Geschäftsbericht 2015

Wege sind unser Ziel

DEGES

Geschäftsbericht 2015

Wege sind unser Ziel

Inhalt

Organe

Gesellschafter 6
Aufsichtsrat 7
Vorwort der Geschäftsführung 8

Bericht der Geschäftsführung

Grundlagen der Gesellschaft 12
Projektportfolio 14
Geschäftsverlauf 2015 16
Schienenprojekt 19
Wasserstraßenprojekte 19
Geschäftsvolumen 20
Organisatorische Änderungen 21
Vermögens-, Finanz- und Ertragslage 22
Leistungsbezogene Kennzahlen 24
Personalentwicklung 27
Chancen- und Risikobeurteilung 28
Nachtragsbericht 29
Prognosebericht 29
Höhepunkte des Jahres 2015 30

Bericht des Aufsichtsrates / Jahresabschluss

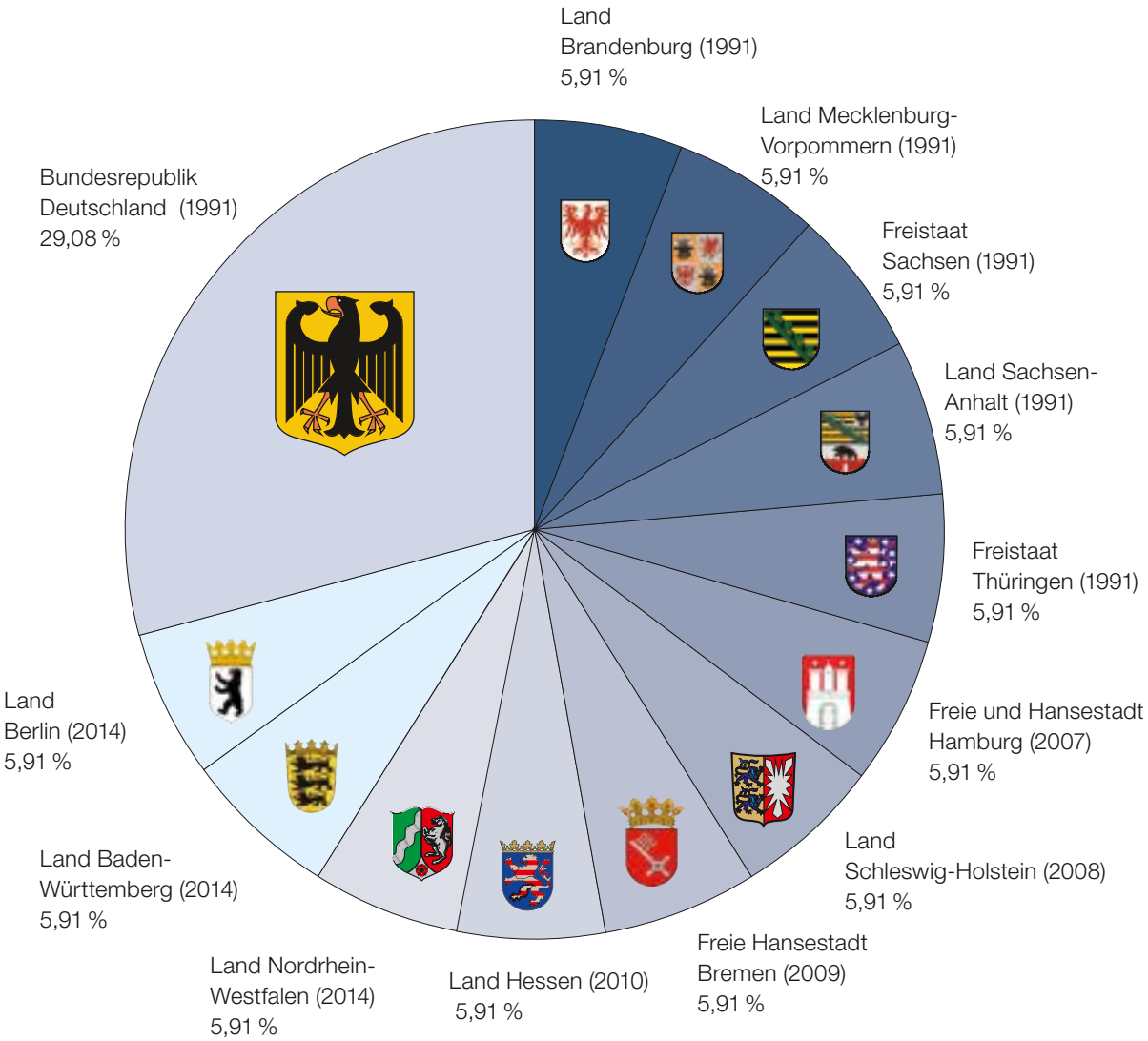
Bericht des Aufsichtsrates 34
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers 35
Bilanz zum 31. Dezember 2015 36
Anhang für das Geschäftsjahr 2015 37
Entwicklung des Anlagevermögens 44
Gewinn- und Verlustrechnung 46
Betreute Bau-, Grunderwerbs- und weitere Projektleistungen
sowie hierfür verwendete Mittel zum 31. Dezember 2015 47

Verkehrsprojekte

Projekte in Baden-Württemberg 50
Projekte in Berlin 51
Projekte in Brandenburg 52
Projekte in der Freien Hansestadt Bremen 54
Projekte in der Freien und Hansestadt Hamburg 56
Projekte in Hessen 60
Projekte in Mecklenburg-Vorpommern 63
Projekte in Nordrhein-Westfalen 68
Projekte im Freistaat Sachsen 71
Projekte in Sachsen-Anhalt 76
Projekte in Schleswig-Holstein 77
Projekte im Freistaat Thüringen 79
Länderübergreifende Projekte 85

Projektübersicht 89

Gesellschafter
(nach Beitrittsjahren)



Aufsichtsrat

Vorsitzender
Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing.
E. h. Josef Kunz
(bis 10. März 2015)
Ministerialdirektor a. D., für den Bund

Vorsitzender
Dr.-Ing. Stefan Krause
(seit 27. März 2015)
Ministerialdirektor, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Stellvertr. des Vorsitzenden
Dr. Rüdiger Kratzenberg
(bis 26. Februar 2015)
Ministerialdirigent, Unterabteilungsleiter im Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit

Stellvertr. des Vorsitzenden
Tatjana Tegtbauer
(seit 27. März 2015)
Ministerialrätin, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Stellvertr. des Vorsitzenden
Lutz Irmer
Ministerialdirigent, Abteilungsleiter im Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft

Lutz Adam
Abteilungsleiter in der Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Umwelt des Landes Berlin

Karl-Hermann Fahsel
(bis 16. März 2015)
Ministerialdirigent a. D., für das Land Sachsen-Anhalt

Wolfgang Golasowski
(bis 6. Oktober 2015)
Staatsrat a. D., für die Freie Hansestadt Bremen

Gabriele Friderich
(seit 7. Oktober 2015)
Staatsrätin beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr der Freie Hansestadt Bremen

Beate Heinz
(seit 27. März 2015)
Ministerialrätin, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

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

Martin Huber
Senatsdirektor, Amtsleiter in der Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation der Freien und Hansestadt Hamburg

Gert Klaiber
Ministerialdirigent, Abteilungsleiter im Ministerium für Verkehr und Infrastruktur des Landes Baden-Württemberg

Dr. Klaus Klang
(seit 17. März 2015)
Staatssekretär im Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt

Dr. Rainer Kosmider
Ministerialdirigent, Abteilungsleiter im Ministerium für Energie, Infrastruktur und Landesentwicklung des Landes Mecklenburg-Vorpommern

Ekhart Maatz
Ministerialdirigent a. D., Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Dr. Frank Nägele
Staatssekretär im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie des Landes Schleswig-Holstein

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

Bernd Sablotny
Ministerialdirigent, Abteilungsleiter im Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Michael Schlautmann
(bis 18. Oktober 2015)
Ministerialrat, Bundesministerium der Finanzen

Volkmar Vogel
Mitglied des Bundestages

Wir engagieren uns für das Bauen der Zukunft

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

Technischer Geschäftsführer
Bauassessor Dipl.-Ing.
Dirk Brandenburger

Sehr geehrte Damen und Herren,

die DEGES plant und realisiert nicht nur Straßenbauprojekte, sie ist auch Vordenker in ihrem Metier und engagiert sich für das Bauen der Zukunft. Die Reformkommission „Bau von Großprojekten“ hat am 29. Juni 2015 ihre Handlungsempfehlungen für mehr Kostenwahrheit, Kostentransparenz, Effizienz und Termintreue beim Bau von Großprojekten vorgelegt. Die DEGES hat seit 2013 in der Kommission und ihren Arbeitsgruppen mitgearbeitet. Das Bundeskabinett hat am 9. Dezember 2015 den aus den Handlungsempfehlungen abgeleiteten Aktionsplan Großprojekte beschlossen. Die DEGES übernimmt mehrere Pilotprojekte des Aktionsplans:

„Partnerschaftliche Projektabwicklung“ ist die Überschrift für ein Miteinander, das wir jetzt bei der Errichtung der Wehretalbrücke im Zuge der A 10 in Brandenburg und beim Ausbau der A 44 in Hessen mit konkreten Ansätzen bis hin zur außergerichtlichen Streitbeilegung systematisch anwenden. Die Rader Hochbrücke im Zuge der A 7 in Schleswig-Holstein und die Rheinbrücke Neuenkamp im Zuge der A 40 in Nordrhein-Westfalen sind die DEGES-Pilotprojekte im Bereich Risikomanagement. Technologisches Neuland betreten wir mit zwei Pilotprojekten für „Building Information Modeling“, kurz BIM. Bei der Petersdorfer Brücke im Zuge der A 19 in Mecklenburg-Vorpommern und bei der Talbrücke Auenbach im Zuge der B107n in Sachsen streben wir mit dem integrierten Arbeiten an einem gemeinsamen 3D-Modell unter anderem eine verbesserte Planungsqualität an.

Angesichts der langen Projektlaufzeiten im Fernstraßenbau markiert die Verkehrsfreigabe für uns und unsere Auftraggeber einen ähnlichen Punkt wie das Erreichen des Gipfels für einen Bergsteiger bzw. die ganze Expedition. Seit der Abschnitt AS Sömmerda Ost bis südlich des Schmücketunnels in Thüringen freigegeben wurde, ist die A 71 durchgehend von Schweinfurt bis zum Dreieck Südharz (A 38) befahrbar. Seit Dezember 2015 rollt der Verkehr in der Prignitz auf dem ersten Abschnitt zwischen Karstädt und Groß Warnow der neuen A 14 Magdeburg – Wittenberge – Schwerin in Brandenburg. Eine weitere große Etappe wurde auch beim Rügenzubringer B 96n genommen: Der rund 13 km lange Abschnitt zwischen den Anschlussstellen Altefähr und Samtens-Ost auf Rügen wurde wie geplant in Betrieb genommen. Alle drei Projekte – die A 71, die A 14 und die B 96n – werden mit Mitteln aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) gefördert, die an die termingerechte Fertigstellung 2015 geknüpft war.

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt hat im Mai 2015 eine neue Generation von Projekten in Öffentlich-Privater Partnerschaft (ÖPP) vorgestellt. Einige dieser neuen Projekte liegen in der Verantwortung der DEGES. Unsere ÖPP-Kompetenz haben wir mit Jahresbeginn 2016 in einem neuen ÖPP-Projektbereich organisatorisch gebündelt.

Die Projekte wurden zum Jahresende 2015 von insgesamt 268 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern betreut, und bis Ende 2016 wollen wir auf über 300 Köpfe wachsen. Ihnen allen gilt unser besonderer Dank, denn nur mit ihnen, ihrer besonderen Kompetenz und ihrem kontinuierlichen Engagement können wir die anstehenden Aufgaben bewältigen und die hohen Erwartungen an die DEGES erfüllen.

Große Projekte gedeihen in einer vertrauensvollen und konstruktiven Zusammenarbeit. Dafür danken wir den Gesellschaftern und Auftraggebern und vor allem dem Aufsichtsrat. Er hat in seiner Sitzung am 27. März 2015 Herrn Ministerialdirektor Dr.-Ing. Stefan Krause, Leiter der Abteilung Straßenbau im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), zu seinem neuen Vorsitzenden und Frau Ministerialrätin Tatjana Tegtbauer, Referatsleiterin im BMVI, zur neuen stellvertretenden Vorsitzenden gewählt.

Als Projektmanagementgesellschaft realisieren wir die uns übertragenen Projekte mit der Unterstützung zahlreicher Ingenieurbüros, Baufirmen und Landesgesellschaften sowie weiteren Geschäftspartnern. Ihnen danken wir für Ihre Beiträge zu gemeinsamen Projekterfolgen.

Das Gesamt-Auftragsvolumen der DEGES hat 2015 die Marke von 20 Mrd. € überschritten. Auch in Zukunft gibt es viel zu tun: Der Investitionshochlauf des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur ist da: Der Bund wird in den kommenden Jahren so viel in den Neu- und Ausbau der Bundesfernstraßen investieren wie schon lange nicht mehr. Hier liegt die zentrale Herausforderung für die DEGES 2016 und den Folgejahren. Wir müssen und wollen unseren Beitrag leisten, die zur Verfügung stehenden Mittel zeit- und sachgerecht für unsere Auftraggeber einzusetzen und damit die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland nachhaltig zu verbessern. Deshalb hinterfragen wir uns stetig selbst, um noch leistungsfähiger zu werden: Wo können wir unsere Prozesse straffen? Wo und wie können wir ohne Qualitätseinbußen schneller werden?

Am 7. Oktober 2016 wird die DEGES 25 Jahre alt. In dieser Zeit haben wir rund 1.500 km Bundesfernstraßen geplant und gebaut. Unsere dabei erworbene Kompetenz wollen wir auch in Zukunft bei der Planung und Realisierung anspruchsvoller Infrastrukturprojekte einsetzen.

Mit freundlichen Grüßen

Bodo Baumbach
Geschäftsführer

Dirk Brandenburger
Geschäftsführer

Bericht der Geschäftsführung

Grundlagen der Gesellschaft

Unternehmensgegenstand und Geschäftsmodell

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

Gesellschafter der DEGES sind:

- Bundesrepublik Deutschland
- Land Baden-Württemberg
- Land Berlin
- Land Brandenburg
- Freie Hansestadt Bremen
- Freie und Hansestadt Hamburg
- Land Hessen
- Land Mecklenburg-Vorpommern
- Land Nordrhein-Westfalen
- Freistaat Sachsen
- Land Sachsen-Anhalt
- Land Schleswig-Holstein
- Freistaat Thüringen

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

- von Straßenprojekten (Bundesfern- und Landesstraßenprojekte)
- des Tunnelrohbaus inkl. 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 sowie
- von Projekten der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt – Außenstelle Ost (Brückenbaumaßnahmen über Bundeswasserstraßen)

beauftragt (zum Auftragsvolumen siehe Seite 14 f.).

Des Weiteren führt die DEGES spezielle fachbezogene Aufträge vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Bereich der Straßenplanung und Straßenverkehrstechnik aus.

Die Kernkompetenz der DEGES liegt in der Lösung komplexer Aufgabenstellungen. Diese reichen von der Planung und dem Grunderwerb über die Bauvorbereitung und -überwachung bis zur schlüsselfertigen Übergabe von anspruchsvollen Verkehrsinfrastrukturprojekten.

Die DEGES erfüllt ihre Aufgaben interdisziplinär, d. h. sie bietet die Lösung aller planerischen, bautechnischen, rechtlichen und kaufmännischen Fragen aus einer Hand an.

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 für die eigentlichen Planungs-, Grunderwerbs-, Bauvorbereitungs- sowie Bauüberwachungsleistungen geeigneter Dienstleister (Ingenieurbüros, Landgesellschaften etc.). Hoheitliche Aufgaben nimmt die DEGES nicht wahr.

Die Qualität der DEGES wird an der Qualität ihres Projektmanagements gemessen.
Sie hat im Berichtsjahr die bestehenden Regelungen für ihr Projektmanagement überarbeitet. Diese sollen in einem Projektmanagementhandbuch zusammengefasst werden.
Besonders wichtig ist für die DEGES die proaktive Bürgerbeteiligung, die digitale Abbildung der Prozesse, ein durchgehendes Risikomanagement und die partnerschaftliche Projektabwicklung mit den

Beteiligten. Auf diesen Gebieten evaluiert die DEGES die Wirksamkeit ihres Projektmanagements in mehreren Pilotprojekten.

Da sich in den vergangenen Jahren sowohl das Projektportfolio der DEGES deutlich verändert hat als auch das Auftragsvolumen erheblich gestiegen ist, wurden im Berichtsjahr die 2009 festgelegten Unternehmensziele der DEGES fortgeschrieben. Während die VDE- und deren Zubringerprojekte konsequent abgearbeitet und abgerechnet werden, wurden sowohl von den „Alt-Gesellschaftern" als auch von den neuen Gesellschaftern neue Projekte auf die DEGES übertragen. Das Auftragsvolumen konnte auf 19,3 Mrd. € gesteigert werden, wobei der Anteil der Projekte außerhalb VDE am noch offenen Auftragsvolumen ca. 80 % beträgt. Die fortgeschriebenen Unternehmensziele sollen die zukünftige Ausrichtung der DEGES beschreiben und Maßstab für das Handeln und die Messung des Erfolgs sein.

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

→ vom Bund
- mit der Durchführung der Pilotprojekte zum Einsatz digitaler Planungsmethoden – Building Information Modeling (BIM) – anhand:
  a) Brücke Petersdorfer See im Zuge der A 19 in Mecklenburg-Vorpommern in der Phase der Bauvorbereitung und Baudurchführung und
  b) Bauwerk 3 im Zuge der B 107n Südverbund Chemnitz in Sachsen in der Phase der Vorentwurfs- und Entwurfsplanung,

→ vom Land Baden-Württemberg
- mit der Baudurchführung der B 31 Ortsumgehung Immenstaad – Friedrichshafen/Waggershausen,

→ vom Land Berlin
- mit der Planung und Baudurchführung der grundhaften Erneuerung der A 111 AD Charlottenburg – Landesgrenze Berlin/Brandenburg einschließlich Rudolf-Wissell-Brücke und Westendbrücke (A 100),

→ von der Freien Hansestadt Bremen
- mit dem Ersatzbau der Brücken „Varreler Bäke" im Zuge der B 75 und der „Ochtumbrücke" im Zuge der A 1,

→ von der Freien und Hansestadt Hamburg
- mit der Baustellenkoordination im Raum Süderelbe,

→ vom Land Nordrhein-Westfalen
- mit der Erweiterung der A 40 Dortmund Ost – AK Dortmund Unna und
- mit dem Ausbau der B 236 AS Schwerte (A 1) – Dortmund Stadtgrenze,

→ vom Land Schleswig-Holstein
- mit der Planung und Baudurchführung der Rader Hochbrücke im Zuge der A 7,

→ vom Freistaat Thüringen
mit der Realisierung der ÖPP-Projekte
- A 4, AS Gotha – Landesgrenze Thüringen/Sachsen (Erhaltung) und
- B 247, Bad Langensalza – A 38 (zwei- bis vierstreifiger Neubau).

Die neu übertragenen Projekte haben ein geschätztes Auftragsvolumen von ca. 486 Mio. €.

Projektportfolio

Der Auftragsbestand setzt sich zum Bilanzstichtag wie folgt zusammen:
(jeweils gerundete Werte, daher Abweichungen in den Summen möglich)

	Länge/Anzahl km	Auftragsvolumen per 31.12.2015 gesamt Mio. €	Auftragsvolumen per 31.12.2015 davon offen Mio. €
Autobahnprojekte	1.658,5	16.918,8	5.419,1
davon: Bau- und Grunderwerbsausgaben (brutto)		(14.484,7)	(4.187,4)
ÖPP-Entgelte (brutto)		(1.227,5)	(933,6)
Ingenieurkosten (netto)		(1.206,6)	(298,1)
Bundesstraßenprojekte	509,1	2.325,5	1.555,5
davon: Bau- und Grunderwerbsausgaben (brutto)		(2.107,6)	(1.434,8)
Ingenieurkosten (netto)		(217,9)	(120,7)
Landesstraßenprojekte	82,7	208,5	80,1
davon: Bau- und Grunderwerbsausgaben (brutto)		(189,4)	(72,9)
Ingenieurkosten (netto)		(19,2)	(7,2)
Summe Straßenprojekte	**2.250,3**	19.452,8	7.054,7
davon: Bau- und Grunderwerbsausgaben (brutto)		(16.781,7)	(5.695,0)
ÖPP-Entgelte (brutto)		(1.227,5)	(933,6)
Ingenieurkosten (netto)		(1.443,6)	(426,0)
Schienenprojekt City-Tunnel Leipzig (netto)	4,2	665,2	9,4
Wasserstraßenprojekte (brutto)	2 Brückenbauwerke	4,2	1,1
Gesamt am 31.12.2015 (davon 2015 beauftragt)	**2.254,5 (93,9)**	**20.122,2 (485,7)**	**7.065,1 (484,1)**

Der Auftragsbestand bei den Straßenprojekten verteilt sich wie folgt auf die Auftraggeber:

		Auftragsvolumen per 31.12.2015	
	Länge km	gesamt Mio. €	davon offen Mio. €
Baden-Württemberg	7,1	103,3	102,4
Berlin	13,5	14,9	14,9
Brandenburg	265,2	1.754,1	923,1
Bremen	28,2	528,6	340,4
Hamburg	41,9	1.786,2	1.607,9
Hessen	86,6	1.194,2	874,1
Mecklenburg-Vorpommern	362,5	2.303,4	268,6
Nordrhein-Westfalen	28,0	720,7	717,9
Sachsen	324,5	3.054,4	770,0
Sachsen-Anhalt	367,7	2.720,4	592,5
Schleswig-Holstein	61,3	553,6	520,7
Thüringen	663,8	4.718,7	321,8

Zum Bilanzstichtag betreut die DEGES ein offenes Auftragsvolumen von 7,1 Mrd. €, davon ca. 1 Mrd. € Maut- bzw. Verfügbarkeitsentgelte für ÖPP-Projekte. Das offene Auftragsvolumen ist im Berichtsjahr um 452 Mio. € gestiegen.

Geschäftsverlauf 2015

Die an die DEGES übertragenen Straßenprojekte können in folgende Kategorien gegliedert werden:

- VDE-Projekte,
- VDE-Zubringerprojekte sowie
- weitere Bundesfern- und Landesstraßenprojekte.

Bei den **VDE-Projekten** (1.250,5 km) sind 1.197,3 km (95,7 %) unter Verkehr und weitere 16,1 km (1,3 %) in Bau. Gebaut wird auf der A 44 AS Waldkappel – Wommener Dreieck in Hessen im 2,6 km langen Teilabschnitt AS Waldkappel – Tunnel Trimmberg. An der A 10 AD Nuthetal – AD Potsdam in Brandenburg ist der Baubeginn für das Frühjahr 2016 vorgesehen. Für die A 9 Umbau des AK Hermsdorf in Thüringen und den Neubau der A 143 AS Halle Neustadt – AD Halle Nord in Sachsen-Anhalt laufen noch die Planfeststellungsverfahren.
Der Grunderwerb ist auf der gesamten VDE-Strecke in Bearbeitung und größtenteils abgeschlossen.

Bei den **VDE-Zubringern** (138,8 km) ist die Planung komplett abgeschlossen und der Grunderwerb in Bearbeitung. Im Berichtsjahr wurde der Abschnitt der B 96n AS Altefähr – AS Samtens Ost auf Rügen in Mecklenburg-Vorpommern für den Verkehr freigegeben.
Auch der Abschnitt der A 71 zwischen der Anschlussstelle Sömmerda Ost (B 176) und der provisorischen Anschlussstelle B 85 konnte unter Verkehr gehen. Damit wurde die letzte Lücke im Thüringer Autobahnnetz geschlossen.

Mit der OU Thyrow wurde der letzte Abschnitt im Zuge der B 101n in Brandenburg begonnen.
Die fertiggestellte Strecke bei den Zubringerprojekten beträgt insgesamt 126,6 km (91,2 %). Weitere 5,1 km (3,7 %) sind in Bau.

Die von der DEGES betreuten **weiteren Bundesfern- und Landesstraßenprojekte** haben eine Länge von insgesamt 861,0 km. Davon sind 141,6 km bereits fertiggestellt, und 107,0 km befinden sich in Bau.

Ein wichtiges Etappenziel wurde im Berichtsjahr mit der termingerechten Fertigstellung der A 14 im Abschnitt AS Karstädt – AS Groß Warnow in Brandenburg erreicht.

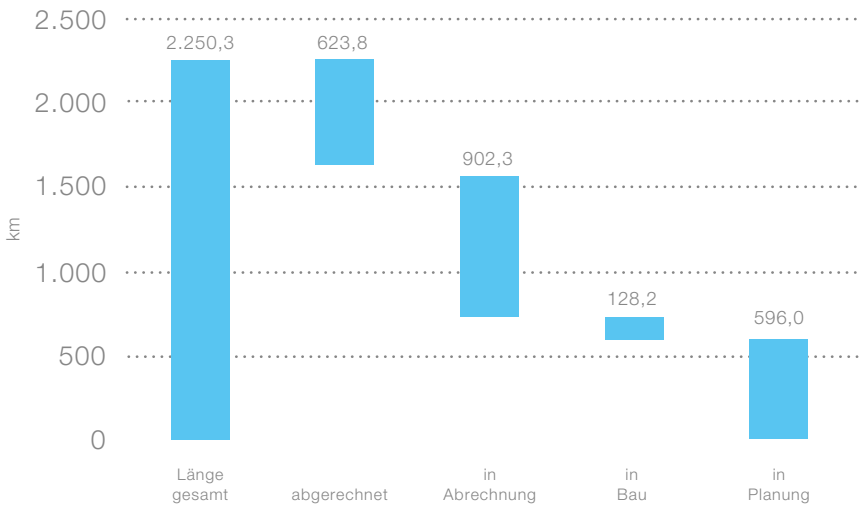
Weitere Meilensteine konnte die DEGES bei folgenden Straßenprojekten erreichen:

- A 3, Fertigstellung der grundhaften Erneuerung auf 3,9 km in Hessen,
- A 4, Fertigstellung des Neubaus der Rastanlage Werratal-Süd in Hessen,
- A 7, Baubeginn für die Erweiterung AS Hamburg Volkspark – AD Hamburg Nordwest (Stellingen) in Hamburg,
- A 19, Baubeginn für den Ersatzneubau der Petersdorfer Brücke in Mecklenburg-Vorpommern,
- A 66, Fertigstellung des Neubaus der Rastanlage Weinberg und Hundsrücker Berg in Hessen,
- B 90n, Baubeginn für den Neubau des Teilabschnittes AS bei Stadtillm (A 71) – Stadtillm (B 87) in Thüringen und
- L 3351/K 246, Teil-Verkehrsfreigabe der Ortsumgehung Karben/Groß Karben und Ausbau K 246 (L 3351) in Hessen.

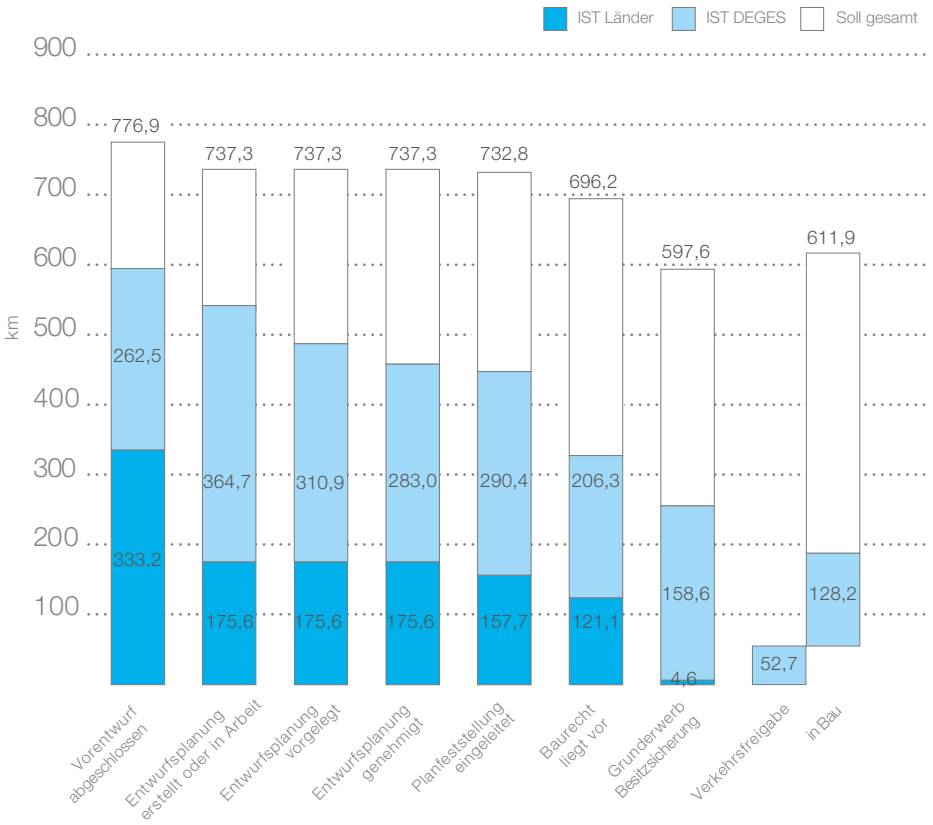
Den Stand der Straßenprojekte zeigen die nachfolgenden Darstellungen.

Die an die DEGES übertragenen Straßenprojekte mit einer Gesamtlänge von 2.250,3 km befinden sich zum Berichtsstichtag in folgenden Bearbeitungsphasen:

Bearbeitungsphasen Straßenprojekte



Planungs- und Baustand inklusive Vorleistungen der Länder



Die Projekte basieren zu einem Teil auf bereits vor der Beauftragung der DEGES durch die Straßenbauverwaltungen erbrachten Planungsleistungen, so dass sich der Gesamtprojektstand aus Vorleistungen der Länder und aus Leistungen der DEGES zusammensetzt.

Projekte, deren Leistungen gemäß Dienstleistungsvertrag bereits in den Vorjahren erbracht wurden, gelten als abgeschlossen und wurden, im Vergleich zur Darstellung in den Geschäftsberichten der vergangenen Jahre, zur Erhöhung der Aussagekraft der Darstellung der aktuellen DEGES-Leistung nicht mehr dargestellt.

Die Realisierung und Abrechnung der Straßenprojekte gegenüber den Auftraggebern erfolgt grundsätzlich in zwei Teilleistungen. Die Teilleistung 1 betrifft die Planung und Baudurchführung bis zur Verkehrsfreigabe. Die Teilleistung 2 betrifft die verwaltungsmäßige Übergabe der Verkehrsabschnitte.

Im Geschäftsjahr 2015 wurden 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 2015 Länge km	Zuwachs 2015 Verwaltungskosten netto Mio. €	Stand gesamt Länge km	Stand gesamt Verwaltungskosten netto Mio. €
Teilleistung 1				
VDE-Projekte	0,0	1,5	1.166,5 (93 %)	928,3
VDE-Zubringerprojekte	4,8	3,5	71,3 (52 %)	61,3
weitere Bundesfern- und Landesstraßenprojekte	10,7	3,1	119,8 (14 %)	44,1
Summe Teilleistung 1	**15,5**	**8,1**	**1.357,6 (60 %)**	**1.033,7**
Teilleistung 2				
VDE-Projekte	20,9	1,8	553,9 (44 %)	34,5
VDE-Zubringerprojekte	0,0	0,0	5,3 (4 %)	0,2
weitere Bundesfern- und Landesstraßenprojekte	0,0	0,0	10,1 (1 %)	0,7
Summe Teilleistung 2	**20,9**	**1,8**	**569,3 (28 %)**	**35,4**

Schienenprojekt

Der City-Tunnel Leipzig wurde zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2013 in Betrieb genommen.
Im Berichtszeitraum wurden noch Restleistungen erbracht.

Wasserstraßenprojekte

Die Baumaßnahme Kreuzungsanlage Neustadt/Glewe (Führung der B 191 über die Müritz-Elde-Wasserstraße) in Mecklenburg-Vorpommern wurde bereits im Jahr 2013 für den Verkehr freigegeben.
Für die Gördenbrücke im Zuge der B 102 in Brandenburg wurden die Sanierungsmaßnahmen ausgeschrieben und beauftragt. Die Baudurchführung erfolgt im Jahr 2016.

Geschäftsvolumen

Im Fünfjahresvergleich wurden folgende Bau- und Grunderwerbsausgaben sowie Ingenieur- und Geschäftskosten (Personal- und Sachkosten) für die einzelnen Projekte aufgewendet:

Fünfjahresübersicht		2015 Mio. €	2014 Mio. €	2013 Mio. €	2012 Mio. €	2011 Mio. €
Straßenprojekte	Bauausgaben (brutto)	226	237	226	238	232
	Erhaltung (brutto)	48	47	40	23	0
	Entgelte für ÖPP (brutto)	43	42	73	58	18
	Grunderwerbsausgaben (brutto)	15	42	12	18	16
	Ingenieurkosten (netto)	41	32	30	29	41
	Geschäftskosten (netto)	29	25	22	22	22
Schienenprojekt City-Tunnel Leipzig	Projektkosten (netto)	11	21	36	50	25
	Geschäftskosten (netto)	0,5	1	1	2	2
Wasserstraßenprojekte	Projektkosten (brutto)	0,1	0	1	0,7	0,4
	Geschäftskosten (netto)	0	0	0,1	0,1	0,2
Geschäftsvolumen		**413**	**447**	**441**	**441**	**357**
	Umsatzerlöse	11	17	27	108	33
	Durchschnittliche Zahl der Mitarbeiter einschließlich Geschäftsführung (in Personen)	264	243	223	228	235
	Personalaufwand (netto)	22	20	18	19	18

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

Die Reduzierung des Geschäftsvolumens 2015 im Vergleich zum Vorjahr resultiert vor allem aus geringeren Bau- und Grunderwerbsausgaben für die Straßenprojekte und geringeren Kosten für das Projekt City-Tunnel Leipzig. Die betreuten Straßenprojekte befanden sich im Vergleich zum Vorjahr überwiegend in Planungsphasen und der City-Tunnel Leipzig in der Abrechnungsphase. Die geplanten Mittelabflüsse wurden voll erreicht bzw. übertroffen.
Der Personalaufwand hat sich vor allem aufgrund der gestiegenen Mitarbeiterzahl erhöht.

Organisatorische Änderungen

Die teilweise bereits 2014 vorbereiteten und im Jahr 2015 umgesetzten organisatorischen Änderungen beziehen sich vor allem auf die Zuordnung der Projekte zu den Projektbereichen:

Zum 01.01.2015 wurden die Projekte in Mecklenburg-Vorpommern organisatorisch vom Bereich P 3 dem Bereich P 1 zugeordnet, der darüber hinaus unverändert auch für die Projekte in den Ländern Brandenburg und Sachsen-Anhalt zuständig ist. Der Bereich P 3 ist nunmehr für die Projekte in Hamburg, Bremen und Schleswig-Holstein verantwortlich.

Die von den 2014 beigetretenen Gesellschaftern Baden-Württemberg und Berlin im Berichtsjahr übertragenen Projekte wurden dem bereits bestehenden Projektbereich P 4 zugeordnet, der weiterhin auch für die Sächsischen Projekte zuständig ist.

Die Projekte in Thüringen und Hessen sind unverändert dem Projektbereich P 2 zugeordnet.

Die DEGES hat eine Zweigstelle in Düsseldorf eingerichtet, um die Projekte in Nordrhein-Westfalen vor Ort effizient zu realisieren.

Im Berichtsjahr wurden von den Ländern zwei weitere ÖPP-Projekte an die DEGES übertragen. Vor diesem Hintergrund wurde die Einrichtung eines eigenen ÖPP-Projektbereiches vorbereitet und Anfang 2016 vollzogen.

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Die Bilanzsumme per 31. Dezember 2015 hat sich im Vergleich zum Vorjahr um 65 Mio. € erhöht, im Wesentlichen aufgrund des Anstiegs des Vorratsvermögens um etwa 60 Mio. €. In etwa gleicher Höhe wie die Bilanzsumme sind die Mittelzuweisungen gestiegen.
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 DEGES verfügt über keine Kreditlinien. Die Finanzierung der Gesellschaft erfolgt durch Mittelzuweisungen der Gesellschafter. Somit ist die Finanzierung der Gesellschaft 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 Kosten für Ingenieurleistungen sowie die Geschäftskosten der DEGES (Verwaltungskosten) werden bei den VDE-Projekten 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, 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	
55,83	5,29					Bund
	0,29					*davon für Sonst. Dienstleistungen*
0,60	2,05					Baden-Württemberg
	0,24					*davon Vertragsübernahmen*
0,0	0,98					Berlin
44,57	10,03					Brandenburg
	0,03					*davon Vertragsübernahmen*
1,47	3,13					Bremen
70,75	20,65					Hamburg
	1,60					*davon Vertragsübernahmen*
93,74	12,85					Hessen
26,70	6,56					Mecklenburg-Vorpommern
0,11	7,62					Nordrhein-Westfalen
	0,65					*davon Vertragsübernahmen*
9,53	8,37		0,65			Sachsen
	0,50					*davon Vertragsübernahmen*
0,13	1,98					Sachsen-Anhalt
2,37	2,00					Schleswig-Holstein
26,76	7,05					Thüringen
		11,41				DB Netz AG / DB Station & Service AG
				0,10	0,03	GDWS Ost
332,56	**88,56**	**11,41**	**0,65**	**0,10**	**0,03**	**Insgesamt**
	3,31					*davon Vertragsübernahmen*

Die Umsatzerlöse haben sich im Vergleich zum Vorjahr aufgrund eines geringeren Volumens an abgerechneten Teilleistungen um 6,7 Mio. € verringert. Gleichzeitig ergibt sich eine Erhöhung des Bestandes an unfertigen Leistungen um 46,3 Mio. €.

Wie bereits im Vorjahr weist die Gesellschaft einen Gewinn von 6.260 € aus. Dies entspricht 10 % des Stammkapitals.

Bedingt durch den Geschäftsbetrieb der DEGES unterliegen die Umsatzerlöse sowie der damit zusammenhängende Auf- und Abbau der unfertigen Leistungen jährlichen Schwankungen.
Die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage ist geordnet.

Leistungsbezogene Kennzahlen

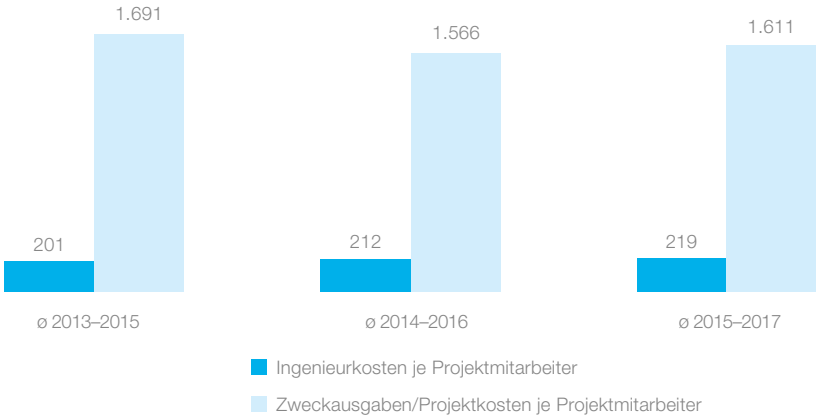
Die Gesellschaft hat 2015 die Analyse der einzelnen Kostenarten und -relationen sowohl in den Planungs- und Bauphasen der Projekte als auch im Grunderwerb fortgesetzt. Wichtige Kennzahlen zur Sicherstellung der wirtschaftlichen Projektrealisierung sind:

- das Betreuungsvolumen an Zweckausgaben bzw. Projektkosten je Projektmitarbeiter,
- das Betreuungsvolumen an Ingenieurkosten je Projektmitarbeiter und
- die Overheadquote.

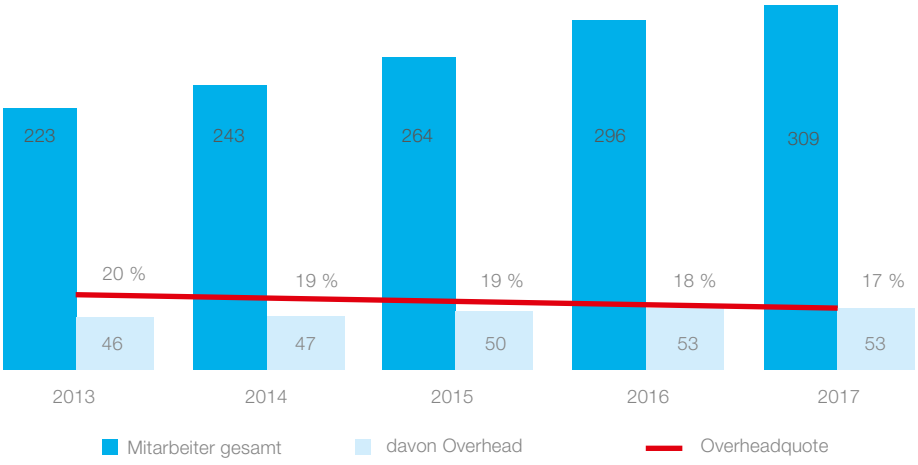
Die Kennzahlen stellen sich im Dreijahresvergleich wie folgt dar:

Leistungsbilanz je Mitarbeiter (in Tsd. €)

ohne ÖPP-Projekte



Overheadquote (im Jahresdurchschnitt)



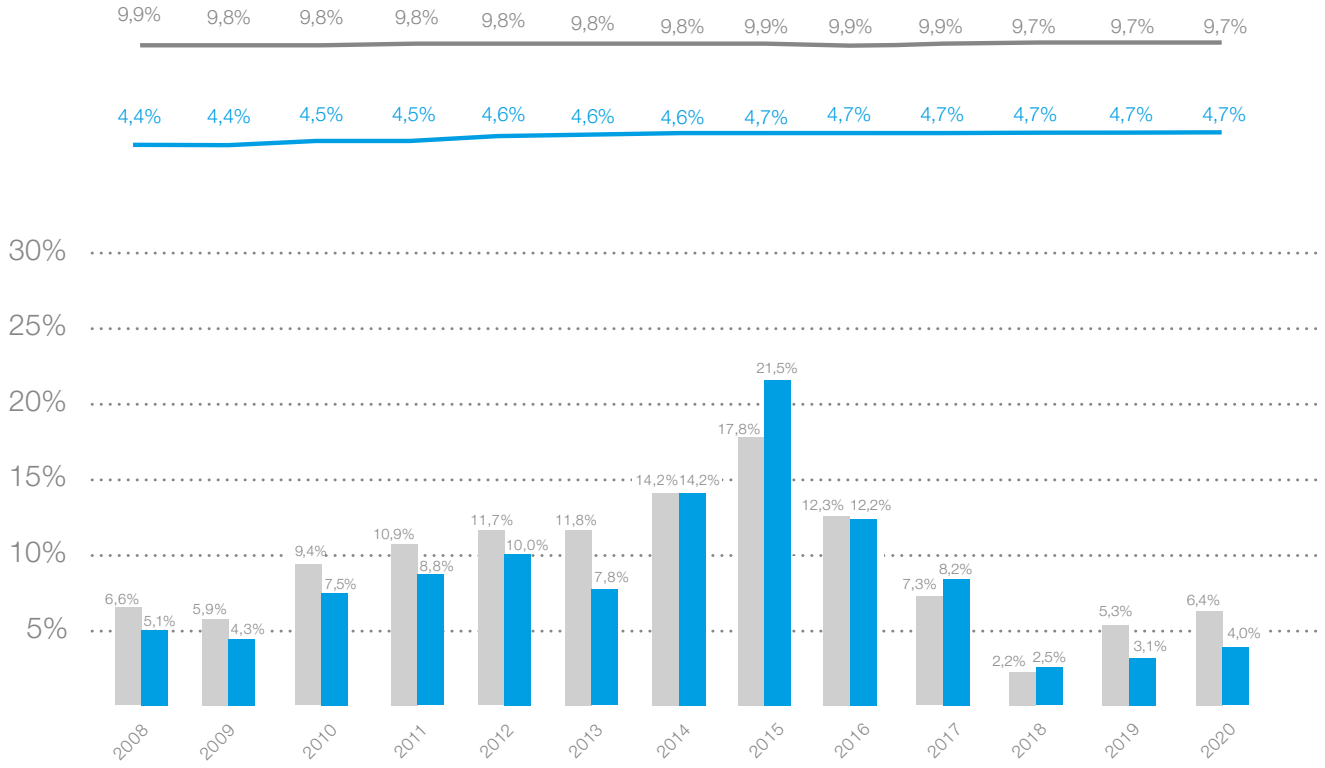
Trotz Neueinstellungen führen die in den letzten Jahren übertragenen und zunächst zu planenden Projekte zu einem stetigen Anstieg der je Projektmitarbeiter betreuten Ingenieurkosten. In der Folge führt dies zu einem Anstieg des Zweckausgaben- bzw. Projektkostenvolumens je Projektmitarbeiter.

Zum Overhead gehören dabei die der Geschäftsführung zugeordneten Mitarbeiter und die kaufmännischen und juristischen Mitarbeiter, die keine direkte Projektarbeit durchführen. Die Overheadquote betrug 2015 19 %.

Die fallende Overheadquote resultiert aus relativ mehr Neueinstellungen von Projektmitarbeitern als nicht operativen Mitarbeitern.

Verhältnis der kumulierten Werte und Verhältnis der Jahreswerte für die VDE-Projekte[1]

Ingenieurleistungen (brutto)/Geschäftskosten (brutto)



Bis zum Abschluss der Projekte strebt die Geschäftsführung bei den VDE-Projekten einen Prozentsatz der Verwaltungskosten an den Zweckausgaben von unter 15 % an. Die genannten Zweckausgaben beziehen sich dabei auf den Stand 05/1998, der ersten belastbaren haushaltsmäßigen Veranschlagung der Bau- und Grunderwerbskosten.

Das dargestellte Verhältnis der kumulierten Verwaltungskosten zu den kumulierten Zweckausgaben ist in der Zukunft allerdings nur dann zu erreichen, wenn die noch offenen Projekte planmäßig realisiert und die bereits dem Verkehr übergebenen Projekte zeitnah abgerechnet werden können. Ein Maßstab hierfür ist das dargestellte Verhältnis der jeweiligen Jahreswerte, das neben der eigentlich entscheidenden Kennzahl der kumulierten Werte ebenfalls ausgewiesen ist.

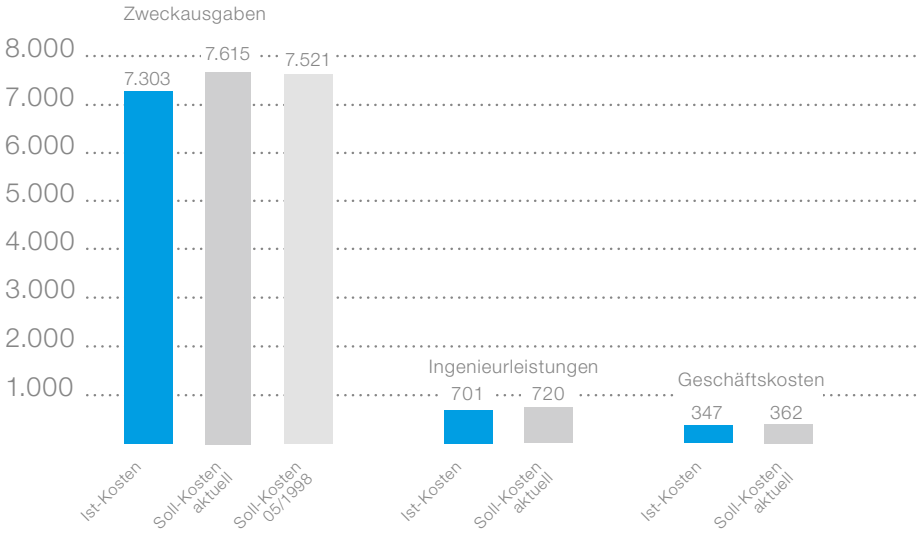
Der Anstieg der Jahreswerte seit 2010 resultiert aus zwei Projekten aufgrund noch nicht vorliegenden Baurechts und damit gesunkenen Zweckausgaben. Ab 2016 werden die Zweckausgaben infolge der dann geplanten Baubeginne in den noch offenen Projekten erneut ansteigen, und das Verhältnis von Verwaltungskosten zu Zweckausgaben wird sich wieder verbessern.

Im Vergleich zur Einschätzung im Vorjahr wurde die Zielgröße des kumulierten Verhältnisses von Verwaltungskosten zu Zweckausgaben bei den VDE-Projekten erreicht:

Verhältnis der kumulierten Werte per 31.12.2015	Ist 2015	Prognose 2015	Veränderung
Ingenieurleistungen (brutto)	9,9 %	9,8 %	0,1 %-Punkte
Geschäftskosten (brutto)	4,7 %	4,7 %	0,0 %-Punkte

[1] Ohne die Projekte A-Modell A 4 Hörselberge, Verfügbarkeitsmodell A 9 AS Lederhose – LG TH/BY sowie A 44 AS Waldkappel – Wommener Dreieck (A 4/A 44). Diese Projekte können nicht in den Vergleich einbezogen werden, da die DEGES hier nicht alle Leistungsphasen betreut.

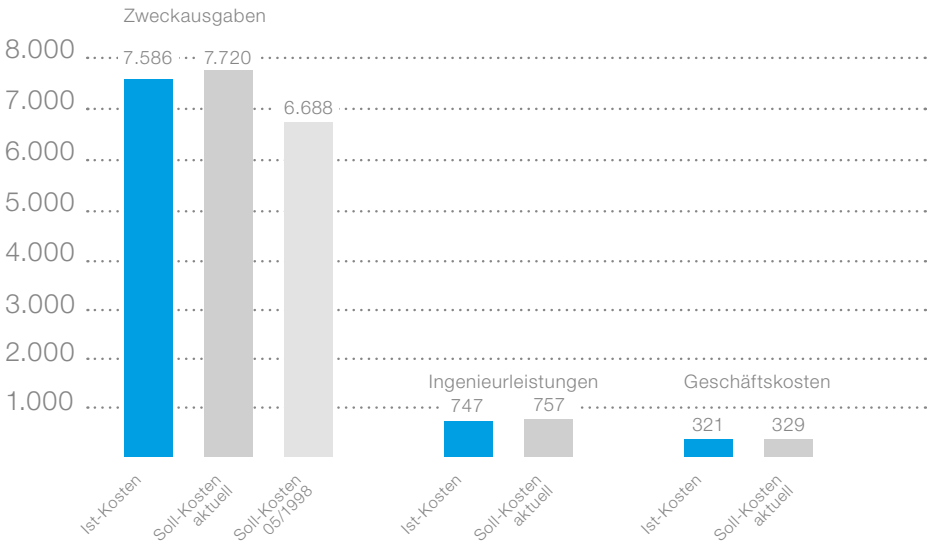
Vergleich Kosten je km **VDE** vierstreifiger Neubau (Tsd. € brutto)



Die **Zweckausgaben** und Verwaltungskosten je km beim vierstreifigen Neubau bzw. der sechsstreifigen Erweiterung[1] der VDE-Projekte stellen sich wie folgt dar:

Das Verhältnis der aktuellen Soll-Verwaltungskosten zu den Soll-Zweckausgaben aktuell bzw. 1998 beträgt beim vierstreifigen Neubau 14,2 % bzw. 14,4 % sowie bei der sechsstreifigen Erweiterung 14,1 % bzw. 16,2 %. Die genannten Werte sind repräsentativ für vergleichbare Großprojekte im Autobahnbereich.

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



1 Ohne die Projekte A-Modell A 4 Hörselberge, Verfügbarkeitsmodell A 9 AS Lederhose – Landesgrenze Thüringen/Bayern, A 44 AS Waldkappel – Wommener Dreieck (A 4/A 44) sowie A 10 AD Nuthetal – AD Potsdam (achtstreifige Erweiterung).

Personalentwicklung

Im Jahr 2015 hat sich die Mitarbeiterzahl infolge der neu übertragenen Projekte weiter erhöht. Am Ende des Geschäftsjahres 2015 betrug der Personalbestand einschließlich Geschäftsführung 268 Mitarbeiter (gegenüber Vorjahr: + 14). Davon waren 171 (+ 10) im technischen Geschäftsbereich, 86 (+ 3) im kaufmännisch-juristischen Geschäftsbereich sowie 11 (+ 1) in den der Geschäftsführung gemeinsam zugeordneten Organisationseinheiten tätig.

Im Jahresdurchschnitt waren 264 Mitarbeiter inklusive Geschäftsführung beschäftigt.

Drei Auszubildende absolvieren zurzeit eine Ausbildung zur Bürokauffrau bzw. zum Bürokaufmann.

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.

Chancen

Besonders positiv bewertet die Gesellschaft:

- ihre Fachkompetenz im Projektmanagement der Planung und Realisierung komplexer bzw. sehr anspruchsvoller Verkehrsinfrastrukturprojekte,
- ihre Erfahrungen bei der Betreuung von ÖPP-Projekten auf der Basis des vorhandenen technischen, juristischen und kaufmännischen Potentials,
- ihr Know-how zur proaktiven Bürgerbeteiligung bei der Projektrealisierung,
- das erzielte Kosten-/Leistungsverhältnis,
- ihre Flexibilität in der Anpassung der Organisationsstrukturen an die Erfordernisse der Projektdurchführung sowie
- die Motivation ihrer Mitarbeiter.

Angesichts der Bestrebungen der Länder zur Straffung ihrer Verwaltung und zur Ausschöpfung der zusätzlich zur Verfügung stehenden Investitionsmittel des Bundes wächst die Rolle der DEGES als zusätzliche bzw. gemeinsame Ressource der Gesellschafter für komplexe Aufgabenstellungen, insbesondere für Großprojekte.

Risiken

Die grundsätzlichen Risiken für ihre Tätigkeit und ihre weitere Entwicklung sieht die Gesellschaft im Rahmen der termin-, kosten- und qualitätsgerechten Planung und Baudurchführung der jeweiligen Projekte.

Schwerpunktrisiken sind hierbei insbesondere:

- Sicherung eines qualitativ und quantitativ bedarfsgerechten Personalbestandes entsprechend dem Aufgabenvolumen,
- Termin- und Kostenüberschreitungen in der Projektrealisierung 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, das permanent geprüft und weiterentwickelt wird.

Gesamtaussage zur Risikolage

Bestandsgefährdende Risiken bzw. Risiken mit einem wesentlichen Einfluss auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage im Sinne des § 289 Abs. 1 HGB bestehen aufgrund der Finanzierungsregelung in den Dienstleistungsverträgen mit dem Bund und den Ländern grundsätzlich nicht. Die entstehenden Verwaltungskosten der DEGES tragen die Auftraggeber in Höhe der Selbstkosten, so dass keine ungedeckten finanziellen Belastungen bei der Gesellschaft verbleiben.

Nachtragsbericht

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 gehabt haben.

Prognosebericht

Auf Grundlage der in den Dienstleistungsverträgen geregelten Kostenerstattung durch Bund und Länder wird auch für die kommenden Geschäftsjahre mit einem Jahresüberschuss von mindestens 6.260 € gerechnet.

Für den Durchschnitt 2015 bis 2017 bzw. das Jahr 2016 werden für die Kennzahlen folgende Werte prognostiziert:

Betreuungsvolumen an Zweckausgaben/Projektkosten je Projektmitarbeiter	1,611 Mio. €
Betreuungsvolumen an Ingenieurkosten je Projektmitarbeiter	0,219 Mio. €
Overheadquote	18 %

VDE-Projekte:

Verhältnis der kumulierten Werte der Ingenieurleistungen (brutto) zu den Zweckausgaben	9,9 %
Geschäftskosten (brutto) zu den Zweckausgaben	4,7 %

Für die Totalperiode der VDE-Projekte wird auch zum Ende des Berichtsjahres 2016 ein Verhältnis der Verwaltungskosten zu den Zweckausgaben von unter 15 % prognostiziert.

Höhepunkte des Jahres 2015

→ 11. Februar
DEGES eröffnet Büro in Düsseldorf

Der nordrhein-westfälische Verkehrsminister Michael Groschek hat das neue Büro der DEGES in Düsseldorf eröffnet. Im Mai 2014 war das Land der DEGES als Gesellschafter beigetreten.

→ 17. Februar
A 7: Schleswig-Holstein beauftragt Ersatz für die Rader Hochbrücke

Erster Meilenstein für den Neubau der Rader Hochbrücke: Verkehrsminister Reinhard Meyer und Staatssekretär Dr. Frank Nägele unterzeichneten mit den beiden Geschäftsführern der DEGES den Dienstleistungsvertrag für das Projekt. Darin wird die DEGES mit der Planung und dem Bau der neuen Brücke beauftragt.
Das Bundesverkehrsministerium hat im Rahmen des Aktionsplans „Bau von Großprojekten“ die Rader Hochbrücke als ein Pilotprojekt für das Risikomanagement benannt. Ziel ist es, frühzeitig die Risiken zu ermitteln, deren Eintrittswahrscheinlichkeit zu bewerten und diese mit Kosten zu belegen.

→ 27. März
100. Aufsichtsratssitzung der DEGES

Im Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit in der Krausenstraße in Berlin fand die 100. Aufsichtsratssitzung der DEGES statt. Im selben Raum des damaligen Bundesverkehrsministeriums wurde bereits die 1. Aufsichtsratssitzung des Unternehmens am 7. Oktober 1991 durchgeführt.
In der Sitzung wählte der Aufsichtsrat Ministerialdirektor Dr.-Ing. Stefan Krause zu seinem neuen Vorsitzenden und Ministerialrätin Tatjana Tegtbauer zur neuen stellvertretenden Vorsitzenden.

→ 28. Mai
B 101 Ortsumgehung Thyrow: Baubeginn für letzten Teilabschnitt

Für die letzte Etappe beim Bau der B 101 – die Ortsumgehung Thyrow – gab Rainer Bomba, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, gemeinsam mit Brandenburgs Verkehrsministerin Kathrin Schneider das Startsignal. Der Teilabschnitt hat eine Länge von etwa fünf Kilometern und verfügt nach seiner Fertigstellung über zwei Fahrstreifen je Richtung.

→ 16. Juni
A 71: Preisverleihung für Tank- und Rastanlage „Leubinger Fürstenhügel“

In der Vertretung des Freistaates Thüringen beim Bund in Berlin hat Lutz Irmer, Abteilungsleiter im Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft und Mitglied der Jury, die Preise des interdisziplinären Planungswettbewerbs für die neue Tank- und Rastanlage „Leubinger Fürstenhügel“ verliehen.

Die Preisverleihung ist der Höhepunkt eines deutschlandweit erstmals durchgeführten Planungswettbewerbs für eine Tank- und Rastanlage zu Hochbauarchitektur, Landschaftsarchitektur und Kommunikationsdesign. Fürstengrab, Archäologie und Autobahnbau sollen auf dieser Anlage gemeinsam thematisiert werden.
Die enge Kooperation zwischen der DEGES und der Internationalen Bauausstellung Thüringen wird über den Planungswettbewerb hinaus bei der Konzessionsausschreibung für die Raststätte und die Tankstelle fortgesetzt.

→ 3. September
A 71: Lückenschluss mit Oldtimern

Dorothee Bär, Parlamentarische Staatssekretärin im BMVI, hat zusammen mit Birgit Keller, thüringische Ministerin für Infrastruktur und Landwirtschaft, den Abschnitt der A 71 zwischen der Anschlussstelle Sömmerda-Ost und der provisorischen Anschlussstelle B 85 für den Verkehr freigegeben. Im Anschluss an den Banddurchschnitt fuhren als erstes Oldtimer im Korso über die Strecke.
Der 11 Kilometer lange Lückenschluss ist Teil der so genannten Nordverlängerung der A 71 zwischen der A 4 bei Erfurt und dem Autobahndreieck Südharz (A 38) in Sachsen-Anhalt. Dort sind damit in den letzten 15 Jahren ein Autobahndreieck, 10 Anschlussstellen, zwei PWC-Anlagen, eine Tank- und Rastanlage, 92 Brücken und ein Tunnel entstanden. Der Abschnitt schließt sich als Zubringer an das Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 16 zwischen Schweinfurt und Erfurt an, das bereits 2005 in Betrieb genommen wurde.

→ 8. Dezember
B 96n auf Rügen: Bundeskanzlerin Merkel gibt ersten Neubauabschnitt frei

Bundeskanzlerin Angela Merkel hat gemeinsam mit Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt und Mecklenburg-Vorpommerns Ministerpräsident Erwin Sellering den 13,4 Kilometer langen Südabschnitt des B 96n-Neubaus auf der Insel Rügen für den Verkehr freigegeben. Die B 96n verbindet die Insel Rügen über die Strelasundquerung mit dem Festland. Gleichzeitig ist sie die Hinterlandanbindung des Hafens Sassnitz-Mukran und nimmt den Transitverkehr auf.

→ 21. Dezember
A 14: Verkehrsfreigabe des Abschnitts Karstädt – Groß Warnow

Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim BMVI, hat gemeinsam mit Katrin Lange, Staatssekretärin im Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung Brandenburg, und Helene Banner, Leiterin der Abteilung Kommunikation der Vertretung der Europäischen Kommission in Deutschland, den rund zwölf Kilometer langen Neubauabschnitt der A 14 zwischen den Anschlussstellen Karstädt und Groß Warnow für den Verkehr freigegeben. Damit rollt der Verkehr in der Prignitz auf dem ersten Brandenburger Abschnitt der neuen A 14 Magdeburg – Wittenberge – Schwerin.

Bericht des Aufsichtsrates / Jahresabschluss

Bericht des Aufsichtsrates 2015

Der Aufsichtsrat hat die ihm nach Gesetz und Satzung obliegenden Aufgaben wahrgenommen. Im Geschäftsjahr 2015 haben vier Aufsichtsratssitzungen und drei schriftliche Abstimmungen stattgefunden.

Der Aufsichtsrat hat sich von der Geschäftsführung über die wesentlichen Geschäftsvorfälle und die Lage des Unternehmens informieren lassen. Die Information erfolgte im Wesentlichen durch die Vorlage von Vierteljahresberichten sowie die regelmäßige Berichterstattung während der Sitzungen.

Besondere Schwerpunkte der Information des Aufsichtsrates bzw. seiner Tätigkeit waren im Geschäftsjahr 2015:

- Fortschreibung der Unternehmensziele,
- Abschluss neuer Dienstleistungsverträge,
- Anpassung der Aufbau- und Ablauforganisation sowie die Sicherung einer angemessenen Personalausstattung nach der Übertragung weiterer Projekte,
- Wiederbestellung des technischen Geschäftsführers,
- Fortschreibung bzw. Erarbeitung von aktuellen Termin- und Kostenplänen für die weitere Projektabwicklung,
- Baubeginne bzw. die Verkehrsfreigaben mehrerer Bundesfernstraßenprojekte,
- Fortschreibung der Geschäftsordnung für die Geschäftsführung hinsichtlich der zustimmungspflichtigen Geschäfte sowie
- erweiterte Prüfung des Verwaltungskostennachweises der DEGES durch einen Wirtschaftsprüfer.

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

Allen zustimmungspflichtigen Geschäften und sonstigen Maßnahmen wurde vom Aufsichtsrat durch Beschlussfassung in den Aufsichtsratssitzungen bzw. in schriftlichen Verfahren zugestimmt.

Der Jahresabschluss und der Lagebericht für das Geschäftsjahr sind im Auftrag des Vorsitzenden des Aufsichtsrates durch die Ernst & Young 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.
Erstmalig wurde durch den Jahresabschlussprüfer auch eine prüferische Durchsicht des Verwaltungskostennachweises für das Geschäftsjahr durchgeführt und die Ordnungsmäßigkeit des Nachweises bestätigt.

Die Prüfungsberichte liegen allen Aufsichtsräten vor.

Der Aufsichtsrat hat auf der Grundlage seiner eigenen Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichtes während seiner 104. 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, April 2016

DER AUFSICHTSRAT

MDir Dr.-Ing.
Stefan Krause

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Zu dem Jahresabschluss und dem Lagebericht haben wir folgenden Bestätigungsvermerk erteilt:

„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 2015 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter 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 nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) 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 gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss 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 8. März 2016

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Seidel
Wirtschaftsprüfer

Lennartz
Wirtschaftsprüfer

Bilanz zum 31. Dezember 2015

AKTIVA	31.12.2015 €	31.12.2014 €
A Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltl. erworb. Software	696.784,00	797.207,00
2. Geleistete Anzahlungen	55.755,00	43.365,00
	752.539,00	840.572,00
II. Sachanlagen		
1. Geschäftsausstattung	2.098.179,00	1.409.303,00
2. Andere Anlagen	98.755,00	94.754,00
	2.196.934,00	1.504.057,00
III. Finanzanlagen		
Sonstige Ausleihungen	41.853,00	5.372,00
	2.991.326,00	2.350.001,00
B Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Unfertige Leistungen	348.671.079,34	302.377.226,40
2. Geleistete Anzahlungen	99.774.555,28	86.488.116,58
3. Zahlungen auf Drittverträge	9.716.606,43	9.386.642,61
	458.162.241,05	398.251.985,59
II. Sonstige Vermögensgegenstände	320.662,37	218.874,30
III. Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten	9.698.086,17	5.770.649,45
	468.180.989,59	404.241.509,34
C Rechnungsabgrenzungsposten	310.329,72	306.731,35
D Akt. Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	20.571,58	29.808,49
	471.503.216,89	406.928.050,18

PASSIVA	31.12.2015 €	31.12.2014 €
A Eigenkapital		
I. Gezeichnetes Kapital	62.600,00	62.600,00
II. Kapitalrücklage	35.200,00	35.200,00
III. Gewinnrücklage	0,00	0,00
VI. Gewinnvortrag	6.260,00	0,00
V. Jahresüberschuss	6.260,00	6.260,00
	110.320,00	104.060,00
B Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen	936.280,00	674.943,00
2. Steuerrückstellungen	76.138,62	0,00
3. Sonstige Rückstellungen	2.992.842,04	4.394.361,78
	4.005.260,66	5.069.304,78
C Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	976.703,47	800.423,01
2. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	465.107.716,95	399.332.219,40
3. Sonstige Verbindlichkeiten	1.303.215,81	1.622.042,99
davon aus Steuern	(1.301.483,37)	(1.622.042,99)
	467.387.636,23	401.754.685,40
	471.503.216,89	**406.928.050,18**

Anhang für das Geschäftsjahr 2015

1. Allgemeine Angaben

Dem Jahresabschluss zum 31. Dezember 2015 liegen gemäß den Festlegungen im Gesellschaftsvertrag die Vorschriften des Handelsgesetzbuches (HGB) über die Rechnungslegung von großen 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 ist eine große Kapitalgesellschaft im Sinne des § 267 Abs. 2 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 2015 wurde nach den handelsrechtlichen Vorschriften aufgestellt. Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurden unverändert zum Vorjahr beibehalten.

2.1 Anlagevermögen

Die Veränderungen der einzelnen Posten im Geschäftsjahr 2015 sind in der Entwicklung des Anlagevermögens auf Seite 44 dargestellt.

Erworbene immaterielle Vermögensgegenstände (Software) sind zu Anschaffungskosten erfasst und werden linear entsprechend ihrer voraussichtlichen Nutzungsdauer (zwischen 3 und 5 Jahren) abgeschrieben.

Sachanlagen sind zu Anschaffungskosten zuzüglich Anschaffungsnebenkosten und abzüglich aufgelaufener Abschreibungen bewertet.

Die Abschreibungen werden planmäßig linear über die voraussichtliche Nutzungsdauer (zwischen 3 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 die Büroräume der Zweigstelle Düsseldorf, für zwei betrieblich notwendige Mitarbeiterwohnungen in Hamburg sowie für mehrere Baubüros in Hamburg und Hessen und wurden zum Nennwert angesetzt.

2.2 Vorräte

Die zu Herstellungskosten bewerteten unfertigen Leistungen umfassen die sämtlichen im Rahmen der Leistungserbringung angefallenen Kosten der Gesellschaft (Verwaltungskosten). 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. Sie werden bei Vorliegen der Schlussrechnung vollständig aufwandswirksam erfasst.

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 aufgrund der weiteren Projektabarbeitung sowie der Abrechnung von Teilleistungen für die Straßenprojekte wie folgt verändert:

	31.12.2015 Tsd. €	31.12.2014 Tsd. €	Veränderung Tsd. €
Vorräte			
Unfertige Leistungen	348.671	302.377	46.294
Geleistete Anzahlungen	99.774	86.488	13.286
Zahlungen auf Drittverträge	9.717	9.387	330
Gesamt	**458.162**	**398.252**	**59.910**

2.3 Sonstige Vermögensgegenstände sowie flüssige Mittel

Die sonstigen Vermögensgegenstände sind grundsätzlich zum Nominalwert angesetzt.
Den Risiken eines Zahlungsausfalls wurde über den Ansatz von Einzelwertberichtigungen 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 aufgrund der Fälligkeitsvereinbarung die Ende Dezember für Januar des Folgejahres überwiesene Gehälter.

2.5 Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung und arbeitnehmerfinanzierte Altersversorgung

Die Ansprüche aus Rückdeckungsversicherungen für mitarbeiterfinanzierte Pensionszusagen wurden in Höhe des beizulegenden Zeitwertes von 155 Tsd. € gemäß § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit den entsprechenden Rückstellungen in Höhe von 134 Tsd. € verrechnet. Der die Rückstellung übersteigende Betrag in Höhe von 21 Tsd. € wurde aktiviert.

Der beizulegende Zeitwert entspricht dem geschäftsplanmäßigen Deckungskapital zuzüglich 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 3,89 % (Vorjahr: 4,53 %) wurde von dem Wahlrecht nach § 253 Abs. 2 Satz 2 HGB (pauschaler Ansatz des von der Deutschen Bundesbank zum 31.12.2015 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 Aufzinsungsbetrag in Höhe von 5 Tsd. €. Dieser wurde mit Erträgen aus Deckungskapitalien in Höhe von 5 Tsd. € verrechnet.

Aufgrund des Ansatzes eines aktiven Unterschiedsbetrages aus der Vermögensverrechnung ist entsprechend § 268 Abs. 8 HGB ein Betrag in Höhe von 9.691,69 € von der Ausschüttung gesperrt.

2.6 Eigenkapital

Am gezeichneten Kapital von 62,6 Tsd. € sind die Bundesrepublik Deutschland mit 18,2 Tsd. € sowie die Länder Baden-Württemberg, Berlin, Brandenburg, Freie Hansestadt Bremen, Freie und Hansestadt Hamburg, Hessen, Mecklenburg-Vorpommern, Nordrhein-Westfalen, Freistaat Sachsen, Sachsen-Anhalt, Schleswig-Holstein und Freistaat Thüringen mit jeweils 3,7 Tsd. € beteiligt. Das Eigenkapital hat sich gegenüber dem Vorjahr um den Gewinnvortrag aus 2014 um 6.260,00 € erhöht.

2.7 Rückstellungen

Die Pensionsrückstellungen betreffen die Pensionszusagen an ehemalige und aktive Geschäftsführer. Die Pensionsrückstellung für Pensionszusagen im Rahmen der arbeitnehmerfinanzierten Alterszusatzversorgung wurde wie in Ziffer 2.5 beschrieben mit dem Aktivwert aus der Rückdeckungsversicherung verrechnet.

Der Berechnung der Pensionsrückstellungen liegen die Wahrscheinlichkeitswerte nach den Richttafeln 2005 G von Dr. Klaus Heubeck zugrunde. Bei der Festlegung des Rechnungszinssatzes von 3,89 % (Vorjahr: 4,58 %) wurde von dem Wahlrecht nach § 253 Abs. 2, Satz 2 HGB (pauschaler Ansatz des von der Deutschen Bundesbank zum 31.12.2015 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 2,6 % (Vorjahr: 2,6 %) und ein Rententrend von 2,1 % (Vorjahr 1,0 %) zugrunde gelegt. Insgesamt ergibt sich ein Aufzinsungsbetrag in Höhe von 122 Tsd. € (Vorjahr 56 Tsd. €).

Sonstige Rückstellungen bestehen insbesondere für:

- Urlaubsverpflichtungen (739 Tsd. €) sowie
- Prozesskosten (938 Tsd. €),
- ungewisse Verbindlichkeiten aus Ingenieurverträgen (480 Tsd. €),
- Abschlussvergütungen und Leistungszulagen (462 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 berücksichtigt. Bei den Prozesskosten-Rückstellungen wurden künftige Kostensteigerungen nicht miteinberechnet, da sich die Höhe der geschätzten Rechtsanwaltskosten am RVG (Gesetz über die Vergütung der Rechtsanwältinnen und Rechtsanwälte) orientiert und hier nicht mit rückwirkenden Erhöhungen der Rechtsanwaltsgebühren für bereits erteilte Mandate zu rechnen ist. Im Detail wurden für sonstige Rückstellungen folgende Ab- und Aufzinsungen vorgenommen:

	Aufzinsung in Tsd. €	Abzinsung in Tsd. €
Prozesskosten-Rückstellung	0,0	4,9
Rückstellung für Archivierung	0,0	0,2

2.8 Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten betreffen im Wesentlichen die von der Bundesrepublik Deutschland und den Ländern zur Finanzierung der Verwaltungskosten der Gesellschaft erhaltenen Mittelzuweisungen. 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. €	
	2015	Vorjahr	2015	Vorjahr	2015	Vorjahr	2015	Vorjahr
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	977	801	0	0	0	0	977	801
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern (brutto)	73.238	44.068	231.720	205.646	245.136	222.389	550.094	472.103
Umsatzsteuer auf Mittelzuweisungen	–11.315	–6.793	–35.799	–31.699	–37.872	–34.279	–84.986	–72.771
	61.923	37.275	195.921	173.947	207.264	188.110	465.108	399.332
Sonstige Verbindlichkeiten	1.303	1.622	0	0	0	0	1.303	1.622
davon aus Steuern	(1.301)	(1.622)	(0)	(0)	(0)	(0)	(1.301)	(1.622)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
Gesamtbetrag	**64.203**	**39.698**	**195.921**	**173.947**	**207.264**	**188.110**	**467.388**	**401.755**

2.9 Latente Steuern

Latente Steuern ergeben sich als Differenz zwischen handels- und steuerrechtlichen Wertansätzen. 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 125,9 Tsd. €, passive latente Steuern in Höhe von 7,9 Tsd. €.

Aktive latente Steuern ergeben sich insbesondere aus

- dem Unterschied der Wertansätze in der Handels- und Steuerbilanz für die Forderungen aus Rückdeckungsversicherungen. Der beizulegende Zeitwert der Rückdeckungsversicherung wurde gutachterlich ermittelt. Handelsrechtlich wurde dieser Wert mit der Pensionsrückstellung für Arbeitnehmer saldiert. Der steuerliche Ausgleichsposten beträgt 155,0 Tsd. €, die daraus ermittelte latente Steuer beträgt 46,9 Tsd. €.

- einem steuerlichen Ausgleichposten bei den Rückstellungen für Pensionen in Höhe von 261,1 Tsd. €. Die daraus ermittelte latente Steuer beträgt 79,0 Tsd. €.

Passive latente Steuern ergeben sich aus

- einem steuerlichen Ausgleichsposten bei der Position „Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung“, der steuerlich nicht anzusetzen ist, in Höhe von 20,6 Tsd. €. Die daraus ermittelte latente Steuer beträgt 6,2 Tsd. €.

- dem Unterschied der Wertansätzen in der Handels- und Steuerbilanz bei der Rückstellung für künftige Betriebsprüfungen und Archivierung in Höhe von 5,5 Tsd. €. Die daraus ermittelte latente Steuer beträgt 1,67 Tsd. €.

Für die Berechnung der latenten Steuern wird ein Steuersatz von 30,27 % 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. 3a HGB ergeben sich wie folgt:

	31. 12. 2015 (brutto Mio. €)
Miet- und Leasingverträge	9,2
Bestelloblig o	70,8
Summe	**80,0**

3. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

3.1 Umsatzerlöse

Die ausgewiesenen Umsatzerlöse entfallen auf:

	2015 Tsd. €	2014 Tsd. €
Teilleistung 1 für Straßenprojekte	8.131	1.915
Teilleistung 2 für Straßenprojekte	1.803	14.389
Leistungen für das Projekt City-Tunnel Leipzig	454	976
Leistungen für die Wasserstraßenprojekte	0	0
Leistungen für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur	315	149
	10.703	**17.429**

3.2 Sonstige betriebliche Erträge

Die sonstigen betrieblichen Erträge resultieren vor allem aus der Auflösung von Rückstellungen.

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge von 1.036 Tsd. € enthalten (Vorjahr: 848 Tsd. €).

3.3 Materialaufwand

Der Materialaufwand betrifft vor allem schlussgerechnete Ingenieurleistungen.

3.4 Personalaufwand

Der Personalaufwand hat sich aufgrund der gestiegenen Mitarbeiterzahl sowie der zum 1. Juni 2015 erfolgten Tariferhöhung um 2,6 % gegenüber dem Vorjahresniveau um ca. 2.254 Tsd. € erhöht.

3.5 Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

	2015 Tsd. €	2014 Tsd. €
Abschreibungen		
planmäßige lineare Abschreibung	823	632
sofortige Abschreibung gemäß § 6 Abs. 2 EStG	34	3
Gesamt	**857**	**635**

3.6 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen entfallen im Wesentlichen auf:

- Mieten und Nebenkosten für die Bürozentrale in Berlin, die Zweigstellenbüros und die Baubüros,
- Instandhaltung und Wartung für Gebäude, EDV-Anlagen und Software,
- Personalnebenkosten (insbesondere Personalwerbung),
- Reisekosten sowie
- Gutachten und Beratungen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten periodenfremde Aufwendungen von 56 Tsd. € (Vorjahr: 16 Tsd. €).

3.7 Steuern vom Einkommen und Ertrag

Die Steuern vom Einkommen und Ertrag resultieren aus Gewerbeertragsteuern (67 Tsd. €, Vorjahr: 44 Tsd. €) sowie aus Körperschaftsteuern und Solidaritätszuschlag (37 Tsd. €, Vorjahr: 18 Tsd. €).

4. Sonstige Angaben

4.1 Arbeitnehmer

Die durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahres beschäftigten Arbeitnehmer (ohne Geschäftsführung) gemäß § 267 HGB betrug:

	2015	2014
Geschäftsbereich	Anzahl	Anzahl
gemeinsamer Geschäftsbereich	9	8
technischer Geschäftsbereich	168	154
kaufmännisch-juristischer Geschäftsbereich	85	79
(davon gewerbliche Arbeitnehmer)	(3)	(3)
Gesamt	**262**	**241**

Zum 31. Dezember 2015 waren 266 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, dessen Zusammensetzung ist auf Seite 7 dargestellt.

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	174.664,00	162.642,00	337.306,00
Leistungszulage für 2014	15.912,00	15.912,00	31.824,00
Geldwerter Vorteil (Pkw), Beihilfen, Beiträge zur Gruppenunfallversicherung	24.476,51	12.150,77	36.627,28
Versorgungszuschlag/ Arbeitgeberanteil an der Sozialversicherung	28.024,54	10.929,64	38.954,18
Summe Bezüge	**243.077,05**	**201.634,41**	**444.711,46**
nachrichtlich: Zuführung zur Pensionsrückstellung	100.255,00	94.679,00	194.934,00
Gesamt	**343.332,05**	**296.313,41**	**639.645,46**

Für die Mitglieder der Geschäftsführung sind zum 31. Dezember 2015 Pensionsrückstellungen in Höhe von 408.615 € gebildet.

An frühere Geschäftsführer wurden im Jahr 2015 32.867 € in Form von Versorgungsbezügen ausgezahlt. Die Pensionsrückstellungen für frühere Mitglieder der Geschäftsführung belaufen sich zum Bilanzstichtag auf 527.665 €.

Für Sitzungsgelder (Aufwandsentschädigung) an die Mitglieder des Aufsichtsrates ist im Geschäftsjahr folgender Aufwand entstanden:

Aufsichtsratsmitglied	Sitzungsgeld in €*
Prof. Dr.-Ing. Dr.-Ing. E. h. Josef Kunz (Vors. des Aufsichtsrates bis 10.03.2015)	0,00
Dr.-Ing. Stefan Krause (Vorsitzender des Aufsichtsrates)	0,00
Dr. Rüdiger Kratzenberg (Stellvertreter des Vorsitzenden bis 26.02.2015)	0,00
Tatjana Tegtbauer (Stellvertretende des Vorsitzenden)	0,00
Lutz Irmer (Stellvertreter des Vorsitzenden)	409,04
Lutz Adam	306,78
Karl-Hermann Fahsel	0,00
Gabriele Friderich	102,26
Wolfgang Golasowski	306,78
Michael Harting	0,00
Beate Heinz	306,78
Günther Hermann	204,52
Martin Huber	102,26
Gert Klaiber	409,04
Dr. Klaus Klang	306,78
Dr. Rainer Kosmider	306,78
Ekhart Maatz	409,04
Dr. Frank Nägele	102,26
Egbert Neumann	204,52
Bernd Sablotny	409,04
Michael Schlautmann	204,52
Volkmar Vogel	409,04
Summe	**4.499,44**

*) Ggf. Abführung der Sitzungsgelder an die jeweilige Behörde gemäß den landesspezifischen Regularien

4.4 Gesamthonorar für den Abschlussprüfer

Das Gesamthonorar des Wirtschaftsprüfers beträgt 27.957,00 € netto für Abschlussprüfungsleistungen und 15.800,00 € für sonstige Leistungen.

5. Betreute Bau-, Grunderwerbs- und weitere Projektleistungen sowie hierfür verwendete Mittel

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.

Den verausgabten Mittel und sonstigen Positionen stehen in gleicher Höhe Mittelzuweisungen gegenüber und sind somit im Saldo vollständig ausgeglichen.

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

6. Vorschlag für die Verwendung des Jahresüberschusses 2015

Die Geschäftsführung schlägt vor, auf der Grundlage des Beschlusses in der 81. Aufsichtsratssitzung zur Verwendung der Jahresüberschüsse, den Jahresüberschuss 2015 in Höhe von 6.260 € vorzutragen.

Berlin, 8. März 2016

Bodo Baumbach
Geschäftsführer

Dirk Brandenburger
Geschäftsführer

Entwicklung des Anlagevermögens

Anschaffungs- und Herstellungskosten

	Stand 01.01.2015 €	Zugänge €	Abgänge €	Stand 31.12.2015 €
Immaterielle Vermögensgegenstände				
Entgeltlich erworbene Software	3.650.623,75	238.672,04	28.949,50	3.860.346,29
Geleistete Anzahlungen	43.365,00	12.390,00	0,00	55.755,00
	3.693.988,75	251.062,04	28.949,50	3.916.101,29
Sachanlagen				
Geschäftsausstattung	4.595.478,98	1.389.160,35	667.033,01	5.317.606,32
Andere Anlagen	96.929,98	14.835,75	0,00	111.765,73
	4.692.408,96	1.403.996,10	667.033,01	5.429.372,05
Zwischensummen	**8.386.397,71**	**1.655.058,14**	**695.982,51**	**9.345.473,34**
Finanzanlagen				
Sonstige Ausleihungen	5.372,00	36.481,00	0,00	41.853,00
Summen	**8.391.769,71**	**1.691.539,14**	**695.982,51**	**9.387.326,34**

Abschreibungen				Bilanzwerte	
Stand 01.01.2015 €	Zugänge €	Abgänge €	Stand 31.12.2015 €	Stand 31.12.2015 €	Vorjahr €
2.853.416,75	339.095,04	28.949,50	3.163.562,29	696.784,00	797.207,00
0,00	0,00	0,00	0,00	55.755,00	43.365,00
2.853.416,75	339.095,04	28.949,50	3.163.562,29	752.539,00	840.572,00
3.186.175,98	507.432,35	474.181,01	3.219.427,32	2.098.179,00	1.409.303,00
2.175,98	10.834,75	0,00	13.010,73	98.755,00	94.754,00
3.188.351,96	518.267,10	474.181,01	3.232.438,05	2.196.934,00	1.504.057,00
6.041.768,71	**857.362,14**	**503.130,51**	**6.396.000,34**	**2.949.473,00**	**2.344.629,00**
0,00	0,00	0,00	0,00	41.853,00	5.372,00
6.041.768,71	**857.362,14**	**503.130,51**	**6.396.000,34**	**2.991.326,00**	**2.350.001,00**

Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2015

	2015 €	2014 €
1. Umsatzerlöse	10.702.734,43	17.428.341,19
2. Veränderung des Bestandes an unfertigen Leistungen	46.293.852,94	33.126.471,44
3. Sonstige betriebliche Erträge	1.108.884,69	977.809,39
	58.105.472,06	**51.532.622,02**
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für bezogene Waren	–92.693,82	–68.262,07
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	–27.835.777,12	–24.913.035,39
	–27.928.470,94	–24.981.297,46
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	–18.910.716,09	–17.154.535,33
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	–3.569.050,29	–3.071.875,10
davon für Altersversorgung	(–765.250,33)	(–559.654,57)
	–22.479.766,38	–20.226.410,43
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	–857.362,14	–635.151,18
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	–6.599.061,27	–5.539.733,90
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	5.840,69	9.377,61
davon aus der Abzinsung der Rückstellungen	(5.182,00)	(7.954,62)
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	–129.810,84	–84.321,06
davon aus der Aufzinsung der Rückstellungen	(–122.333,00)	(–64.244,48)
10. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	**116.841,18**	**75.085,60**
11. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	–103.666,18	–62.130,60
12. Sonstige Steuern	–6.915,00	–6.695,00
13. Jahresüberschuss	**6.260,00**	**6.260,00**

Betreute Bau-, Grunderwerbs- und weitere Projektleistungen sowie hierfür verwendete Mittel zum 31. Dezember 2015

AKTIVA	31.12.2015 €	31.12.2014 €
Mittelverwendung		
I. Straßenbauprojekte		
1. Bauleistungen	10.726.902.229,22	10.410.353.953,99
2. Grunderwerb	644.350.317,58	629.785.580,71
3. Forderungen gegenüber Gesellschaftern aus Teilleistungsabrechnung	19,28	0,01
	11.371.252.566,08	11.040.139.534,71
II. City-Tunnel Leipzig		
1. Projektkosten	662.436.123,32	651.028.282,16
2. Vorsteueranspruch auf die Projektkosten	1.736.433,62	2.253.362,71
3. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	15.725,13	2.875.536,25
4. Lieferanten-Skonti	0,00	0,00
	664.188.282,07	656.157.181,12
III. Wasserstraßenprojekte		
1. Projektkosten	3.127.564,70	3.056.387,51
	12.038.568.412,85	**11.699.353.103,34**

PASSIVA	31.12.2015 €	31.12.2014 €
Mittelherkunft		
I. Straßenbauprojekte		
1. Mittelzuweisungen	11.370.827.868,97	11.038.285.672,41
2. Rückerstattungen	70.601,16	35.670,29
3. Verbindlichkeiten gegenüber DEGES aus Zwischenfinanzierung	354.095,95	1.818.192,01
4. Verbindlichkeiten Bauabzugssteuer	0,00	0,00
	11.371.252.566,08	11.040.139.534,71
II. City-Tunnel Leipzig		
1. Mittelzuweisungen	664.188.282,07	656.157.181,12
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0,00	0,00
3. Verbindlichkeiten gegenüber DEGES aus Zwischenfinanzierung	0,00	0,00
	664.188.282,07	656.157.181,12
III. Wasserstraßenprojekte		
1. Mittelzuweisungen	3.174.549,31	3.079.549,31
2. Verbindlichkeiten gegenüber DEGES aus Zwischenfinanzierung	–46.984,61	–23.161,80
	3.127.564,70	3.056.387,51
	12.038.568.412,85	**11.699.353.103,34**

Verkehrsprojekte

Projekte in Baden-Württemberg

1

B 31, Immenstaad-Friedrichshafen/Waggershausen

Verlängerung der B 31 als Neubau

→ Länge: 7,1 km

→ Investitionsvolumen: ca. 158 Mio. €

Kurzportrait

→ Das Vorhaben ist ein wesentlicher Teilabschnitt mit eigenständiger Verkehrsfunktion der Netzkonzeption zur Neuordnung des klassifizierten Straßennetzes am nördlichen Bodenseeufer. Die Straßenbaumaßnahme schließt im Bereich Immenstaad/Grenzhof an die bestehende B 31 an. Sie umfährt die Ortsteile Fischbach, Spaltenstein und Schnetzenhausen (Stadt Friedrichshafen) jeweils nördlich und endet im Osten an dem in Friedrichshafen bereits ausgebauten Knotenpunkt Colsmannstraße. Im Bereich Waggershausen ist ein zweiröhriger Tunnel (Länge 700 m) vorgesehen.

Planungs- und Baustand

→ Das Projekt wurde vom Regierungspräsidium Tübingen übernommen.

→ Der Planfeststellungsbeschluss für die Verlegung der B 31 zwischen Immenstaad und Friedrichshafen, Bauabschnitt II B Immenstaad-Friedrichshafen/Waggershausen wurde am 27. Juni 2008 erlassen. Nach verschiedenen Klagen und Beschwerden beim BVerwG Leipzig ist der Planfeststellungsbeschluss seit April 2010 bestandskräftig. Das BMVI gab den Bau im Juli 2014 frei.

→ Die Bauleistung für vier vorgezogene Brückenbauwerke wurde im Dezember 2015 beauftragt.

→ Für die weiteren Ingenieurbauwerke wurden nahezu alle Planungsverträge ausgelöst. Ein Vergabeverfahren für BOL/BÜ-Leistungen ist im August 2015 gestartet worden.

Ausblick 2016

→ Erstellung der Ausführungsplanung Strecke, der Entwurfsplanung Tunnel Waggershausen und weiterer Ingenieurbauwerke.

→ Vergabeverfahren für die BOL/BÜ-Leistungen im Bereich des Tunnelbauwerkes.

→ Bau von vier vorgezogenen Brückenbauwerken.

Abb. 1: B 31 Waggershausen Tunnelportal West (Visualisierung)
Abb. 2: A 111 Rudolf-Wissell-Brücke

2

Projekte in Berlin

A 111, Erneuerung/Instandsetzung AD Charlottenburg einschl. Rudolf-Wissell-Brücke – Landesgrenze Berlin-Brandenburg

→ Länge: 13,3 km

→ Investitionsvolumen: in Bearbeitung

Kurzportrait

→ Der betrachtete Abschnitt der Bundesautobahnen A 100 und A 111 liegt im Nordwesten des Landes Berlin. Er beginnt am Dreieck Funkturm und verläuft über das Autobahndreieck Charlottenburg bis zur Landesgrenze Berlin/Brandenburg. Auf der A 100 befindet sich mit der 926 m langen Rudolf-Wissell-Brücke die längste Straßenbrücke des Landes Berlin.

→ Die Autobahnen A 100 und A 111 nehmen für die Länder Berlin und Brandenburg eine wichtige Funktion als Zubringer zum Flughafen Tegel wahr. Für das Land Berlin übernehmen sie als übergeordnete Fernverkehrsverbindung Austauschfunktionen zu anderen Metropolen und besitzen Verbindungsfunktionen für die Bezirke Steglitz-Zehlendorf, Charlottenburg-Wilmersdorf, Mitte, Spandau und Reinickendorf.

→ Die große verkehrliche Bedeutung der beiden Autobahnen wird auch durch die vorhandenen Verkehrsbelastungen dokumentiert, welche auf der A100 bei ca. 155 bis 180 Tsd. Kfz/d und auf der A111 bis zum Flughafen Tegel bei ca. 130 Tsd. Kfz/d, nördlich davon zwischen 50 und 100 Tsd. Kfz/d je nach Abschnitt liegen.

Planungs- und Baustand

→ Die Projektunterlagen wurden vom Land Berlin übernommen.

→ Gemeinsam mit SenStadtUm wurde an der Konkretisierung der Aufgabenstellung und den nächsten Arbeitsschritten gearbeitet.

→ Für den Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke ist die Durchführung eines Realisierungswettbewerbes vorgesehen. Ziel der Planungsleistungen ist die Ermittlung eines Baukonzeptes mit den geringsten Auswirkungen auf den fließenden Verkehr.

→ Die Ergebnisse aller Planer werden in einem iterativen Prozess zum „Masterplan Bauen und Verkehr“ fortgeschrieben und mit Themen zur Baulogistik bzw. weiterer Sondergutachten, sofern erforderlich, ergänzt.

Ausblick 2016

→ Vorbereitung und Durchführung der Vergabeverfahren für die o. g. Planungsleistungen.

→ Vergabe und Beginn der Entwurfsvermessung über den gesamten Abschnitt mit Aufbau eines Grundlagennetzes und eines Bezugspunktenetzes für ein Laserscanning der BAB und des erforderlichen Korridors außerhalb der BAB.

A 114 Ersatzneubau BW 19212

→ Brückenlänge: 64 m

→ Investitionsvolumen: ca. 13 Mio. €

Kurzportrait

→ Ersatzneubau der Brücke über den DB-Außenring und die S-Bahn, da Tragfähigkeit und Dauerhaftigkeit des Bauwerkes nicht mehr gegeben sind, und Anpassung an RQ 25 der A 114.

→ Lückenschluss zwischen Ausbau AD Pankow (A 10/ A 114) und grundhafter Instandsetzung der A 114 mit dem Ziel einer koordinierten Bauausführung.

Planungs- und Baustand

→ Die Projektunterlagen wurden vom Land Berlin übernommen.

→ Die notwendigen Planungsaufträge wurden erteilt.

→ Die Vorentwurfsplanung des Brückenbauwerks wurde bis November 2015 erstellt.

Ausblick 2016

→ Erstellung Bauwerksentwurf und Vorlage zur Genehmigung.

→ Erstellung Vorentwurf und Ausführungsplanung Strecke.

→ Aufstellen der Planergänzungsunterlagen und Einleitung des Verfahrens.

Projekte in Brandenburg

1

VDE Nr. 11 A 10 AD Potsdam – AD Nuthetal

Achtstreifige Erweiterung zwischen den Autobahndreiecken (AD) Nuthetal und Potsdam

→ Länge: 8,2 km

→ Investitionsvolumen: ca. 151 Mio. €

Kurzportrait

→ Der Berliner Südring gehört zum transeuropäischen Verkehrsnetz sowie zum paneuropäischen Verkehrskorridor von Deutschland nach Russland. Der Abschnitt zwischen den Autobahndreiecken Nuthetal und Potsdam ist eine wichtige Verbindung zwischen den Autobahnen A 2 und A 9 sowie zur A 115 Richtung Berlin.

→ Die besondere Herausforderung bei dem Projekt liegt in der Erweiterung von sechs auf acht Fahrstreifen. Die Rastanlage Michendorf-Süd wird neu geplant und von derzeit ca. 50 Stellplätzen auf 180 PKW- und 160 LKW-Stellplätze erweitert.

Planungs- und Baustand

→ Der Planfeststellungsbeschluss liegt mit Datum vom 29. Januar 2013 vor und ist bestandskräftig.

→ Der Grunderwerb erfolgt an der gesamten Strecke.

→ In Abstimmung mit dem Bundesverkehrsministerium und dem Land Brandenburg wurde im September 2013 der Teilnahmewettbewerb im Rahmen des strukturierten Verhandlungsverfahrens zur Vergabe A 10, achtstreifige Erweitererung – Photovoltaik plus Lärmschutz gestartet. Dieses Verfahren sowie ein nachfolgend durchgeführtes Ausschreibungsverfahren verlief ergebnislos. Nach Abschluss dieser Verfahren ist festzustellen, dass am Markt kein wirtschaftliches Angebot für den solaren Lärmschutz erzielt werden kann. Aus diesem Grund wurden die Lärmschutzwände erneut in konventioneller Weise ausgeschrieben.

Ausblick

→ Der Baubeginn des Streckenbaus erfolgt im Frühjahr 2016.

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

Vierstreifiger Ausbau in Brandenburg

→ Länge: 23,5 km

→ Investitionsvolumen: ca. 104 Mio. €

Kurzportrait

→ Die B 101 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.

→ Am 14. September 2012 erfolgte die Verkehrsfreigabe der zweiten Richtungsfahrbahn nach Luckenwalde.

→ Die Verkehrsfreigabe des Abschnittes AS Luckenwalde-Nord – AS Trebbin-Süd fand am 18. März 2013 statt.

→ Für die Ortsumfahrung Thyrow liegt nach Abschluss des Planergänzungsverfahrens das Baurecht vor. Das Bundesverkehrsministerium hat die Zustimmung zum Baubeginn erteilt. Mit den Bauarbeiten wurde im Frühjahr 2015 begonnen.

Abb. 1: A 10 Simulation Fußgängerbrücke
Abb. 2: B 87 Geplante Anbindung der Ortsumgehung

2

B 87n – Ortsumfahrung Lübben

Neubau einer Bundesstraße

- Länge: ca. 10,2 km
- Investitionsvolumen: ca. 55 Mio. €

Kurzportrait

- Die B 87n – Ortsumfahrung (OU) Lübben führt zu einer wesentlichen Entlastung der Stadt Lübben vom Durchgangsverkehr und führt zur Verbesserung der regionalen und überregionalen Erreichbarkeit durch Fahrzeitverkürzung sowie der Anbindung der B 87 an die A 13.

Planungs- und Baustand

- Die Linienbestätigung erfolgte nach Abstimmung mit dem Bundesverkehrsministerium unter Berücksichtigung der zwischenzeitlich eingeführten Anforderungen der EU bezüglich „Natura 2000“ und des Landesentwicklungsplanes 2009 durch das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL) am 10. Februar 2012.
- Am 9. Januar 2012 wurde die DEGES vom Land Brandenburg mit der weiteren Planung, der Betreuung des Planfeststellungsverfahrens, der Durchführung des Grunderwerbs sowie der Baudurchführung für die B 87n, OU Lübben beauftragt. Die Planung wird von einem Arbeitskreis aus Vertretern der Bürger, Trägern öffentlicher Belange (TöB) und Naturschutzverbänden unter Führung des MIL begleitet.
- Zurzeit wird die Entwurfsplanung erarbeitet.

A 10/A 24 AD Pankow – AS Neuruppin (ÖPP)

Sechsstreifige Erweiterung der A 10 zwischen den Autobahndreiecken (AD) Havelland und Pankow sowie grundhafte Erneuerung der A 24 zwischen der Anschlussstelle (AS) Neuruppin und dem AD Havelland

- Planung, Bau, Erhaltung, Betrieb und anteilige Finanzierung im Rahmen einer Öffentlich-Privaten Partnerschaft (ÖPP)
- Bauvorbereitende Maßnahmen und Grunderwerb
- Länge: ca. 64 km
- Investitionsvolumen: ca. 550 Mio. €
- Vertragsdauer: vorauss. 30 Jahre

Kurzportrait

- Als Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) haben die A 10 und die A 24 eine großräumige, überregionale und grenzüberschreitende Verbindungsfunktion zwischen den mit dem Berliner Ring verbundenen Autobahnen A 2, A 9, A 11, A 12, A 13 und dem Norden Deutschlands sowie Europas. Insbesondere ist die Strecke eine bedeutende Verbindung von und zu den Urlaubsorten der deutschen Ostseegebiete. Darüber hinaus werden am AD Kreuz Oranienburg die A 111 und am AD Pankow die A 114 aus dem nördlichen Stadtgebiet Berlins an das überregionale Straßennetz angeschlossen.

Planungs- und Baustand

- Für die gesamte Vertragsstrecke liegt vollziehbares Baurecht vor.
- Das ÖPP-Projekt wird als Verfügbarkeitsmodell ausgestaltet.
- Im Juni 2015 erfolgte mit der Vergabebekanntmachung der Start des mehrstufigen Verhandlungsverfahrens mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb.
- In Vorbereitung auf die Angebotsphase werden derzeit die Vergabeunterlagen einschließlich Referenzplanung erstellt.
- Zurzeit werden die bauvorbereitenden Arbeiten, u.a. Grunderwerb und Leitungsverlegungen, durchgeführt.

Ausblick

- Die Aufforderung zur Abgabe der ersten Angebote ist für August 2016 vorgesehen.

Projekte in der Freien Hansestadt Bremen

A 281 Autobahneckverbindung Bremen

Vierstreifiger Neubau zwischen dem ersten Bauabschnitt der A 281 und der B 6n (Zubringer Arsten), teilweise mit Standstreifen

→ Länge ca. 16,7 km

→ Investitionvolumen: ca. 741 Mio. €

Kurzportrait

→ Die A 281 stellt die nordwestliche Eckverbindung zwischen den vorhandenen Bundesautobahnen A 1 und A 27 auf bremischem Stadtgebiet dar. Sie entlastet die A 1, die A 27 und die städtischen Ein- und Ausfallstraßen. Durch die künftige Weserquerung der A 281 verbessert sich der Verkehr im gesamten nordwestdeutschen Raum, insbesondere im Einzugsbereich des Autobahnkreuzes Bremen. Ihre Verknüpfung mit dem internationalen Fernstraßennetz macht die A 281 für die Entwicklung des Güterverkehrszentrums (GVZ), der Häfen und des Airports Bremen äußerst bedeutungsvoll. Mit der Realisierung der A 281 ist eine Lösung für die anstehenden Verkehrsprobleme gefunden. Das Zusammenwachsen der Wirtschaftsräume wird die Region stärken und ihr neue Impulse geben.

Planungs- und Baustand

→ Bauabschnitt (BA) 2/1: Bremen-Airport-Stadt – Warturmer Heerstraße
Der Abschnitt ist 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.

→ Nachfolgend wurde eine modifizierte Variante in einem mehrstufigen Beteiligungsprozess erarbeitet.

→ Mit Datum vom 25. Februar 2015 wurde der Antrag auf Einleitung des Planfeststellungsverfahrens gestellt.

→ BA 3/1: Warturmer Heerstraße – Strom
Die Verkehrsfreigabe des Abschnitts 3/1 erfolgte Anfang 2008.
Im Bereich des Anschlusses an den BA 3/2 wurde seit September 2012 die Ausführung der zweiten Hälfte des bereits im Rahmen des BA 3/1 fertiggestellten Ingenieurbauwerkes begonnen und Ende 2013 fertiggestellt.

→ BA 3/2: Strom – Seehausen
Der Baubeginn dieses Abschnittes erfolgte mit dem ersten Spatenstich im April 2009.
Die Verkehrsfreigabe des Abschnitts erfolgte am 29. September 2014.

→ BA 4: Weserquerung Bremen-Gröpelingen – Bremen-Seehausen
Der Planfeststellungsbeschluss erfolgte im Juni 2010. Die verhandelten Klagen vor dem Bundesverwaltungsgericht wurden im November 2011 abgewiesen. Ein vollziehbarer Planfeststellungsbeschluss liegt noch nicht vor.

Ausblick

→ BA 2/2: Kattenturm – Bremen-Airport-Stadt
Es wird von einer Baurechtschaffung bis Ende 2016 und von einem Baubeginn Mitte 2017 ausgegangen.

→ BA 4: Weserquerung Bremen-Gröpelingen – Bremen-Seehausen
Die erforderlichen Unterlagen zur Schaffung eines vollziehbaren Baurechtes befinden sich in der Abstimmung.

Abb. 1: A 281 AS Seehausen – Aufbringen der Deckschicht

B 6n

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

→ Länge: ca. 4,7 km

→ Investitionsvolumen: ca. 148 Mio. € (Bremen) und 27 Mio. € (Niedersachsen)

Kurzportrait

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

Planungs- und Baustand

→ Es 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 Bauabschnitts 2/2 der A 281.

B 212n

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

→ Länge: ca. 1,4 km (Bremen)

→ Investitionsvolumen: ca. 10 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.

→ Im Entwurf des BVWP 2030 ist die B 212n in den weiteren Bedarf mit Planungsrecht eingestuft.

Planungs- und Baustand

→ In Bremen und Niedersachsen wurden die rechtlichen Grundlagen zur weiteren Planung der B 212n geschaffen. 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 durchgeführt.

→ Auf Grundlage der im Jahr 2009 abgeschlossenen Raumordnungs- und Flächennutzungsplanänderungsverfahren wurde durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV), Geschäftsbereich Oldenburg, im April 2010 der Antrag auf Linienbestimmung beim Bundesverkehrsministerium gestellt, die am 13. Dezember 2012 bekanntgegeben wurde.

→ Die ersten Ingenieurverträge für die Erstellung der Verkehrsprognose und die Erstellung von Baugrundgutachten wurden beauftragt.

→ Im Dezember 2014 wurde zwischen dem Bundesverkehrsministerium und den Länder Niedersachsen und Bremen vereinbart, im Weiteren eine B 212n ohne Verknüpfung mit der L 875 zu betrachten. Diese Variante lag der Fortschreibung des BVWP zu Grunde.

Ausblick

→ Im Rahmen des weiteren Planungsprozesses soll als Vorarbeit für das Planfeststellungsverfahren nochmals ein Variantenvergleich südlich und nördlich der Ortslage Deichhausen durchgeführt werden. Dieser Variantenvergleich soll in einem moderierten Dialogprozess transparent gemacht werden. Nach Festlegung auf eine Trassenführung sollen Unterlagen zur Baurechtschaffung erstellt werden.

Projekte in der Freien und Hansestadt Hamburg

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

Acht-/sechsstreifige Erweiterung

→ Länge: 11,6 km

→ Investitionsvolumen: ca. 840 Mio. €

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 der 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 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 bieten: mehr Lebensqualität. Der gesamte Deckel soll Raum für Freizeit und Erholung eröffnen.

Planungs- und Baustand

Abschnitt Schnelsen

→ Der Planfeststellungsbeschluss ist am 17. Dezember 2012 ergangen.

→ Das mehrstufige Vergabeverfahren für das ÖPP-Projekt wurde im Juni 2014 abgeschlossen. Auftragnehmer ist Via Solutions Nord (VSN), ein Konsortium aus den Firmen Hochtief, DIF und Kemna. Am 1. September 2014 war Vertragsbeginn, am 29. September 2014 erfolgte der offizielle Projektstart mit Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt, Hamburgs Verkehrssenator Frank Horch und Schleswig-Holsteins Verkehrsminister Reinhard Meyer. Seit Anfang 2015 ist der Abschnitt Schnelsen in Bau. Der Betriebsdienst wurde am 01.05.2015 durch die VSN übernommen.

Abschnitt Stellingen

→ Der Planfeststellungsbeschluss ist am 23. August 2012 ergangen. Nachdem 2015 alle Klagen zurückgezogen wurden, ist vollziehbares Baurecht vorhanden.

→ Anfang 2014 Baubeginn der Langenfelder Brücke.

Abschnitt Altona

→ Der Gesehenvermerk des Bundesverkehrsministeriums für den Vorentwurf zur Planvariante „erforderlicher Lärmschutz“ liegt vor. Für den Planfall „optimaler Städtebau – langer Tunnel“ ist der Entwurf fertiggestellt.

Ausblick

Abschnitt Schnelsen

→ Ende 2018 soll der Bau abgeschlossen sein.

Abschnitt Stellingen

→ Der Baubeginn für den Tunnel Stellingen erfolgt im Frühjahr 2016.

→ Das Bauende für die Langenfelder Brücke ist für 2018 vorgesehen und für den Tunnel Stellingen 2020.

Abschnitt Altona

→ Der Beginn des Planfeststellungsverfahrens ist für Mitte 2017 vorgesehen.

Abb. 1: A 7 Schnelsen Einhub Behelfsbrücken Frohmestraße
Abb. 2: A 7 Langenfelder Brücke

2

A 7 Erweiterung der Hochstraße Elbmarsch (K 20) und Ersatzneubau Brückenbauwerk K 30

Achtstreifige Erweiterung südlich des Elbtunnels bis Autobahndreieck Hamburg-Süderelbe

→ Erweiterung Hochstraße Elbmarsch (K 20)

→ Ersatzneubau Brückenbauwerk K 30

→ Länge: 4,2 km

→ Investitionsvolumen: ca. 297 Mio. €

Kurzportrait

→ Die Anfang der 70er Jahre des letzten Jahrhunderts fertiggestellte A 7 ist für den Nord-Süd-Verkehr im Norden Deutschlands auch südlich des Elbtunnels die wichtigste Verkehrsachse und unverzichtbar für die Abwicklung des Transitverkehrs sowie die regionalen, aber auch städtischen Verkehrsströme in Hamburg. Der heutige sechsstreifige Autobahnquerschnitt gewährleistet keinen flüssigen Verkehrsablauf. Auch außerhalb der Spitzenzeiten kommt es häufig wegen Überlastungen zu Staus. Die ermittelten zulässigen Verkehrsstärken werden um bis zu 31 % überschritten.

→ Um die Leistungsfähigkeit der A 7 zu erhöhen, muss die Autobahn dringend auf acht Streifen erweitert werden. Das angrenzende Brückenbauwerk K 30 ist bereits achtstreifig ausgebaut, jedoch macht der Zustand des vorhandenen Bauwerks eine Grundinstandsetzung oder eine Erneuerung erforderlich.

Planungs- und Baustand

→ Die Vorplanungen für die K 30 und K 20 sind weitestgehend abgeschlossen. Die Vorzugslösung wurde am 8. November 2014 dem Bundesverkehrsministerium vorgestellt.

Ausblick

→ Die Strecken- und Bauwerksentwürfe sollen zur Jahresmitte 2016 fertiggestellt sein.

A 26 Ost: AK Süderelbe (A 7) – AD Hamburg-Stillhorn (A 1)

→ Verlängerung der A 26 vom Autobahnkreuz Süderelbe (A 7) bis zum Autobahndreieck Stillhorn (A 1)

→ Länge: 9,8 km

→ Investitionsvolumen: ca. 942 Mio. €

Kurzportrait

→ Die A 26 Ost wird die Lücke zwischen den Autobahnen A 7/A 26 im Westen und der A 1 im Osten schließen. Die neue Autobahn soll als leistungsfähige West-Ost-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 von Lärm- und Schadstoffemissionen entlasten.

Planungs- und Baustand

→ Am 30. April 2011 wurde das Linienbestimmungsverfahren durch das Bundesverkehrsministerium abgeschlossen. Linienbestimmt wurde die eingereichte Vorzugsvariante als Verlängerung der A 26 von der A 7 bis zur Anschlussstelle Stillhorn an der A 1.

→ Für die erste Verkehrseinheit zwischen dem Autobahnkreuz Süderelbe und der Anschlussstelle Hafen Süd konnte die Entwurfsbearbeitung abgeschlossen werden. Zur-

zeit wird die Genehmigungsplanung erstellt.

→ Im Abschnitt 2, zwischen der Anschlussstelle Hafen Süd und der Anschlussstelle Hohe Schaar, wird derzeit die Entwurfsplanung erstellt.

→ Für die anschließende Verkehrseinheit zwischen der Anschlussstelle Hohe Schaar und dem Autobahndreieck (AD) Hamburg-Stillhorn (A 1) wurde ebenfalls mit der Entwurfsplanung begonnen.

→ Einzelthemen, wie Fragen zum untergeordneten Straßennetz, zum Naturschutz, zur Wasserwirtschaft etc., werden mit den Trägern öffentlicher Belange in Hamburg bzw. im Bezirk Harburg abgestimmt.

Ausblick

→ Im Abschnitt vom Kreuz Süderelbe bis zur Anschlussstelle Hafen Süd wird 2016 der Gesehenvermerk erwartet und das Planfeststellungsverfahren soll eingeleitet werden.

→ Für die zweite Verkehrseinheit wird 2016 der RE-Entwurf zur Genehmigung eingereicht.

→ Der Grobentwurf des Abschnittes von der Anschlussstelle Hohe Schaar bis zum Autobahndreieck Stillhorn soll 2016 beim BMVI vorgestellt werden.

A 26 Neubau West

A 26 West, AS Neu Wulmstorf (NI) bis AD Süderelbe (A 7) einschließlich Erweiterung A 7 bis AS Hamburg-Heimfeld

→ Länge: 8,8 km (A 26) und 3,7 km (A 7)

→ Investitionsvolumen: ca. 332 Mio. €

Kurzportrait

→ Die starke Verkehrsbelastung auf der B 73 hat dazu geführt, dass seit vielen Jahren zunehmend Verkehr von der B 73 auf parallele Landes-, Kreis- und Stadtstraßen verlagert wird. Die Folgen sind geringe Reisegeschwindigkeiten, viele Unfälle sowie erhebliche Belästigungen für die Straßenanwohner durch Lärm, Schadstoffe und Trennwirkungen.

→ Die A 26 leistet einen Beitrag zur Entwicklung eines durch starke Strukturschwäche geprägten Teilraumes. Im bundesweiten Vergleich sind auf der Strecke Stade – Hamburg ohne die A 26 viele Ziele nur schwer zu erreichen.

→ Gemäß Bedarfsplan soll die A 7 nördlich des AK HH-Süderelbe von derzeit sechs auf acht Fahrstreifen ausgebaut werden. Um den Verkehrsfluss zu verbessern, ist es erforderlich, die A 7 im Bereich des geplanten Anschlusses der A 26 bis zur südlich gelegenen Anschlussstelle HH-Heimfeld ebenfalls achtstreifig auszubauen.

Planungs- und Baustand

→ Das Planfeststellungsverfahren ist noch nicht abgeschlossen. Die vorliegenden Einwendungen machen Planänderungen im Abschnitt der A 26 erforderlich.

Ausblick

→ Das Planänderungsverfahren wird 2016 eingeleitet.

Abb. 1: A 26 AK Süderelbe Blickrichtung Westen (Visualisierung)

B 4/75 Wilhelmsburger Reichsstraße

Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße mit entsprechender Anpassung der Bahnanlagen

→ Länge: 4,6 km

→ Investitionsvolumen: ca. 235 Mio. €

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 verringert.

Planungs- und Baustand

→ Im Februar 2011 wurde das Planfeststellungsverfahren auf der Grundlage eines gemeinsamen Antrages von DB Netz und der DEGES eingeleitet. Ein sofort vollziehbarer Planfeststellungsbeschluss liegt seit 26. Juni 2013 vor.

→ Am 8. August 2013 erfolgte der erste Spatenstich an der Lärmschutzwandanlage Leipeltstraße durch Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer, Hamburgs Ersten Bürgermeister Olaf Scholz und Wirtschaftssenator Frank Horch.

→ Im Jahr 2014 wurden die ersten Lärmschutzwände im Bahnbereich fertiggestellt sowie die ersten Abbrucharbeiten von Bahngebäuden und der Rückbau von Gleisanlagen ausgeführt. Derzeit ist der Umbau der Gleisanlagen, Bodenverbesserungen und der Bau von diversen Bauwerken in vollem Gange.

Ausblick

→ Die Bahnanpassungsmaßnahmen in den Bauzuständen 1 und 2 sollen 2016 abgeschlossen werden, sodass dann in weiten Teilen Baufreiheit für die Straße besteht.

→ Im Eisenbahndamm des Abzweiges Hohe Schaar werden zwei Fachwerkbrücken entstehen, so dass hier die neue Wilhelmsburger Reichsstraße die Gleise der Hafenanbindung unterqueren kann.

→ Die Veröffentlichung des Hauptstreckenloses wird 2016 erfolgen, die Arbeiten sollen 2017 beginnen.

Projekte in Hessen

1

A 3 Neubau Lahntalbrücke Limburg

Bauvorbereitung und -durchführung für den Ersatzneubau mit Verlegung der A 3 (Köln – Frankfurt/M.) und dem Umbau der Anschlussstelle Limburg-Süd, sowie Rückbau der alten A3-Trasse einschließlich der Bauwerke. Die Ausführungsplanung und die Ausschreibungsunterlage für den Ersatzneubau der Lahntalbrücke einschließlich der erforderlichen Bundesstraßen wurden durch Hessen Mobil begonnen und von der DEGES zum Abschluss gebracht.

→ Verkehrsführung: sechsstreifig; achtstreifig zwischen den Anschlussstellen Limburg-Nord und Limburg-Süd

→ Investitionsvolumen: ca. 93 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. Aufgrund des rasant gestiegenen Verkehrsaufkommens und erheblicher Mängel des Bestandsbauwerks ist es erforderlich, die alte Talbrücke durch einen Neubau zu ersetzen.

Planungs- und Baustand

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

→ Auf dem Bauwerk stehen nach Fertigstellung je Richtungsfahrbahn vier Fahrspuren und ein Standstreifen zur Verfügung.

→ Die Verkehrsumlegung mit Überfahrt der ersten Brückenhälfte der Lahntalbrücke ist Ende 2015 erfolgt.

Ausblick

→ Die Vorbereitungen für den Brückenrückbau haben Ende 2015 begonnen. Der Abriss des Überbaus erfolgt ab Juli 2016 im Schutze einer Vorschubrüstung.

→ Die Pfeiler werden 2017 gesprengt.

→ Im Herbst 2016 wird die neue Talbrücke fertiggestellt und auf ganzer Breite dem Verkehr zur Verfügung stehen.

→ Das Bauende für die Gesamtmaßnahme ist für Ende 2017 geplant.

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

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

→ Länge: 9,1 km

→ Bauwerke: 10

→ Investitionsvolumen: ca. 52 Mio. €

Kurzportrait

→ Die Maßnahme 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 zum Bau einer Brücke über einen Wirtschaftsweg fand am 13. November 2012 statt. Vorbereitend waren umfangreiche Kampfmitteluntersuchungen erforderlich.

→ 4 Bauwerke sind bereits fertiggestellt die restlichen Brücken sowie die Strecke sind in Bau.

Ausblick

→ Die Bauwerke sollen im Sommer 2016 fertiggestellt werden. Der Streckenbau wird soweit fertiggestellt, dass eine Inbetriebnahme der B3 in 2016 möglich wird.

L 3001 Neubau Carl-Ulrich-Brücke

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

→ Investitionsvolumen: ca. 21 Mio. €

Kurzportrait

→ Zwischen Offenbach und Frankfurt am Main/Fechenheim quert die Carl-Ulrich-Brücke im Zuge der L 3001 den Main. Sie ist im Stadtgebiet von Offenbach eine unverzichtbare Verkehrsader. Aufgrund des schlechten Bauwerkszustandes musste die Brücke erneuert werden. Die Brücke konnte nur noch mit Einschränkungen bis Ende 2014 genutzt werden. Der Schwerverkehr auf der Brücke war bereits seit längerer Zeit auf 7,5 t beschränkt.

Planungs- und Baustand

→ Die neue Carl-Ulrich-Brücke wurde am 4. Dezember 2014 für den Verkehr freigegeben.

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

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

→ Länge: 3,3 km

→ Investitionsvolumen: ca. 20 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 3351 sowie die K 246 im Zuge der Ortsdurchfahrt Groß-Karben vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

Planungs- und Baustand

→ Der 1. Spatenstich erfolgte im Januar 2013.

→ Im Vorfeld waren umfangreiche Maßnahmen zur Kampfmittelsondierung und archäologische Grabungen erforderlich.

→ Der Beginn für einen ersten Bauabschnitt im Streckenbau erfolgte im August 2014. Die Brücke über die Nidda ist fertiggestellt. Das Bauwerk über die Bahn ist in Bau.

Abb. 1: Lahntalbrücke Limburg
Abb. 2: B 3 OU Wöllstadt BW 05a
Abb. 3: A 3 Unterführung Wirtschaftsweg Dauborn

Ausblick

→ Der zweite Bauabschnitt wird im Sommer 2016 fertiggestellt; bis Oktober 2016 wird die Verkehrsanlage mit der Ausstattung (Markierung, Beschilderung, Schutzeinrichtungen) ergänzt.

→ Der Anschluss an die B 3 wird als letzter Bauabschnitt bis Mitte Oktober 2016 hergestellt.

→ Eine Verkehrsfreigabe ist Ende 2016 geplant.

VDE Nr. 15
A 44 Waldkappel – Wommen

Vierstreifiger Neubau von ca. 29,4 km in Hessen:
AS Waldkappel – AS Ringgau
AS Ringgau – AS Sontra West
AS Sontra West – TB Riedmühle
TB Riedmühle – Wommener Dreieck (A 4)

→ Investitionsvolumen: ca. 772 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.

→ Darüber hinaus ist der Neubau der A 44 Kassel – Herleshausen Bestandteil des transeuropäischen Verkehrswegenetzes (TEN).

Planungs- und Baustand

→ Die DEGES ist mit der Entwurfsplanung der Ingenieurbauwerke und der Baudurchführung beauftragt.

→ Die Planfeststellungsbeschlüsse für alle Abschnitte liegen seit Ende 2013 vor und sind bestandskräftig.

→ Der erste symbolische Spatenstich wurde am 19. August 2013 für den Baubeginn der Anschlussstelle Waldkappel durchgeführt.

Abb. 1: L 3351 OU Karben 2. Bauabschnitt
Abb. 2: Zubringer B 96n BW 01 Ost

2

Projekte in Mecklenburg-Vorpommern

VDE Nr. 10
A 20 Lübeck – Stettin

Vierstreifiger Neubau von 279,6 km in Mecklenburg-Vorpommern und 26,8 km in Brandenburg – insgesamt ca. 306 km

→ Investitionsvolumen: ca. 1,64 Mrd. €

→ Der Bau wurde teilweise durch EFRE-Mittel (Europäischer Fonds für regionale Entwicklung) gefördert.

Kurzportrait

→ Die A 20 verläuft im Binnenland entlang der Ostseeküste und wird daher auch als „Ostseeautobahn“ bezeichnet. 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 (18 km in Schleswig-Holstein) befahrbar. Die A 20 ist das längste Projekt der VDE.

→ Mehrere großflächige Maßnahmen des landschaftspflegerischen Begleitplans wie Wolfsberger Seewiesen, Renaturierung von fünf Trebelpoldern und einige weitere Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen werden noch ausgeführt.

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

Ausblick

→ In den kommenden Jahren werden weitere Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Zusammenhang mit der A 20 realisiert und nach Ende der Entwicklungspflege an die Unterhaltungsträger übergeben.

VDE-Zubringer B 96n
AS Stralsund (A 20) – Rügen

→ Vier- bzw. dreistreifiger Neubau von 44,3 km

→ Investitionsvolumen: ca. 369 Mio. €

→ Der Bau wurde teilweise durch EFRE-Mittel (Europäischer Fonds für regionale Entwicklung) gefördert.

Kurzportrait

→ Die Bundesstraße B 96n wurde von der A 20 im Bereich Grimmen bis zur Anschlussstelle Abtshagen als vierstreifige Straßenanbindung hergestellt. Ab der OU Stralsund bis zur AS Samtens-Ost ist sie als zweistreifige Bundesstraße mit Zusatzfahrstreifen in Parallellage zur bestehenden Bundesstraße realisiert.

Streckenabschnitt AS Abtshagen bis AS Stralsund (A 20)	19,1 km
Streckenabschnitt OU Stralsund bis AS Altefähr (Strelasundquerung)	4,7 km
Streckenabschnitt AS Altefähr bis AS Bergen	20,5 km

→ Mit der Realisierung der B 96n werden Engpässe im überregionalen und regionalen Straßennetz beseitigt und gleichzeitig mit dem Anschluss an die A 20 bessere Verkehrsverbindungen an das Transeuropäische Netz geschaffen.

→ Mit der großräumigen Erschließung durch die B 96n in Verbindung mit der

1

A 20 werden Chancen der regionalen Infrastruktur deutlich verbessert. Insbesondere kann der Fährhafen Sassnitz sein vorhandenes Potenzial wesentlich besser ausschöpfen.

→ Der Tourismus soll durch eine verbesserte Erreichbarkeit auf dem Festland sowie auf der Insel Rügen eine deutliche Steigerung erfahren.

Planungs- und Baustand Insel Rügen

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

→ Die Verkehrsfreigabe des gesamten Südabschnittes von der AS Altefähr bis zur AS Samtens-Ost erfolgte am 8. Dezember 2015 durch Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel, Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt und Ministerpräsident Erwin Sellering.

→ Der Radweg zwischen Altefähr und Samtens ist ebenfalls fertiggestellt.

Planungs- und Baustand 2. Strelasundquerung (Rügenbrücke)

→ Im Zuge der Betriebserfahrungen mit der Verkehrsbeeinflussungsanlage auf der Rügenbrücke ist die Realisierung zusätzlicher Kameras zur Optimierung der VBA vorgesehen. Die Arbeiten werden voraussichtlich im 1. Halbjahr 2016 abgeschlossen.

→ Die landschaftspflegerische Komplexmaßnahme „Mellnitz-Üselitzer-Wiek“ ist realisiert und wird nach Ende der Entwicklungspflege an den Unterhaltungsträger übergeben.

Planung und Baustand Festlandsabschnitt

→ Für den Streckenabschnitt von der Anschlussstelle Stralsund (A 20) bis zu Anschlusstelle Miltzow ist der Um- und Neubau der Entwässerungsanlagen entlang der B 96 notwendig.

Ausblick Insel Rügen

→ Die Bauarbeiten für das letzte Teilstück bis zur AS Bergen beginnen Mitte 2016.

Ausblick Festlandabschnitt

→ Die Bauarbeiten werden im Sommer 2016 fertiggestellt.

B 96 Erweiterung zwischen Neustrelitz und Neubrandenburg

→ Länge: 20,6 km

→ Investitionsvolumen: ca. 93 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 Neustrelitz – Neubrandenburg “ soll sich die Verkehrssituation im Nordosten Deutschlands, insbesondere die Fernverkehrsverbindung zwischen dem Berliner Raum und der Ostsee verbessern.

→ Der Ausbau ist als leistungsfähige, großräumige Straßenverbindung geplant.

Planungs- und Baustand

→ Die Ermittlung und Bewertung der Schutzgüter gemäß Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) ist größtenteils abgeschlossen. Die UVS mit Variantenvergleich liegt vor.

Ausblick

→ Realisiert werden soll ein RQ 11,5+ weitestgehend innerhalb der Bestandstrasse.

→ Durch die DEGES soll die Maßnahme bis zur Linienbestimmung geplant werden. Die weitere Betreuung des Projektes erfolgt durch das Land.

Abb. 1: B 96/B 104 Neubrandenburg

B 104/B 96 Ortsumfahrung (OU) Neubrandenburg

→ Gesamtlänge: 10,3 km

→ Investitionsvolumen: ca. 130 Mio. €

Kurzportrait

→ Die Stadt Neubrandenburg ist der Schnittpunkt der beiden überregionalen Verkehrsachsen B 104 (Ost-West) und B 96 (Nord-Süd). Diese beiden Bundesstraßen bilden derzeit das Hauptstraßennetz der Stadt. Die Ortsdurchfahrt Neubrandenburg ist durch einen hohen Anteil Durchgangsverkehr gekennzeichnet. Die Verkehrsströme sind unbefriedigend verteilt, 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.

→ Der 1. Bauabschnitt, Baulos 1, hat eine Länge von 3,3 km. Für diesen Bauabschnitt besteht seit März 2014 vollziehbares Baurecht. Das Los 1 beinhaltet neben dem Neubau auch den Um- und Ausbau der B 104 im Bereich der vorhandenen Hochstraßenbrücke einschließlich Ersatzneubau der Brücke über die Gleise der Deutschen Bahn AG sowie die Erstellung des künftigen Knotenpunktes B 104/B 96n.

→ Für den 2. Bauabschnitt hat im Februar 2012 die Erarbeitung der Entwurfsplanung begonnen.

→ Die Verkehrsfreigabe der vorgezogenen Baumaßnahme B 104 erfolgte für beide Richtungsfahrbahnen am 18. Dezember 2015.

Ausblick

→ Die Bauarbeiten für den 1. Bauabschnitt Baulos 1 beginnen im Sommer 2016.

→ Für das Baulos 2, Beseitigung des Bahnüberganges Spohnholzer Straße einschl. Ersatzneubau der Brücke über die Bahnanlagen, läuft das Planfeststellungsverfahren.

1

B 111 Neubau der OU Wolgast

→ Länge. 6,3 km

→ Investitionsvolumen: ca. 105 Mio. €

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. Aufgrund der starken Nutzung 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.

Planungs- und Baustand

→ Aufgrund 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 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.

→ Insbesondere für den Bauwerksentwurf der Peenebrücke wurden zwischen Oktober 2013 und Februar 2014 ergänzende Baugrunduntersuchungen durchgeführt. Im Bereich des Peenestroms wurden dabei Bohrkerne aus bis zu 60 Meter Tiefe entnommen.

→ Zum Artenschutz sind fünf vorgezogen zu realisierende Maßnahmen im Umfang von rund 24 Hektar vorgesehen.

→ Nach Fertigstellung aller Unterlagen wurde im April 2014 die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens beantragt.

A 19 Ersatzneubau Petersdorfer Brücke inkl. AS Waren

→ Länge: 1,2 km

→ Investitionsvolumen: ca. 43 Mio. €

Kurzportrait

→ Im Land Mecklenburg-Vorpommern ist der Tourismus von großer wirtschaftlicher Bedeutung. Die A 19 stellt dabei 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.

→ Die DEGES realisiert den dringend notwendigen Ersatzneubau der Brücke mit jeweils zwei Fahrstreifen plus Standstreifen je Richtung.

Planungs- und Baustand

→ Der Planfeststellungsbeschluss vom 1. September 2014 ist bestandskräftig.

→ Die Erstellung des Bauwerksentwurfes für die Petersdorfer Brücke wurde abgeschlossen.

→ Der Gesehenvermerk des Bundesverkehrsministeriums liegt vor.

Abb. 1: B 96 Streckenarbeiten bei Rambin
Abb. 2: A 19 Petersdorfer Brücke

2

- Das Fledermausquartier am nördlichen Widerlager ist fertiggestellt.
- Die Bauleistungen zum Ersatzneubau der Petersdorfer Brücke begannen am 08.06.2015, nachdem am 19.05.2015 der Zuschlag erteilt worden war.
- Die erforderliche 2+0 Verkehrsführung für den Abriss und Neubau der ersten Brückenhälfte wurde im Oktober 2015 eingerichtet. Diese bleibt bis zur Fertigstellung der ersten Richtungsfahrbahn im Mai 2017 erhalten.

Ausblick

- Nach aufwendigen Vorarbeiten zur Sicherung des Bestandsbauwerkes beginnen die Bohrarbeiten im Januar 2016.
- Der Abbruch des westlichen Bestandsüberbaus wird im Sommer 2016 erfolgen. Im ersten Halbjahr 2017 sollen die Widerlager und Pfeiler sowie der Überbau fertiggestellt werden.
- Mit Inbetriebnahme des westlichen Teilbauwerkes, zu Beginn der Sommerreisezeit 2017, wird der Verkehr mit einer 4+0-Verkehrsführung über den neu gebauten Brückenteil geführt.

Neubau von sechs PWC-Anlagen

Kurzportrait

- Eine Studie des Bundesverkehrsministeriums 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 den Bedarf erfüllen.
- 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 sechs PWC-Anlagen zur Verbesserung der Hafenhinterlandanbindung mit Schwerlast-Parkständen ausgestattet.

Planungs- und Baustand

- Für die PWC-Anlagen „Kiether Berg“ an der A 19 wird der Planfeststellungsbeschluss 2016 erwartet.
- Die PWC-Anlagen „Plater Berg“ an der A 14, „Bansower Forst“ an der A 19 und „Wittenburger Land“ an der A 24 sind fertiggestellt und wurden dem Verkehr übergeben.

Projekte in Nordrhein-Westfalen

1

A 40 Rheinbrücke Duisburg-Neuenkamp

Ersatzneubau inkl. achtstreifiger Erweiterung zwischen AS DU-Homberg und DU-Häfen

→ Länge: ca. 3,2 km

→ Brücke: 777 m

→ Investitionsvolumen: ca. 295 Mio. €

Kurzportrait

→ Die A 40 ist eine wichtige Verbindung zwischen den Niederlanden, dem Niederrhein und dem Ruhrgebiet.

→ Die Rheinbrücke Duisburg-Neuenkamp wurde 1970 erbaut. Es handelt sich um eine zweihüftige Schrägseilbrücke mit einteiligem Stahlüberbau.

→ Die festgestellten Schäden an den Anschlüssen der Schrägstreben haben dazu geführt, dass die beiden äußeren Fahrstreifen dauerhaft gesperrt werden mussten. Bis zur Inbetriebnahme des Ersatzneubaus stehen damit nur noch 4 anstatt 6 Fahrstreifen zur Verfügung. Die Dringlichkeit eines Ersatzneubaus wird damit nochmals deutlich erhöht.

Planungs- und Baustand

→ Der Planungsauftrag der DEGES umfasst neben dem Ersatzneubau der Rheinbrücke den achtstreifigen Ausbau der A 40 zwischen den AS DU-Homberg und DU-Häfen.

→ Die Planung wurde im Juli 2015 im Ergebnis eines VOF-Verfahrens vergeben.

→ Die Vorplanung ist weitgehend abgeschlossen. Die bereits in der Machbarkeitsstudie ausgewiesene Vorzugslösung für die Trassierung der A 40 hat sich bestätigt.

A 3/A 4/A 59 AD Heumar

Brückenertüchtigung (ggf. Ersatzneubau) des KVB-Bauwerks im Zuge der A 3 und Ersatzneubau der Rampe Aachen – Köln Ost innerhalb des AD Heumar

→ Länge: 1 km (Rampe Aachen – Köln)

→ Querschnitt neu: zweistreifig mit Standstreifen

→ Investitionsvolumen: ca. 15 Mio. €

Kurzportrait

→ Das AD Heumar verbindet die Autobahnen A 3 (Oberhausen – Frankfurt am Main – Passau), A 4 (Aachen – Erfurt – Dresden) und A 59 (Duisburg – Bonn). Das Dreieck bildet den südöstlichen Rand des Kölner Autobahnrings und zählt zu den Autobahnknotenpunkten mit der höchsten Verkehrsstärke in Europa.

→ Das AD wurde 1941 mit der A 3 und A 4 fertiggestellt. 1982 wurde zusätzlich die A 59 angeschlossen.

→ Im nördlichen Bereich des AD Heumar kreuzt eine Stadtbahntrasse der Kölner Verkehrsbetriebe (KVB).

→ Eine Prüfung der Ingenieurbauwerke des Autobahndreiecks ergab erhebliche Defizite bei mehreren Bauwerken. Da die Nutzungsdauer der Bauwerke erreicht ist, wird kurzfristig die abschnittsweise Bauvorbereitung für die Ersatzneubauten erforderlich.

Planungs- und Baustand

→ Bauwerke über der KVB-Trasse: Eine Nachrechnung der Bauwerke hat ergeben, dass ein Teil der Bauwerke abgängig ist und erneuert werden muss. Die Planung der Bauwerksentwürfe wurde beauftragt. Die Vorplanung wird im Mai 2016 abgeschlossen.

→ Rampe Aachen – Oberhausen: Die Vorplanung der Verkehrsanlagen sowie die Vorplanung des Bauwerks sind abgeschlossen. Die Ergebnisse werdenIM FRÜHJAHR 2016 übergeben.

→ Aufgrund der engen Verflechtungen im AD Heumar wurde im Rahmen einer Machbarkeitsstudie das komplette AD Heumar betrachtet, um mögliche Optimierungsvarianten zu erarbeiten. Im Zuge der Machbar-

Abb. 1 u. 2: A 40 Rheinbrücke Duisburg-Neuenkamp (Bestand)

2

keitsstudie ergab sich, dass die Umplanung der Anschlusssituation A 3/A 4/A 59 erforderlich wird. Hier wurde der RE-Entwurf beauftragt. Die Vorplanung ist abgeschlossen, die Unterlagen werden Mitte März 2016 übergeben.

→ Die Planung wurde dem BMVI vorgestellt. Die Entscheidung bzgl. der Festlegung des Rampenquerschnitts für die Rampe Aachen – Oberhausen steht noch aus.

Ausblick

→ Eine Erweiterung des Dienstleistungsvertrages für die Gesamtkonzeption des AD Heumar ist in Abstimmung.

A 44 Ratingen – Velbert

Vierstreifiger Neubau zwischen der A 3 und der L 156

→ Länge: 4,4 km

→ Investitionsvolumen: ca. 108 Mio. €

Kurzportrait

→ Das Autobahnkreuz Ratingen – Ost verbindet die Autobahn A 44 (Aachen – Kassel) und die Autobahn 3 (Oberhausen – Frankfurt am Main – Passau).

→ Die A 44 soll ab dem Autobahnkreuz Ratingen-Ost bis zur Anschlussstelle Velbert verlängert werden. Der insgesamt 9 km lange Neubau ist eines der größten Lückenschlussprojekte im nordrhein-westfälischen Autobahnnetz.

→ Der Ostabschnitt befindet sich zurzeit in Bau und wird durch Straßen. NRW realisiert. Der Westabschnitt wird durch die DEGES realisiert.

Planungs- und Baustand

→ Der Planfeststellungsbeschluss vom 21.02.2007 ist mit Projektübergabe noch nicht vollumfänglich bestandskräftig. Im westlichen Teil des DEGES-Abschnittes läuft noch ein ergänzendes Planänderungsverfahren.

→ Aufgrund der Trassenführung durch das Wasserschutzgebiet II und das Naturschutzgebiet Angertal sind umfangreiche Maßnahmen, wie Kompensations- und Artenschutzmaßnahmen, Monitoring, Bewirtschaftungsverträge und Abstimmung mit den Fachbehörden bezüglich des Sachverhalts „Bauen gem. RiStWag“ notwendig.

→ Die Baugrundgutachten für die Bauwerke und für die Strecke liegen vor.

→ Das Wegekonzept zur Erreichung der Baustellen ist erstellt, zurzeit findet die Abstimmung mit den betroffenen Kreisen und Fachbehörden statt

Ausblick

→ Der Baubeginn für den 1. Teilabschnitt (Angerbachbrücke mit Regenrückhaltebecken) ist für das 3. Quartal 2016 vorgesehen.

→ Nach Abschluss des Planänderungsverfahrens wird der restliche Abschnitt bauseitig begonnen. Die hierzu notwendigen Bauverträge sind in Vorbereitung.

B 236 AS Schwerte (A 1) – Dortmund Stadtgrenze

Vierstreifiger Ausbau

→ Länge: 1,7 km

→ Ausbau in der vorhandenen Linienführung

→ Investitionsvolumen: ca. 15 Mio. €

Kurzportrait

→ Die B 236 ist ein wesentlicher Bestandteil des regionalen und überregionalen Verkehrsnetzes im östlichen Ruhrgebiet. Sie hat Anschluss an die Autobahnen A 1, A 2 und A 46.

→ Die bestehenden Nord-Süd-Verbindungen in diesem Raum sind heute bereits so stark belastet, dass ihre Leistungsfähigkeit nahezu erschöpft ist.

→ Der vorliegende Planungsabschnitt der B 236 vervollständigt den Straßenzug zwischen der B 54 im Norden und der A 1 im Süden. Die Sicherheit und der Fluss des regionalen und überregionalen Ver-

kehrs werden damit wesentlich verbessert.

→ Zukünftig erhält die B 236 aufgrund der prognostizierten Verkehrsbelastung einen zweibahnigen Querschnitt mit getrennten, zweistreifigen Fahrbahnen für jede Fahrtrichtung.

Planungs- und Baustand

→ Die Genehmigungsplanung liegt vor, der Planfeststellungsbeschluss noch nicht.

→ Das Deckblattverfahren im Planfeststellungsverfahren wird von Straßen. NRW zu Ende geführt.

→ Seitens der DEGES wurde die planungsbegleitende Vermessung vergeben. Diese Planungsgrundlagen liegen im 2. Quartal 2016 vor.

→ Die Ausführungsplanung sowie die Erstellung des Leistungsverzeichnisses für die Strecke und die Entwurfsplanung für die Bauwerke wurden ebenfalls vergeben.

Ausblick

→ Der Planfeststellungsbeschluss wird für 2016 erwartet.

→ Der Baubeginn ist für 2017 vorgesehen.

A 1/A 3/A 43: PWC- und T&R-Anlagen

Neu- und Ausbau von PWC- (Parkplatz mit WC) und T&R- (Tank und Rast) Anlagen im Streckenbereich der Autobahnen A 1, A 3 und A 43

→ Ausbau von 6 T&R- und 4 PWC-Anlagen

→ Neubau von 4 PWC-Anlagen

→ Neubau von 615 Lkw- und ca. 600 Pkw-Stellplätzen

→ Investitionsvolumen: ca. 64 Mio. €

Kurzportrait

→ Als Folge des in den letzten Jahren stetig angewachsenen Schwerverkehrs ist die Nachfrage nach Lkw-Parkflächen für den ruhenden Verkehr ebenfalls stark gestiegen. Nachfragespitzen treten bedingt durch die Pflicht zur Einhaltung von Lenk- und Ruhezeiten häufig in den Abend- und Nachtstunden auf.

→ Fehlende Lkw-Parkflächen entlang der Autobahnen gefährden die pünktliche Ausführung der gesetzlich vorgeschriebenen Ruhezeiten oder führen zu verkehrsgefährdendem Falschparken.

→ Der vorgesehene Aus- und Neubau von PWC-Anlagen bzw. Tank- und Rastanlagen soll den in einer Studie des BMVI festgestellten Fehlbestand in den betrachteten Streckenabschnitten beseitigen.

Planungs- und Baustand

→ Für die geplanten neuen PWC-Anlagen Bergisches Land West und Ost werden mögliche Standorte geprüft.

→ Für alle übrigen Anlagen werden die Standortkonzepte bzw. RE-Entwürfe erstellt.

Ausblick

→ Fünf RE-Entwürfen sollen im 4. Quartal 2016 vorgelegt werden.

→ Mit dem Bau des Parkplatzes Kucksiepen wird in der 2. Jahreshälfte 2016 begonnen.

Abb. 1: A 1 PWC-Anlage Kucksiepen (Bestand)
Abb. 2: A 3 Tank- und Rastanlage Ohligser Heide (Bestand)

2

Projekte im Freistaat Sachsen

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

Vierstreifiger Neubau

→ Länge: 32 km

→ Investitionsvolumen: ca. 348 Mio. €

→ Das Projekt ist EFRE-gefördert.

Kurzportrait

→ Die A 17 ist Bestandteil der Autobahnverbindung von Dresden nach Prag. Die A 17 gehört zu den wichtigsten europäischen Hauptverkehrsachsen in der Nord-Süd-Relation. Sie entlastet die Bundesstraßen B 170 und B 172 insbesondere im Stadtzentrum von Dresden und in den Ortslagen vieler kleiner und mittlerer Gemeinden. Sie ist eine wichtige Verkehrsverbindung der Mittelzentren Pirna und Dippoldiswalde mit der Landeshauptstadt Dresden und wichtiger Verkehrsträger für die touristischen Beziehungen zum Elbsandsteingebirge und zum Erzgebirge. 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 von der Bundesgrenze Deutschland/Tschechien bis zur AS Dresden-Südvorstadt (B 170) einschließlich aller Großbrücken und der Zubringerprojekte Nickern und Heidenau sowie der Neubau der S 174 Börnersdorf – Breitenau fertiggestellt.

→ Im Jahr 2015 wurden weitere Landschaftsbauarbeiten beauftragt.

A 72 Rathendorf – Borna

Vierstreifiger Neubau

→ Länge: 20,5 km

→ Investitionsvolumen: ca. 221 Mio. €

→ Das Projekt ist EFRE-gefördert.

Kurzportrait

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

Planungs- und Baustand

→ Die Verkehrsfreigabe im Abschnitt Rathendorf – Borna erfolgte am 9. August 2013.

→ Die trassennahen Landschaftsbauarbeiten werden seit 11/2015 umgesetzt. Vorbereitet werden die Planung und Ausschreibung von Fließgewässer- und Teichrenaturierungen, die als Teil der trassenfernen Maßnahmen noch zu realisieren sind.

→ Abschnitt Lärmschutzwall Borna-Süd – Borna-Nord
Die VOB-Abnahme der trassennahen und -fernen Landschaftsbauarbeiten erfolgte im Oktober 2015.

→ Der Vorentwurf wurde dem SMWA im September 2015 zur Weiterreichung an den Bund übergeben.

B 6 Verlegung in Dresden-Cossebaude

→ Länge: ca. 4,3 km

→ Investitionsvolumen: ca. 85 Mio. €

Kurzportrait

→ Durch die Neutrassierung einer Elbtalstraße als B 6n mit Anbindung an die S 84n soll die Leistungsfähigkeit des regionalen Hauptstraßennetzes erhöht werden. Die Verlegung der B 6 in Cossebaude hat zudem die Aufgabe, den überregionalen vom örtlichen Verkehr zu trennen und den bestehenden Engpass in der Ortslage Cossebaude aufzulösen.

Planungs- und Baustand

→ Der Grobentwurf ist dem SMWA am 30. September 2015 übergeben worden.

Ausblick

→ Auf Basis der abgestimmten Grobentwurfsplanung werden die Vorentwurfsunterlagen erstellt. Die Abstimmungen mit der DB Netz AG zu Eingriffen in die Anlagen der Bahn und mit der Landeshaupstadt Dresden zu städtebaulichen Aspekten werden fortgeführt.

B 96n Westtangente Bautzen

Innerstädtischer Neubau einer zweistreifigen Bundesstraße

→ Länge: 5,4 km

→ Investitionsvolumen: ca. 37 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 regionlem und überregionalem Verkehr sowie europäischem Schwerlastverkehr bestanden 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.

Planungs- und Baustand

→ Die Verkehrsfreigabe erfolgte am 16. Dezember 2013.

→ Im Jahr 2015 wurden alle technischen Bauleistungen schlussgerechnet.

→ Wesentliche Maßnahmen des trassennahen und -fernen Landschaftsbaus für den 2. Bauabschnitt wurden 2014 / 2015 realisiert.

Abb. 1: B 107 Talbrücke Auenbach (Visualisierung)

B 107 Südverbund Chemnitz – A 4

Neubau einer Bundesstraße zur A 4

→ Länge: ca. 10,5 km

→ Investitionsvolumen: ca. 107 Mio. €

Kurzportrait

→ Im Osten der Stadt Chemnitz und damit in Fortführung des bereits vierstreifig realisierten „Südverbund Chemnitz“ wird bis zur A 4 eine leistungsfähige Straßentangente geschaffen.

Planungs- und Baustand

→ Das Projekt besteht aus zwei Abschnitten. Der erste ist 7 km lang und endet mit einer provisorischen Anbindung an die B 169 südlich von Ebersdorf.

→ Der Vorentwurf für den ersten Abschnitt ist dem SMWA am 30. September 2015 zur Weiterleitung an das BMVI zur Erteilung des Gesehenvermerks übergeben worden.

→ Für den zweiten Abschnitt wurde nach Klärung der wesentlichen Planungsprämissen in 2015 die Vergabe der Groblinienplanung vorbereitet.

B 172n Ortsumfahrung Pirna

Neubau vom Autobahnzubringer zur A 17 zum Bestand B 172

→ Länge: 3,8 km

→ Investitionsvolumen: ca. 97 Mio. €

Kurzportrait

→ Die B 172 von Dresden nach Bad Schandau ist eine verkehrlich und wirtschaftlich wichtige Verbindung von der Landeshauptstadt zum Wirtschaftsraum Sächsische Schweiz, die zudem eine wichtige Funktion für den Tourismus und den Grenzverkehr nach 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 erheblich.

Planungs- und Baustand

→ Der Planfeststellungsbeschluss wurde am 20. November 2015 erlassen. Die Bestandskraft wird für das Frühjahr 2016 erwartet.

Ausblick

→ Für einen Baubeginn 2016 werden vorgezogene Landschaftsbaumaßnahmen (CEF-Maßnahmen) vorbereitet.

B 173n Verlegung in Flöha

→ Länge: 5,8 km

→ Investitionsvolumen: ca. 73 Mio. €

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

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

→ Für den 2. Bauabschnitt Flöhatal wurde der Antrag auf Einleitung des Planänderungsverfahrens am 22. April 2015 gestellt.

Ausblick

→ Aufgrund von Einwendungen im Planfeststellungsverfahren ist die Bewertung des Eingriffs in das FFH-Gebiet gemeinsam mit den Umweltbehörden des Freistaates Sachsen zu überprüfen.

B 175 / B 180 Ortsumgehung Waldenburg

→ Länge: ca. 6,0 km

→ Investitionsvolumen: ca. 26 Mio. €

Kurzportrait

→ Westlich von Waldenburg wurden die B 175 und die B 180 durch den 1. Bauabschnitt der Ortsumgehung 2009 miteinander verbunden. Dieser Teilabschnitt entlastet aber die Ortsdurchfahrt Waldenburg nur teilweise. Da die Ortsdurchfahrt für einen verkehrsgerechten Ausbau nicht nutzbar ist und die Verkehrsqualität auf der B 175 im Muldetal bei Waldenburg den künftigen Anforderungen nicht mehr gerecht wird, soll mit einem zweiten Bauabschnitt Waldenburg nördlich umgangen werden.

→ Das Projekt besteht aus zwei Verkehrseinheiten.

Planungs- und Baustand

Knotenpunkt Kertzsch

→ Der Vorentwurf wurde am 6. August 2015 an das SMWA übergeben. Geplant ist die Errichtung einer ca. 170 m langen Winkelstützwand, die die Anhebung der Gradiente im Knotenpunktsbereich ermöglicht.

2. Bauabschnitt Ortsumfahrung Waldenburg

→ Die Vorzugslinie wurde 2010 durch das Bundesverkehrsministerium bestätigt. Im Rahmen der Entwurfsplanung fand eine Anhörung von Trägern öffentlicher Belange zu insgesamt vier Varianten statt. Die Vorzugslinie von 2010 wurde mit der Anhörung wieder in Frage gestellt, eine erneute Variantenuntersuchung auf einheitlicher Datenbasis ist im Hinblick auf die Anforderungen einer Planfeststellung zwingend erforderlich. Auf Basis der begonnen Kartierung in 2014 und der in 2015 aufgestellten UVS wurde im August 2015 mit der Variantenuntersuchung begonnen.

Ausblick

Knotenpunkt Kertzsch

→ Der Vorentwurf ist hinsichtlich einer umfassenden Bewertung der Fauna-Flora-Habitat- und Special Protected Area-Auswirkungen und des Artenschutzes zu überarbeiten.

2. Bauabschnitt Ortsumfahrung Waldenburg

→ Die Planunterlagen mit der Vorzugsvariante sollen im 2. Quartal 2016 an das SMWA übergeben werden.

B 178n A 4 bis Nostitz

Neubau von der A 4 bis Nostitz (S 112)

→ Länge: 5,8 km

→ Investitionsvolumen: ca. 72 Mio. €

Kurzportrait

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

→ Der 5,8 km lange Abschnitt umfasst den Neubau der B 178 von der Verknüpfung mit der A 4 bei Weißenberg bis zur S 112 bei Nostitz als Lückenschluss zwischen der A 4 bis zur Ortsumfahrung Löbau.

Planungs- und Baustand

→ Die Planfeststellungsbehörde hat die neue Verkehrsprognose 2025 im März 2014 öffentlich ausgelegt.

→ Der Erörterungstermin fand vom 23. bis 25. Juni 2014 statt. Gemäß Schreiben vom 22. Januar 2015 hält die Landesdirektion Sachsen einen vierstreifigen Querschnitt für nicht planfeststellungsfähig.

→ Im Juli 2015 wurde die DEGES durch das SMWA mit der Planung eines dreistreifigen Querschnitts auf der

Basis einer Variantenuntersuchung beauftragt.

→ Die Leistungsphase 2 Objektplanung Verkehrsanlagen wurde am 18. September 2015 beauftragt, um technisch und verkehrlich sinnvolle Linien als Korridorbegrenzung für die erforderliche Umweltanalyse zu begründen.

Ausblick

→ Die für eine Variantenuntersuchung erforderliche Umweltverträglichkeitsstudie einschließlich Kartierung wird 2016 erstellt, darauf aufbauend wird die Vorzugsvariante entwickelt.

S 84 Neubau Niederwartha – Meißen

Innerstädtischer Neubau einer zweistreifigen Stadtstraße

→ Länge: ca. 7,4 km

→ Investitionsvolumen: ca. 84 Mio. €

Kurzportrait

→ Das Projekt besteht aus vier Abschnitten, drei davon liegen im Verantwortungsbereich der DEGES. Mit dem Vorhaben soll sich vor allem auch die Verkehrssituation im zusammenhängenden Siedlungsraum Dresden – Meißen verbessern.

Planungs- und Baustand

→ Für die Abschnitte 1 und 2 wurde der Grobentwurf im Dezember 2015 dem SMWA vorgelegt.

→ Für den Abschnitt 3 wurde im Dezember 2015 eine Voruntersuchung dem SMWA vorgelegt.

→ Der noch durch das Landesamt für Straßenbau und Verkehr (LASuV) fertiggestellte Abschnitt 2.1 führt von der Querspange zur Naundorfer Straße und soll im Sommer 2015 für den Verkehr freigegebene werden.

Ausblick

→ Auf Basis der Grobentwurfsplanung werden die Vorentwurfsunterlagen erstellt. Parallel dazu werden Fragen zum Freistellungsantrag von erforderlichen Bahnanlagen und Grundstücksfragen geklärt. Mit der DB AG werden Verhandlungen zu Abstandsmaßen an besonders kritischen Bereichen/Engstellen geführt. Der erforderliche Eingriff in Bahnanlagen und damit die Kostenbeteiligung an Maßnahmen der Bahn soll durch einen Fiktiventwurf geklärt werden.

B 87n, Leipzig (A 14) – Landesgrenze SN/BB

→ Länge: 36,3 km

→ Investitionsvolumen: ca. 247 Mio. €

Kurzportrait

→ Neu- bzw. Ausbau einer bedarfsgerechten und leistungsfähigen Fernstraßenverbindung im Zuge der großräumigen Verbindungsachse Leipzig (A 14) – Eilenburg – Torgau – Landesgrenze SN/BB.

Planungs- und Baustand

→ Zwischen Eilenburg und der Landesgrenze Sachsen/Brandenburg ist nunmehr ein Ausbau der B 87 in zwei Abschnitten vorgesehen. Dabei liegt der Fokus zunächst auf dem Abschnitt Eilenburg bis Mockrehna.

Ausblick

→ Nach Klärung der wesentlichen Grundlagen für die Bearbeitung der Fachplaner wird die Vergabe der Objektplanung Verkehrsanlage für diesen Abschnitt vorbereitet.

Projekte in Sachsen-Anhalt

1

VDE Nr. 14 Neubau der A 14 Halle – Magdeburg

Vierstreifiger Neubau

→ Länge: 98,9 km

→ Investitionsvolumen: ca. 565 Mio. €

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 Autobahnen (A 2 im Norden und A 9 im Süden) bzw. geplanten (über die A 143 zur A 38 im Süden) bildet die A 14 darüber hinaus einen wichtigen Lückenschluss im deutsch-europäischen Fernstraßennetz. Für die Städte und Gemeinden im Einzugsbereich bringt die neue Autobahn eine spürbare Entlastung und wertet durch die wesentliche Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur die gesamte Region auf.

Planungs- und Baustand

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

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

Vierstreifiger Neubau von 76,8 km in Thüringen und 115,1 km in Sachsen-Anhalt (davon Anteil A 143: 21,6 km), insgesamt 191,9 km

→ Investitionsvolumen: ca. 1,54 Mrd. €

→ Siehe „Länderübergreifende Projekte“ ab Seite 85.

A 14 Lückenschluss Magdeburg – Wittenberge – Schwerin

Vierstreifiger Neubau von 96,9 km in Sachsen-Anhalt und 32,1 km in Brandenburg

→ Investitionsvolumen: ca. 655 Mio. €

→ Siehe „Länderübergreifende Projekte“ ab Seite 85.

Abb. 1: Saalebrücke Beesedau
Abb. 2: A 7 Herstellung der Betonfahrbahn

2

Projekte in Schleswig-Holstein

A 7 Landesgrenze Hamburg/ Schleswig-Holstein – AD Bordesholm

Sechsstreifige Erweiterung

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

→ Länge: 59,8 km

→ Investitionsvolumen: ca. 372 Mio. €

Kurzportrait

→ Die A 7 ist eine der wichtigsten Nord-Süd-Verbindungen innerhalb Deutschlands und gleichzeitig eine Hauptachse zwischen den skandinavischen Ländern und Mitteleuropa. Die Erweiterung der A 7 von vier auf sechs Fahrstreifen wird vordringlich verfolgt. Um die Umsetzung der Maßnahme zu beschleunigen, ist die Erweiterung in Form eines ÖPP-Projektes mit privaten Finanzierungselementen vorgesehen. Das Gesamtprojekt umfasst weitere Abschnitte der A 7 in Hamburg (bis südlich AD Nordwest (A 23)).

Planungs- und Baustand

→ Die Planfeststellungsbeschlüsse wurden zwischen 2010 (Abschnitt 1) und 2013 (Abschnitte 4 und 5) erlassen. Ergänzend wurden Planfeststellungsverfahren für die Erweiterungen der beiden Rastanlagen Holmmoor-Ost und Moorkaten-Ost beantragt. Seit Ende 2015 liegen auch hierzu Planfeststellungsbeschlüsse vor.

→ Für die Überführungsbauwerke wurden je nach Zustand des jeweiligen Bauwerkes Einzelentscheidungen zu der Instandsetzung oder dem Neubau getroffen. Auf Grundlage von Sanierungs-/Instandsetzungsentwürfen wurden in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber für sieben Überführungsbauwerke Ersatzneubauten festgelegt.

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

→ Das mehrstufige Vergabeverfahren für das ÖPP-Projekt wurde im Juni 2014 abgeschlossen. Auftragnehmer ist Via Solutions Nord, ein Konsortium aus den Firmen Hochtief, DIF und Kemna. Vertragsbeginn war am 1. September 2014, am 29. September 2014 erfolgte der offizielle Projektstart mit Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt, Schleswig-Holsteins Verkehrsministers Reinhard Meyer und Hamburgs Verkehrssenator Frank Horch.

→ Ende 2014 wurde mit Arbeiten zur provisorischen Verbreiterung in den ersten Bauabschnitten begonnen. Diese Verbreiterungen ermöglichen eine Verkehrsführung, bei der sich alle Fahrstreifen auf einer Richtungsfahrbahn befinden, so dass in der ersten Bauphase die andere Richtungsfahrbahn ausgebaut werden kann.

→ Die sog. trassenfernen Kompensationsmaßnahmen sind zum größten Teil bereits hergestellt. Es handelt sich um rund

- 60 ha Aufforstungen,
- 3 ha Anlage von Hecken und Feldgehölzen,
- 3.100 m Knick-Neuanlage,
- 233 ha Grünlandextensivierung,
- 45 ha Moorrenaturierung.

→ Weitere Maßnahmen sind z. B. die Entsiegelung/Rekultivierung von Flächen, die Anlage von Teichen oder spezielle Maßnahmen für Haselmäuse oder Fledermäuse.
Eine von zwei Grünbrücken (Brokenlande) ist bereits in Bau und wird 2017 fertiggestellt werden. Erste Bepflanzungen im Nahbereich der Autobahntrasse werden ab Herbst 2016 realisiert.

→ Ab 1. Mai 2015 Übergang des Betriebsdienstes auf die private Projektgesellschaft Via Solutions Nord GmbH & Co. KG.

Ausblick

→ Bis Ende 2016 sollen die ersten drei Bauabschnitte mit einer Gesamtlänge von rd. 30 km Richtungsfahrbahn fertiggestellt werden.

→ Die Gesamtfertigstellung ist für Ende 2018 vorgesehen.

A 7 Ersatzneubau Rader Hochbrücke

Planung und Baudurchführung einschließlich Grunderwerb

→ Länge: ca. 1.500 m

Kurzportrait

→ Die Rader Hochbrücke überführt östlich von Rendsburg die Bundesautobahn A 7 über den Nord-Ostsee-Kanal und die Borgstedter Enge. Das knapp 1.500 Meter lange Bauwerk wurde 1972 für den Straßenverkehr freigegeben.

→ Bei Überprüfungen im Jahr 2013 wurden gravierende Schädigungen an den Pfeilerköpfen festgestellt, die als Sofortmaßnahme Teilsperrungen für Lkw über 7,5 t sowie die Beschränkung auf einen Fahrstreifen je Fahrtrichtung erforderten. Nach Abschluss der nötigen Instandsetzungsarbeiten konnten diese Beschränkungen größtenteils wieder aufgehoben werden. Es ist jedoch nur von einer verbleibenden Nutzungsdauer von elf Jahren auszugehen, so dass ein Ersatzneubau unumgänglich wird. Im Zug der Variantenuntersuchung sind sowohl Tunnel- als auch Brückenlösungen zu bewerten.

Planungs- und Baustand

→ Das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Technologie in Schleswig-Holstein hat der DEGES die Planung und spätere Baudurchführung für die Maßnahme übertragen. Mit den Voruntersuchungen wurde begonnen. Erste Ergebnisse der Grundlagenermittlung liegen vor. So wurden eine faunistische Planungsraumanalyse, Baugrundauswertungen, Bestandsvermessungen sowie eine verkehrstechnische Untersuchung zur Qualität des Verkehrsablaufs abgeschlossen.

→ Im Frühjahr 2016 findet der Scoping-Termin zur Festlegung des Untersuchungsrahmens der Umweltverträglichkeitsstudie statt. Parallel laufen bereits faunistische und floristische Kartierungsarbeiten im Planungsraum.

→ Für die Vergabe der Hauptplanungsleistungen für Verkehrsanlage und Ingenieurbauwerke wurde ein förmliches Vergabeverfahren durchgeführt. Dieses wird planmäßig abgeschlossen und Anfang 2016 wird der Auftrag erteilt.

→ In der ersten Planungsphase erfolgt eine Variantenuntersuchung mit dem Ziel der Festlegung einer Vorzugsvariante. Dabei werden sowohl Tunnel- als auch Brückenvarianten untersucht.

Besonderheit

→ Die Brücke quert mit dem Nord-Ostsee-Kanal die meistbefahrene künstliche Wasserstraße der Welt. Daher sind verkehrliche Einschränkungen auf dem Kanal und im Zuge der Autobahn während der Bauzeit auf ein Minimum zu beschränken.

Abb. 1: A 7 Rader Hochbrücke (Visualisierung)

Projekte im Freistaat Thüringen

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

Vierstreifiger Neubau 96,3 km (A 71) und 33,5 km (A 73)

→ Länge: 129,8 km

→ Investitionsvolumen: ca. 1,77 Mrd. €

Kurzportrait

→ Die sogenannte „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 ist geprägt von Deutschlands längstem Tunnel, dem fast 8 km langen Rennsteigtunnel, weiteren Tunneln sowie außergewöhnlichen Brückenbauten.

Planungs- und Baustand

A 71

→ Seit Dezember 2005 ist der längste Abschnitt des 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.

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

Vierstreifiger Neubau

→ Länge: 4,9 km in Sachsen-Anhalt und 31,1 km in Thüringen

→ Investitionsvolumen: ca. 435 Mio. €

→ Das Projekt ist EFRE-gefördert.

Kurzportrait

Die A 71 Erfurt – Sömmerda – Sangerhausen ist eine neue Nord-Süd-Verbindung zwischen der A 4 im Süden und der A 38 im Norden. 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

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

→ Der Abschnitt von der Anschlussstelle Heldrungen bis zum Autobahndreieck Südharz (A 38) mit ca. 17,9 km Länge und 28 Bauwerken ist fertiggestellt. Die Verkehrsfreigabe fand am 29. April 2013 statt.

→ Der Abschnitt Anbindung AS Sömmerda/Ost bis B 85 wurde am 3. Sep-

1

tember 2015 für den Verkehr freigegeben.

→ Damit ist die A 71 in Thüringen durchgängig von der Landesgrenze zu Bayern bis zur Landesgrenze zu Sachsen-Anhalt befahrbar.

B 4 Erfurt – Sondershausen

Zweistreifiger Neubau einer Bundesstraße

→ Länge: 41,4 km

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. Gemäß Dienstleistungsvertrag betreut die DEGES dieses Projekt bis zum Planfeststellungsbeschluss.

Planungs- und Baustand

→ Ortsumfahrung Gebesee (einschließlich Ausbauabschnitte):
Gegenwärtig wird der Vorentwurf erarbeitet.

→ Ortsumfahrung Straußfurt (einschließlich Ausbauabschnitte):
Das Raumordnungsverfahren ist abgeschlossen. Die Linienbestimmung durch das Bundesverkehrsministerium ist erfolgt.

→ Ortsumfahrung Greußen (einschließlich Ausbauabschnitte):
Der Vorentwurf wird im Sommer 2016 dem Land zur Genehmigung vorgelegt.

B 19 Ortsumfahrung Wasungen

Zweistreifiger Neubau einer Bundesstraße

→ Länge: 4,8 km

Kurzportrait

→ Die B 19 verläuft als wichtige Verkehrsachse in Nord-Süd-Richtung als großräumig bedeutsame Straßenverbindung zwischen den 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

→ Im Zuge der OU Wasungen wird ein Tunnelbauwerk mit einer Länge von ca. 1,89 km hergestellt. Durch Optimierung der Linienführung konnte die ursprüngliche Tunnellänge aus dem Raumordnungsverfahren um ca. 210 Meter verkürzt werden. Der Tunnel wird als einröhriger 2-streifiger Querschnitt mit abschnittsweise parallel verlaufendem Rettungsstollen hergestellt.

Ausblick

→ Der Vorentwurf wird dem Land Ende 2016 zur Genehmigung vorgelegt.

2

B 87n Fulda – Meiningen

Einbahniger Neubau einer Bundesstraße

→ Länge: ca. 32,2 km

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.

→ Mit dem bedarfsgerechten Aus-/Neubau der B 87n erfolgt ein Lückenschluss im Bundesstraßennetz zwischen der B 19 bei Meiningen (TH) bis zur B 278 (HE).

Planungs- und Baustand

→ Im Zuge des als zukünftige B 87n geplanten Netzabschnittes ist in fünf Teilprojekten der Neubau der Ortsumgehungen Melkers/Walldorf, Herpf/Stepfershausen, Oberkatz, Kaltennordheim und Diedorf vorgesehen. Für die Abschnitte B 19 – Melkers/Walldorf – Herpf/ Stepfershausen sind die Raumordnungsverfahren abgeschlossen.

B 90n AS bei Stadtilm – Nahwinden

Zweistreifiger Neubau einer Bundesstraße

→ Länge: ca. 13,8 km

→ Investitionsvolumen: ca. 48 Mio. €

Kurzportrait

→ Der Neubau der Bundesstraße B 90n zwischen der A 71 (AS bei Stadtilm) und Nahwinden (L 1048) schafft im Zusammenhang mit der erfolgten 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 vom Durchgangsverkehr entlastet und der Schwerlastverkehrsanteil reduziert.

→ Die Ilmtalbrücke (630 m lichte Weite) ist die größte von 13 Brücken im Zuge der B 90n.

Planungs- und Baustand

→ 5 Ingenieurbauwerke sind bereits fertiggestellt, mit der Ilmtalbrücke sowie mit 3 weiteren Bauwerken wurde in 2015 begonnen.

Ausblick

→ Im Frühjahr 2016 wird mit dem Bau der 13,8 km langen Strecke (einschließlich 4 Ingenieurbauwerken) und der Anschlussstelle Stadtilm begonnen.

Abb. 1: A 71 Zubringer AD Südkreuz bis AS Sömmerda
Abb. 2: B 90n Ilmtalbrücke

1

B 7/B 247 Umfahrung Gotha einschließlich Ortsumfahrung Sundhausen bis A 4

Einbahniger Neubau einer Bundesstraße

→ Länge: 28,5 km

Kurzportrait

→ Der Verkehr der B 7 (West-Ost) und B 247 (Nord-Süd) in Richtung A 4 führt bislang durch die Innenstadt von Gotha. Verkehrssicherheit, Reisezeit und Reisekomfort weisen dadurch erhebliche Defizite auf.

Planungs- und Baustand

→ Die Maßnahme wird in Teilabschnitten realisiert.

→ Für die im vordringlichen Bedarf enthaltene Ortsumfahrung Tüttleben im Zuge der B 7 ist das Planfeststellungsverfahren eingeleitet.

→ Für die Seebergquerung wurde das Raumordnungsverfahren mit der landesplanerischen Beurteilung abgeschlossen.

→ Das Raumordnungsverfahren für die B 247 nördlich von Gotha wurde abgeschlossen.

Konzessionsvergabe und Baubegleitung für fünf Autobahnraststätten mit Tankstellen an der A 71 und A 38

Kurzportrait

→ *„Thüringer Wald“ Nord und Süd, A 71:*
Beiderseits der A 71 entstand bei Geraberg unweit des Tunnels Alte Burg je ein Nebenbetrieb (Raststätte und Tankstelle als Kompaktanlage). Beide Nebenbetriebe erhielten eine sogenannte „thematische Prägung“ zum Thema der Thüringer Waldautobahn. Im Nebenbetrieb „Thüringer Wald Süd“ wurde ein kleinerer Ausstellungsraum integriert.
Die Eröffnung der Nebenbetriebe erfolgte im Frühsommer 2015.

→ *„Eichsfeld“ Nord und Süd, A 38:*
Westlich der AS Breitenworbis sollen beidseits der A 38 Nebenbetriebe errichtet werden. Die nächstgelegenen bewirtschafteten Rastanlagen sind die Ende 2010 eröffneten Nebenbetriebe „Rohnetal“ (A 38, Sachsen-Anhalt, 80 km).
Die für beide Nebenbetriebe getrennt durchzuführenden Vergabeverfahren wurden Ende 2014 eingeleitet und im Oktober 2015 abgeschlossen. Die Inbetriebnahme soll Ende 2016 erfolgen.

→ *„Leubinger Fürstenhügel“, A 71:*
Nördlich der AS Sömmerda soll östlich der A 71 ein Nebenbetrieb entstehen. Die nächstgelegenen bewirtschafteten Rastanlagen an der A 71 sind die o. g. Anlagen „Thüringer Wald“ (75 km).
Der Nebenbetrieb soll das Thema des Fürstengrabes integrieren. Im 1. Halbjahr 2015 fand ein Interdisziplinärer Planungswettbewerb (Hochbauarchitektur, Landschaftsarchitektur, Kommunikationsdesign) seinen Abschluss. 2016 soll das Konzessionsvergabeverfahren unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Planungswettbewerbs eingeleitet und in 2017 abgeschlossen werden.

Alle Dienstleistungsaufträge umfassen die Betreuung des Vergabeverfahrens und der Baumaßnahme.

Abb. 1: A 71 Zubringer: Herstellung Betonfahrbahn
Abb. 2: A 4 Talbrücke Großer Kessel

2

Ausbau der A 4

Erneuerung der A 4 zwischen Dreieck Kirchheim und AS Wildeck/Obersuhl/ 5. Bauabschnitt Friedewald einschl. Rückbau und Abbruch von Talbrücken

→ Länge: ca. 5,5 km

→ Investitionsvolumen: ca. 68 Mio. €

Kurzportrait

→ Die A 4 vom Kirchheimer Dreieck bis nach Görlitz hat sich zu einer der wichtigsten Verkehrsverbindungen in West-Ost-Richtung entwickelt. Die vorhandene Autobahn mit den entsprechenden Bauwerken wurde in den dreißiger Jahren des 20. Jahrhunderts erstellt. Seit der Wiedervereinigung hat die Verkehrsbelegung auf dem betrachteten Teilabschnitt eine rasante Entwicklung erfahren.

Planungs- und Baustand

→ Nach Verkehrsfreigabe beider Fahrtrichtungen auf der neuen Talbrücke Großer Kessel Ende 2014 konnte 2015 mit dem Rückbau der alten Bestandstrasse begonnen werden.

→ Im Zuge der Baumaßnahme wurden 600.000 m³ Erdmassen bewegt. Der Neubau der Ingenieurbauwerke AS Friedewald, Kasseler Straße Grünbrücke und Fledermausquartier war Ende Oktober 2015 abgeschlossen. Beidseitig erfolgt der Bau eines Wildkatzenschutzzaunes.

Ausblick

→ Die Verkehrsfreigabe des restlichen Streckenabschnitts ist für das 3. Quartal 2016 geplant.

B 247/B 176/B 4 AS Leinefelde-Worbis (A 38) – AS Erfurt-Gispersleben (A71) (ÖPP)

Zwei-, drei- und vierstreifiger Neu- und Ausbau mehrerer Teilabschnitte des Streckenzuges B 247 – B 176 – B 4

→ Planung, Bau, Erhaltung, Betrieb und anteilige Finanzierung im Rahmen einer Öffentlich-Privaten Partnerschaft (ÖPP)

→ Bauvorbereitende Maßnahmen und Grunderwerb

→ Länge: ca. 81 km

→ Investitionsvolumen: ca. 260 Mio. €

→ Vertragsdauer: vorauss. 30 Jahre

Kurzportrait

→ Der überregional wirksame Verkehrszug der B 247 – B 176 – B 4 verbindet die Wirtschaftsräume Mittelthüringens, Südniedersachsens und Nordhessens. Er stellt dabei das wesentliche Bindeglied zwischen den Bundesautobahnen A 4, A 71 und A 38 dar und sichert in hohem Maße die Erschließung der autobahnfernen Mittelzentren Mühlhausen und Bad Langensalza.

→ Um die Errichtung einer durchgängigen leistungsfähigen Bundesstraßenverbindung zwischen Leinefelde und der Landeshauptstadt Erfurt zu beschleunigen, ist die Realisierung in Form eines ÖPP-Projektes vorgesehen. Neben den Neu- und Ausbaumaßnahmen beinhaltet das Leis-

tungsspektrum die Erhaltung und den Betriebsdienst auf den Neubaustrecken und auf den bereits unter Verkehr befindlichen Bestandsabschnitten über einen anvisierten Zeitraum von 30 Jahren.

Planungs- und Baustand

→ Die Projektstrecke ist in zwölf Teilabschnitte unterteilt, von denen vier Abschnitte bereits aus- bzw. neu gebaut sind (OU Leinefelde, OU Dingelstädt, OU Bad Langensalza und der Ausbauabschnitt B4 zwischen Andisleben und AS Erfurt-Gispersleben).

→ Für die drei Neubauabschnitte OU Kallmerode, OU Mühlhausen/Höngeda und OU Großengottern/Schönstedt liegen bereits bestandskräftige Planfeststellungsbeschlüsse vor. Für die übrigen fünf Planungsabschnitte sind noch Genehmigungsverfahren einzuleiten.

→ Um die Neu- und Ausbauabschnitte mit ihren unterschiedlichen Planungsständen in ein ÖPP-Modell zu integrieren, wird dem Vergabeverfahren eine umfangreiche Vorbereitungsphase vorangestellt. Hierbei werden derzeit die Projektkosten aus Bau, Erhaltung und Betrieb ermittelt und unter Federführung des Bundesverkehrsministeriums eine überschlägige Wirtschaftlichkeitseinschätzung durchgeführt.

Ausblick

→ Auf Basis der Ergebnisse aus der überschlägigen Wirtschaftlichkeitseinschätzung soll bis Mitte 2016 eine abschließende Festlegung des ÖPP-Projektzuschnittes erfolgen.

→ Anschließend können die weiteren Vorbereitungsschritte zum ÖPP-Vergabeverfahren umgesetzt werden (u. a. die Durchführung der vorläufigen Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und die Erstellung der Vergabeunterlagen).

→ Für die fünf Planungsabschnitte ohne Baurecht wird zurzeit die Vorplanung erstellt, um dann zügig die Entwurfsplanung und das Planfeststellungsverfahren zu starten.

Abb. 1 u. 2: A 4 Rückbau

2

Länderübergreifende Projekte

VDE Nr. 12
A 9 Berlin – Nürnberg

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) – insgesamt 150,5 km

→ Investitionsvolumen: ca. 838 Mio. €

Kurzportrait

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

→ Die Abschnitte Triptis – Dittersdorf (10 km) und Dittersdorf – Schleiz (9 km) sind als ÖPP-Projekt (Öffentlich-Private Partnerschaft) vergeben worden.

Planungs- und Baustand

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

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

Freistaat Thüringen

Unter Verkehr sind die Abschnitte

→ Hirschberg/Landesgrenze Thüringen/Bayern – Schleiz (19,3 km): seit November 2004

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

→ AS Triptis – Tautendorf (10 km): seit November 2006

ÖPP 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.

→ Die Erweiterung zwischen den Anschlussstellen Triptis und Schleiz stellt einen Lückenschluss zwischen den bereits sechsstreifig erweiterten Anschlussabschnitten dar. Mit der Fertigstellung nach einer Bauzeit von rund drei Jahren und Verkehrsfreigabe ist das Projekt vom Hermsdorfer Kreuz bis zur Landesgrenze Thüringen/Bayern durchgängig sechsstreifig befahrbar. Offizieller Spatenstich war am 18. April 2012, der Verkehr wurde am 5. September 2014 freigegeben.

Hermsdorfer Kreuz

→ Der Planfeststellungsbeschluss vom 21. Dezember 2010 wird weiterhin beklagt.

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

Vierstreifiger Neubau von 76,8 km in Thüringen und 115,1 km in Sachsen-Anhalt (davon Anteil A 143: 21,6 km), insgesamt 191,9 km

→ Investitionsvolumen: ca. 1,54 Mrd. €

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 (A 143) sind in 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 durchgängig befahrbar.

1

A 143 Westumfahrung Halle

→ 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 weitergeführt 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.

Ausblick

→ Zu den notwendigen Ergänzungen gehören erweiterte faunistische Untersuchungen zur Ergänzung bzw. Neufassung der FFH-Verträglichkeitsprüfung sowie Erweiterung des landschaftspflegerischen Begleitplans (LBP) durch Ausgleichsmaßnahmen nach dem Bundesnaturschutzgesetz. Die Auslegung der Unterlagen zur 4. Ergänzung des Planfeststellungsverfahrens erfolgt im Juni 2016.

→ Eine Erörterung der Einwendungen ist für September 2016 geplant.

→ Der Planfeststellungsbeschluss wird wird Anfang 2017 erwartet.

VDE Nr. 15
A 4 Eisenach – Görlitz

Sechsstreifige Erweiterung von 74,4 km in Thüringen und 118 km in Sachsen sowie vierstreifiger Neubau von 23,6 km (Lückenschluss in Ostsachsen), insgesamt 216 km

→ Investitionsvolumen: ca. 2,19 Mrd. €

Kurzportrait

→ Die A 4 ist eine verkehrlich und wirtschaftlich bedeutende Ost-West-Achse im europäischen Fernverkehr und verbindet die mitteldeutschen Regionen mit den alten Bundesländern. Im Bestand hatte die A 4 im Jahr 1990 vier Fahrstreifen ohne Standstreifen, die dem rasant gewachsenen Verkehrsaufkommen nach der Wende nicht mehr entsprachen.

Planungs- und Baustand

Freistaat Thüringen

→ Der 24,5 km lange Abschnitt „Umfahrung Hörselberge“ wurde als Öffentlich-Privates-Partnerschaft-Projekt (ÖPP) realisiert und ist seit Januar 2010 unter Verkehr.

→ Der 11,8 km lange Abschnitt mit dem Jagdbergtunnel Magdala – Jena/Göschwitz (Leutratal) ist seit Oktober 2014 für den Verkehr freigegeben.

→ Der Rückbau der alten A4-Trasse auf 10 km Länge wurde Ende 2015 abgeschlossen.

ÖPP-Verfügbarkeitsmodell AS Gotha – AS Bucha

→ Für den 58,7 km langen, bereits sechsstreifig ausgebauten Abschnitt wird derzeit die Vergabe von Erhaltungs- und Betriebsdienstleistungen in Form einer Öffentlich-Privaten Partnerschaft (ÖPP) vorbereitet. Das als reines Erhaltungs- und Betriebsmodell aufgestellte Projekt ist ein Pilotvorhaben des Bundesverkehrsministeriums.

Abb. 1: A 14 Brückenbauwerk 21
Abb. 2: A 14 Abschnitt AS Karstädt bis AS Groß Warnow

2

A 14 Lückenschluss Magdeburg – Wittenberge – Schwerin

Vierstreifiger Neubau von 96,9 km in Sachsen-Anhalt und 32,1 km in Brandenburg

→ Investitionsvolumen: ca. 655 Mio. €

Kurzportrait

→ Die A 14 gehört zum Transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN). Damit kommt der Nord-Süd-Autobahn eine hohe Bedeutung zu. 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 Magdeburg – Wittenberge – Schwerin aus EFRE-Mitteln in der Förderperiode 2007 – 2013 einschließlich Begleitung des Genehmigungsverfahrens beauftragt. Diese Leistung ist bereits vollständig erbracht.

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

→ Die grenzüberschreitende Elbquerung bei Wittenberge erfolgt aufgrundlage 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 Bundesländern 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 wurde im Februar 2011 das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Die Erörterung fand im Oktober 2012 statt.

→ Für den Abschnitt AS Osterburg bis AS Seehausen wurde der Gesehenvermerk erteilt und das Planfeststellungsverfahren wurde im Jahr 2013 von der Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt eingeleitet.

→ Für den Abschnitt AS Seehausen bis Landesgrenze Sachsen-Anhalt/Brandenburg wurde das Planfeststellungsverfahren 2009 durch die Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt eingeleitet.

→ Nach Erteilung der Planfeststellungsbeschlüsse werden der DEGES die Abschnitte AS Osterburg bis AS Seehausen und AS Seehausen bis Landesgrenze Sachsen-Anhalt/Brandenburg zur Baudurchführung übergeben.

Abschnitte Brandenburg

→ Im Land Brandenburg hat die DEGES seit Juni 2009 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. Nach Abschluss des Klageverfahrens vor dem Bundesverwaltungsgericht liegt das vollziehbare Baurecht sei Mai 2013 vor.

→ Der Abschnitt von der AS Karstädt bis zu AS Groß Warnow wird vom Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) gefördert.

→ Im Abschnitt AS Karstädt bis AS Groß Warnow wurde am 28. Oktober 2013 der offizielle 1. Spatenstich für die Baumaßnahmen an der Löcknitzquerung durchgeführt.

→ In diesem Abschnitt wurde für die Hauptleistungen (Streckenbau) im Februar 2014 der Auftrag erteilt.

→ Die Verkehrsfreigabe für den Abschnitt AS Karstädt bis AS Groß Warnow fand am 21. Dezember 2015 statt.

Ausblick

→ Für den Abschnitt Landesgrenze Sachsen-Anhalt/Brandenburg bis südlich AS Wittenberge wird der Planfeststellungsbeschluss 2016 erwartet.

→ Der Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt AS Dahlenwarsleben bis AS Wolmirstedt wird im Frühjahr 2016 erwartet.

→ Der Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt AS Osterburg bis AS Seehausen wird 2017 erwartet.

→ Für den Abschnitt zwischen der AS Wittenberge und der AS Karstädt erfolgt aufgrund naturschutzfachlicher Zwangspunkte eine Tekturplanung des RE-Entwurfs, die 2017 abgeschlossen werden soll.

B 7n Altenburg (TH) – Frohburg (SN)

Neubau von 6,5 km in Sachsen und 3,8 km in Thüringen

→ Investitionsvolumen: ca. 52 Mio. €

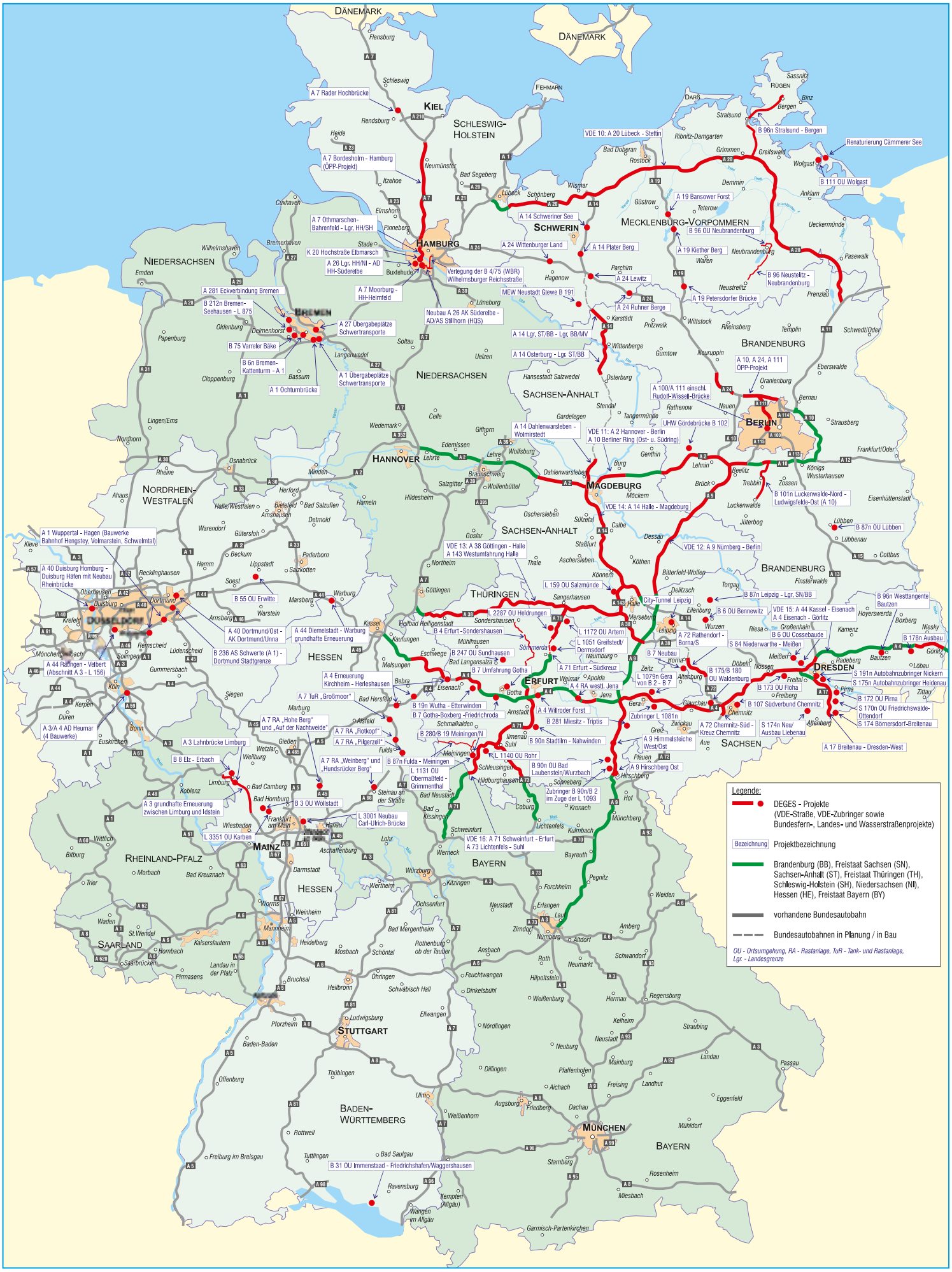
Kurzporträt

→ Im Zusammenhang mit dem Neubau der A 72 Chemnitz – Leipzig ist der Neubau eines Autobahnzubringers zwischen der B 93 nördlich von Altenburg (Freistaat Thüringen) und der A 72 nördlich Frohburg (Freistaat Sachsen) als großräumig bedeutsame Straßenverbindung geplant. Mit dem Vorhaben wird der Schaffung einer effizienten Fernstraßenverbindung zwischen dem ostthüringischen Wirtschaftsraum um Altenburg und der A 72 entsprochen. Außerdem wird die Entwicklung des Städteverbundes Zwickau – Leipzig gefördert.

Planungs- und Baustand

→ Die Vorentwurfsunterlagen wurden erstellt und den beiden beteiligten obersten Straßenbaubehörden der Freistaaten Thüringen und Sachsen mit Schreiben vom 26. August 2015 zur Genehmigung übergeben. Mit Stand Oktober/ November 2015 wurden beide Planungsabschnitte dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) zur Erteilung des Gesehenvermerkes vorgelegt.

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:
DEGES, Abteilung Kommunikation

Fotografien und Karten:
DEGES; René Legrand;
Hajo Dietz, Nürnberg Luftbild

Gesamtherstellung:
Aktiva GmbH, Berlin

Drucklegung:
Juni 2016

Projektstände per Ende 2015; Redaktionsschluss: Frühjahr 2016

Titel: B 96n Abschnitt AS Altefähr – AS Samtens-Ost
Zwischentitel S. 10/11: A 71 Talbrücke Zahme Gera und TRA Thüringer Wald
Zwischentitel S. 32/33: L 3001 Carl-Ulrich-Brücke
Zwischentitel S. 48/49: A 19 Petersdorfer Brücke

Gedruckt auf 100 % chlorfrei gebleichtem Papier

DEGES