ist eine verkehrlich und wirtschaftlich wichtige Verbindung dieser Oberzentren. Darüber hinaus wird das „Sachsendreieck“ Dresden/Leipzig/Chemnitz nach deren Fertigstellung auch durch eine Autobahn geschlossen.

Planungs- und Baustand

Abschnitt Rathendorf – Frohburg

- → Die Arbeiten im Streckenbau im Abschnitt Rathendorf – Frohburg werden seit Februar 2011 durchgeführt. Der Betoneinbau auf ca. 10,4 km dieses Abschnittes wurde Ende November 2012 abgeschlossen. Für das verbleibende Teilstück von rund 4 km ist auf Grund der schwierigen Baugrundverhältnis ein Wechsle von der bisher geplanten Fahrbahnbefestigung in Beton auf Asphalt vorgesehen.
- → Nach dem Abschluss der Arbeiten an der Ossabachtalbrücke wurden weitere Bauwerke fertiggestellt bzw. sind in der Komplettierung, die Lärmschutzwände werden seit Herbst 2012 montiert.

Abschnitt Frohburg – Borna

- → Der Planfeststellungsbeschluss von 2009 wurde beklagt. Im Ergebnis der Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht wurde ein Vergleich geschlossen, der den Bau der A 72 in diesem Streckenabschnitt jedoch ohne die Anschlussstelle Frohburg ermöglicht.
- → Im Jahr 2012 wurden Arbeiten an den Kappen der Talbrücke Zedltizer Grund, der Abdichtung der Fahrbahn, der Anstrich sowie weitere Restarbeiten durchgeführt. Die Talbrücke Zedtlitzer Grund wurde im November 2012 fertiggestellt.
- → Der Asphalteinbau im Abschnitt Frohburg – Borna wurde im September 2012 abgeschlossen.
- → Seit Oktober 2012 laufen die Landschaftsbauarbeiten für die Anlage von Ersatzhabitaten für die Avifauna im trassenfernen Bereich.
- → Die Bauleistungen für die Schutzeinrichtungen in den Mittel- und Seitenstreifen sind im November 2012 vergeben und mit den Arbeiten wurden begonnen.

Abschnitt Lärmschutzwall Borna-Süd – Borna-Nord

- → Vor Höherstufung der B 95 zur A 72 ist die Nachrüstung eines Lärmschutzwalles erforderlich. Der Planfeststellungsbeschluss vom Januar 2012 ist rechtskräftig.
- → Der Auftrag zum Bau des Lärmschutzwalls wurde im Oktober 2012 erteilt, Baubeginn war im November 2012 (s. Abb. 2 u. 1 auf S. 72).

Ausblick

- → Die Verkehrsfreigabe für die A 72 im Abschnitt Rathendorf – Borna ist für Sommer 2013 geplant.
- → Die den Arbeiten für die Fledermausschutzzäune im Abschnitt Rathendorf – Frohburg wird im Frühjahr 2013 begonnen.
- → Die Ausschreibungen der trassenfernen Kompsationsmaßnahmen werden im Februar 2013 veröffentlicht. Die ersten Pflanzungen sind ab März 2013 vorgesehen. Die Schwerpunktarbeiten beginnen im Herbst 2013.
- → Der Auftrag für die Beschilderung wird 2013 erteilt und der Auftrag für die Markierung 2013 vergeben.
- → Die trassenfernen Kompensationsmaßnahmen sind derzeit als Planungsleistung angefragt. Die Umsetzung ist ab Oktober 2013 vorgesehen.

1

B 7n Altenburg – Frohburg

→ Die Vorentwurfsunterlagen wurden erstellt und den Landesstraßenbaubehörden im Freistaat Thüringen und Freistaat Sachsen im III. Quartal 2012 übergeben.

B 96n Westtangente Bautzen

Aufgabenstellung

→ Gesamtlänge: ca. 5,4 km

→ Investitionskosten: ca. 32,4 Mio. €

Kurzportrait

Die B 96n und die B 6 werden als bedeutende überregionale Verkehrsverbindungen zwischen den Mittelzentren Bautzen, Hoyerswerda und Löbau/Görlitz im Zentrum von Bautzen in gemeinsamer Trasse über die Spree geführt. Durch die Überlagerung von überregionalem Verkehr, europäischem Schwerlastverkehr sowie Quell- und Zielverkehr bestehen in der touristisch bedeutsamen Altstadt von Bautzen völlig unzureichende Verkehrsverhältnisse, die zu permanentem Stau auf der Spreebrücke führen. Mit der Westtangente soll vorrangig der überregionale Verkehr von der A 4 in Richtung Löbau und Oppach separat geführt und damit das Stadtzentrum erheblich vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

Das Projekt wird in zwei Bauabschnitte (BA) geteilt.

Planungs- und Baustand

→ Nach Beginn der Sprengarbeiten im Februar 2011 wurden in je drei Sprengtakten Woche für Woche ca. 1.000 m³ Lausitzer Granitfels gelöst und abtransportiert. Unter strenger Überwachung der durch die Sprengungen ausgelösten Erschütterungen über Geophone und Dehnungssensoren wird das Festgestein schonend, steinflugfrei und erschütterungsarm gelöst. Bei allen Sprengungen wurden die Erschütterungen gemessen, um Schäden an umliegenden Gebäuden auszuschließen.

→ Die Sprengarbeiten für den Tunnel in der Daimlerstraße wurden im Februar 2011 begonnen und im Juli 2012 beendet (s. Abb. 2).

→ Der Aushub der Tunnelbaugrube ist abgeschlossen. Während der Tunnelarbeiten blieb die Dresdener Straße offen, Behelfsbrücken haben Fahrzeuge und Fußgänger über die Tunnelbaustelle geleitet.

→ Im Herbst 2012 wurden die Rampen zur Spreebrücke und der Damm zwischen Stiebitzbachbrücke und Knotenpunkt 4 (Neustädter Straße) geschüttet, so dass über Winter ausreichend Zeit für das Abklingen der zu erwartenden Setzungen besteht.

Ausblick

→ Der Tunnelrohbau wird planmäßig im März 2013 beendet. Mit den Arbeiten an der Tunnelausstattung wird im Frühjahr 2013 begonnen.

B 172n OU Pirna

Aufgabenstellung

→ Neubau vom Autobahnzubringer zur BAB A 17 zum Bestand B 172

→ Gesamtlänge: ca. 4 km

→ Gesamtkosten: ca. 70 Mio. €

Kurzportrait

Die B 172 von Dresden nach Bad Schandau ist eine verkehrlich und wirtschaftlich wichtige Verbindung von der Landeshauptstadt Dresden zum Wirtschaftsraum Sächsische Schweiz, die zudem eine wichtige Funktion für den Tourismus und den Grenzverkehr zur Republik Tschechien hat. Dieser überregionale Verkehr wird durch einen bedeutenden Quell-, Ziel- und Binnenverkehr der Kreisstadt Pirna überlagert, so dass die Leistungsfähigkeit der B 172 nahezu ständig überschritten wird. Die Belastungen durch Lärm und Schadstoffe infolge permanenter Staus sind durch die gegenwärtige Trassenführung (7 % Steigung im Innenstadtbereich) ganz erheblich.

Planungs- und Baustand

→ Das Planfeststellungsverfahren läuft.

→ Eine Arbeitsgruppe des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) hat angesichts der sehr hohen Projektkosten Einsparmöglichkeiten geprüft.

→ Der Bauwerksentwurf für den Tunnel Kohlberg wurde im Dezember 2012 dem SMWA übergeben.

2

3

B 173n Verlegung in Flöha

Aufgabenstellung

→ Länge: 5,8 km

→ Investitionskosten: rund 54 Mio. € für den 1. Bauabschnitt

Kurzportrait

Die B 173 verbindet die Mittelzentren Flöha, Freiberg und das Unterzentrum Oederan mit dem Oberzentrum Chemnitz. Mit dem geplanten Neubau der B 173 sollen das Stadtzentrum von Flöha und die bisher durch den Ort verlaufenden Bundesstraßen B 173 und B 180 deutlich vom Verkehr entlastet werden. Die Trasse der B 173n ist so gewählt, dass im Hochwasserfall die Verkehrsverbindungen nach Chemnitz und Freiberg nicht beeinträchtigt werden.

Das Projekt ist in zwei Bauabschnitte gegliedert.

Planungs- und Baustand

→ Die „Blaue Welle“ ist Gewinner der Kategorie „Fuß- und Radwegbrücken“ des Deutschen Brückenbaupreises 2012 und hat eine Auszeichnung in der Kategorie Brückenbau des Ingenieurpreises des Deutschen Stahlbaus 2013 erhalten (s. Abb. 3).

→ Der 1. Bauabschnitt vom Bauanfang bis zum Knotenpunkt mit dem Anschluss der S 223 wurde am 17. Dezember 2012 für den Verkehr freigegeben.

Ausblick

→ Für den 2. Bauabschnitt Flöha – Aue wurde ein ergänzendes Planfeststellungsverfahren einschließlich einer erneuten Variantenprüfung durchgeführt. Der Vorentwurf wurde überarbeitet und liegt derzeit zur Prüfung bei der DEGES. Die Übergabe an das SMWA kann im II. Quartal 2013 erfolgen.

B 178n A 4 bis Nostitz

Aufgabenstellung

→ 4-streifiger Neubau von der A 4 bis Nostitz (S 112)

→ Gesamtlänge: ca. 5,1 km

→ Gesamtkosten: ca. 41,0 Mio. € einschließlich 2,5 Mio. € Anteil Freistaat Sachsen für Ausbau S 112

Kurzportrait

Gegenwärtig existiert im östlichen Teil von Sachsen keine durchgängige leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung. Mit dem vierstreifigen Neubau der B 178 wird eine leistungsfähige Verkehrsverbindung vom Drei-Länder-Eck (D/PL/ČZ) durch den Wirtschaftsraum der Oberlausitz zur A 4 geschaffen.

Planungs- und Baustand

→ Das Planfeststellungsverfahren wird seit 2010 durchgeführt. Vom 4. bis zum 7. Oktober 2011 wurden die Einwendungen in Löbau erörtert.

→ Als Ergebnis der Erörterung wurde im Jahr 2012 eine Tekturplanung erarbeitet.

Ausblick

→ Die DEGES wird die Tekturplanung im Januar 2013 der Planfeststellungsbehörde übergeben.

Sonstige Straßenprojekte in Thüringen

B 4 Erfurt – Sondershausen

Aufgabenstellung

→ Zweistreifiger Neubau einer Bundesstraße

→ Gesamtlänge: ca. 41,4 km

→ Investitionsvolumen: ca. 57,53 Mio. € (Baukosten)

Kurzportrait

Die B 4 ist eine überregionale Verbindung. Sie verbindet die Mittelzentren Nordthüringens Nordhausen (teilfunktionales Oberzentrum) und Sondershausen mit dem Oberzentrum Landeshauptstadt Erfurt und der zentralen Ost-West-Achse A 4. Als überregionale Verbindung übernimmt die B 4 in Mittel- und Nordthüringen auch Aufgaben im wirtschaftlichen Austausch zwischen Thüringen und Regionen in Süd-Niedersachsen.

Planungs- und Baustand

B 4 Erfurt – Greußen, Thüringen, ca. 21,5 km

→ Ortsumfahrung Gebesee (einschließlich Ausbauabschnitte)
Die Bearbeitung ruht und soll frühestens im Jahr 2014 fortgesetzt werden.

→ Ortsumfahrung Straußfurt (einschließlich Ausbauabschnitte)
Die Bearbeitung ruht. Die Planung wird frühestens im Jahr 2014 fortgesetzt.

B 4 Greußen – Sondershausen, Thüringen, ca. 19,9 km

→ Ortsumfahrung Greußen (einschließlich Ausbauabschnitte)
Der RE-Entwurf wird im Herbst 2013 dem Land vorgelegt. Wenn er genehmigt ist, soll das Planfeststellungsverfahren eingeleitet werden.

→ Ortsumfahrung Oberspier (einschließlich Ausbauabschnitte)
Derzeit wird das Raumordnungsverfahren (ROV) vorbereitet.

B 19 Ortsumfahrung Wasungen

Aufgabenstellung

→ 2-streifiger Neubau einer Bundesstraße

→ Gesamtlänge: ca. 4,5 km

→ Investitionsvolumen: ca. 60 Mio € (Kostenschätzung laut Linienbestimmung, vorgenommen durch das Straßenbauamt)

Kurzportrait

Die B 19 verläuft als wichtige Verkehrsachse in Nord-Süd-Richtung als großräumig bedeutsame Straßenverbindung zwischen den BAB A 71/A 73 und A 4. Der Planungsabschnitt der B 19 ist Bestandteil des Aus- bzw. Neubaus der B 19 zwischen Meiningen und Eisenach und dient der Entlastung der Ortslage von Wasungen.

Planungs- und Baustand

→ Derzeit wird der RE-Entwurf erstellt.

B 87n Fulda – Meiningen

Aufgabenstellung

- Einbahniger Neubau einer Bundesstraße
- Gesamtlänge: ca. 32,2 km
- Investitionsvolumen: ca. 130,2 Mio. € (Baukosten)

Kurzportrait

Die benachbarten Räume Fulda und Meiningen besitzen keine leistungsfähige direkte Straßenverbindung. Der wirtschaftliche, kulturelle und touristische Austausch ist daher stark beeinträchtigt. Die neue Straßenverbindung soll die Ortslagen der Rhön erheblich vom Durchgangsverkehr entlasten, die Verkehrssicherheit entscheidend erhöhen und die Reisezeit deutlich verringern.

Planungs- und Baustand

Die Gesamtmaßnahme untergliedert sich in drei Abschnitte. Der westliche Abschnitt 1 wird von der hessischen Straßenbauverwaltung realisiert.

- 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
  Das Raumordnungsverfahren wurde für den westlichsten der drei Abschnitte im Juni 2010 abgeschlossen. Für den mittleren Abschnitt wurde Anfang 2010 das Raumordnungsverfahren eingeleitet. Für den letzten Abschnitt wurden die Linienbestimmungsunterlagen im August 2010 dem Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr übergeben.

B 90n AS bei Stadtilm – Nahwinden

Aufgabenstellung

- Zweistreifiger Neubau einer Bundesstraße
- Gesamtlänge: ca. 13,8 km
- Investitionskosten: ca. 35,56 Mio. € (Baukosten)

Kurzportrait

- Der Neubau der Bundesstraße B 90n zwischen der A 71 (AS bei Stadtilm) und Nahwinden (L 1048) schafft im Zusammenhang mit der bestandsnahen Erweiterung der L 1048 zwischen Nahwinden und Rudolstadt durch das Straßenbauamt Mittelthüringen eine leistungsfähige Verbindung in Ost-West-Richtung zur Anbindung des Wirtschaftsraumes Saalfeld/ Rudolstadt/Bad Blankenburg an die A 71 und an die Landeshauptstadt Erfurt.
- Die Ortsdurchfahrten von Griesheim, Stadtilm, Marlishausen und Nahwinden werden von Durchgangsverkehr entlastet und der Schwerlastverkehrsanteil reduziert.

Planungs- und Baustand

- Es ist vorgesehen, zunächst den östlich der B 87 gelegenen Abschnitt der B 90n zu bauen, um die Ortsdurchfahrten zu entlasten. Zeitlich versetzt erfolgt der Neubau des westlichen Abschnittes mit der Ilmtalbrücke und der Verknüpfung mit der A 71 bei Traßdorf.

Ausblick

→ Die Ausschreibungsentwürfe der Bauwerke 2013 abgeschlossen werden.

→ Der erste Spatenstich soll in der zweiten Jahreshälfte 2013 erfolgen.

B 247 Umfahrung Gotha einschließlich Ortsumfahrung Sundhausen bis A 4

Aufgabenstellung

→ 1-bahniger Neubau einer Bundesstraße

→ Gesamtlänge: ca. 28,9 km

→ Investitionskosten: ca. 73,8 Mio. € (Baukosten)

Kurzportrait

Der Verkehr der B 7 (West-Ost) und B 247 (Nord-Süd) in Richtung BAB A 4 führt bislang durch die Innenstadt von Gotha. Verkehrssicherheit, Reisezeit und Reisekomfort und weisen dadurch erhebliche Defizite auf.
Die Maßnahme wird in Teilabschnitten realisiert. Für den Abschnitt der OU Sundhausen bis zur A 4 liegt der Beschluss mit Datum vom 30. Dezember 2012 vor. Für die im vordringlichen Bedarf enthaltene OU Tüttleben im Zuge der B 7 ist die Entwurfsbearbeitung abgeschlossen. Zurzeit werden die Planfeststellungsunterlagen bearbeitet.

Die OU Siebleben inkl. Seebergquerung mit Anbindung zur B 247 befinden sich im weiteren Bedarf. Planungsleistungen für diese Abschnitte erfolgen nach Fortschreibung des Bedarfsplanes.

Ausblick

Die bauliche Umsetzung der Ortsumfahrung Sundhausen erfolgt durch das Straßenbauamt Mittelthüringen.

Konzessionsvergabe und Baubegleitung für fünf Autobahnraststätten mit Tankstellen (A 71 und A 38)

→ „Thüringer Wald“, A 71, Thüringen
Beidseits der A 71 werden bei Geraberg unweit des Tunnels Alte Burg je ein Nebenbetrieb (Raststätte und Tankstelle als Kompaktanlage) entstehen. Der Konzessionsnehmer baut und betreibt die Anlagen für 30 Jahre. Sie haben eine Abgabe an den Bund zu entrichten.

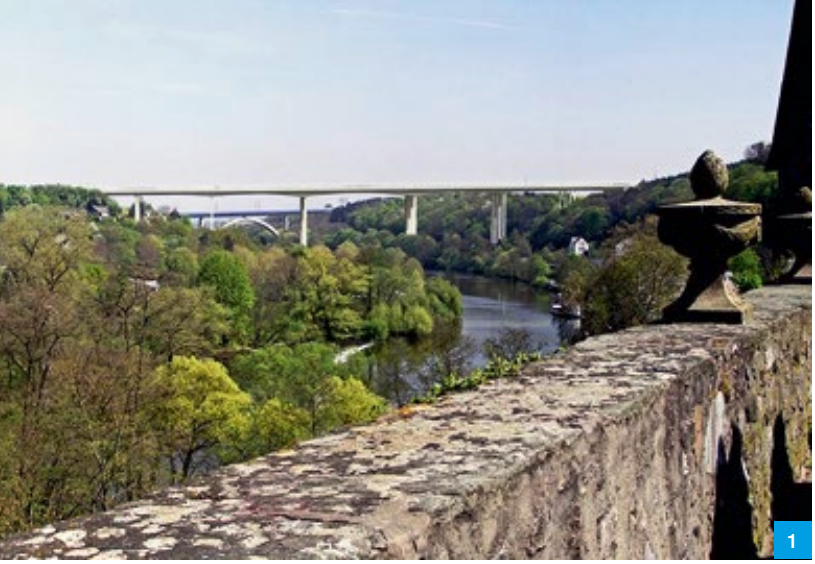
Der Zuschlag wurde im Juli 2012 erteilt. Die Eröffnung der Nebenbetriebe ist für Herbst 2013 geplant.

Der Bund als Konzessionsgeber und das Land Thüringen möchten mit diesen Raststätten für eines der herausragenden Infrastrukturprojekte der deutschen Einigung — der Thüringer Waldautobahn — und den „Verkehrsprojekten Deutsche Einheit“ insgesamt einen Erinnerungs- und Informationsort schaffen: Inmitten des Erholungs- und Wintersportgebiets um Oberhof und Zella-Mehlis und in unmittelbarer Nähe zur Kammquerung des Thüringer Waldes mit dem fast 8 km langen Rennsteigtunnel, weiteren Tunneln sowie spektakulären Brückenbauten sollen sich Reisende auf den Rastanlagen entspannen und dabei über eines der technisch und gestalterisch anspruchsvollsten Infrastrukturprojekte in Deutschland informieren können.

→ „Eichsfeld“, A 38, Thüringen
Westlich der AS Breitenworbis sollen beidseits der A 38 Nebenbetriebe errichtet werden. Die Konzessionsnehmer sollen die Anlagen bauen und für 30 Jahre betreiben. Es ist eine Konzessionsabgabe an den Bund zu entrichten.

→ „Fürstenhügel“, A 71, Thüringen
Nördlich der AS Sömmerda soll westlich der A 71 ein Nebenbetrieb (Raststätte und Tankstelle als Kompaktanlage) entstehen. Der Konzessionsnehmer soll die Anlagen bauen und für 30 Jahre betreiben. Es ist eine Konzessionsabgabe an den Bund zu entrichten.

Der Dienstleistungsauftrag für die Anlagen „Eichsfeld“ und „Fürstenhügel“ umfasst – entsprechend „Thüringer Wald“ – die Betreuung des Vergabeverfahrens und der Baumaßnahme.



1

Sonstige Straßenprojekte in Hessen

A 3 Neubau Lahntalbrücke Limburg

Aufgabenstellung

→ Bauvorbereitung und -durchführung für den Ersatzneubau mit Verlegung der A 3 (Köln – Frankfurt/M.) und dem Umbau der Anschlussstelle Limburg-Süd. Die Ausschreibungsunterlage für den Ersatzneubau Lahntalbrücke einschließlich der erforderlichen Bundesstraßen wurde durch Hessen Mobil begonnen und durch die DEGES zum Abschluss gebracht.

→ Verkehrsführung: 6-streifig

→ Baukosten: 79,2 Mio. €

Kurzportrait

Die bestehende Lahntalbrücke Limburg im Zuge der A 3 ist eine 397 m lange, ortsnah gelegene Spannbetonbrücke aus dem Jahre 1964. Das imposante Bauwerk überquert das Lahntal in einer Höhe von fast 60 m über Grund. Auf Grund des rasant gestiegenen Verkehrsaufkommens ist es erforderlich, die alte Talbrücke durch einen modernen Neubau zu ersetzen.

Planungs- und Baustand

→ Wegen der Bedeutung der Lahntalbrücke im landschaftlichen und städtischen Umfeld wurde im Jahr 2008 von der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung ein Gestaltungswettbewerb für das neue Bauwerk durchgeführt. Das neue Bauwerk ist 450 m lang und wird das Tal mit einer gestalterisch ansprechenden Konstruktion auf sieben Feldern überbrücken. Auf dem Bauwerk stehen künftig je Richtungsfahrbahn vier Fahrspuren und ein Standstreifen zur Verfügung.

→ Als aktive Schallschutzmaßnahme wird auf der neuen Brücke in Richtung Limburg eine 5 m hohe transparente Lärmschutzwand installiert.

→ Die Talbrücke wird neben dem alten Bauwerk errichtet, so dass bis zu deren Fertigstellung der Verkehr noch in der bisherigen Trasse geführt wird. Danach wird das alte Bauwerk abgerissen. Im Endzustand wird die Trasse geringfügig nach Osten verlegt und über das neue Bauwerk geführt, so dass sich die Verkehrseinschränkungen während der Bauzeit auf ein Minimum begrenzen lassen.

→ Der Planfeststellungsbeschluss liegt vor.

→ Seit dem Jahr 2012 werden bauvorbereitende Leistungen, z. B. archäologische Untersuchungen, Leitungsumverlegungen, Kampfmittelsondierungen, bahntechnische Umbauten, ausgeführt.

→ Der Neubau der Lahntalbrücke wurde im April 2013 beauftragt. Der erste Spatenstich findet voraussichtlich im Sommer 2013 statt (Abb. 1: Visualisierung der neuen Brücke; Abb. 1, S. 78: Blick über die archäologische Ausgrabungsstätte zur alten Brücke).

Ausblick

Der Baubeginn ist ab Juni 2013, das Bauende ist Ende 2017 vorgesehen.

B 3/B 45 OU Nieder- und Ober-Wöllstadt

Aufgabenstellung

→ Bauentwurf für die Strecke und Entwurfsplanung der Ingenieurbauwerke sowie der Bauvorbereitung und -durchführung.

→ Länge: 9,1 km

→ Bauwerke: 10

→ Baukosten: 38,8 Mio. €.

Kurzportrait

Die Maßnahme ist in drei Bauabschnitte (BA) gegliedert und umfasst die Ortsumgehung Wöllstadt mit den Ortsteilen Ober- und Nieder-Wöllstadt im Zuge der B 3 mit Anbindung der B 45. Die B 3 verläuft im Wesentlichen in Nord-Süd-Richtung und bindet die B 45 von Osten an. Die geplante B 3 ersetzt beide vorhandenen Bundesstraßen in den Ortslagen und hat die Funktion einer regionalen Verbindungsstraße mit erheblicher Entlastungs- und Verteilerfunktion.

Planungs- und Baustand

→ Der 1. Spatenstich fand im am 13. November 2012 statt.

Ausblick

→ Die Baudurchführung erfolgt abschnittsweise in den Jahren 2013 bis 2016.

1

2

L 3001 Neubau Carl-Ulrich-Brücke

Aufgabenstellung

→ Die DEGES wurde im Mai 2012 mit der Bauvorbereitung und -durchführung für den Ersatzneubau der Carl-Ulrich-Brücke beauftragt. Die Erstellung der Ausschreibungsunterlage für den Ersatzneubau war von Hessen Mobil weitestgehend abgeschlossen.

→ Länge: 234 m

→ Baukosten: 17,0 Mio. €

Kurzportrait

Zwischen Offenbach und Frankfurt am Main/Fechenheim quert die L 3011 den Main mit der Carl-Ulrich-Brücke. Sie ist im Stadtgebiet von Offenbach eine unverzichtbare Verkehrsader. Auf Grund des schlechten Bauwerkszustandes muss die Brücke erneuert werden. Der Schwerverkehr auf der Brücke ist bereits jetzt auf 7,5 t beschränkt.

Planungs- und Baustand

→ Der 1. Spatenstich erfolgte Mitte November 2012.

→ In einer einmonatigen Vollsperrung wird die neue Brücke von Osten auf neue Pfeiler querverschoben und anschließend in ihre endgültige Lage abgesenkt. Durch die Vergrößerung der maximalen Stützweite für die Mittelöffnung von derzeit 41,10 m auf ca. 112 m werden Erleichterungen für die Mainschiffahrt erreicht (s. Abb. 2: Visualisierung).

Ausblick

→ Die einmonatige Vollsperrung erfolgt voraussichtlich im Juli/August 2014.

→ Der Rückbau der alten Brücke findet nach Inbetriebnahme der neuen statt.

→ Das Bauende für die Gesamtbaumaßnahme ist für Ende 2014 geplant.

L 3351 OU Karben/Groß-Karben und Ausbau der K 246

Aufgabenstellung

→ Entwurfsplanung der Ingenieurbauwerke sowie der Bauvorbereitung und -durchführung von Strecke und Bauwerken

→ Gesamtlänge: 3,25 km

→ Baukosten: 16,1 Mio. €

Kurzportrait

Die Maßnahme umfasst die Ortsumgehung Karben/Groß-Karben im Zuge der L 3351. Durch die geplante Nordumgehung soll das überregionale Straßennetz ergänzt und insbesondere die L 3205 im Zuge der Bahnhofsstraße und die L 3551 sowie die K 246 im Zuge der Ortsdurchfahrt Groß-Karben vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

Planungs- und Baustand

→ Der 1. Spatenstich erfolgt voraussichtlich im Januar 2013.

Ausblick

→ Der Bau erfolgt abschnittsweise in den Jahren 2013 bis 2015.

3

City-Tunnel Leipzig

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 (MDR)
- Rohbau der Rampenbauwerke der Südrampe sowie der Nord- und Westrampe
- Gesamtvolumen Planung und Bau
  – ca. 960 Mio. €
  – ca. 714 Mio. € (DEGES)

Projektfortschritt

- Am Haltepunkt Bayerischer Bahnhof wurde die Sanierung des historischen Portikus, der für den Rohbau des unterirdischen Haltepunktes bauzeitlich verschoben wurde, im Frühjahr 2012 abgeschlossen (s. Abb. 3).
  Der Portikus wurde mit einer feierlichen Veranstaltung im Mai 2012 übergeben.
- Ende 2009 wurde der Auftrag zum Ausbau der Stationen vergeben. Mit Stand Ende 2012 ergibt sich folgender Ausbaustand in den einzelnen Haltepunkten:
- Im Bayerischen Bahnhof sind die Ausbauarbeiten zu Ende Oktober 2012, im Wilhelm-Leuschner-Platz zu Ende Dezember 2012 und im Markt mit Ausnahme des historischen Zugangs zum 30. November 2012 abgeschlossen worden. Im Hauptbahnhof (tief) werden noch die Bodenbelagsarbeiten und die Feininstallationen in der technischen Gebäudeausrüstung fortgeführt. Die bauliche Fertigstellung ist zum 31. Januar 2013 avisiert.
- Anfang 2012 wurden die Aufträge zum Digitalen BOS-Funk – Objektversorgung im City-Tunnel Leipzig beauftragt. Die Verlegung des Schlitzkabels in den Tunnelabschnitten ist bereits abgeschlossen, die weitere Realisierung der Objektversorgungsanlage ist in Vorbereitung.

Ausblick

- Mitte 2013 beginnen die Maßnahmen zur Übergabe der Haltepunkte an den späteren Betreiber, die DB Station & Service AG, bis zum Probebetrieb des City-Tunnel im September 2013.
- Der City-Tunnel Leipzig wird voraussichtlich zum Winterfahrplanwechsel am 15. Dezember 2013 in Betrieb genommen.

Wasserstraßenprojekte

Aufgabenstellung nach zweiter Ergänzung zum Dienstleistungsvertrag vom 2. März 2012

→ Planung und Baudurchführung von zwei Kreuzungsanlagen:
Gördenbrücke B 102
Neustadt-Glewe B 191

→ Planung von zwei Kreuzungsanlagen:
Havelhausen
Schleuse Lehnitz B 273

→ Gesamtkosten: 5,9 Mio. €

Mit Datum vom 2. März 2012 wurde in der 2. Ergänzung zum Dienstleistungsvertrag der Auftrag folgendermaßen geändert:

Bei der **Gördenbrücke** ist eine Querschnittsaufweitung für den Schiffsverkehr unter Bezugnahme auf den dauerhaft gesunkenen Wasserstand sowie unter Inkaufnahme der Einschiffigkeit im Bereich des Brückenbauwerkes als Engstelle nicht mehr erforderlich. In der weiteren Bearbeitung sind lediglich Maßnahmen zur Gewährleistung einer dauerhaften Verfügbarkeit der Brücke sowie Verbesserung des Bauwerkszustandes umzusetzen.

→ Die Machbarkeitsuntersuchungen sowie die Objektorientierte Schadensanalyse sind abgeschlossen.

→ Basierend auf den Ergebnissen und auf Grundlage der geänderten Aufgabenstellung (vorläufig kein Ausbau des Silokanals) soll die bestehende Brücke ertüchtigt werden. Die Brückennachberechnung ist in Bearbeitung.

→ Die Ertüchtigungsmaßnahmen sollen Anfang 2014 durchgeführt werden.

Mit der Änderung der Ausbauziele sind die Maßnahmen in Havelhausen und an der Schleuse Lehnitz mit Übergabe der Planfeststellungsunterlagen und Entwurfsplanung an den Bund qualifiziert abzuschließen. Eine Baudurchführung im Rahmen dieses Dienstleistungsvertrages erfolgt nicht.

Auf die Maßnahme in **Neustadt-Glewe** hat die 2. Ergänzung zum Dienstleistungsvertrag keine Auswirkungen. Diese Maßnahme soll weiterhin bis Ende 2014 abgeschlossen werden.

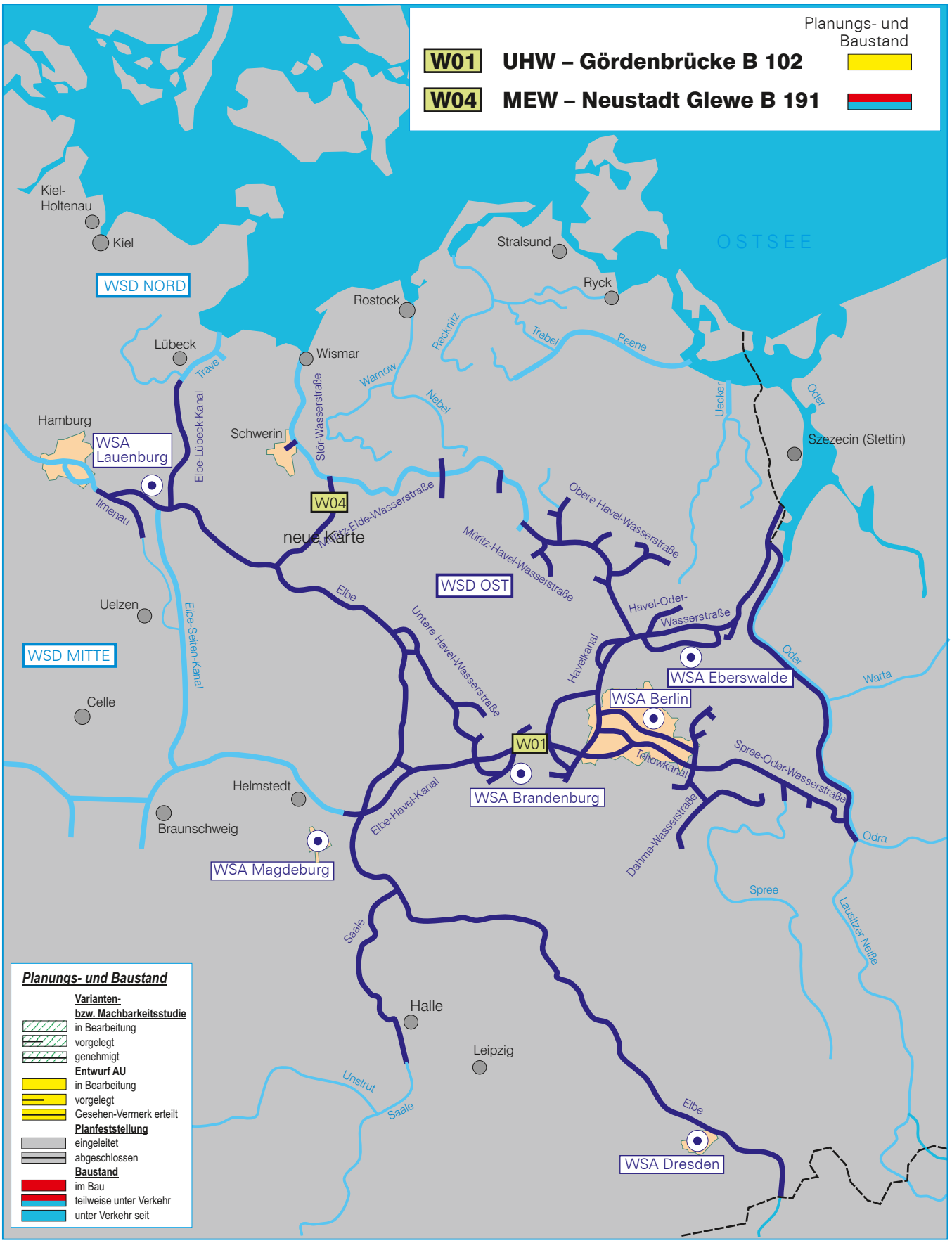
→ Im Mai 2012 wurde mit den Baumaßnahmen begonnen.

→ Für das zum Einsatz kommende bundeseigene Festbrückengerät wurde im Februar 2012 eine Verwaltungsvereinbarung abgeschlossen. Die Behelfsbrücke wurde Ende August 2012 montiert.

→ Die Verkehrsfreigabe für die Behelfsumfahrung fand am 17. September 2012 statt.

→ Das vorhandene Bauwerk wurde im März 2013 abgebrochen.

→ Die Verkehrsfreigabe der neuen Kreuzungsanlage soll im Sommer 2013 erfolgen.


Planungs- und Baustand
W01 UHW – Gördenbrücke B 102
W04 MEW – Neustadt Glewe B 191
OSTSEE
Kiel-Holtenau
Kiel
Stralsund
Ryck
WSD NORD
Rostock
Lübeck
Wismar
Recknitz
Trebel
Peene
Trave
Warnow
Nebel
Uecker
Oder
Hamburg
WSA Lauenburg
Schwerin
Elbe-Lübeck-Kanal
Stör-Wasserstraße
Szezecin (Stettin)
W04
neue Karte
Ilmenau
Mittellandkanal
Obere Havel-Wasserstraße
Müritz-Havel-Wasserstraße
WSD OST
Uelzen
Elbe
Untere Havel-Wasserstraße
Havel-Oder-Wasserstraße
Elbe-Seiten-Kanal
WSD MITTE
Havelkanal
Oder
Warta
WSA Eberswalde
Celle
WSA Berlin
Teltowkanal
W01
Spree-Oder-Wasserstraße
Helmstedt
Elbe-Havel-Kanal
WSA Brandenburg
Braunschweig
Dahme-Wasserstraße
Odra
WSA Magdeburg
Spree
Lausitzer Neiße
Saale
Halle
Leipzig
Unstrut
Saale
Elbe
WSA Dresden
Planungs- und Baustand
Varianten- bzw. Machbarkeitsstudie
in Bearbeitung
vorgelegt
genehmigt
Entwurf AU
in Bearbeitung
vorgelegt
Gesehen-Vermerk erteilt
Planfeststellung
eingeleitet
abgeschlossen
Baustand
im Bau
teilweise unter Verkehr
unter Verkehr seit

Projektübersicht

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
René Legrand: S. 1, 55, 69, 73
Nürnberg Luftbild, Hajo Dietz: S. 36/37, 58, 59 (2)
Anke Jacob: S. 7, 8
Karsten Schilling: S. 35
Heide Gauert: S. 33

Layout, Lithos und Fotosatz:
Aktiva GmbH, Berlin

Druck:
X-PRESS · Grafik & Druck GmbH, Berlin-Mitte

Drucklegung:
Juni 2013

Projektstände per Ende 2012; Redaktionsschluss: Frühjahr 2013

Titel A 7: Einschub der neuen Brücke für die Güterumgehungsbahn
Zwischentitel S. 10/11 A 4: AS Magdala – AS Jena/Göschwitz, „Leutratal“ mit Jagdbergtunnel
Zwischentitel S. 36/37 A 71: AS Heldrungen – AD Südharz (A 38)
Zwischentitel S. 52/53 A 3: Abriss des Überführungsbauwerks der L 3405 bei Heusenstamm/Hessen

Gedruckt auf 100 % chlorfrei gebleichtem Papier

DEGES