Geschäftsbericht 2017

Wege sind unser Ziel

DEGES

Geschäftsbericht 2017

Wege sind unser Ziel

Inhalt

Organe

Gesellschafter ... 6
Aufsichtsrat ... 7
Vorwort der Geschäftsführung ... 8

Bericht der Geschäftsführung

Grundlagen der Gesellschaft ... 12
Unternehmensgegenstand und Geschäftsmodell ... 12
Projektportfolio ... 13
Geschäftsverlauf 2017 ... 16
Stand der Projektrealisierung ... 16
Geschäftsvolumen ... 20
Organisatorische Änderungen ... 21
Vermögens-, Finanz- und Ertragslage ... 21
Leistungsbezogene Kennzahlen ... 23
Personalentwicklung ... 26
Chancen- und Risikobeurteilung ... 26
Prognosebericht ... 27
Höhepunkte des Jahres 2017 ... 28

Bericht des Aufsichtsrates / Jahresabschluss

Bericht des Aufsichtsrates für das Geschäftsjahr 2017 ... 34
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers ... 35
Bilanz zum 31. Dezember 2017 ... 36
Anhang für das Geschäftsjahr 2017 ... 37
Entwicklung des Anlagevermögens ... 38
Gewinn- und Verlustrechnung ... 46
Betreute Bau-, Grunderwerbs- und weitere Projektleistungen sowie hierfür verwendete Mittel zum 31. Dezember 2017 ... 47

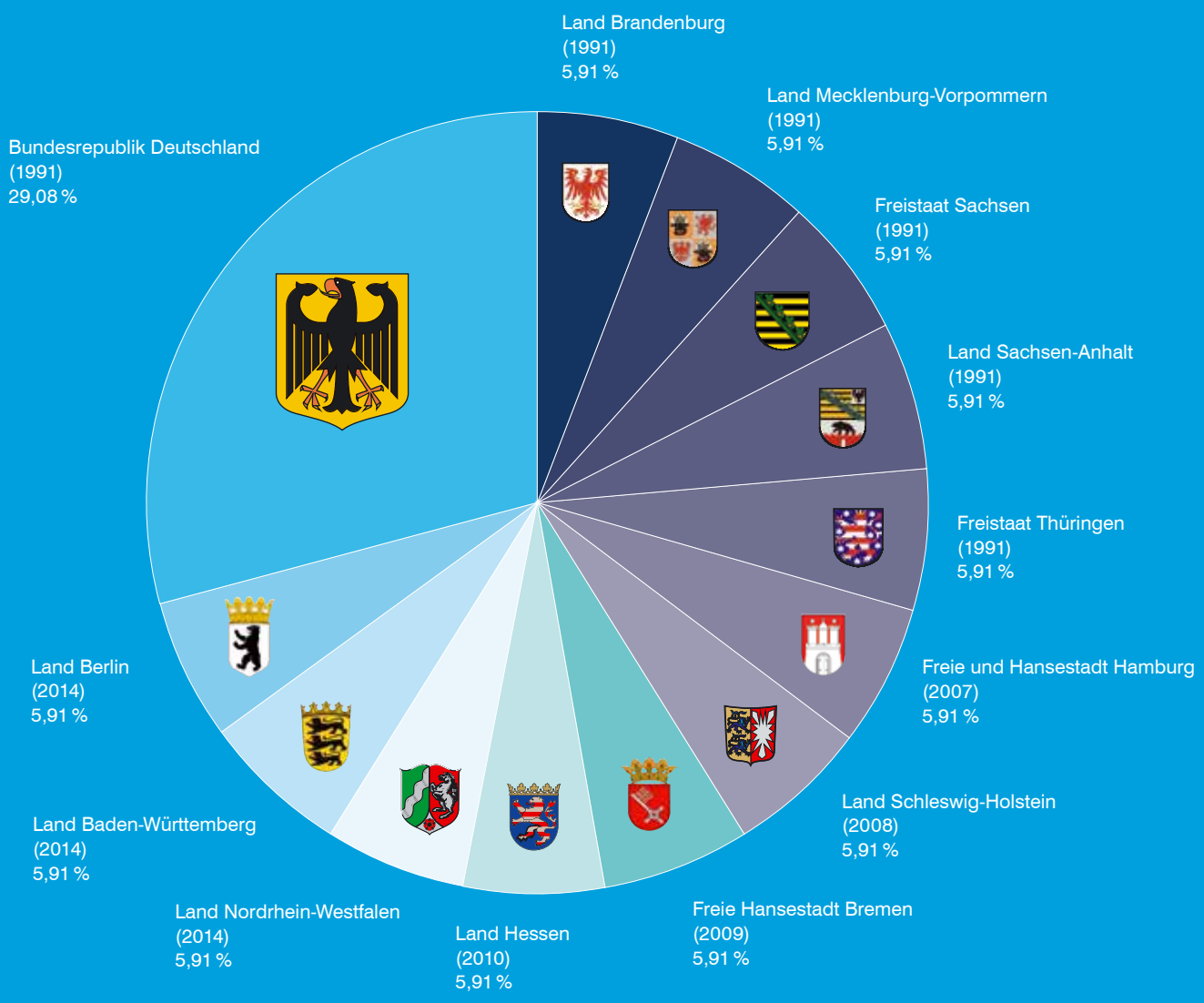
Verkehrsprojekte

Projekte in Baden-Württemberg ... 50
Projekte in Berlin ... 51
Projekte in Brandenburg ... 53
Projekte in der Freien Hansestadt Bremen ... 56
Projekte in der Freien und Hansestadt Hamburg ... 58
Projekte in Hessen ... 64
Projekte in Mecklenburg-Vorpommern ... 67
Projekte in Nordrhein-Westfalen ... 71
Projekte im Freistaat Sachsen ... 74
Projekte in Sachsen-Anhalt ... 78
Projekte in Schleswig-Holstein ... 80
Projekte im Freistaat Thüringen ... 82
Länderübergreifende Projekte ... 85
ÖPP-Projekte ... 87

Projektübersicht ... 92

Titelbild: A 7, Stellingentunnel in Hamburg, Bau erste Tunnelröhre, Oktober 2017

Gesellschafter (nach Beitrittsjahren)



Aufsichtsrat

Dr. Stefan Krause

Vorsitzender
Dr. Stefan Krause
Ministerialdirektor, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

stellvertretende Vorsitzende
Tatjana Tegtbauer
Ministerialrätin, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

stellvertretender Vorsitzender
Lutz Irmer
Ministerialdirigent, Abteilungsleiter im Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft

Lutz Adam
Abteilungsleiter in der Senatsverwaltung für Umwelt, Verkehr und Klimaschutz des Landes Berlin

Jens Deutschendorf
(seit 01.08.2017)
Staatsrat beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen

Gabriele Friderich
(bis 31.07.2017)
Staatsrätin beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen

Beate Heinz
Ministerialrätin, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Günther Hermann
(bis 28.06.2017)
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 des Landes Baden-Württemberg

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

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

Michael Pirschel
Ministerialdirigent, Abteilungsleiter im Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus des Landes Schleswig-Holstein

Winfried Pudenz
Ministerialdirigent, Abteilungsleiter im Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

Dr. Sebastian Putz
Staatssekretär im Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt

Matthias Renner
Regierungsdirektor, Bundesministerium der Finanzen

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

Volkmar Vogel
Mitglied des Bundestages

Martin Weber
(seit 08.08.2017)
Leitender Ministerialrat, Abteilungsleiter Straßen und Verkehrswesen im Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung

Bodo Baumbach

Dirk Brandenburger

Auf zu neuen Ufern

SEHR GEEHRTE LESERINNEN UND LESER,

die DEGES ist ein prosperierendes Unternehmen: Die Steigerung des Auftragsvolumens um rund 4,2 Milliarden Euro oder 15 Prozent und der Mitarbeiterzuwachs von rund zehn Prozent auf 324 allein in 2017 sind dafür beeindruckende Indikatoren. Der Ertrag unseres Handelns fließt dabei nicht als Dividende an Aktionäre, sondern wird in Form leistungsfähiger Autobahnen sowie Bundes- und Landesstraßen als Mobilitätsgewinn gesamtgesellschaftlich verbucht.

Der Zuwachs an Aufgaben lässt sich aber nicht einfach mit einer „größeren“ DEGES bewältigen. Er erfordert vielmehr ein professionelles und schnittstellenarmes Projektmanagement sowie eine agile und digitale Arbeitsweise. Alles aus einer Hand ist unsere Devise. Wir haben den eingeschlagenen Weg zu einem modernen, mit digitalen Ansprüchen versehenen Dienstleistungsunternehmen konsequent fortgesetzt, erste Meilensteine erreicht und uns neue Ziele für das „Arbeiten an und in der Zukunft“ gesetzt.

Der Zuwachs an Aufgaben erfordert ein Profi-Projektmanagement sowie eine agile und digitale Arbeitsweise.

Dezentrales Arbeiten und neue Aufgaben

Wir sind in den Regionen präsent und ansprechbar. Dort, wo die Projekte vorbereitet und umgesetzt werden müssen, schlägt das Herz der DEGES. Unsere Zweigstellen in Düsseldorf und Hamburg sind personell stark gewachsen, die Zweigstelle in Frankfurt am Main haben wir im August eröffnet und die Zweigstelle in Bremen personell verstärkt. Mitte des Jahres haben wir die regionalen Projektbereiche neu aufgestellt, um eine gleichmäßigere Auslastung und mehr Flexibilität bei der Projektbearbeitung zu erreichen. Zwei Projektbereiche haben ihren Hauptsitz inzwischen nicht mehr in der DEGES-Zentrale.

Unsere Auftraggeber vertrauen uns. Zeichen dieses Zutrauens sind die neu übertragenen, herausfordernden Planungs- und Bauaufgaben. In Schleswig-Holstein haben wir die komplette Planung und Realisierung der A 20 von Weede bis zum Anschluss des geplanten Elbtunnels auf der niedersächsischen Seite der Elbe übernommen. Die Freie und Hansestadt Hamburg hat uns mit der achtstreifigen Erweiterung der A 1 zwischen dem Autobahndreieck Hamburg-Südost und der Anschlussstelle Hamburg-Harburg betraut. In Berlin wurde die Neugestaltung des am höchsten belasteten Autobahnknotens, des Autobahndreiecks Funkturm im Zuge der A 100/A 115, in die Hände der DEGES gelegt. Das Land Hessen hat uns die Planung für die Erweiterung der A 3 im Bereich des Frankfurter Flughafens sowie die verkehrsgerechte Umgestaltung der großen Autobahnknotenpunkte im Rhein-Main-Gebiet übergeben. Neben der wichtigen Ertüchtigung von Autobahnbrücken sind auch die Erweiterung von vorhandenen und der Neubau zahlreicher Raststätten und PWC-Anlagen im Aufgabenpaket der DEGES enthalten.

Der Aufgabenzuwachs wird sich 2018 fortsetzen. Das Land Baden-Württemberg hat die DEGES bereits im ersten Quartal mit der Planung und Realisierung von drei Abschnitten der „Hochrhein-Autobahn“ A 98 beauftragt und die Übertragung weiterer Projekte im Zuge der A 5, der A 6 und der A 81 angekündigt. Eine weitere Zweigstelle wird hierfür in Stuttgart aufgebaut.

Veränderungen als Chance begreifen

Es gibt also viel zu tun für die DEGES, und unsere neue Aufgabenfülle wollen wir nicht nur mit den „alten“ Erfolgsrezepten meistern. Neben der Dezentralisierung ist die Digitalisierung ein Kennzeichen der sich verändernden DEGES. Unser Erkenntniszuwachs beim digitalen Planen und Bauen, vor allem mit Building Information Modeling (BIM), ist immens, und das Ziel, bis 2020 alle neuen Projekte nach BIM zu planen, haben wir fest im Auge. Immer mehr interne Prozesse werden digitalisiert, und unseren Mitarbeitern stehen über das Intranet inzwischen zahlreiche E-Learning-Angebote zur Verfügung. Diese und weitere Themen treibt die im vergangenen Jahr neu ausgerichtete Projektgruppe Digitalisierung voran. Wir nehmen die digitale Transformation als Chance für unsere Auftraggeber und uns selbst wahr. Man spürt diese Lust auf Zukunft bei unseren Mitarbeitern.

Den Dank an unsere Mitarbeiter für das in 2017 Geleistete verbinden wir daher mit dem Appell, sich auch weiterhin offen und mutig auf Neues einzulassen und die Chancen der anstehenden Veränderungen zu ergreifen. Das gilt auch in Bezug auf die Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen und deren möglichen Auswirkungen auf die DEGES. Das Wissen, das Können und die Ressourcen der DEGES werden auch zukünftig gebraucht, wenn es um den leistungsgerechten Ausbau und den Erhalt des Fernstraßennetzes in Deutschland geht.

Große Projekte und Aufgaben gelingen nur auf der Basis einer vertrauensvollen und konstruktiven Zusammenarbeit. Dafür danken wir unseren Gesellschaftern/Auftraggebern und insbesondere unserem Aufsichtsrat. Vielen Dank vor allem für Ihre Unterstützung und die wertvollen Impulse.

Ebenso danken wir den zahlreichen Ingenieurbüros, Baufirmen, Landgesellschaften sowie den weiteren Geschäftspartnern für ihre Beiträge zu den gemeinsamen Projekterfolgen.

Mit freundlichen Grüßen

Bodo Baumbach
Geschäftsführer

Dirk Brandenburger
Geschäftsführer

Bericht der Geschäftsführung

B90n, Ilmtalbrücke

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. 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 Kernkompetenz der DEGES ist ein professionelles Projektmanagement auf Bauherrenseite. Von der Planung und dem Grunderwerb über die Bauvorbereitung und -überwachung bis zur schlüsselfertigen Übergabe und den Erhalt von anspruchsvollen Verkehrsinfrastrukturprojekten koordiniert die DEGES die nötigen Ingenieurleistungen und führt die notwendigen Abstimmungen mit den Projektbeteiligten.

Die Gesellschafter haben die DEGES mit der Planung und/oder Baudurchführung bzw. Erhaltung von Straßenprojekten (Bundesfern- und Landesstraßenprojekten) beauftragt. Dies sind bezogen auf die Kilometerlänge zu etwa 73 % und bezogen auf das Auftragsvolumen zu etwa 89 % Autobahnprojekte.

Neben den Straßenprojekten betreut die DEGES ein Schienenprojekt sowie mehrere Wasserstraßenprojekte.

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

Die Zentrale der DEGES befindet sich in Berlin. Ergänzend zu den Zweigstellen in Bremen, Hamburg und Düsseldorf wurde im Jahr 2017 eine weitere Zweigstelle in Frankfurt am Main eingerichtet.

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.

Dies gilt sowohl für eine Projektrealisierung im Rahmen

- der konventionellen Beschaffung (Haushaltsfinanzierung) als auch
- der Beschaffung über eine öffentlich-private Partnerschaft (ÖPP-Projekt).

Die Qualität der DEGES wird an der Qualität ihres Projektmanagements gemessen. Die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) eingesetzte Reformkommission „Bau von Großprojekten“ hat Kriterien definiert und einen 10-Punkte-Aktionsplan erarbeitet, um zukünftig Großprojekte effektiver und effizienter durchführen zu können und eine höhere Kostensicherheit und Termintreue zu erreichen. An der Umsetzung des

Aktionsplans ist die DEGES mit mehreren Pilotprojekten zur „Partnerschaftlichen Projektabwicklung“, im Bereich „Risikomanagement“ und im Innovationsfeld „Digitales Planen und Bauen“ mit „Building Information Modeling“ (BIM) beteiligt.

Im Zuge der Umsetzung des Stufenplans Digitales Planen und Bauen des BMVI haben der Bund sowie einige Bundesländer die DEGES 2017 beauftragt, die BIM-Methode im Straßenbau in ca. 20 ausgewählten Projekten mit verschiedenen Aufgabenstellungen zu pilotieren.

Projektportfolio

Im Berichtsjahr wurde die DEGES mit folgenden wesentlichen Aufträgen betraut:

→ vom Bund
- mit der Vertiefung der BIM-Methode in weiteren Straßenbauprojekten,

→ vom Land Berlin
- mit der Planung und Baudurchführung des Umbaus des Autobahndreiecks Funkturm im Zuge der A 100/A 115,

→ vom Land Brandenburg
- mit der Planung und dem Neubau der Ortsumfahrung B 167/B 158 Bad Freienwalde,

→ von der Freien Hansestadt Bremen
- mit der weiteren Durchführung des Grunderwerbs sowie dem Abschluss und der Abwicklung von Entschädigungsvereinbarungen im Projekt A 281 Bremen-Kattenturm bis Bremen-Airport-Stadt (BA 2/2) und Bremen-Seehausen bis Bremen-Gröpelingen, Weserquerung (BA 4),

→ von der Freien und Hansestadt Hamburg
- mit der weiteren Planung und Baudurchführung der achtstreifigen Erweiterung der A 1 zwischen dem Autobahndreieck Hamburg-Südost und der Anschlussstelle Hamburg-Harburg,

→ vom Land Nordrhein-Westfalen
- mit der Planung und Baudurchführung der Ortsumfahrung Erwitte im Zuge der B 1,

→ vom Freistaat Sachsen
- mit der Planung und Baudurchführung der Ortsumfahrungen:
  – B 173 Oederan und
  – B 101 Brand-Erbisdorf,

→ vom Land Schleswig-Holstein
- mit der Planung und Baudurchführung des Neubaus der A 20 von der B 206 bei Weede bis einschließlich Elbquerung bei Glückstadt sowie

→ vom Freistaat Thüringen
- mit der Planung und Durchführung mehrerer Sanierungs- bzw. Erhaltungsmaßnahmen auf der A 71 und der A 73.

Die neu übertragenen Projekte haben ein geschätztes Auftragsvolumen von ca. 4,2 Mrd. €, dies entspricht einem Zuwachs von rd. 15 % bezogen auf das Gesamtauftragsvolumen.

Projektportfolio

Der Auftragsbestand setzt sich zum 31. Dezember 2017 wie folgt zusammen:

	Länge/Anzahl	Auftragsbestand	
	km	gesamt Mio. €	davon offen Mio. €
Autobahnprojekte	**1.819,7**	**24.299,0**	**11.983,0**
Bau- und Grunderwerbsausgaben		21.138,6	10.351,1
ÖPP-Entgelt		1.575,7	1.044,2
Ingenieurkosten		1.584,7	587,7
davon VDE	**1.250,5**	**10.710,3**	**1.053,5**
Bau- und Grunderwerbsausgaben		9.895,7	1.000,8
Ingenieurkosten		814,6	52,7
Bundesstraßenprojekte	**577,3**	**2.901,0**	**1.856,3**
Bau- und Grunderwerbsausgaben		2.492,2	1.577,8
ÖPP-Entgelt		130,0	130,0
Ingenieurkosten		278,8	148,5
Landesstraßenprojekte	**84,2**	**231,5**	**91,2**
Bau- und Grunderwerbsausgaben		211,8	85,4
Ingenieurkosten		19,7	5,8
Summe Straßenbauprojekte	**2.481,2**	**27.431,5**	**13.930,5**
Bau- und Grunderwerbsausgaben		23.842,6	12.014,3
ÖPP-Entgelt		1.705,7	1.174,2
Ingenieurkosten		1.883,2	742,0
Schienenprojekt CTL (netto)	**4,2**	**665,2**	**6,7**
Wasserstraßenprojekte (brutto)	**4 Brücken**	**4,4**	**0,0**
Gesamt am 31.12.2017	**2.485,4**	**28.101,1**	**13.937,2**
davon 2017 beauftragt	128,0	4.137,8	4.137,5

Der Auftragsbestand verteilt sich wie folgt auf die Auftraggeber:

Auftraggeber	Auftragsbestand					
	Straßenprojekte			Schienen- und Wasserstraßenprojekte		
	Länge in km	gesamt Mio. €	davon offen Mio. €	Länge in km	gesamt Mio. €	davon offen Mio. €
Bund	0	1,2	0,7	4 Brücken	4,4	0,0
Baden-Württemberg	7,1	144,0	116,5			
Berlin	15,4	1.137,4	1.126,5			
Brandenburg	326,4	2.220,8	1.288,1			
Bremen	28,2	581,4	387,6			
Hamburg	51,3	4.076,8	3.566,6			
Hessen	153,4	2.832,1	2.284,8			
Mecklenburg-Vorpommern	362,3	2.340,2	228,5			
Nordrhein-Westfalen	26,0	854,2	813,3			
Sachsen	338,7	3.117,5	815,3	4,2	665,2	6,7
Sachsen-Anhalt	374,7	2.795,5	653,9			
Schleswig-Holstein	135,3	2.463,0	2.313,0			
Thüringen	662,4	4.867,4	335,6			
Gesamt	**2.481,2**	**27.431,5**	**13.930,5**	**4,2**	**669,6**	**6,7**

Zum Bilanzstichtag betreut die DEGES ein offenes Auftragsvolumen von 13,9 Mrd. €, davon 1,2 Mrd. € Maut- bzw. Verfügbarkeitsentgelte für ÖPP-Projekte.

Geschäftsverlauf 2017

Stand der Projektrealisierung

a) Straßenprojekte
Die an die DEGES übertragenen Projekte gliedern sich in folgende Kategorien:

- Autobahnprojekte,
- Bundesstraßenprojekte sowie
- Landesstraßenprojekte.

Bei den **Autobahnprojekten** sind von insgesamt 1.819,7 km Streckenlänge 1.383,5 km (76 %) unter Verkehr und weitere 78,4 km (4 %) in Bau.

Der Anteil der **VDE-Projekte** an den Autobahnprojekten beträgt 1.250,5 km. Davon sind 1.197,3 km (96 %) unter Verkehr und 42,6 km in Bau (3 %).

Die Autobahnprojekte **außerhalb VDE** haben eine Länge von 569,2 km. Davon sind 186,2 km (33 %) unter Verkehr und 35,8 km (6 %) in Bau.

Bei den **Bundesstraßen** sind von insgesamt 577,3 km Streckenlänge 119,5 km (21 %) unter Verkehr und weitere 29 km (5 %) in Bau.

Die von der DEGES betreuten **Landes- bzw. Staatsstraßenprojekte** haben eine Länge von insgesamt 84,2 km. Davon sind 29,4 km (35 %) bereits fertiggestellt. In Bau befindet sich aktuell kein Projekt.

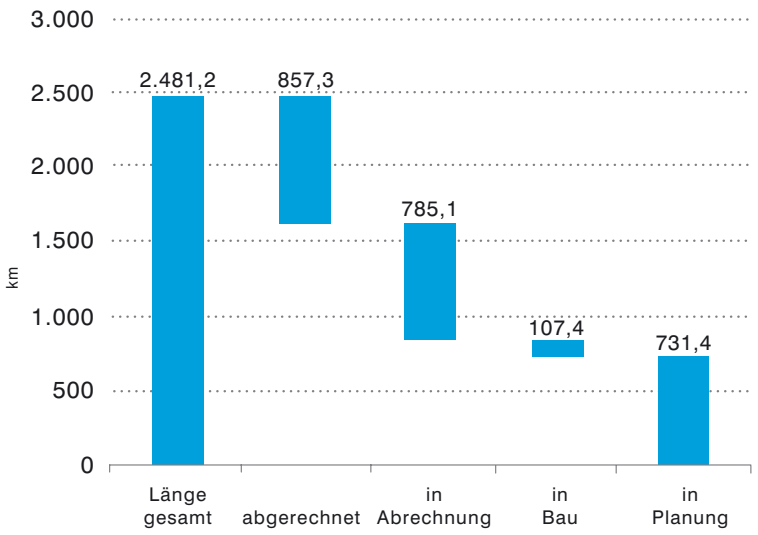
Im Berichtsjahr wurden folgende wesentliche Meilensteine bei den Straßenprojekten erreicht:

- A 1 Baubeginn für die Talbrücke Volmarstein in Nordrhein-Westfalen,
- A 7 Fertigstellung von vier Abschnitten der sechsstreifigen Erweiterung LGr. HH/SH – AD Bordesholm in Schleswig-Holstein,
- A 44 Baubeginn für den Neubau in den Abschnitten AS Waldkappel – AS Ringgau, AS Ringgau – AS Sontra-West, Talbrücke Riedmühle – Wommener Dreieck (A 4) in Hessen,
- A 100 Fertigstellung der Deckensanierung der Rudolf-Wissell-Brücke (Fahrtrichtung Nord) in Berlin,
- B 3 Fertigstellung der Ortsumfahrung Wöllstadt in Hessen,
- B 90n Fertigstellung des Neubaus AS bei Stadtilm (A 71) – Nahwinden (L 1048) in Thüringen und
- B 172n Baubeginn für den Neubau der Ortsumfahrung Pirna, 3. BA, in Sachsen.

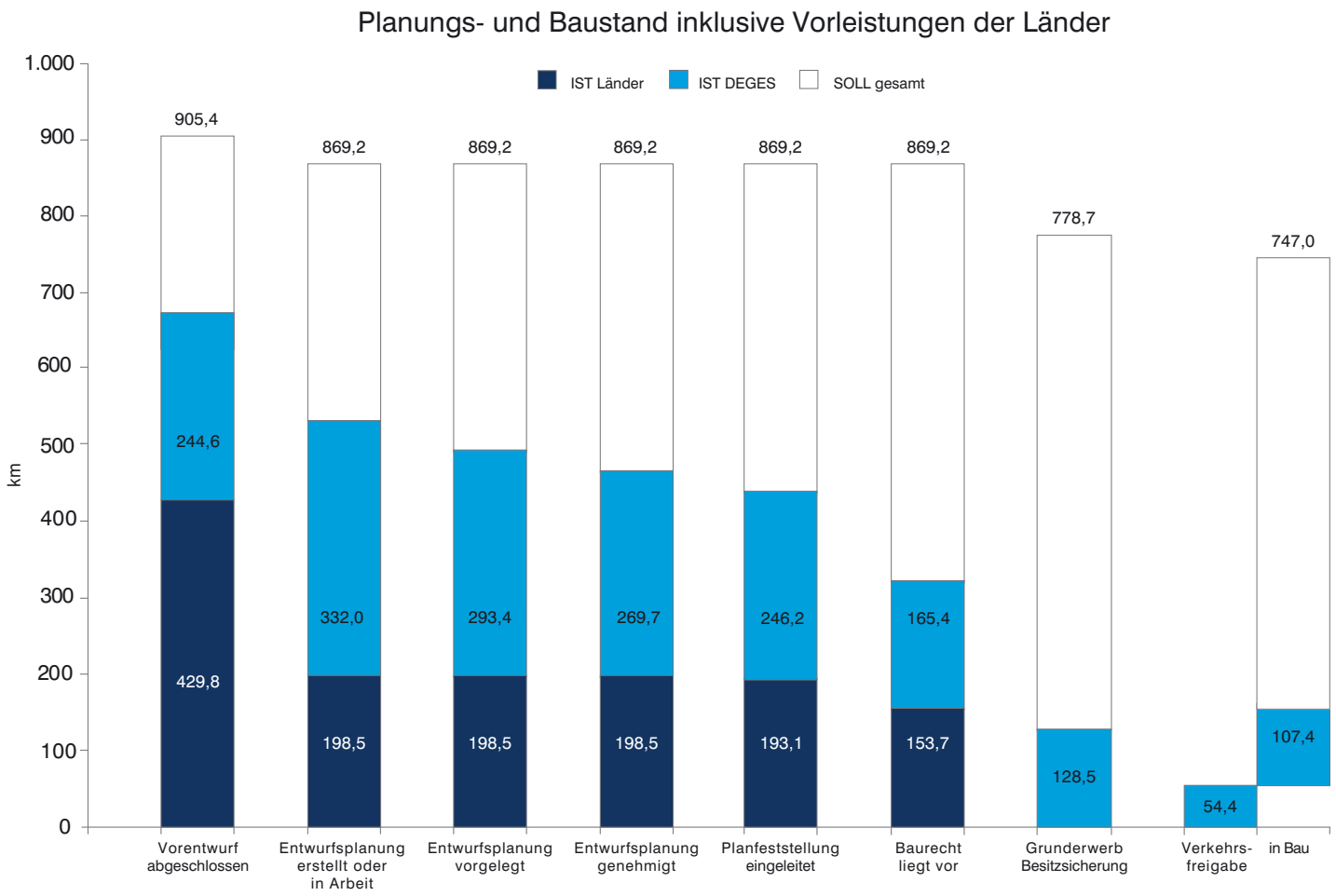
Den Bearbeitungsstand der Straßenprojekte insgesamt zeigen die nachfolgenden Darstellungen.

Die übertragenen Straßenprojekte befinden sich zum Berichtsstichtag in folgenden Bearbeitungsphasen:

Bearbeitungsphasen Straßenprojekte



Der Planungs- und Baustand der noch in Bearbeitung befindlichen Projekte stellt sich wie folgt dar:



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 2017 wurden weitere Teilleistungen 1 und 2 abgerechnet. Die folgende Übersicht zeigt den Zuwachs der abgerechneten Teilleistungen sowie den kumulierten Stand (inklusive der Drittverträge).

	Zuwachs 2017		Stand gesamt		
	Länge km	Verwaltungskosten netto Mio. €	Länge km	Länge %	Verwaltungskosten netto Mio. €
Teilleistung 1					
Autobahnprojekte	11,4	15,1	1.269,5	69,7	1.024,5
davon VDE	*0*	*0*	*1.185,5*	*94,8*	*945,2*
Bundesstraßenprojekte	15,8	1,3	118,2	20,4	46,5
Landesstraßenprojekte	17,5	1,8	65,4	77,7	11,6
Summe Teilleistung 1	**44,7**	**18,2**	**1.453,1**	**58,6**	**1.082,6**
Teilleistung 2					
Autobahnprojekte	25,6	3,6	718,8	39,5	49,9
davon VDE	*25,6*	*3,6*	*715,5*	*57,2*	*46,0*
Bundesstraßenprojekte	6,6	0,3	29,7	5,1	1,5
Landesstraßenprojekte	2,7	0,2	11,0	13,1	0,5
Summe Teilleistung 2	**34,9**	**4,1**	**759,5**	**30,6**	**51,9**

b) Schienenprojekt

Der City-Tunnel Leipzig wurde zum Fahrplanwechsel am 15. Dezember 2013 in Betrieb genommen.

Im Berichtszeitraum erfolgte die Gewährleistungsüberwachung.

c) Wasserstraßenprojekte

Für die Kreuzungsanlage Neustadt-Glewe (Führung der B 191 über die Müritz-Elde-Wasserstraße) in Mecklenburg-Vorpommern und die Gördenbrücke im Zuge der B 102 in Brandenburg wurden die Schlussrechnungen bezahlt. Die formale Übergabe der Projekte an die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) soll im Frühjahr 2018 erfolgen.

Geschäftsvolumen

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

Fünfjahresübersicht		2017	2016	2015	2014	2013
				Mio. €		
Straßenprojekte	Bauausgaben (brutto)	341	284	226	237	226
	Erhaltung (brutto)	31	42	48	47	40
	Entgelte für ÖPP (brutto)	71	167	43	42	73
	Grunderwerbsausgaben (brutto)	21	23	15	42	12
	Ingenieurkosten (netto)	69	54	41	32	30
	Geschäftskosten (netto)	35	32	29	25	22
Schienenprojekt City-Tunnel Leipzig	Projektkosten (netto)	0,5	2	11	21	36
	Geschäftskosten (netto)	0,1	0,2	0,5	1	1
Wasserstraßenprojekte	Projektkosten (brutto)	0,3	1	0,1	0	1
	Geschäftskosten (netto)	0	0,1	0	0	0,1
Geschäftsvolumen	**rd.**	**569**	**605**	**414**	**447**	**441**
	Umsatzerlöse	23	43	11	17	27
	Ø Anzahl der Mitarbeiter inkl. GF	311	290	264	243	223
	Personalaufwand	27	25	22	20	18

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

Trotz deutlich gestiegener Bauausgaben (+ 20 %) und Ingenieurkosten (+ 28 %) hat sich das Geschäftsvolumen 2017 im Vergleich zum Vorjahr reduziert. Der Grund dafür liegt in den geringeren ÖPP-Entgelten für Straßenprojekte, da die Einmaleffekte aus dem Vorjahr (Zahlung der Anschubfinanzierung) weggefallen sind.

Unabhängig von der genannten Reduzierung des Geschäftsvolumens wurden im Berichtsjahr die geplanten Mittelabflüsse voll erreicht bzw. übertroffen.

Der Personalaufwand hat sich vor allem aufgrund der gestiegenen Mitarbeiterzahl erhöht.

Organisatorische Änderungen

Zur Jahresmitte 2017 wurden im technischen Geschäftsbereich die Zuständigkeiten der Projektbereiche verändert, um die infolge der Aufgabenzuwächse entstandenen Ungleichgewichte bei den zu betreuenden Ingenieur- und Zweckausgabenvolumina sowie den jeweiligen Personalstärken auszugleichen.

Die Projekte in Brandenburg, Berlin, Baden-Württemberg, Mecklenburg-Vorpommern und Sachsen-Anhalt werden seitdem vom Bereich P 1 betreut. Der Bereich P 2 hat neben den Projekten in Hessen und dem Freistaat Thüringen auch die Projekte im Freistaat Sachsen übernommen. Der Bereich P 3 betreut weiterhin die Projekte in Hamburg, Bremen und Schleswig-Holstein. Der Bereich P 5, zuständig für die Projekte in Nordrhein-Westfalen, wurde in P 4 umbenannt, da die Aufgaben des bisherigen Bereiches P 4 (Berlin, Baden-Württemberg, Sachsen) auf andere Bereiche aufgeteilt wurden. Als Querschnittsbereich zu den vier technischen Projektbereichen fungiert der neu benannte Bereich Qualitätsmanagement QM (zuvor Projektkoordination PK).

Weiterhin ist die DEGES dem Wunsch der Gesellschafter nach verstärkter regionaler Präsenz nachgekommen. Neu eröffnet wurde eine Zweigstelle in Frankfurt am Main, von der überwiegend die Projekte in Hessen bearbeitet werden. Die Zweigstelle in Hamburg, von der auch Projekte in Bremen und Schleswig-Holstein bearbeitet werden, wurde erweitert.

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Die Bilanzsumme per 31. Dezember 2017 hat sich im Vergleich zum Vorjahr um ca. 80 Mio. € erhöht. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus dem höheren Vorratsvermögen und den dazu korrespondierenden Verbindlichkeiten gegenüber den Gesellschaftern.

Die entscheidenden Aktiva sind weiterhin die unter den Vorräten ausgewiesenen unfertigen Leistungen und geleisteten Anzahlungen.

Auf der Passivseite stehen diesen insbesondere die Mittelzuweisungen der Gesellschafter gegenüber.

Die DEGES verfügt aktuell 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 Bundesland bzw. den jeweiligen Auftraggeber.

Bei den Wasserstraßenprojekten werden die Geschäftskosten über die Generaldirektion Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (GDWS Ost) finanziert, 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:

vom/von	Straßenprojekte (brutto in Mio. €)		City-Tunnel Leipzig (brutto in Mio. €)		Wasserstraßenprojekte (brutto in Mio. €)	
	für Zweck-ausgaben	für Verwal-tungskosten	für Projekt-kosten	für Geschäfts-kosten	für Projekt-kosten	für Geschäfts-kosten
Bund	31,65	4,32				
davon für sonst. Dienstleistungen		*0,32*				
Baden-Württemberg	14,80	3,45				
Berlin	6,54	5,45				
Brandenburg	23,65	9,44				
davon Vertragsübernahmen		*0,04*				
Bremen	0,40	4,28				
Hamburg	161,19	34,56				
Hessen	104,39	22,00				
Mecklenburg-Vorpommern	40,33	4,01				
Nordrhein-Westfalen	12,90	11,00				
Sachsen	6,17	7,30		0,13		
Sachsen-Anhalt	3,57	3,17				
Schleswig-Holstein	2,21	3,20				
Thüringen	55,37	9,00				
DB Netz AG/DB Station & Service AG			0,48			
GDWS Ost					0,33	0,03
Insgesamt	**463,17**	**121,18**	**0,48**	**0,13**	**0,33**	**0,03**
davon Vertragsübernahmen		***0,04***				

Die Umsatzerlöse haben sich im Vergleich zum Vorjahr aufgrund des geringeren Volumens an abgerechneten Teilleistungen um 20 Mio. € verringert. Gleichzeitig ergibt sich eine Bestandserhöhung an unfertigen Leistungen um 56 Mio. €.

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

Gesamtaussage zur Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Bedingt durch die Geschäftstätigkeit der DEGES unterliegen die Umsatzerlöse sowie der damit zusammenhängende Auf- und Abbau der unfertigen Leistungen jährlichen Schwankungen.

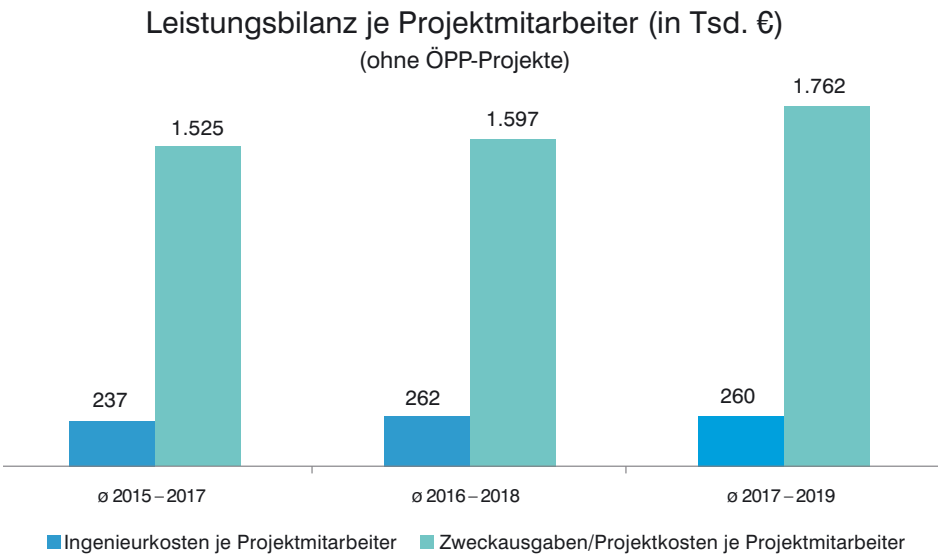
Die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage ist geordnet.

Leistungsbezogene Kennzahlen

Die Gesellschaft hat 2017 die Analyse der einzelnen Kostenarten und -relationen sowohl in der Planungs- und Bauphase als auch im Grunderwerb der Projekte fortgesetzt. Wichtige Kennzahlen zur Sicherstellung der wirtschaftlichen Projektrealisierung sind:

- das Betreuungsvolumen an Ingenieurkosten je Projektmitarbeiter,
- das Betreuungsvolumen an Zweckausgaben/Projektkosten je Projektmitarbeiter sowie
- die Overheadquote.

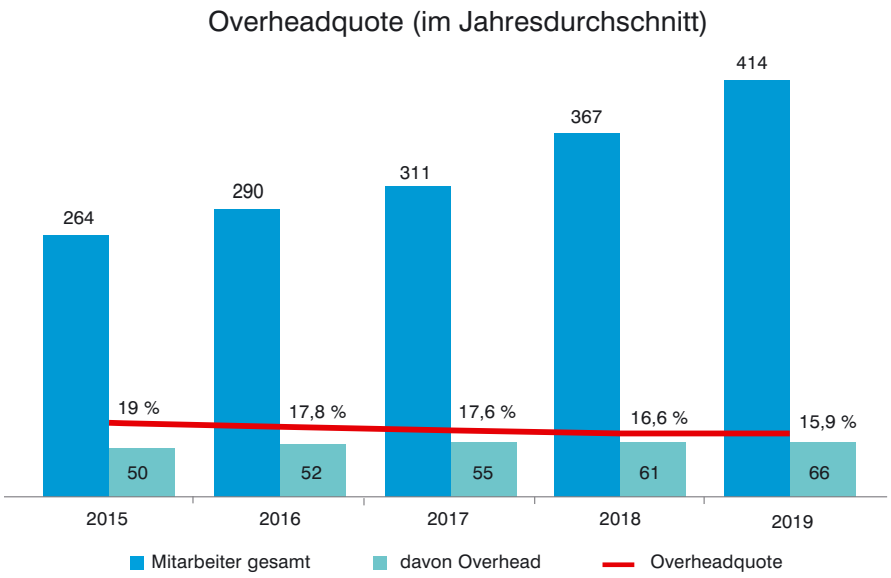
Die Kennzahlen stellen sich im Dreijahresvergleich wie folgt dar:



Das Betreuungsvolumen an Ingenieurkosten ist die wesentliche Bestimmungsgröße für den Personalbedarf der DEGES und damit für die wirtschaftliche Aufgabenerledigung. Die Kennzahl konnte im Vergleich zum Vorjahr in den betrachteten, rollierenden Dreijahreszeiträumen trotz einer Vielzahl von Neueinstellungen erneut gesteigert werden.

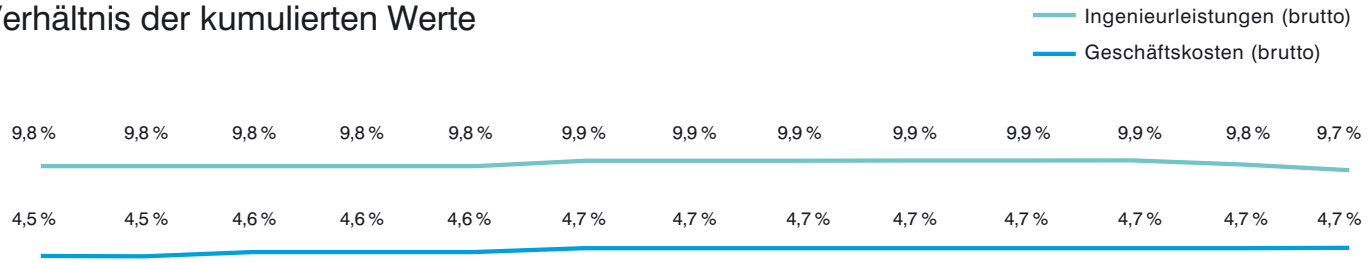
Das Betreuungsvolumen an Zweckausgaben/Projektkosten steigt ebenfalls bis 2019 an. Der Anstieg im Dreijahresdurchschnitt 2017 – 2019 resultiert aus den geplanten Baubeginnen u. a. an der A 143 in Sachsen-Anhalt, der A 7 und der A 26 in Hamburg sowie der A 281 Weserquerung in Bremen.

Die rückläufige Overheadquote resultiert aus den Neueinstellungen in den Jahren 2017 – 2019, wobei der Overhead infolge der Nutzung von Synergieeffekten nicht proportional zum Gesamtzuwachs aufgebaut wurde bzw. wird.

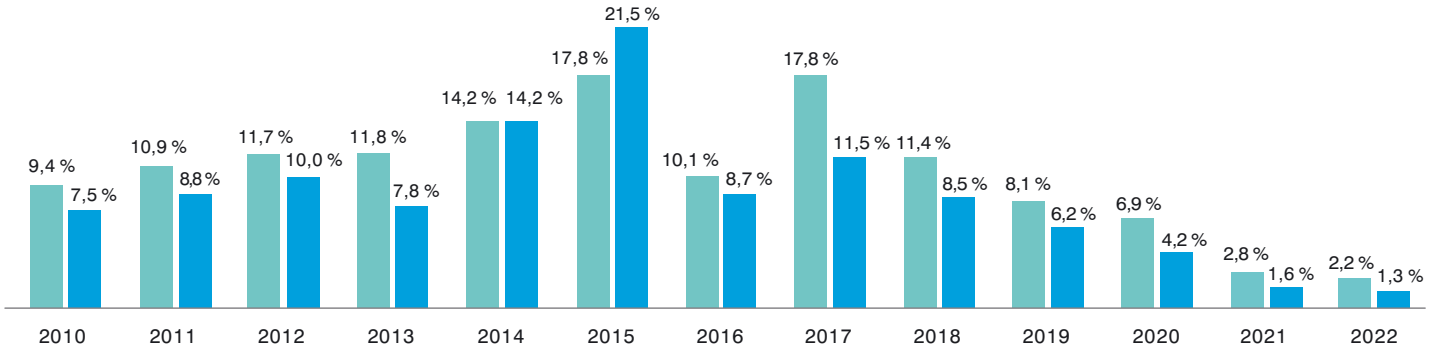


Für den ursprünglichen Unternehmensgegenstand der Realisierung der VDE-Projekte wird darüber hinaus das Verhältnis der kumulierten Werte der Verwaltungskosten und Zweckausgaben betrachtet.

Verhältnis der kumulierten Werte



Verhältnis der Jahreswerte



Ohne die Projekte A-Modell A 4 Hörselberge, Verfügbarkeitsmodell A 9 AS Lederhose – LGr. 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.

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

Im Vergleich zur Einschätzung im Vorjahr hat sich das kumulierte Verhältnis von Verwaltungskosten zu Zweckausgaben bei den VDE-Projekten wie geplant entwickelt:

Verhältnis der kumulierten Werte per 31.12.2017	IST 2017	Prognose 2017	Veränderung
Ingenieurleistungen (brutto)	9,9 %	9,9 %	0,0 %-Punkte
Geschäftskosten (brutto)	4,7 %	4,7 %	0,0 %-Punkte

Aufgrund projektspezifischer Besonderheiten hat der Aufsichtsrat im Rahmen der Diskussion zur Zielvereinbarung 2018 beschlossen, bei der Berechnung des Verhältnisses der kumulierten Verwaltungskosten zu den kumulierten Zweckausgaben für die Projekte A 10 Autobahndreieck Nuthetal bis Autobahndreieck Potsdam, A 143 Westumfahrung Halle sowie A 4/A 9 Umbau Hermsdorfer Kreuz eine Anpassung der Bemessungsgrundlage für die Berechnung der 15-%-Grenze zuzulassen. Zukünftig sollen für die drei genannten Projekte nicht mehr die Zweckausgaben mit Stand I/1998, sondern mit den aktuellen Kosten in die Berechnung einfließen.

Ein Indiz für das Erreichen des angestrebten Verhältnisses der kumulierten Verwaltungskosten zu den kumulierten Zweckausgaben von unter 15 % ist das Verhältnis der jeweiligen Jahreswerte, das neben der Kennzahl der kumulierten Werte ebenfalls ausgewiesen ist.

Auf die in den Vorjahren erfolgte Betrachtung der Kosten je km wird mangels vergleichbarer Projektportfolios verzichtet.

Personalentwicklung

Im Jahr 2017 hat sich die Mitarbeiterzahl infolge der neu übertragenen Projekte weiter deutlich erhöht. Am 31.12.2017 betrug der Personalbestand einschließlich Geschäftsführung 324 Mitarbeiter (gegenüber dem Vorjahr: + 28). Davon waren 202 im technischen Geschäftsbereich, 111 im kaufmännisch-juristischen Geschäftsbereich sowie 11 in den der Geschäftsführung gemeinsam zugeordneten Organisationseinheiten tätig.

Im Jahresdurchschnitt waren 311 Mitarbeiter inklusive Geschäftsführung beschäftigt.

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 Vergleich mit den ansonsten in der Branche agierenden Strukturen: der Auftragsverwaltung der Länder sowie – was Teilbereiche betrifft – den Consultants. Dieser Vergleich eröffnet sowohl Chancen als auch Risiken für die weitere Entwicklung der Gesellschaft.

Besonders positiv bewertet die Geschäftsführung:

- den 2017 erneut deutlich gestiegenen Auftragsbestand,
- die Kompetenz im Projektmanagement der Planung und Realisierung komplexer bzw. sehr anspruchsvoller Verkehrsinfrastrukturprojekte,
- die Erfahrungen bei der Betreuung von ÖPP-Projekten auf der Basis des vorhandenen technischen, juristischen und kaufmännischen Potenzials,
- das Know-how zur proaktiven Bürgerbeteiligung bei der Projektrealisierung,
- das erzielte Kosten-/Leistungsverhältnis,
- die Flexibilität in der Anpassung der Organisationsstrukturen an die Erfordernisse der Projektdurchführung sowie
- das Know-how, die Leistungsbereitschaft und die Flexibilität der Mitarbeiter.

Die wesentlichen Risiken für die Tätigkeit der DEGES sieht die Geschäftsführung im Rahmen der termin-, kosten- und qualitätsgerechten Planung und Baudurchführung der jeweiligen Projekte.

Insbesondere die langandauernde Genehmigung von beplanten Infrastrukturprojekten infolge der gestiegenen Anforderungen an die Verfahren, teilweise sehr unterschiedlicher Interessenslagen und knapper Ressourcen bei den zuständigen Landesbehörden wird zu Verzögerungen in der Umsetzung der Projekte führen.

Weitere Risiken sind:

- die Sicherung eines qualitativ und quantitativ bedarfsgerechten Personalbestandes entsprechend dem Aufgabenvolumen,
- Termin- und Kostenüberschreitungen in der Projektrealisierung sowie
- das Versagen des eingerichteten Präventionsmechanismus bei Korruptionsfällen.

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 Bundesländern grundsätzlich nicht. Die entstehenden Verwaltungskosten der DEGES tragen die Auftraggeber in Höhe der Selbstkosten, sodass keine ungedeckten finanziellen Belastungen bei der Gesellschaft verbleiben.

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 regelmäßig geprüft sowie weiterentwickelt wird.

Ausgehend vom Aufgabenbereich der geplanten Infrastrukturgesellschaft des Bundes für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen (IGA) wird deren Gründung auch Auswirkungen auf die DEGES haben. Dabei werden ebenfalls die Bestrebungen des Bundes zum Ausbau des Geschäftsfeldes Wasserstraße bei DEGES eine Rolle spielen. Eine konkrete Einschätzung der Chancen und Risiken hieraus sowie eine sichere Prognose der damit im Zusammenhang stehenden langfristigen Entwicklung der DEGES kann von der Geschäftsführung noch nicht getroffen werden.

Prognosebericht

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

Für den Durchschnitt 2017 bis 2019 werden für die Kennzahlen folgende Werte prognostiziert:

- Betreuungsvolumen an Zweckausgaben/Projektkosten je Projektmitarbeiter 1,762 Mio. €
- Betreuungsvolumen an Ingenieurkosten je Projektmitarbeiter 0,260 Mio. €
- Overheadquote 16,6 %

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

Für die Totalperiode der VDE-Projekte wird auch zum Ende des Berichtsjahres 2018 ein Verhältnis der Verwaltungskosten zu den Zweckausgaben von unter 15 % prognostiziert.

Berlin, 8. März 2018
Geschäftsführung der DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH

Bodo Baumbach
Geschäftsführer

Dirk Brandenburger
Geschäftsführer

Höhepunkte des Jahres 2017

Brückeneinschub an der Wilhelmsburger Reichsstraße

15. April

B 4/B 75: DOPPELTER BRÜCKEN-EINSCHUB IN WILHELMSBURG

Hamburgs Verkehrssenator Frank Horch war am Ostersamstag in Wilhelmsburg Zeuge eines doppelten Brückeneinschubs. Zwei große Fachwerkbrücken, die seitlich der Bahndämme Hohe Schaar errichtet wurden, wurden über Ostern eingeschoben, damit die zukünftige Wilhelmsburger Reichsstraße an dieser Stelle die Hafengleise unterqueren kann. Der Einschub der beiden Eisenbahnbrücken markierte einen Meilenstein, weil damit die Arbeiten an den Bahnanlagen so gut wie abgeschlossen waren und Platz für die neue Wilhelmsburger Reichsstraße geschaffen wurde.

28. Mai

A 10: INGENIEURTECHNISCHER HÖHEPUNKT

Im Zuge des achtstreifigen Ausbaus der A 10 zwischen den Autobahndreiecken Potsdam und Nuthetal (südlicher Berliner Ring) hat die DEGES mittels eines aufwendigen Verfahrens den nördlichen Teil einer neuen Eisenbahnbrücke über die A 10 bei Michendorf in Position geschoben. Das Bauwerk besteht aus zwei einzelnen Überbauten, die zuvor neben ihrem späteren Standort errichtet wurden. Vor dem Verschub wurde die Schienenstrecke in diesem Bereich mitsamt des darunterliegenden Bahndamms und der Oberleitungen zurückgebaut.

Der Grund für den Neubau: Unter der bisherigen Eisenbahnüberführung war nicht genügend Platz für die geplanten acht Fahrspuren. Unter der neuen Brücke wird nach Fertigstellung die nördliche Richtungsfahrbahn der A 10 verlaufen.

2. Juni

A 44: TUNNELANSTICH IN HESSEN

Mit dem Anstich des Spitzenbergtunnels bei Wehretal-Reichensachsen (Hessen) haben die Arbeiten am zweiten Teil des A 44-Abschnitts Waldkappel – Ringgau begonnen. Der 600 m lange Tunnel ist Teil der neuen Autobahn zwischen Kassel und dem Wommener Dreieck (A 4). Rainer Bomba, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, sagte: „Die A 44 wird zukünftig die Verkehre bündeln. Dies kommt der Wirtschaft in der Region zugute und erhöht die Lebensqualität und die Verkehrssicherheit. Nach dem Tunnel Trimberg und der Wehretalbrücke beginnen wir nun ein weiteres

Neue Eisenbahnüberführung über die A 10, südlicher Berliner Ring

Anstich des Spitzenbergtunnels im Zuge der neuen A 44 in Hessen

wichtiges Bauwerk und machen die Strecke fit für die Zukunft."

3. August

B 172: BAUSTART FÜR ORTSUMFAHRUNG PIRNA

Die Arbeiten für die B 172 Ortsumfahrung Pirna haben mit einem feierlichen ersten Spatenstich offiziell begonnen. Der Bau der Ortsumfahrung umfasst vier große Bauwerke, darunter die Talbrücke über das Gottleubatal mit einer Weite von 916 m und den Kohlbergtunnel mit einer Länge von 300 m. Die rund 4 km lange Strecke ist für Wirtschaft und Tourismus in der Sächsischen Schweiz von großer Bedeutung. 2022 soll das Bauprojekt abgeschlossen sein.

14. August

B 3/B 45: ORTSUMFAHRUNG WÖLLSTADT FREIGEGEBEN

Rainer Bomba, Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, und Lucia Puttrich, Hessische Ministerin für Bundes- und Europaangelegenheiten, haben die Ortsumfahrung Ober- und Niederwöllstadt für den Verkehr freigegeben.

Mit der Ortsumfahrung werden die Anbindung des Wetteraukreises an Frankfurt und Gießen verbessert und die Verkehre auf der B 3/B 45 gebündelt.

Für die Querung von bestehenden Straßen, Bahnlinien, Gewässern und Wirtschaftswegen wurden insgesamt zehn Brückenbauwerke errichtet.

Erster Spatenstich für die Ortsumfahrung Pirna

Verkehrsfreigabe in Wöllstadt

Baubeginn an der Talbrücke Riedmühle in Hessen

18. August

A 44: SPATENSTICH AN DER TALBRÜCKE RIEDMÜHLE

Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt und der hessische Verkehrsminister Tarek Al-Wazir haben mit dem ersten Spatenstich zur Talbrücke Riedmühle den Bau eines weiteren Abschnitts der Autobahn 44 Kassel – Herleshausen begonnen. Der östlichste Abschnitt der A 44 geht am Wommener Dreieck in die A 4 über.
Er ist 9,1 km lang und umfasst neben der Talbrücke Riedmühle zwei weitere Brücken und einen Tunnel.

27. August

A 3: ERFOLGREICHE PFEILER-SPRENGUNG IN LIMBURG

Unter großem öffentlichen Interesse wurden am Morgen des 27. August sechs Pfeiler der ehemaligen Autobahnbrücke über die Lahn bei Limburg gesprengt. Gegen 9:25 Uhr fiel der letzte der rund 60 m hohen Betonpfeiler unter dem Beifall der zahlreichen Zuschauer. Damit war ein wichtiger Meilenstein im Zuge des Brückenabrisses geschafft. Bereits Ende 2016 war der Neubau der Lahntalbrücke im Zuge der A 3 für den Verkehr freigegeben worden.

16. September

A 7: BAUSTELLENTAG IN HAMBURG

Am 16. September konnten sich Anwohner der A 7 und weitere Interessierte an den drei großen A 7-Baustellen in Hamburg über den Baufortschritt informieren. Die Hamburger Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation hatte gemeinsam mit DEGES und Via Solutions Nord (VSN) zum „A 7 Baustellentag“ geladen. An der Langenfelder Brücke, dem Stellingentunnel und dem Schnelsentunnel standen Vertreter der DEGES, der VSN und der am Bau beteiligten Unternehmen den Besuchern Rede und Antwort.

Außerdem gab es geführte Touren entlang der Baustellen mit Blick auf das Geschehen.

11. Oktober

B 91 ORTSUMFAHRUNG THEISSEN: MEROWINGERZEITLICHE GRÄBER ENTDECKT

Archäologen haben bei Ausgrabungen im Zuge des Neubaus der Ortsumfahrung der B 91 östlich von Theißen einen Friedhof aus der Merowingerzeit (6. Jahrhundert) entdeckt.

Er umfasst etwa 15 Gräber, darunter mindestens drei Niederlegungen von Pferden. Die Untersuchungsergebnisse weisen auf eine vielfältige und kontinuierliche Besied-

Sprengung der Pfeiler der alten Lahntalbrücke

Baustellentag an der A 7 in Hamburg

lungsgeschichte der Region hin. Bereits einige Wochen zuvor hatten die Archäologen einen slawischen und bronzezeitlichen Siedlungs- sowie Bestattungsplatz bei Theißen gefunden.

21. Dezember

B 90N FÜR DEN VERKEHR FREIGEGEBEN

Birgit Keller, Infrastrukturministerin des Freistaats Thüringen, und Gerhard Rühmkorf, Unterabteilungsleiter im Bundesverkehrsministerium, haben nach gut vierjähriger Bauzeit die Bundesstraße 90n zwischen der Anschlussstelle Stadtilm (A 71) und Nahwinden für den Verkehr freigegeben. Die Verkehrsfreigabe erfolgte rund ein halbes Jahr früher als geplant. Die B 90n ist knapp 14 km lang. Durch die Entlastung der Ortsdurchfahrten von Griesheim, Stadtilm, Marlishausen und Nahwinden reduzieren sich Staus, Lärm und Abgase.

Verkehrsfreigabe B 90n in Thüringen

Einschwimmen der Mittelsegmente der Petersdorfer Brücke

21. Dezember

A 19: MITTELSEGMENTE DER PETERSDORFER BRÜCKE EINGESCHWOMMEN

Zum Jahresende 2017 ist der Ersatzneubau der Petersdorfer Brücke im Zuge der A 19 einen wichtigen Schritt vorangekommen: Vom 19. bis 21. Dezember wurden die beiden Mittelsegmente der westlichen Brückenhälfte mittels eines aufwendigen Verfahrens eingeschwommen.

Ein niederländisches Spezialunternehmen hatte die beiden 93 m langen und jeweils 286 t schweren Stahlträger hierzu auf Pontons verladen und auf dem Wasser unter ihre spätere Position befördert. Mit Litzenhebern wurden die Träger anschließend zwischen den Brückenpfeilern angehoben und mit den bereits eingeschobenen Randträgern verschweißt.

Bericht des Aufsichtsrates / Jahresabschluss

A 44, Hessen: Blick auf die Wehretalbrücke und den zukünftigen Tunnel Trimberg

Bericht des Aufsichtsrates für das Geschäftsjahr 2017

Der Aufsichtsrat hat die ihm nach Gesetz und Satzung obliegenden Aufgaben wahrgenommen. Im Geschäftsjahr 2017 haben vier Aufsichtsratssitzungen und acht 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.

Schwerpunkte der Information des Aufsichtsrates sowie seiner beratenden bzw. überwachenden Tätigkeit gegenüber der Geschäftsführung waren im Geschäftsjahr 2017:

- Abschluss neuer Dienstleistungsverträge,
- Intensivierung der Personalgewinnung im Kontext mit der Aufgabenentwicklung,
- Vorbereitung der Anpassung der Rahmen- und Einzel-Dienstleistungsverträge zur Optimierung des Ressourceneinsatzes,
- Planungs- und Baustand der Projekte,
- Fortschreibung der aktuellen Termin- und Kostenpläne für die weitere Projektbearbeitung,
- Konzeption der weiteren Entwicklung des Geschäftsfeldes Wasserstraße der DEGES und Vorbereitung einer diesbezüglichen Fortschreibung des Gesellschaftsvertrages,
- Fortschreibung der Zielvereinbarung zwischen dem Aufsichtsrat und der Geschäftsführung sowie
- Vorbereitung der Diskussion über die möglichen Auswirkungen der geplanten Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen auf DEGES.

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. im schriftlichen Verfahren zugestimmt.

Der Jahresabschluss und der Lagebericht für das Geschäftsjahr 2017 sind im Auftrag des Vorsitzenden des Aufsichtsrates durch die Deloitte 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.

Darüber hinaus wurde durch den Jahresabschlussprüfer eine prüferische Durchsicht des Verwaltungskostennachweises für das Geschäftsjahr 2017 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 112. 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.

Bonn, 23. April 2018

DER AUFSICHTSRAT

MDir Dr. Stefan Krause

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben dem Jahresabschluss und dem Lagebericht für das Geschäftsjahr 2017 der DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH, Berlin, in der Fassung der Anlage 1 den folgenden unter dem 20. März 2018 unterzeichneten uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt:

„Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht der DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH, Berlin, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2017 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags liegen in der Verantwortung der 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 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 der DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH, Berlin, den gesetzlichen Vorschriften und den ergänzenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags 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, entspricht den gesetzlichen Vorschriften, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.“

Berlin, 20. März 2018

Deloitte GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Nienhoff
Wirtschaftsprüferin

Großmann
Wirtschaftsprüferin

Bilanz der DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH zum 31. Dezember 2017

AKTIVA	31.12.2017 €	31.12.2016 €
A Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Software	793.897,00	764.551,00
2. Geleistete Anzahlungen	4.200,00	46.041,11
	798.097,00	810.592,11
II. Sachanlagen		
1. Betriebs- und Geschäftsausstattung	2.656.988,00	2.419.506,00
2. Geleistete Anzahlungen	0,00	18.522,48
	2.656.988,00	2.438.028,48
III. Finanzanlagen		
Sonstige Ausleihungen	105.191,60	96.115,27
	3.560.276,60	3.344.735,86
B Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Unfertige Leistungen	417.896.832,13	361.858.015,56
2. Geleistete Anzahlungen	153.960.543,90	129.680.453,69
3. Zahlungen auf Drittverträge	10.054.958,82	9.176.769,98
	581.912.334,85	500.715.239,23
II. Sonstige Vermögensgegenstände	400.025,58	818.534,19
III. Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten	5.075.357,43	6.693.890,97
	587.387.717,86	508.227.664,39
C Rechnungsabgrenzungsposten	408.029,45	335.724,49
D Akt. Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	16.114,79	20.533,39
	591.372.138,70	**511.928.658,13**

PASSIVA	31.12.2017 €	31.12.2016 €
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
IV. Gewinnvortrag	18.780,00	12.520,00
V. Jahresüberschuss	6.260,00	6.260,00
	122.840,00	116.580,00
B Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen	1.054.595,00	972.042,00
2. Steuerrückstellungen	15.400,00	96.902,31
3. Sonstige Rückstellungen	2.684.869,59	2.788.319,50
	3.754.864,59	3.857.263,81
C Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.830.710,61	1.370.647,53
2. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	585.035.738,87	505.879.447,32
3. Sonstige Verbindlichkeiten	627.984,63	704.719,47
davon aus Steuern	(626.512,01)	(714.288,71)
	587.494.434,11	507.954.814,32
	591.372.138,70	**511.928.658,13**

Anhang für das Geschäftsjahr 2017

1. Allgemeine Angaben

Dem Jahresabschluss zum 31. Dezember 2017 liegen 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.
Sitz: Berlin
Registergericht: Amtsgericht Berlin-Charlottenburg
Handelsregisternummer: HRB 41385 B

2. Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sowie Erläuterung zur Bilanz

Im Vorjahr wurden projektbezogene Verwaltungsaufwendungen (1.034 Tsd. €) unter den sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen. Diese werden ab 2017 unter dem Posten Materialaufwand ausgewiesen. Mit Ausnahme dieser Ausweisänderung wurden die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden unverändert zum Vorjahr beibehalten.

2.1 Anlagevermögen

Die Zusammensetzung und Veränderungen der einzelnen Posten des Anlagevermögens sind in der Entwicklung des Anlagevermögens auf der Folgeseite 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 abzüglich aufgelaufener Abschreibungen bewertet. Die Abschreibungen werden planmäßig linear über die voraussichtliche Nutzungsdauer (zwischen 3 und 13 Jahren) vorgenommen.

Geringwertige Vermögensgegenstände mit einem Nettowert bis 150 € werden in entsprechender Anwendung der steuerlichen Regelung des § 6 Abs. 2 EStG im Zugangsjahr voll abgeschrieben und als Abgang gezeigt. Wirtschaftsgüter mit einem Nettowert zwischen 150 € und 1.000 € werden entsprechend der steuerlichen Vorschrift des § 6 Abs. 2a EStG zu einem Sammelposten zusammengefasst und über fünf Jahre gewinnmindernd abgeschrieben.

Die Finanzanlagen beinhalten verzinsliche Kautionen für die langfristig angemieteten Büroräume der Zweigstellen Hamburg und Düsseldorf, für betrieblich langfristig genutzte, notwendige Mitarbeiterwohnungen in Hamburg und Düsseldorf sowie für mehrere langfristig angemietete Baubüroflächen in Hamburg, Hessen und Baden-Württemberg und werden zum Nennwert angesetzt.

Entwicklung des Anlagevermögens

	Anschaffungskosten				
	Stand 01.01.2017 €	Zugänge €	Umbuchungen €	Abgänge €	Stand 31.12.2017 €
Immaterielle Vermögensgegenstände					
Entgeltlich erworbene Software	4.225.309,78	368.447,28	46.041,11	51.288,78	4.588.509,39
Geleistete Anzahlungen	46.041,11	4.200,00	–46.041,11	0,00	4.200,00
	4.271.350,89	372.647,28	0,00	51.288,78	4.592.709,39
Sachanlagen					
Betriebs- und Geschäftsausstattung	5.914.738,37	1.072.740,50	18.522,48	283.680,34	6.722.321,01
Geleistete Anzahlungen	18.522,48	0,00	–18.522,48	0,00	0,00
	5.933.260,85	1.072.740,50	0,00	283.680,34	6.722.321,01
Zwischensummen	**10.204.611,74**	**1.445.387,78**	**0,00**	**334.969,12**	**11.315.030,40**
Finanzanlagen					
Sonstige Ausleihungen	96.115,27	48.821,45	0,00	39.745,12	105.191,60
Summen	**10.300.727,01**	**1.494.209,23**	**0,00**	**374.714,24**	**11.420.222,00**

2.2 Vorräte

Die zu Herstellungskosten bewerteten unfertigen Leistungen umfassen die 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 deren finanzielle Abwicklung von der DEGES übernommen wird.

Die Vorräte haben sich aufgrund der weiteren Projektbearbeitung sowie der Abrechnung von Teilleistungen für die Straßenprojekte wie folgt verändert:

Vorräte (in Tsd. €)			
	31.12.2017	31.12.2016	Veränderung
Unfertige Leistungen	417.897	361.858	56.039
Geleistete Anzahlungen	153.960	129.680	24.280
Zahlungen auf Drittverträge	10.055	9.177	878
Gesamt	**581.912**	**500.715**	**81.197**

		Abschreibungen			Bilanzwerte	
Stand 01.01.2017 €	Zugänge €	Umbuchungen €	Abgänge €	Stand 31.12.2017 €	Stand 31.12.2017 €	Vorjahr €
3.460.758,78	385.142,39	0,00	51.288,78	3.794.612,39	793.897,00	764.551,00
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4.200,00	46.041,11
3.460.758,78	385.142,39	0,00	51.288,78	3.794.612,39	798.097,00	810.592,11
3.495.232,37	718.224,98	0,00	148.124,34	4.065.333,01	2.656.988,00	2.419.506,00
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	18.522,48
3.495.232,37	718.224,98	0,00	148.124,34	4.065.333,01	2.656.988,00	2.438.028,48
6.955.991,15	**1.103.367,37**	**0,00**	**199.413,12**	**7.859.945,40**	**3.455.085,00**	**3.248.620,59**
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	105.191,60	96.115,27
6.955.991,15	**1.103.367,37**	**0,00**	**199.413,12**	**7.859.945,40**	**3.560.276,60**	**3.344.735,86**

2.3 Sonstige Vermögensgegenstände sowie Kassenbestand, Bundesbankguthaben und Guthaben bei Kreditinstituten

Die sonstigen Vermögensgegenstände sind grundsätzlich zum Nominalwert angesetzt.

Den Risiken eines Zahlungsausfalls wurde über die Bildung von Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen.

Unter den sonstigen Vermögensgegenständen sind wie im Vorjahr keine Forderungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr ausgewiesen.

Der Kassenbestand, die Bundesbankguthaben sowie die 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 überwiesenen Gehälter für die außertariflichen Mitarbeiter.

2.5 Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung

Die Ansprüche aus Rückdeckungsversicherungen für mitarbeiterfinanzierte Pensionszusagen werden in Höhe des beizulegenden Zeitwertes von 122 Tsd. € gemäß § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit den entsprechenden Rückstellungen in Höhe von 106 Tsd. € verrechnet. Der die Rückstellung übersteigende Betrag in Höhe von 16 Tsd. € wird als aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung in der Bilanz ausgewiesen.

Der beizulegende Zeitwert entspricht dem von der Versicherungsgesellschaft mitgeteilten 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 10-Jahresdurchschnittszinssatzes von 3,68 % (Vorjahr: 4,01 %) wurde von dem Wahlrecht nach § 253 Abs. 2 Satz 2 HGB (pauschaler Ansatz des von der Deutschen Bundesbank zum 31.12.2017 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 3,8 Tsd. €.

2.6 Eigenkapital

Am gezeichneten Kapital von 62,6 Tsd. € sind die Bundesrepublik Deutschland mit 18,2 Tsd. € sowie die Bundesländer 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 Jahresüberschuss i. H. v. 6.260,00 € erhöht.

2.7 Rückstellungen

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

Der Berechnung der passivierten Pensionsrückstellungen liegen die Richttafeln 2005 G von Dr. Klaus Heubeck zugrunde. Bei der Festlegung des 10-Jahresdurchschnittszinssatzes von 3,68 % (Vorjahr: 4,01 %) wurde von dem Wahlrecht nach § 253 Abs. 2 Satz 2 HGB (pauschaler Ansatz des von der Deutschen Bundesbank zum 31.12.2017 veröffentlichten Zinssatzes mit einer Restlaufzeit von 15 Jahren) Gebrauch gemacht.

Aus der Abzinsung der Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen zehn Jahre ergibt sich im Vergleich zur Abzinsung mit dem durchschnittlichen Marktzinssatz der vergangenen sieben Jahre ein Unterschiedsbetrag in Höhe von 163 Tsd. €. Dieser Betrag ist ausschüttungsgesperrt.

Die Erfüllungsbeträge für die Pensionsverpflichtungen an die Geschäftsführer zum Bilanzstichtag wurden mittels der PUC-Methode ermittelt.

Dabei wurden wie im Vorjahr ein Gehaltstrend von 2,6 % und ein Rententrend von 2,1 % zugrunde gelegt. Insgesamt ergibt sich ein Aufzinsungsbetrag in Höhe von 91 Tsd. € (Vorjahr 22 Tsd. €).

Sonstige Rückstellungen bestehen insbesondere für:

- Urlaubsverpflichtungen (1.040 Tsd. €),
- Abschlussvergütungen und Leistungszulagen (544 Tsd. €)
- Prozesskosten (442 Tsd. €) sowie
- ungewisse Verbindlichkeiten aus Ingenieurverträgen (293 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	0,1
Rückstellung für Archivierung	1,2	0,0

Insgesamt bestehen Verbindlichkeiten mit voraussichtlich folgenden Restlaufzeiten:

	mit Restlaufzeiten von						Gesamtbetrag	
mit Restlaufzeiten von	bis zu 1 Jahr Tsd. €		1–5 Jahren Tsd. €		mehr als 5 Jahren Tsd. €		Tsd. €	
	2017	Vorjahr	2017	Vorjahr	2017	Vorjahr	2017	Vorjahr
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.824	1.371	6	0	0	0	1.830	1.371
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern (brutto)	123.910	89.357	273.750	222.865	295.468	286.770	693.128	598.991
Umsatzsteuer auf Mittelzuweisungen	–19.324	–13.890	–42.691	–34.644	–46.077	–44.578	–108.092	–93.112
	104.586	**75.467**	**231.059**	**188.221**	**249.391**	**242.192**	**585.036**	**505.879**
Sonstige Verbindlichkeiten	628	705	0	0	0	0	628	705
davon aus Steuern	(627)	(714)	(0)	(0)	(0)	(0)	(627)	(714)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(0)	(–10)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(–10)
Gesamtbetrag	**107.038**	**77.543**	**231.065**	**188.221**	**249.391**	**242.192**	**587.494**	**507.955**

2.8 Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten betreffen im Wesentlichen die von der Bundesrepublik Deutschland und den Bundesländern zur Finanzierung der Verwaltungskosten der Gesellschaft erhaltenen Mittelzuweisungen. Die Verbindlichkeiten sind zum Erfüllungsbetrag bewertet.

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 144,7 Tsd. €, passive latente Steuern in Höhe von 7,3 Tsd. €.

Aktive latente Steuern ergeben sich 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 121,9 Tsd. €, die daraus ermittelte latente Steuer beträgt 37,0 Tsd. €.
- einem steuerlichen Ausgleichsposten bei den Rückstellungen für Pensionen in Höhe von 355,0 Tsd. €. Die daraus ermittelte latente Steuer beträgt 107,7 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 16,1 Tsd. €. Die daraus ermittelte latente Steuer beträgt 4,9 Tsd. €.
- dem Unterschied der Wertansätze in der Handels- und Steuerbilanz bei der Rückstellung für künftige Betriebsprüfungen, Prozesskosten und Archivierung in Höhe von 7,9 Tsd. €. Die daraus ermittelte latente Steuer beträgt 2,4 Tsd. €.

Für die Berechnung der latenten Steuern wird ein Steuersatz von 30,34 % 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:

	31.12.2017 Mio. €
Miet- und Leasingverträge	9,36
Bestellobligo	204,0
Summe	**213,36**

3. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

3.1 Umsatzerlöse

Die ausgewiesenen Umsatzerlöse entfallen auf:

	2017 Tsd. €	Vorjahr Tsd. €
Teilleistung 1 für Straßenprojekte	18.096	30.300
Teilleistung 2 für Straßenprojekte	4.098	12.280
Leistungen für das Projekt City-Tunnel Leipzig	75	203
Leistungen für die Wasserstraßenprojekte	0	0
Leistungen für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur	486	252
Gesamt	**22.755**	**43.035**

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 381 Tsd. € enthalten (Vorjahr: 616 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. Mai 2017 erfolgten Tariferhöhung um 2,2 % gegenüber dem Vorjahresniveau um ca. 2.074 Tsd. € erhöht.

3.5 Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

Abschreibungen	2017 Tsd. €	Vorjahr Tsd. €
planmäßige lineare Abschreibung	1.045	928
sofortige Abschreibung gemäß § 6 Abs. 2 EStG	58	35
Gesamt	**1.103**	**963**

3.6 Sonstige betriebliche Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen entfallen im Wesentlichen auf:

- Mieten und Nebenkosten für die Zentrale in Berlin und die Zweigstellen,
- Instandhaltung und Wartung für Gebäude, EDV-Anlagen und Software,
- Reisekosten,
- Personalnebenkosten, insbesondere auf Personalwerbung, sowie
- Gutachten und Beratungen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten periodenfremde Aufwendungen von 20 Tsd. € (Vorjahr: 193 Tsd. €).

3.7 Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Die Steuern vom Einkommen und Ertrag resultieren aus Gewerbeertragsteuern (56 Tsd. €, Vorjahr: 53 Tsd. €) sowie aus Körperschaftsteuern und Solidaritätszuschlag (22 Tsd. €, Vorjahr: 24 Tsd. €).

4. Sonstige Angaben

4.1 Arbeitnehmer

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

Geschäftsbereich	2017 Anzahl	Vorjahr Anzahl
gemeinsamer Geschäftsbereich	9	10
technischer Geschäftsbereich	194	182
kaufmännisch-juristischer Geschäftsbereich	106	96
(davon gewerbliche Arbeitnehmer)	(4)	(3)
Gesamt	**309**	**288**

Zum 31. Dezember 2017 waren 322 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	190.000,00	170.746,00	360.746,00
Leistungszulage	17.388,00	17.388,00	34.776,00
Geldwerter Vorteil (Pkw), Beihilfen, Beiträge zur Gruppenunfallversicherung	28.556,70	13.064,09	41.620,79
Versorgungszuschlag/Arbeitgeberanteil Sozialversicherung	28.871,88	11.900,28	40.772,16
Summe Bezüge	**264.816,58**	**213.098,37**	**477.914,95**
nachrichtlich: Zuführung zur Pensionsrückstellung	16.347,00	61.584,00	77.931,00
Gesamt	**281.163,58**	**274.682,37**	**555.845,95**

Für die Mitglieder der Geschäftsführung wurden zum 31. Dezember 2017 Pensionsrückstellungen in Höhe von 536.846,00 € gebildet.

An frühere Geschäftsführer wurden im Berichtsjahr 34.758,02 € in Form von Versorgungsbezügen ausgezahlt. Die Pensionsrückstellungen für frühere Mitglieder der Geschäftsführung belaufen sich zum Bilanzstichtag auf 517.749,00 €.

Sitzungsgelder (Aufwandsentschädigung) an die Mitglieder des Aufsichtsrates:

Aufsichtsratsmitglied	Sitzungsgeld in €*
Dr. Stefan Krause (Vorsitzender des Aufsichtsrates)	0,00**
Tatjana Tegtbauer (Stellvertretende des Vorsitzenden)	0,00**
Lutz Irmer (Stellvertreter des Vorsitzenden)	409,04
Lutz Adam	306,78
Jens Deutschendorf	204,52
Beate Heinz	409,04
Günther Hermann	102,26
Martin Huber	409,04
Gert Klaiber	306,78
Dr. Rainer Kosmider	409,04
Egbert Neumann	306,78
Michael Pirschel	409,04
Winfried Pudenz	0,00**
Dr. Sebastian Putz	306,78
Matthias Renner	0,00**
Bernd Sablotny	306,78
Volkmar Vogel	204,52
Martin Weber	102,26
Summe:	**4.192,66**

*) Ggf. Abführung der Sitzungsgelder an die jeweilige Behörde gemäß den bundes- und länderspezifischen Regularien
**) Verzicht auf Auszahlung

4.4 Gesamthonorar für den Abschlussprüfer

Das Gesamthonorar des Abschlussprüfers beträgt 27.300,00 € netto für Abschlussprüfungsleistungen und 7.644,00 € 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 Bundeslandes 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 Mitteln 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 jeweiligen Bundesländer sowie, bezogen auf europäische Fördermittel, auch durch den Europäischen Rechnungshof geprüft.

6. Nachtragsbericht

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

7. Corporate Governance Kodex des Bundes

Die Erklärung zum Corporate Governance Kodex des Bundes wird nach Zustimmung des Aufsichtsrates auf der Homepage der DEGES veröffentlicht.

8. Vorschlag für die Verwendung des Jahresüberschusses 2017

Die Geschäftsführung schlägt vor, auf der Grundlage des Beschlusses in der 81. Aufsichtsratssitzung zur Verwendung der Jahresüberschüsse, den Jahresüberschuss 2017 in Höhe von 6.260 € vorzutragen.

Berlin, 8. März 2018
Geschäftsführung der DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH

Bodo Baumbach
Geschäftsführer

Dirk Brandenburger
Geschäftsführer

Gewinn- und Verlustrechnung der DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2017

	2017 €	2016 €
1. Umsatzerlöse	22.755.478,40	43.034.804,60
2. Veränderung des Bestandes an unfertigen Leistungen	56.038.816,57	13.186.936,22
3. Sonstige betriebliche Erträge	419.593,58	1.068.479,82
	79.213.888,55	**57.290.220,64**
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für bezogene Waren	–90.482,88	–142.024,03
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	–44.251.435,49	–24.510.106,96
	–44.341.918,37	–24.652.130,99
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	–23.080.642,04	–21.370.810,95
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	–4.236.134,11	–3.872.274,87
davon für Altersversorgung	(–717.424,22)	(–681.544,71)
	–27.316.776,15	–25.243.085,82
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	–1.103.367,37	–963.303,47
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	–6.262.284,07	–6.325.508,67
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	2.191,10	2.340,89
davon aus der Abzinsung der Rückstellungen	(104,54)	(1.762,46)
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	–97.348,42	–24.386,70
davon aus der Aufzinsung der Rückstellungen	(–95.586,13)	(–23.208,04)
10. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	–78.073,27	–76.815,88
11. Ergebnis nach Steuern	**16.312,00**	**7.330,00**
12. Sonstige Steuern	–10.052,00	–1.070,00
13. Jahresüberschuss	**6.260,00**	**6.260,00**

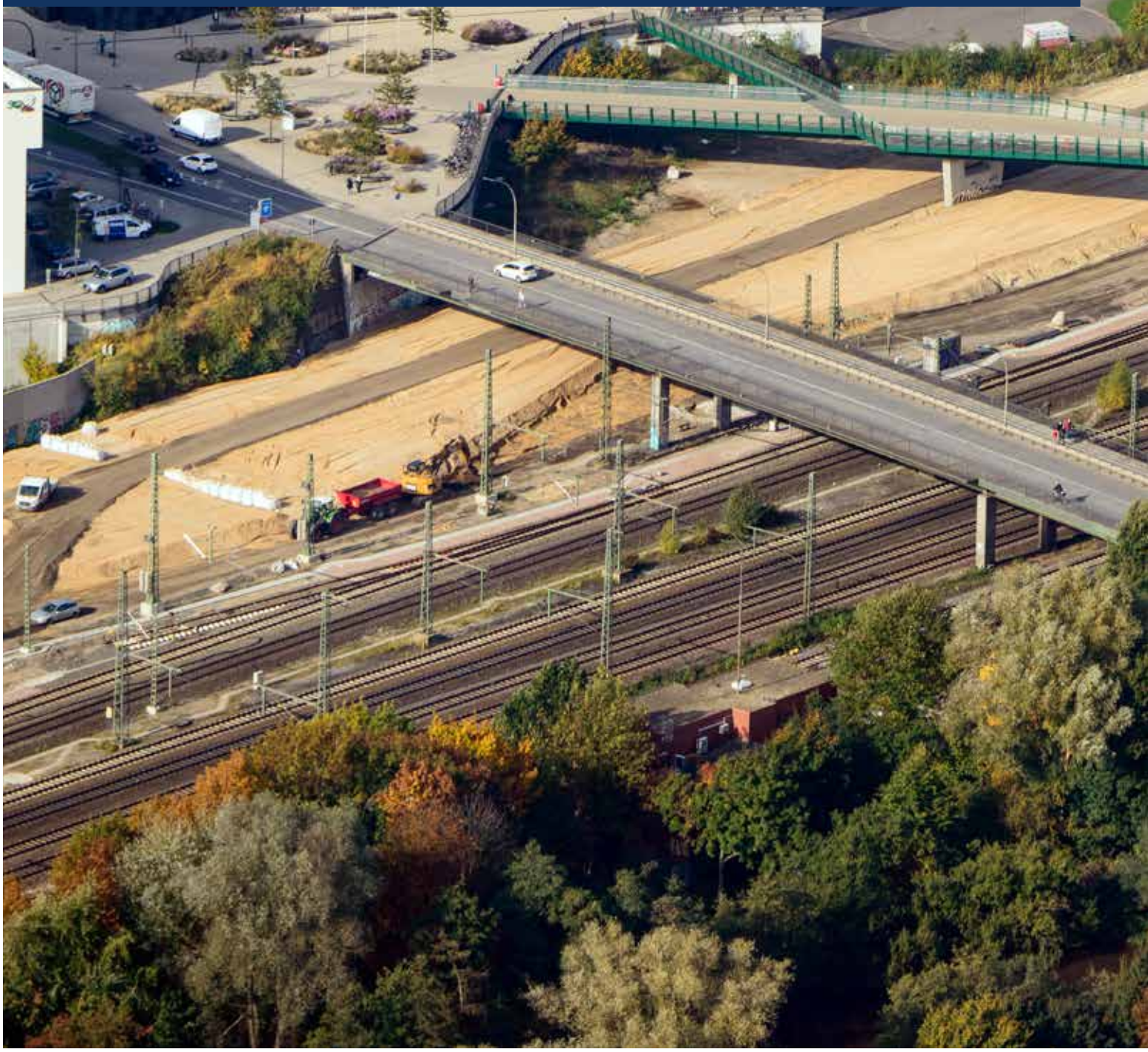
Betreute Bau-, Grunderwerbs- und weitere Projektleistungen sowie hierfür verwendete Mittel zum 31. Dezember 2017

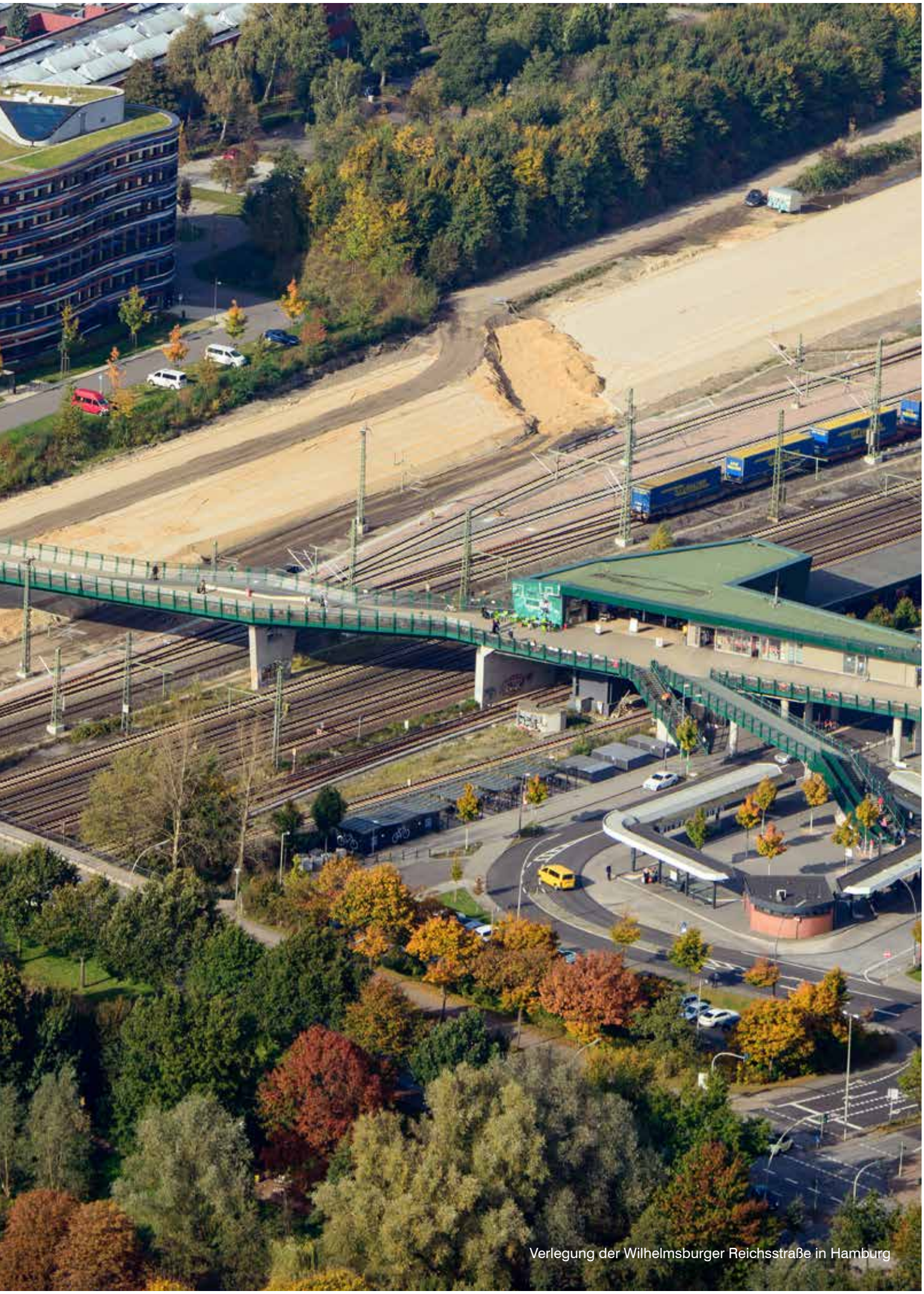
AKTIVA	31.12.2017 €	31.12.2016 €
Mittelverwendung		
I. Straßenbauprojekte		
1. Bauleistungen	11.661.528.444,66	11.219.277.873,80
2. Grunderwerb	688.191.626,24	667.541.022,77
3. Forderungen gegenüber Gesellschaftern aus Teilleistungsabrechnung	0,00	19,28
	12.349.720.070,90	11.886.818.915,85
II. City-Tunnel Leipzig		
1. Projektkosten	665.114.113,95	664.654.550,25
2. Vorsteueranspruch auf die Projektkosten	1.824.273,58	1.865.488,29
3. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	0,00	0,00
4. Lieferanten-Skonti	0,00	0,00
	666.938.387,53	666.520.038,54
III. Wasserstraßenprojekte		
1. Projektkosten	4.367.364,46	4.039.640,82
	13.021.025.822,89	**12.557.378.595,21**

PASSIVA	31.12.2017 €	31.12.2016 €
Mittelherkunft		
I. Straßenbauprojekte		
1. Mittelzuweisungen	12.349.633.453,15	11.886.459.649,02
2. Rückerstattungen	26.587,52	33.955,05
3. Verbindlichkeiten gegenüber DEGES aus Zwischenfinanzierung	6.570,19	325.311,78
4. Verbindlichkeiten Bauabzugssteuer	53.460,04	0,00
	12.349.720.070,90	11.886.818.915,85
II. City-Tunnel Leipzig		
1. Mittelzuweisungen	666.938.387,53	666.520.038,54
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0,00	0,00
3. Verbindlichkeiten gegenüber DEGES aus Zwischenfinanzierung	0,00	0,00
	666.938.387,53	666.520.038,54
III. Wasserstraßenprojekte		
1. Mittelzuweisungen	4.367.364,46	4.039.640,82
2. Verbindlichkeiten gegenüber DEGES aus Zwischenfinanzierung	0,00	0,00
	4.367.364,46	4.039.640,82
	13.021.025.822,89	**12.557.378.595,21**

Verkehrsprojekte

Alle Projektinformationen Stand März 2018





Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße in Hamburg

Projekte in Baden-Württemberg

B 31 Immenstaad – Friedrichshafen/Waggershausen

Verlängerung der B 31 als Neubau

- Länge: 7,1 km
- Investitionsvolumen: ca. 157 Mio. €

KURZPORTRÄT

- Das Vorhaben ist ein wesentlicher Teilabschnitt mit eigenständiger Verkehrsfunktion 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 Colsmanstraße. Im Bereich Waggershausen ist ein zweiröhriger Tunnel (Länge 700 m) vorgesehen.

PLANUNGS- UND BAUSTAND

- Nach verschiedenen Klagen und Beschwerden beim BVerwG Leipzig ist der Planfeststellungsbeschluss seit 2010 bestandskräftig. Das BMVI gab den Bau 2014 frei.
- Das BMVI hat am 23. Mai 2016 den Gesehenvermerk für die technische Entwurfsplanung für den Tunnel Waggershausen erteilt.
- Der Bau von vier vorgezogenen Brückenbauwerken wurde 2017 abgeschlossen. Die Herstellung weiterer Bauwerke sowie der Streckenbau haben begonnen.
- Im August 2017 erfolgte der Baubeginn für den Tunnel Waggershausen.

AUSBLICK

- Die Verkehrsfreigabe ist für Ende 2020 geplant.

B 31: Vorgezogenes Brückenbauwerk

Projekte in Berlin

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

- Länge: 13,5 km
- Investitionsvolumen: ca. 741 Mio. €

KURZPORTRÄT

- 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 A 100 bei ca. 180 Tsd. Kfz/Tag und auf der A 111 bis zum Flughafen Tegel bei ca. 130 Tsd. Kfz/Tag, nördlich davon je nach Abschnitt zwischen 50 und 100 Tsd. Kfz/Tag, liegen.

Rudolf-Wissell-Brücke: Visualisierung Siegerentwurf des Ideenwettbewerbs

PLANUNGS- UND BAUSTAND

- Die Projektunterlagen wurden vom Land Berlin Mitte 2015 übernommen.
- Die Planungsleistungen für die verkehrlichen Belange wurden im August 2016, die Leistungen für die baulichen Belange im März 2017 beauftragt.
- Für den Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke wurde Anfang 2017 ein Wettbewerb gestartet, um das Baukonzept mit den geringsten Auswirkungen auf den fließenden Verkehr zu finden. Über ein zweistufiges Wettbewerbsverfahren wurde der Sieger im Rahmen der Jurysitzung am 13./14. Februar 2018 ermittelt.
- Die Ergebnisse aller Planer werden in einem iterativen Prozess zu einem integrierten Bau- und Verkehrskonzept fortgeschrieben und mit Themen zur Baulogistik bzw. weiterer Sondergutachten ergänzt.
- Eine Fahrbahnsanierung soll die Verkehrssicherheit auf der Rudolf-

Wissell-Brücke bis zum Ersatzneubau gewährleisten und Verkehrsbehinderungen durch immer wieder auftretende Schlaglöcher verhindern. In den Sommerferien 2017 erfolgte die Sanierung in Fahrtrichtung Nord.

AUSBLICK

- In den Sommerferien 2018 wird die Fahrbahn in Fahrtrichtung Süd saniert.
- Die Planungsleistungen für den Ersatzneubau werden im Mai 2018 beauftragt.

Fahrbahnsanierung Rudolf-Wissell-Brücke

A 100/A 115, Umbau AD Funkturm

- Länge: 1,9 km

KURZPORTRÄT

- Das Autobahndreieck (AD) Funkturm verknüpft die Bundesautobahnen A 100 und A 115 und ist aktuell der bundesweit am stärksten belastete Autobahnverknüpfungspunkt mit ca. 230.000 Kfz/Tag.
- Das bestehende AD Funkturm wird – einschließlich aller Anschlussrampen an das nachgeordnete Straßennetz und Bestandsbauwerke – zurückgebaut. Der Umbau der A 100 erfolgt zwischen Halenseebrücke und Neue Kantstraße, der Umbau der A 115 zwischen westlich der Cordesstraße bis AD Funkturm mit Verschwenkung nach Süden. Darin enthalten sind der Neubau der Anschlussstelle Messedamm sowie 20 Brücken und 10 Stützwände. Der Gesamtumbau erfolgt unter Aufrechterhaltung des Verkehrs.

PLANUNGS- UND BAUSTAND

- Der Dienstleistungsvertrag zwischen dem Land Berlin und der DEGES wurde im September 2017 unterzeichnet.
- Das bereits vor Übernahme durch die DEGES eingeleitete Vergabeverfahren für die Objektplanung Verkehrsanlage und Ingenieurbauwerke Lph 1–6 wurde federführend vom Senat Berlin (SenUVK) zum Abschluss gebracht. Der Vertrag wird von der DEGES übernommen.
- Building Information Modeling (BIM) wird ausschließliche Planungsmethode sein.
- Im 1. Quartal 2018 wurden die Ergänzungsvermessung, der BIM-Manager, die Baugrundberatung und -begutachtung, die luftschadstoff- und schalltechnischen Untersuchungen sowie das Gestaltungskonzept beauftragt.

AUSBLICK

- Die Vorplanung startet im April 2018 und soll im 1. Halbjahr 2019 abgeschlossen werden.
- Für ca. Ende 2018 wird eine Projektvorabstimmung mit den Trägern öffentlicher Belange (TÖB) angestrebt.

Projekte in Brandenburg

VDE Nr. 11 A 10 AD Potsdam – AD Nuthetal

Achtstreifige Erweiterung zwischen den Autobahndreiecken Potsdam und Nuthetal

- Länge: 8,2 km
- Investitionsvolumen: ca. 150 Mio. €

KURZPORTRÄT

- Der südliche Berliner Ring gehört zum transeuropäischen Verkehrsnetz sowie zum paneuropäischen Verkehrskorridor zwischen Deutschland und Russland.

Der Abschnitt zwischen den Autobahndreiecken Potsdam und Nuthetal 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 bei laufendem Verkehr.
- Die Rastanlage Michendorf-Süd wird neu geplant und von derzeit ca. 50 Stellplätzen auf 180 Pkw- und 160 Lkw-Stellplätze erweitert.

A 10, südlicher Berliner Ring: Neubau der Eisenbahnüberführung Bahnhof Seddin

- Das vergebene Hauptbaulos wird als Pilotprojekt im Sinne einer partnerschaftlichen Projektabwicklung (PPA) zwischen Auftragnehmer und Auftraggeber durchgeführt.

PLANUNGS- UND BAUSTAND

- Der offizielle Baubeginn erfolgte am 5. April 2016 mit einem symbolischen Spatenstich.
- Seitdem wurden in der ersten Bauphase provisorische Verlängerungen von Ein- und Ausfahrrampen in den Anschlussstellen, eine provisorische südliche Ausfahrrampe der AS Michendorf und alle benötigten Mittelstreifenüberfahrten hergestellt.
- In einer zweiten Bauphase erfolgte die provisorische Verbreiterung der südlichen Richtungsfahrbahn, die Herstellung der südlichen Rampe der AS Michendorf und die teilweise neue Führung der B 2. Außerdem wurde der erste Abschnitt des Überführungsbauwerkes der A 10 über die B 2 hergestellt.
- Im Juni 2017 wurde der Neubau des nördlichen Teils der Eisenbahnüberführung Bahnhof Seddin über die A 10 abgeschlossen.
- Die Nordfahrbahn zwischen dem AD Potsdam und der Eisenbahnüber-

B 101: Betonage Unterbauten Grünbrücke

führung Bahnhof Seddin wurde im Dezember 2017 fertiggestellt.

AUSBLICK

→ Bis 2020 soll der Ausbau abgeschlossen werden. Eine erste Teilfreigabe zwischen dem AD Potsdam und der Eisenbahnüberführung Bahnhof Seddin wird für Herbst 2018 angestrebt.

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

Vierstreifiger Ausbau in Brandenburg

→ Länge: 23,5 km

→ Investitionsvolumen: ca. 110 Mio. €

KURZPORTRÄT

→ 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 wurden bereits 2002 für den Verkehr freigegeben.

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

→ Die Verkehrsfreigabe des Abschnitts AS Luckenwalde-Nord – AS Trebbin-Süd fand 2013 statt.

→ Mit den Bauarbeiten für die Ortsumfahrung Thyrow wurde nach Abschluss eines Planänderungsverfahrens im Mai 2015 begonnen.

→ Alle Brückenbauwerke wurden bis auf die als Doppelbogen angelegte Grünbrücke in Holzbauweise, die als gesondertes Los im Sommer 2017 vergeben wurde, und zwei Durchlassbauwerke fertiggestellt. Derzeit laufen die Streckenbauarbeiten.

AUSBLICK

→ Die Baufertigstellung der Ortsumfahrung Thyrow soll planmäßig Ende 2018 erfolgen.

B 87n – Ortsumfahrung Lübben

Neubau einer Bundesstraße

- Länge: ca. 10,2 km
- Investitionsvolumen: ca. 54 Mio. €

KURZPORTRÄT

- Die B 87n – Ortsumfahrung (OU) Lübben führt zu einer wesentlichen Entlastung der Stadt Lübben vom Durchgangsverkehr und zur Verbesserung der regionalen und überregionalen Erreichbarkeit durch Fahrzeitverkürzung sowie die 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 hat das Land Brandenburg die DEGES 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.
- Der Gesehenvermerk des Bundesverkehrsministeriums liegt seit dem 25. September 2017 vor.

AUSBLICK

- Die Planfeststellungsunterlagen werden erstellt. Der Antrag auf Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens wird voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2018 gestellt.

Projekte in der Freien Hansestadt Bremen

A 281 Autobahneck-verbindung Bremen

Vierstreifiger Neubau zwischen der A 27 und der B 6n (Zubringer Arsten), teilweise mit Standstreifen

→ Länge ca. 16,7 km

→ Investitionsvolumen: ca. 742 Mio. €

KURZPORTRÄT

→ 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.

PLANUNGS- UND BAUSTAND

→ Bauabschnitt (BA) 2/1: Bremen-Airport-Stadt – Warturmer Heerstraße
Der Abschnitt ist seit 2008 unter Verkehr.

→ BA 2/2: Kattenturm – Bremen-Airport-Stadt
Der Planfeststellungsbeschluss erfolgte 2009. Der Beschluss wurde beklagt und ist nach der Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG) 2010 nicht vollziehbar. Nachfolgend wurde eine modifizierte Variante in

Fuß- und Radwegbrücke über die A 281 in Höhe der Visbecker Straße

einem mehrstufigen Beteiligungsprozess erarbeitet. Seit 2015 läuft ein zweites Planfeststellungsverfahren.

- BA 3/1: Warturmer Heerstraße – Strom
  Die Verkehrsfreigabe erfolgte 2008.

- BA 3/2: Strom – Seehausen
  Dieser Abschnitt wurde 2014 für den Verkehr freigegeben.

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

AUSBLICK

- BA 2/2: Kattenturm – Bremen-Airport-Stadt
  Der Planfeststellungsbeschluss wird für Mitte 2018 erwartet.

- BA 4: Weserquerung Bremen-Gröpelingen – Bremen-Seehausen
  Mit einem vollziehbaren Planfeststellungsbeschluss wird im Sommer 2018 gerechnet. Derzeit werden erste bauvorbereitende Maßnahmen geplant.

Ersatzneubauten Brücken in Bremen

Ersatzneubau BW3430 im Zuge der A 1 über die Ochtum

Investitionsvolumen: ca. 7 Mio. €

KURZPORTRÄT

- Die A 1 ist mit ca. 100.000 Kfz/24 h eine der meistbefahrenen Autobahnen im Norden Deutschlands und stellt die wesentliche Verbindung zwischen dem Ruhrgebiet und der norddeutschen Küste dar. Das zu erneuernde Bauwerk über die Ochtum befindet sich auf der Landesgrenze Bremen/Niedersachsen.

PLANUNGS- UND BAUSTAND

- Das Planfeststellungsverfahren läuft seit Dezember 2017 in beiden Bundesländern.

AUSBLICK

- Mit einem Planfeststellungsbeschluss wird im Mai 2018 gerechnet, der Baubeginn soll im Juni 2018 erfolgen.

Projekte in der Freien und Hansestadt Hamburg

A 7 AS Hamburg-Othmarschen – südlich AD Hamburg-Nordwest

Achtstreifige Erweiterung

→ Länge: 6,3 km

→ Investitionsvolumen: ca. 659 Mio. €

KURZPORTRÄT

→ 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.

A 7: Stellingentunnel

→ Herzstück des Vorhabens sind die drei Tunnelanlagen in Altona, Stellingen und Schnelsen. Diese sollen nicht nur vor Lärm schützen, sondern mehr Lebensqualität durch neuen Raum für Freizeit und Erholung bieten.

PLANUNGS- UND BAUSTAND

Abschnitt Stellingen

→ Die Langenfelder Brücke ist seit Frühjahr 2014 im Bau. Im Herbst 2016 wurde der östliche Überbau fertiggestellt, und am 8. Dezember 2016 wurde der Verkehr in beide Fahrtrichtungen vom alten Überbau auf den neuen gelegt. Danach erfolgten der Abbruch und der Herstellungsbeginn des westlichen Überbaus.

→ Am 29. April 2016 war Baubeginn für den Stellingentunnel.

Abschnitt Altona

→ Um die trennende Wirkung der A 7 weitgehend zu beheben, hat die Hamburger Bürgerschaft 2016 beschlossen,

den Tunnel in der Variante „optimaler Städtebau“ mit einer Gesamtlänge von ca. 2.200 m zu realisieren. Die Mehrkosten gegenüber dem gesetzlich erforderlichen Lärmschutz (kürzerer Tunnel) trägt die Freie und Hansestadt Hamburg. Die Planfeststellung wurde am 28. September 2017 eingeleitet.

AUSBLICK

Abschnitt Stellingen

→ Das Bauende für die Langenfelder Brücke ist für Herbst 2018 vorgesehen.

→ In Stellingen soll Ende 2018 die erste Tunnelröhre in Betrieb gehen.

Abschnitt Altona

→ Der Erörterungstermin findet im April statt, der Planfeststellungsbeschluss wird für Ende 2018 erwartet.

→ Informationen zum Abschnitt der A 7 südlich AD Hamburg-Nordwest bis zur Landesgrenze und weiter in Schleswig-Holstein bis zum AD Bordesholm finden Sie im Kapitel „ÖPP-Projekte“.

A 7: Hochstraße Elbmarsch (K 20), Bestandsbauwerk

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

Achtstreifige Erweiterung südlich des Elbtunnels bis Autobahndreieck Hamburg-Süderelbe

→ Länge: 4,2 km

→ Investitionsvolumen: ca. 303 Mio. €

KURZPORTRÄT

→ Die Anfang der 1970er Jahre fertiggestellte A 7 ist für den Nord-Süd-Verkehr im Norden Deutschlands die wichtigste Verkehrsachse und unverzichtbar für die Abwicklung des Transitverkehrs sowie die regionalen, aber auch städtischen Verkehrsströme in Hamburg. Der heutige sechsstreifige Autobahnquerschnitt südlich des Elbtunnels gewährleistet keinen flüssigen Verkehrsablauf. Auch außerhalb der Spitzenzeiten kommt es häufig zu Staus wegen Überlastungen.

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

PLANUNGS- UND BAUSTAND

→ Die Vorzugsvariante zum Ausbau der K 20 sieht die innenseitige Verbreiterung der Hochstraße bei gleichzeitigem Erhalt des Bestandsbauwerkes vor. Dazu wird zwischen den beiden Bauwerkshälften jeweils eine Verbreiterung von ca. 4,0 m an das vorhandene Bauwerk angeschlossen.

→ Das Planfeststellungsverfahren für die K 20 wurde im November 2017 eingeleitet. Ebenfalls seit November 2017 liegt der Planfeststellungsbeschluss für den Ersatzneubau des Brückenbauwerks K 30 vor.

- Um die Planungsannahmen sowie die Bauverfahren im Abschnitt K 20 zu überprüfen und für eine Ausschreibung zu optimieren, begann im Juli 2017 ein Pilotprojekt, in dessen Verlauf zunächst ein 100 m langes Teilstück vorab errichtet wird.

AUSBLICK

- Der Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt K 20 wird für Herbst 2018 erwartet.
- Die K 30 soll ab Mitte 2018 als Dammbauwerk neu errichtet werden.

A 26: Wasserbohrungen für die Süderelbequerung vor dem Kraftwerk Moorburg

A 26 Hafenpassage Hamburg

Neubau vom AK HH-Hafen (A 7) bis zum AD Süderelbe (A 1)

- Länge: 9,8 km
- Investitionsvolumen: ca. 942 Mio. €

KURZPORTRÄT

- Die A 26 Hafenpassage Hamburg 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

- Die A 26 Hafenpassage Hamburg ist im Bundesverkehrswegeplan 2030 im vordringlichen Bedarf enthalten.
- Für die erste Verkehrseinheit zwischen dem Autobahnkreuz Süderelbe und der Anschlussstelle Moorburg wurde im November 2016 der Gesehenvermerk des BMVI erteilt. Das Planfeststellungsverfahren wurde im Frühjahr 2017 eröffnet.
- Für den Abschnitt 2 zwischen den Anschlussstellen Moorburg und Hohe Schaar wurde 2017 der RE-Entwurf fertiggestellt.
- Im dritten Abschnitt von der Anschlussstelle Hohe Schaar und dem AD Süderelbe hat die DEGES mit der Entwurfsplanung begonnen.
- 2017 wurde eine Bürgerbeteiligung zur Ausgestaltung der A 26 in Wilhelmsburg (dritter Abschnitt) mit Unter-

stützung des Vereins „Perspektiven! Miteinander planen für die Elbinseln“ durchgeführt. In dessen Verlauf wurden Ideen und Interessen der Anwohner eingeholt, die in ein Bürgergutachten mündeten. Die Hamburger Behörde für Wirtschaft, Verkehr und Innovation (BWVI) und die DEGES haben die Forderungen des Bürgergutachtens und Alternativen zur bisherigen Planung geprüft und einen 10-Punkte-Plan vorgestellt, der noch vom Hamburger Senat beschlossen und mit dem Bund abgestimmt werden muss. Kernpunkte sind die Verlängerung des Lärmschutztunnels Finkenriek und ein zusätzlicher Lärmschutz an der A 1 bei Kirchdorf-Süd.

AUSBLICK

- Für den Abschnitt 1 wird 2018 der Planfeststellungsbeschluss erwartet, für den Abschnitt 2 der Gesehenvermerk des BMVI und die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens. Für den Abschnitt 3 soll bis Ende 2018 der Entwurf erstellt werden.

A 26 West

Neubau A 26 West, AS Neu Wulmstorf (NI) bis AK HH-Hafen (A 7), einschließlich Erweiterung A 7 bis AS Hamburg-Heimfeld

- Länge: 8,8 km (A 26) und 3,7 km (A 7)
- Investitionsvolumen: ca. 408 Mio. €

KURZPORTRÄT

- 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 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 machten Planänderungen erforderlich.
- Die Auslegung der zweiten Planänderungsunterlagen erfolgte im Januar 2018.

AUSBLICK

- Der Erörterungstermin ist für Mitte 2018 vorgesehen.

B 4/B 75 Wilhelmsburger Reichsstraße

Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße mit entsprechender Anpassung der Bahnanlagen

- Länge: 4,6 km
- Investitionsvolumen: ca. 235 Mio. €

KURZPORTRÄT

- Der Stadtteil Wilhelmsburg ist heute durch die Reichsstraße und die Bahnanlagen zwei Mal in Nord-Süd-Richtung 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, da sich die Geräuschkulisse deutlich verringert.

B 4/B 75: Neue Trasse

PLANUNGS- UND BAUSTAND

- Im Bahnbereich sind bereits umfangreich Lärmschutzwände errichtet worden.
- Um Platz für die neue Wilhelmsburger Reichsstraße zu schaffen, müssen zahlreiche Bahngleise umgelegt werden. 5,5 km Gleisanlagen werden neu errichtet, darunter 55 Signale, 16 Weichen sowie die Anbindung an die Stellwerke der DB Netz AG und der Hamburg Port Authority.
- Seit März 2018 sind alle von der DEGES hergestellten Gleisanlagen termingerecht in Betrieb.

AUSBLICK

- Die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße soll 2019 abgeschlossen werden.

B 4/B 75: Anschlussstelle Kornweide

A 1 AD Hamburg-Südost – AS Hamburg-Harburg

Achtstreifige Erweiterung

- Länge: ca. 7 km
- Investitionsvolumen: ca. 528 Mio. €

KURZPORTRÄT

- Die A 1 hat neben ihrer überregionalen Bedeutung zusätzlich die Funktion einer wichtigen innerstädtischen Verkehrsachse auf Hamburger Stadtgebiet. Im Planungsbereich dieses Projektes ist nach Verkehrsuntersuchungen allein im Zeitraum zwischen 2013 und 2030 von einem Anstieg des Verkehrsaufkommens von bis zu ca. 25 Prozent auszugehen. Der Schwerverkehrsanteil wird in diesem Zeitraum bis auf ca. 22 Prozent ansteigen.
- Zur Anpassung der Leistungsfähigkeit der A 1 an den Bedarf ist im Planungsabschnitt zwischen dem AD Hamburg-Südost und der AS Hamburg-Harburg eine Erweiterung auf acht Fahrstreifen erforderlich. Diese Erweiterung erfolgt im Wesentlichen innerhalb der Bestandstrasse.
- Zusätzlich ergibt sich aus der Realisierung der Autobahn A 26 Stade – Hamburg-Stillhorn die Notwendigkeit, im Bereich des zukünftigen Autobahndreiecks Süderelbe eine leistungsfähige Verknüpfung mit der Autobahn A 1 herzustellen.

PLANUNGS- UND BAUSTAND

- Der Dienstleistungsvertrag zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg und der DEGES wurde im Juli 2017 unterzeichnet.
- Entlang der Projektstrecke haben Entwurfsvermessungen sowie die Kartierungen von Flora und Fauna begonnen.
- Die Wettbewerbsunterlagen für den Realisierungswettbewerb „Norderelbebrücke“ sind in Vorbereitung.

AUSBLICK

- Das Projekt wird in drei Abschnitten (Süd, Mitte, Nord) realisiert. Die Entwurfsplanung für den Abschnitt Mitte soll im ersten Halbjahr 2019 vorliegen, die für die anderen beiden Abschnitte im ersten Halbjahr 2020.

Projekte in Hessen

A 3 Neubau Lahntalbrücke Limburg

Bauvorbereitung und -durchführung des Ersatzneubaus mit Verlegung der A 3 (Köln – Frankfurt am Main) und des Umbaus der Anschlussstelle Limburg-Süd sowie Rückbau der alten A 3-Trasse einschließlich der Bauwerke.

- Länge: 2,3 km
- Verkehrsführung: sechsstreifig; achtstreifig zwischen den Anschlussstellen Limburg-Nord und Limburg-Süd
- Investitionsvolumen: ca. 92 Mio. €

KURZPORTRÄT

- Bei der 1964 errichteten Lahntalbrücke Limburg im Zuge der A 3 handelte es sich um eine 397 m lange, ortsnah gelegene Spannbetonbrücke. Das imposante Bauwerk überquerte das Lahntal in einer Höhe von fast 60 m. Aufgrund des rasant gestiegenen Verkehrsaufkommens und erheblicher Mängel des Bestandsbauwerks war es erforderlich, die alte Talbrücke durch einen Neubau zu ersetzen. Dieser wurde neben dem alten Bauwerk errichtet.

A 3: Pfeiler der alten Lahntalbrücke nach der Sprengung

PLANUNGS- UND BAUSTAND

- Die feierliche Verkehrsfreigabe der neuen Talbrücke erfolgte am 2. Dezember 2016. Der Rückbau des alten Bauwerks wurde im März 2018 abgeschlossen.
- Auf der neuen Brücke stehen je Richtungsfahrbahn vier Fahrspuren und ein Standstreifen zur Verfügung.

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

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

- Länge: 9,1 km
- Investitionsvolumen: ca. 52 Mio. €

KURZPORTRÄT

- Die Maßnahme umfasst die Ortsumfahrung 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

B 3/B 45: Bau der Ortsumfahrung Wöllstadt

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 erste Spatenstich zum Bau einer Brücke fand im November 2012 statt.

→ Am 14. August 2017 wurden die Hauptachsen B 3/B 45 für den Verkehr freigegeben. Die Verkehrsfreigabe des Bereichs der späteren Gemeindestraße erfolgte am 22. Dezember 2017.

VDE Nr. 15 A 44 Waldkappel – Wommener Dreieck (A 4)

Vierstreifiger Neubau von ca. 29,5 km in Hessen:

- AS Waldkappel
- AS Waldkappel – AS Ringgau
- AS Ringgau – AS Sontra-West
- AS Sontra-West – Talbrücke Riedmühle
- Talbrücke Riedmühle – Wommener Dreieck (A 4)

→ Investitionsvolumen: ca. 790 Mio. €

KURZPORTRÄT

→ 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 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.

→ Der erste Spatenstich für den Bau der Anschlussstelle Waldkappel wurde 2013 durchgeführt. Im April 2018 wurde die Anschlussstelle in Betrieb genommen.

→ Der Baubeginn östlich der AS Waldkappel bis einschließlich AS Ringgau erfolgte im Oktober 2014. In diesem Streckenabschnitt werden dicht aufeinanderfolgend zwei Tunnelbauwerke und zwei Talbrücken errichtet.

A 44: Portal Tunnel Trimberg

- Im Abschnitt AS Ringgau – AS Sontra-West wurde im Herbst 2016 mit der Herstellung der Talbrücke Ulfe begonnen, um rechtzeitig den Zugang zum unmittelbar angrenzenden Südportal des Tunnels Boyneburg sicherzustellen.

- Für den Abschnitt AS Sontra-West – Talbrücke Riedmühle liegt die Zustimmung des Bundes zum Baubeginn und seit Ende 2017 die Einstellung in den Straßenbauplan vor.

- Der erste Spatenstich für den Abschnitt Talbrücke Riedmühle – Wommener Dreieck (A 4) fand am 18. August 2017 statt.

AUSBLICK

- Voraussichtlich im Juni 2018 erfolgt der Baubeginn für den Abschnitt AS Sontra-West – Talbrücke Riedmühle mit einem feierlichen 1. Spatenstich an der Talbrücke Kulmrich.

Projekte in Mecklenburg-Vorpommern

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

Neubau einer Bundesstraße

- Neubau von 44,3 km
- Investitionsvolumen: ca. 366 Mio. €
- Der Bau wurde teilweise durch EFRE-Mittel (Europäischer Fonds für regionale Entwicklung) gefördert.

KURZPORTRÄT

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

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

PLANUNGS- UND BAUSTAND

- Die 2. Strelasundquerung (Rügenbrücke) ist seit Oktober 2007 unter Verkehr, der Festlandabschnitt von der Anschlussstelle Stralsund (A 20) bis zur Anschlussstelle Miltzow seit Dezember 2004.
- 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 Südabschnitts von der AS Altefähr bis zur AS Samtens-Ost erfolgte am 8. Dezember 2015 im Beisein von Bundeskanzlerin Dr. Angela Merkel.
- Der Radweg zwischen Altefähr und Samtens ist ebenfalls fertiggestellt.

B 96: Betonage der Pfahlkopfplatte an einem neuen Ingenieurbauwerk

- Die Bauarbeiten für den Nordabschnitt bis zur AS Bergen haben am 19. Juli 2016 mit einem feierlichen Spatenstich begonnen.

AUSBLICK INSEL RÜGEN

- Die Fertigstellung des letzten Teilstücks von der Anschlussstelle Samtens-Ost bis zur Anschlussstelle Bergen ist für Sommer 2019 geplant.

B 104/B 96 Ortsumfahrung Neubrandenburg

- Gesamtlänge: 10,3 km
- Investitionsvolumen: ca. 64 Mio. €

KURZPORTRÄT

- 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 Verkehrsdichte im Ortszentrum ist sehr hoch.
- Mit dem Bau der Ortsumfahrung werden Voraussetzungen für eine wirksame Entlastung des innerstädtischen Straßennetzes geschaffen.

PLANUNGS- UND BAUSTAND

- Die Verkehrsfreigabe der vorgezogenen Baumaßnahme für den Um- und Ausbau der B 104 erfolgte für beide Richtungsfahrbahnen am 18. Dezember 2015.
- Der 1. Bauabschnitt, Baulos 1, hat eine Länge von 3,3 km. Für diesen Bauabschnitt besteht seit März 2014 vollziehbares Baurecht. Der Baubeginn erfolgte am 18. Juli 2016.
- Für das Baulos 2 des 1. Bauabschnitts hat der Planfeststellungsbeschluss im Sommer 2016 ausgelegen. Im Ergebnis der Auslegung sind Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss eingegangen. In Abstimmung mit dem Land wurde eine Planänderungsunterlage erarbeitet. Der Beschluss liegt seit dem 6. März 2018 vor.
- Für den 2. Bauabschnitt begann die DEGES im Februar 2012 mit der Erarbeitung der Entwurfsplanung. Mit dem Erscheinen des Bundesverkehrs-

B 104/B 96: Arbeiten an der Brücke über die Bergstraße

wegeplans (keine Aufnahme) wurde im Dezember 2015 zwischen dem Land Mecklenburg-Vorpommern und der DEGES vereinbart, keine weiteren Ingenieurleistungen zu veranlassen. Der erreichte Projektstand wurde dokumentiert und im Dezember 2016 an das Land Mecklenburg-Vorpommern übergeben.

- Der Dienstleistungsvertrag für den 3. Bauabschnitt endete 2015; die weitere Fortführung des Abschnitts erfolgt zukünftig durch die Straßenbauverwaltung des Landes.

AUSBLICK

- Für das Baulos 2, Beseitigung des Bahnüberganges Sponholzer Straße einschließlich Ersatzneubau der Brücke über die Bahnanlagen, ist nach dem Planänderungsverfahren der Baubeginn für 2018 vorgesehen.
- Die Fertigstellung des 1. Bauabschnitts, Baulos 1, ist für Sommer 2019 geplant.

B 111 Neubau der OU Wolgast

- Länge: 6,3 km
- Investitionsvolumen: ca. 67 Mio. €

KURZPORTRÄT

- Die B 111 verläuft im Osten des Bundeslandes Mecklenburg-Vorpommern von der A 20 über Züssow und Wolgast auf die Insel Usedom, wo sie an die B 110 anschließt. Die Überführung der B 111 über den Peenestrom erfolgt derzeit über eine Klappbrücke, die für den Schiffsverkehr bei Bedarf geöffnet wird. Besonders in den Sommermonaten kommt es regelmäßig zu einem stark erhöhten Verkehrsaufkommen sowie zu erheblichem Rückstau beidseitig der Brücke. Davon ist insbesondere das Stadtzentrum von Wolgast betroffen.
- Zur Querung des Peenestroms ist die Errichtung eines neuen Bauwerks mit einer Gesamtlänge von 1.465 m und einer lichten Höhe von max. 42 m vorgesehen.

PLANUNGS- UND BAUSTAND

- Aufgrund der exponierten Lage und der Gesamtabmessungen der Brücke über den Peenestrom wurde für das Bauwerk eine vertiefende Vorplanung erarbeitet.
- Im Mai 2014 wurde das Planfeststellungsverfahren eingeleitet.
- Zur Vermeidung von Nachteilen für das angrenzende EU-Vogelschutzgebiet wurden im Bereich des Peenestroms zusätzliche Kartierungen durchgeführt (Rast-/Zugvögel, Reptilien, Amphibien).
- Zum Artenschutz sind fünf vorgezogen zu realisierende Maßnahmen im Umfang von rund 18 Hektar vorgesehen.

AUSBLICK

- Das Planfeststellungsverfahren wird voraussichtlich ab Mitte 2018 weitergeführt.

A 19: Neubau der westlichen Brückenhälfte

A 19 Ersatzneubau Petersdorfer Brücke inkl. AS Waren

- Länge: 1,2 km
- Investitionsvolumen: ca. 43 Mio. €

KURZPORTRÄT

- 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

- Als vorgezogene Maßnahme (CEF) wurde im November 2013 am nördlichen Brückenwiderlager ein Fledermausersatzquartier fertiggestellt.
- Die Bauleistungen zum Ersatzneubau der Petersdorfer Brücke begannen am 8. Juni 2015. Die erforderliche 2+0-Verkehrsführung für den Abriss und Neubau der ersten Brückenhälfte wurde im Oktober 2015 eingerichtet und bleibt bis zur Fertigstellung der ersten Richtungsfahrbahn erhalten.
- Die Gründungsarbeiten für den westlichen Brückenneubau wurden im September 2016 abgeschlossen. Anschließend wurde das westliche Bestandsbauwerk abgebrochen. Pfeiler und Widerlager der neuen Brückenhälfte sowie der Stahlüberbau sind fertiggestellt. Die Fertigung der Stahlbetonfahrbahnplatte soll bis Ende April erfolgen.

AUSBLICK

- Die Inbetriebnahme des westlichen Teilbauwerkes soll im Sommer 2018 erfolgen. Der Verkehr wird dann mit einer 4+0-Verkehrsführung über den neu gebauten Brückenteil geführt.

Projekte in Nordrhein-Westfalen

A 40 Rheinbrücke Duisburg-Neuenkamp

Ersatzneubau inkl. achtstreifiger Erweiterung zwischen den AS Duisburg-Homberg und Duisburg-Häfen

- Gesamtlänge: ca. 3,5 km
- Brücke: 794 m
- Investitionsvolumen: ca. 341 Mio. €

KURZPORTRÄT

- Die A 40 ist eine wichtige Verbindung zwischen den Niederlanden, dem Niederrhein und dem Ruhrgebiet.
- Die festgestellten Schäden an der 1970 gebauten Brücke haben zur dauerhaften Sperrung der beiden äußeren Fahrstreifen geführt. Der Ersatzneubau ist dringend erforderlich, da bis zur Inbetriebnahme der neuen Brücke nur vier statt sechs Fahrstreifen zur Verfügung stehen.
- Im Rahmen eines Pilotprojektes gemäß Abschlussbericht der Reformkommission Großprojekte beim BMVI wird planungsbegleitend ein strukturiertes Risikomanagement durchgeführt.

PLANUNGS- UND BAUSTAND

- Der Planungsauftrag der DEGES umfasst neben dem Ersatzneubau der Rheinbrücke den achtstreifigen Ausbau der A 40 zwischen den Anschlussstellen Duisburg-Homberg und Duisburg-Häfen.
- Im November 2016 hatte die DEGES interessierte Bürger im Rahmen von zwei Veranstaltungen informiert. Außerdem stellte die DEGES in einer Themenwerkstatt im Juni 2017 Anwohnern und Interessierten den bereits weit fortgeschrittenen Planungsstand vor. Die eingegangenen Hinweise wurden für die finale Erstellung der Planungsunterlagen berücksichtigt.
- Am 1. Dezember 2017 hat die DEGES den Antrag auf Planfeststellung für das Projekt an die Bezirksregierung Düsseldorf übergeben.

AUSBLICK

- Sobald die Planfeststellung rechtskräftig ist, schreibt die DEGES die Umsetzung der Baumaßnahme öffentlich aus.

A 40: Rheinbrücke Duisburg-Neuenkamp (Visualisierung)

A 3/A 4/A 59 AD Heumar

Die Bauwerke im AD Heumar wurden in Bezug auf Verkehrssicherheit und -abwicklung überprüft. Das jetzt vorliegende Ergebnis – der notwendige Ersatzneubau aller Bauwerke im AD – ermöglicht eine verkehrliche Optimierung der Fahrbeziehungen im Autobahndreieck.

- Länge: ca. 4 km (gesamte Rampenlängen)
- Querschnitt neu: in der Regel zweistreifig mit Standstreifen
- Verkehrsbelastung Prognose 2020 DTVw: ca. 231.600 Kfz/24 h
- Investitionsvolumen: ca. 90 Mio. €

KURZPORTRÄT

- 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).
- Im Süden kreuzt die A 59 die DB-Strecke; die Gleisanlagen werden unterführt.

PLANUNGS- UND BAUSTAND

- Die ersten planerischen Überlegungen bezogen sich ausschließlich auf den Ersatzneubau der Bauwerke der A 4 Rampe Aachen – Oberhausen sowie auf die Bauwerke der A 3 über die Straßenbahntrasse der KVB.
- Bei der Aufstellung einer vorgezogenen Machbarkeitsstudie wurden erste weitere Optimierungsmöglichkeiten für das AD Heumar erarbeitet.
- Mit den Nachrechnungsergebnissen der Bauwerke wurde die vorliegende Machbarkeitsstudie hinsichtlich möglicher Planungsvarianten überprüft, entsprechend ergänzt und dem Verkehrsministerium 2017 vorgestellt.
- Die verkehrliche Beurteilung der Vorzugsvariante wurde unter Berücksichtigung der Gesamtbelastung mit nur ausreichend bewertet. In Abstimmung mit dem BMVI soll bei der Gesamtplanung ein zukünftiger Neubau des Bauwerkes 806 der A 59 mitbedacht werden.
- Die daraus resultierende nochmalige Möglichkeit der Optimierung der Verkehrsströme wird zurzeit untersucht.

AUSBLICK

- Aufgrund der verkehrlichen Bedeutung des AD Heumar ist der Ersatzneubau nur unter weitestgehender Aufrechterhaltung des Verkehrs möglich. Im Zuge der Planung werden Lösungen untersucht, die z. B. die Errichtung der Ersatzneubauten neben den Bestandsbauwerken ermöglichen.
- Um zukunftsorientiert zu planen, zu bauen und zu betreiben, wird die Maßnahme in BIM geplant.
- Ziel ist es, die Rampe BAB A 4 Aachen – Oberhausen vom Gesamtentwurf zu lösen. Ausschlaggebend hierfür ist der schlechte Zustand der vorhandenen Bauwerke.

A 44: Bau der Angerbachtalbrücke

A 44 Ratingen – Velbert

Vierstreifiger Neubau zwischen der A 3 und der L 156

- Länge: 4,4 km
- Investitionsvolumen: ca. 108 Mio. €

KURZPORTRÄT

- Das Autobahnkreuz Ratingen-Ost verbindet die A 44 (Aachen – Kassel) und die A 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 wird durch Straßen.NRW, der Westabschnitt wird durch die DEGES realisiert.

PLANUNGS- UND BAUSTAND

- Der Planfeststellungsbeschluss von 2007 ist noch nicht vollumfänglich bestandskräftig. Im westlichen Teil des DEGES-Abschnitts läuft noch ein ergänzendes Planänderungsverfahren.
- Aufgrund der Trassenführung durch das Wasserschutzgebiet II und das Naturschutzgebiet Angertal sind umfangreiche Maßnahmen, wie Kompen-

sations- und Artenschutzmaßnahmen, Monitoring, Bewirtschaftungsverträge und Abstimmung mit den Fachbehörden, notwendig.

- Die 386 m lange Angerbachtalbrücke ist seit August 2016 im Bau. Die Gründungs- und Fundamentierungsarbeiten sind fertiggestellt.

AUSBLICK

- Nach Abschluss des Planänderungsverfahrens wird der restliche Abschnitt für die Bauausschreibungen vorbereitet.

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. €

KURZPORTRÄT

- Als Folge des in den vergangenen 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- und Tank- und Rastanlagen soll den in einer Studie des BMVI festgestellten Fehlbestand in den betrachteten Streckenabschnitten nach Möglichkeit beseitigen.

PLANUNGS- UND BAUSTAND

- Der Parkplatz Kucksiepen wurde am 18. Mai 2017 in Betrieb genommen.
- Für den Standort Lichtendorf-Süd wurde die Entwurfsplanung abgeschlossen.
- Für die geplanten neuen PWC-Anlagen Bergisches Land West und Ost sowie Grafschaft Mark und den Ausbau der Tank- und Rastanlagen Hohe Mark Ost und West wurden mögliche Standorte geprüft.
- Die Vorplanungen für weitere Standorte laufen bereits oder sind in Vorbereitung.

B 236 AS Schwerte (A 1) – Dortmund Stadtgrenze

Vierstreifige Erweiterung

- Länge: 1,7 km
- Ausbau in der vorhandenen Linienführung
- Investitionsvolumen: ca. 26 Mio. €

KURZPORTRÄT

- 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.
- 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 Verkehrs werden mit einem zweibahnigen Querschnitt mit getrennten, zweistreifigen Fahrbahnen für jede Fahrtrichtung wesentlich verbessert.

PLANUNGS- UND BAUSTAND

- Das Planfeststellungsverfahren wurde durch Straßen.NRW durchgeführt. Der Planfeststellungsbeschluss liegt seit März 2017 rechtskräftig vor.
- Die Ausführungsplanung und die Leistungsverzeichnisse wurden erstellt. Vorbereitende Arbeiten wurden bis März 2018 abgeschlossen.

AUSBLICK

- Der Baubeginn ist im zweiten Quartal 2018 mit einer Fußgängerbrücke vorgesehen.

Projekte im Freistaat Sachsen

B 6 Verlegung in Dresden-Cossebaude

- Länge: 4,3 km
- Investitionsvolumen: ca. 83 Mio. €

KURZPORTRÄT

- Durch die Verlegung der B 6n mit Anbindung an die S 84n wird die Verbindung Dresden – Meißen optimiert, um das hohe Verkehrsaufkommen besser zu bewältigen. Somit kann die vorhandene Bundesstraße B 6 vom Durchgangsverkehr in den Ortsteilen Dresden-Kemnitz, Dresden-Stetzsch und Dresden-Cossebaude entlastet werden. Weitere Vorteile sind die Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer sowie der Schutz der Anlieger vor neuen Belastungen.

PLANUNGS- UND BAUSTAND

- Aktuell arbeitet die DEGES an der Entwurfsplanung.
- Die DEGES hat im März 2017 interessierten Bürgern im Rahmen einer Informationsveranstaltung den Stand der Planung erläutert und zahlreiche Fragen beantwortet.

AUSBLICK

- Die Entwurfsplanung soll noch 2018 beim Bundesverkehrsministerium eingereicht werden. Die DEGES beabsichtigt, das Planfeststellungsverfahren 2019 einzuleiten.

B 107 Südverbund Chemnitz – A 4

Neubau einer Bundesstraße zur A 4

- Länge: 10,5 km
- Investitionsvolumen: ca. 107 Mio. €

KURZPORTRÄT

- 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 6,1 km lang.

B 107: Visualisierung

Er wird bis zum Anschluss an die Eubaer Straße vierstreifig geführt und endet mit einem dreistreifigen Querschnitt sowie einer provisorischen Anbindung an die B 169 südlich von Ebersdorf.

- Der Antrag auf Planfeststellung für den ersten Abschnitt erfolgte am 14. Dezember 2017.
- Für den zweiten Abschnitt läuft die Linienfindung.

AUSBLICK

- Die Vorzugsvariante für den zweiten Abschnitt soll im Herbst 2018 feststehen.
- Der Planfeststellungsbeschluss für den ersten Abschnitt wird für Ende 2019 erwartet.

B 172n: Brückenbauarbeiten

B 172n Ortsumfahrung Pirna

Neubau vom Autobahnzubringer zur A 17 zum Bestand B 172

- Länge: 3,8 km
- Investitionsvolumen: ca. 97 Mio. €

KURZPORTRÄT

- 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, sodass 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 und ist bestandskräftig.
- Nach der Umsetzung der ersten bauvorbereitenden Maßnahmen, die in erster Linie den Natur- und Umweltschutz betreffen, erfolgte am 3. August 2017 der erste Spatenstich.

AUSBLICK

- Der Baubeginn für die Talbrücke Gottleuba ist im Herbst 2018 vorgesehen.

B 178n A 4 bis Nostitz

Neubau von der A 4 bis Nostitz (S 112)

- Länge: 5,8 km
- Investitionsvolumen: ca. 70 Mio. €

KURZPORTRÄT

- Gegenwärtig existiert im östlichen Teil von Sachsen keine durchgängige, leistungsfähige Nord-Süd-Verbindung. Mit dem Neubau der B 178 wird eine solche Verbindung 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 und der Ortsumfahrung Löbau.

PLANUNGS- UND BAUSTAND

- Die Planfeststellungsbehörde hat die neue Verkehrsprognose 2025 im März 2014 öffentlich ausgelegt.
- Der Erörterungstermin fand 2014 statt. Im Jahr 2015 hat die Landesdirektion Sachsen mitgeteilt, dass sie einen vierstreifigen Querschnitt für nicht planfeststellungsfähig hält.
- Im Anschluss wurde die DEGES durch das SMWA mit der Planung eines dreistreifigen Querschnitts auf der Basis einer Variantenuntersuchung beauftragt.
- Am 18. Januar 2018 wurde die Vorzugslinie durch das BMVI bestätigt.

AUSBLICK

- Der Grobentwurf soll bis zum ersten Quartal 2019 vorliegen.

B 173n Verlegung in Flöha

- Länge: 5,8 km
- Investitionsvolumen: ca. 64 Mio. €

KURZPORTRÄT

- 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 2012 für den Verkehr freigegeben.
- Für den 2. Bauabschnitt Flöhatal wurde der Antrag auf Einleitung des Planänderungsverfahrens 2015 gestellt.

AUSBLICK

- Der Planfeststellungsbeschluss wird im ersten Halbjahr 2018 erwartet.

S 84 Neubau Niederwartha – Meißen

Innerstädtischer Neubau einer zweistreifigen Stadtstraße

→ Länge: 7,4 km

→ Investitionsvolumen: ca. 81 Mio. €

KURZPORTRÄT

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

PLANUNGS- UND BAUSTAND

→ Für die Abschnitte 2.2 und 3 wurde der Grobentwurf im Dezember 2015 dem Sächsischen Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (SMWA) vorgelegt. Der Prüfvermerk des SMWA liegt mit Schreiben vom 24. Mai 2016 vor. Der RE-Entwurf für beide Abschnitte soll bis Anfang Mai 2018 dem SMWA zur Prüfung vorgelegt werden.

→ Für den Abschnitt 4 hat die DEGES dem SMWA im Dezember 2015 eine Voruntersuchung vorgelegt. Dabei wurde festgestellt, dass keine der Varianten eine befriedigende Lösung für die Problematik am Franz-Adam-Beyerlein-Platz darstellen konnte.

AUSBLICK

→ Mit der Erstellung einer gemeinsamen Planfeststellungsunterlage für die Abschnitte 2.2 und 3 soll nach dem Gesehenvermerk des SMWA begonnen werden. Der Antrag auf Planfeststellung ist in der zweiten Jahreshäfte 2019 vorgesehen.

→ Die weitere Verfahrensweise im Abschnitt 4 soll in gemeinsamen Gesprächen mit dem SMWA festgelegt werden. Gegebenenfalls ist eine Erweiterung/Änderung des Dienstleistungsvertrages erforderlich.

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

→ Länge: 26,7 km

→ Investitionsvolumen: ca. 144 Mio. €

KURZPORTRÄT

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

PLANUNGS- UND BAUSTAND

→ Zwischen Leipzig (A 14) und nordöstlich Mockrehna ist der Ausbau der B 87 in zwei Abschnitten vorgesehen. Dabei liegt der Fokus zunächst auf dem Abschnitt Eilenburg bis Mockrehna. Die Vorplanungen werden mit der BIM-Methode erstmalig für einen komplexen Streckenabschnitt bearbeitet. Die Vorstellung und Diskussion mit dem BMVI zur Variantensuche hat im Oktober 2017 stattgefunden. Derzeit wird an der Entwicklung einer Vorzugsvariante gearbeitet.

→ Für den Abschnitt zwischen Leipzig und Eilenburg werden nach einer verkehrstechnischen Untersuchung die Leistungen zur Objektplanung Verkehrsanlage und Umwelt ebenfalls nach der BIM-Methode ausgeschrieben und beauftragt. Vor dem Hintergrund der Erfahrungen aus einer fast 15-jährigen Planungshistorie, in der eine Einigung auf eine Vorzugsvariante trotz vieler Varianten nicht gelang, sollen die betroffenen Bürgerinnen und Bürger und unterschiedlichen Interessenvertreter an der Entwicklung und Bewertung von neuen Trassenvarianten beteiligt werden. Die Variantensuche und Variantenauswahl werden daher in einem kooperativen Beteiligungsverfahren (Dialogverfahren) durchgeführt.

→ Im Abschnitt Torgau wurden die beauftragten DEGES-Leistungen qualifiziert abgeschlossen.

AUSBLICK

→ Im Abschnitt Eilenburg bis Mockrehna soll die Vorzugsvariante bis Mitte 2018 vorliegen.

→ Im Abschnitt zwischen Leipzig und Eilenburg wird die Beauftragung der Fachplanungsleistungen für Objektplanung Verkehrsanlage und Umwelt nach der BIM-Methode voraussichtlich im ersten Halbjahr 2018 erfolgen.

→ Die Durchführung des Beteiligungsverfahrens in diesem Abschnitt ist ab dem zweiten Halbjahr 2018 vorgesehen.

→ Der Abschnitt Torgau bis Landesgrenze Sachsen/Brandenburg wird durch die DEGES nicht weiter bearbeitet.

Projekte in Sachsen-Anhalt

VDE Nr. 13 A 143 Westumfahrung Halle

- Länge: ca. 21,6 km
- Investitionsvolumen: ca. 350 Mio. €

KURZPORTRÄT

- Die A 143 (Westumfahrung Halle) stellt neben der A 38 (Göttingen – Halle) einen wesentlichen Bestandteil des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 13 dar. Mit der A 143 wird der Autobahn-Doppelring um Halle und Leipzig geschlossen und gleichzeitig die Stadt Halle vom überregionalen Durchgangsverkehr entlastet.

PLANUNGS- UND BAUSTAND

- Seit Oktober 2004 ist der 9,0 km lange Abschnitt vom AD Halle-Süd bis AS Halle-Neustadt durchgängig befahrbar.
- Der vierstreifige Abschnitt von der AS Halle-Neustadt bis AD Halle-Nord konnte bislang nicht realisiert werden. Das Bundesverwaltungsgericht hat 2007 entschieden, dass der erteilte Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 2005 rechtswidrig und nicht vollziehbar ist.
- Das 4. Planänderungs- und Ergänzungsverfahren wurde 2016 eingeleitet. Es beinhaltet die Optimierung des Landschaftstunnels Porphyrkuppen und die damit zusammenhängenden Änderungen und Ergänzungen der technischen Planung, der Streckenplanung und der Umweltplanung. Mit der Optimierung des Landschaftstunnels Porphyrkuppen können Beeinträchtigungen prioritärer Lebensraumtypen vermieden werden.
- Der Änderungs- und Ergänzungsbeschluss erging im März 2018.

AUSBLICK

- Der Änderungs- und Ergänzungsbeschluss wird Ende April/Anfang Mai in den betroffenen Gemeinden ausgelegt.
- Die bauvorbereitenden Maßnahmen sollen nach Vorliegen des vollziehbaren Baurechts beginnen.

A 143: Grünbrücke Zorges (Visualisierung)

B 91 Ortsumfahrung Theißen

- Länge: 3,9 km
- Investitionsvolumen: ca. 42 Mio. €

KURZPORTRÄT

- Die Bundesstraße B 91 verläuft im Südraum von Sachsen-Anhalt und verbindet die Städte Halle, Merseburg, Weißenfels und Zeitz. Sie stellt damit für den regionalen und überregionalen Verkehr eine wichtige Verbindung zwischen diesen Städten und dem Umland dar. Die B 91 besitzt Anschlüsse an die Bundesautobahnen A 38 (AS Leuna) und die A 9 (AS Weißenfels).

PLANUNGS- UND BAUSTAND

- Für die zweistreifige Ortsumfahrung Theißen werden fünf Brückenbauwerke (davon drei über Schienenwege) und eine Anschlussstelle an das untergeordnete Netz hergestellt.
- Im Anschluss an den ersten Spatenstich am 25. Februar 2016 erfolgten umfangreiche Artenschutzmaßnahmen sowie die Bauvorbereitungsleistungen, die Kampfmittelberäumung, die archäologischen Grabungen sowie die Altlastenuntersuchung.
- Die in Folge der bergbaulichen Nutzung sehr aufwendige Baugrundbe-

arbeitung durch dynamische Intensivverdichtung umfasst nahezu 2/3 der Fläche des Trassenkorridors. Die Arbeiten werden plangemäß bis Herbst 2018 fortdauern.

→ Die Arbeiten am Ingenieurbauwerk an der Anschlussstelle B 91/L 191 sind bis zum Einbau der Stahlverbundträger vorangeschritten. Das Bauwerk wird im Juni 2018 fertiggestellt.

AUSBLICK

→ Im zweiten Quartal 2018 beginnen die Streckenbauarbeiten und die Herstellung der restlichen Brückenbauwerke.

→ Ende 2019 soll die Ortsumfahrung für den Verkehr freigegeben werden.

→ Der Streckenbau beginnt voraussichtlich im Frühjahr 2018.

B 91: Ortsumfahrung Theißen

B 91 Deuben – Werschen

→ Länge: 3,1 km

→ Investitionsvolumen: ca. 26 Mio. €

KURZPORTRÄT

→ Die Bundesstraße B 91 ist die Hauptverkehrsverbindung zwischen den Wirtschaftszentren Halle, Weißenfels und Zeitz. Weiterhin übernimmt sie im Planungsbereich eine Zubringerfunktion zur A 9 und stellt damit eine maßgebliche Verbindung an das überregionale Straßennetz dar. Das Projekt umfasst den verkehrsgerechten Ausbau der Bundesstraße im Abschnitt zwischen Deuben und Werschen.

PLANUNGS- UND BAUSTAND

→ Die DEGES hat das Projekt im November 2015 übernommen.

→ Im März 2017 haben die bauvorbereitenden Maßnahmen für den Ausbau der Bundesstraße begonnen. Die Baumfällarbeiten sind abgeschlossen.

AUSBLICK

→ Ein erstes Streckenteillos (Neubau Ersatzstraße) wurde submittiert; die Arbeiten sollen im zweiten Quartal 2018 beginnen.

→ In der zweiten Jahreshälfte soll der Ausbau des ersten Abschnitts der B 91 vom Werschener Kreuz in Richtung der A 9 begonnen werden.

Projekte in Schleswig-Holstein

A 7 Ersatzneubau Rader Hochbrücke

Planung und Baudurchführung einschließlich Grunderwerb

→ Länge: ca. 5,3 km

KURZPORTRÄT

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

→ Bei Überprüfungen im Jahr 2013 wurden gravierende Schädigungen an den Pfeilerköpfen festgestellt, die sofortige 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 bis 2026 auszugehen, sodass ein Ersatzneubau unumgänglich ist.

PLANUNGS- UND BAUSTAND

→ Das Land Schleswig-Holstein hat der DEGES die Planung und spätere Baudurchführung für das Projekt übertragen. Erste Schritte bestanden in Grundlagenermittlungen, die eine faunistische Planungsraumanalyse, Baugrundaus-

A 7: Rader Hochbrücke (Bestand)

wertungen, Bestandsvermessungen sowie eine verkehrstechnische Untersuchung zur Qualität des Verkehrsablaufs umfassten.

→ Die Hauptplanungsleistungen für Verkehrsanlage und Ingenieurbauwerke wurden im Januar 2016 beauftragt. Die vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) im Oktober 2016 bestätigte Vorzugsvariante der Voruntersuchung Strecke besteht in einem halbseitigen Versatz östlich des Bestandsbauwerkes.

→ Die Planungen sahen zunächst eine bestandsnahe vierstreifige Wiederherstellung der Rader Hochbrücke vor. Grundlage war die Verkehrsprognose für das Jahr 2030 auf Grundlage der Straßenverkehrszählung 2010. Die darin ausgewiesenen Verkehrszahlen hätten mit einem vierstreifigen Querschnitt bewältigt werden können. Die Anfang 2017 veröffentlichten Ergebnisse der bundesweiten Straßenverkehrszählung 2015 lagen jedoch bereits im Bereich der Prognosegrößen, sodass auf deren Basis eine neue Verkehrsuntersuchung beauftragt wurde. Diese ergab, dass nur ein sechsstreifiger Querschnitt ausreichend leistungsfähig ist.

→ Das BMVI stimmte deshalb im September 2017 zu, die Planung der Rader Hochbrücke auf sechs Fahrstreifen umzustellen. Dies bedeutet zugleich eine sechsstreifige Erweiterung des gesamten Streckenabschnitts zwischen der Anschlussstelle Rendsburg/Büdelsdorf und dem Autobahnkreuz Rendsburg mittels Spuraddition bzw. -subtraktion. Derzeit wird hierfür die Entwurfsplanung bearbeitet.

AUSBLICK

→ Die Vorlage des RE-Entwurfs für die verlängerte Variante beim BMVI ist im Sommer 2018 vorgesehen.

BESONDERHEIT

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

→ Informationen zum Ausbau der A 7 von der Landesgrenze Hamburg/ Schleswig-Holstein bis zum AD Bordesholm finden Sie im Kapitel „ÖPP-Projekte“.

Projekte im Freistaat Thüringen

VDE-Zubringer A 71 AS Sömmerda (B 176) – AD Südharz (A 38)

Vierstreifiger Neubau

- Länge: 4,9 km in Sachsen-Anhalt und 31,1 km in Thüringen
- Investitionsvolumen: ca. 425 Mio. €
- Das Projekt ist EFRE-gefördert.

KURZPORTRÄT

- Die A 71 Erfurt – Sömmerda – Sangerhausen ist eine 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 73 (Dreieck Suhl) und an die A 70 (Dreieck Werntal).

PLANUNGS- UND BAUSTAND

- Seit der Verkehrsfreigabe des Abschnitts Anbindung AS Sömmerda/Ost bis B 85 im September 2015 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

KURZPORTRÄT

- Die B 4 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: Der Gesehenvermerk wurde am 16. Februar 2018 erteilt.

AUSBLICK

- Die Einleitung der Planfeststellung für die Ortsumfahrung Greußen wird für Ende 2018 angestrebt.

B 19 Ortsumfahrung Wasungen

Dreistreifiger Neubau einer Bundesstraße

→ Länge: 4,8 km

KURZPORTRÄT

→ Die B 19 verläuft in Nord-Süd-Richtung als großräumig bedeutsame Straßenverbindung zwischen den Autobahnen 71/73 und 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. Gemäß Dienstleistungsvertrag betreut die DEGES dieses Projekt bis zum Planfeststellungsbeschluss.

PLANUNGS- UND BAUSTAND

→ Im Zuge der Ortsumfahrung Wasungen wird ein Tunnelbauwerk mit einer Länge von ca. 1,9 km hergestellt. Durch Optimierung der Linienführung konnte die ursprüngliche Tunnellänge aus dem Raumordnungsverfahren um ca. 210 m verkürzt werden. Der Tunnel wird als einröhriger, zweistreifiger Querschnitt mit abschnittsweise parallel verlaufendem Rettungsstollen hergestellt.

AUSBLICK

→ Die Entwurfsplanung ist in Bearbeitung. Nach deren Erstellung wird der Gesehenvermerk beim BMVI beantragt.

B 90n: Ilmtalbrücke vor der Verkehrsfreigabe

B 90n AS Stadtilm (A 71) – Nahwinden

Zweistreifiger Neubau einer Bundesstraße

→ Länge: ca. 13,8 km

→ Investitionsvolumen: ca. 52,5 Mio. €

KURZPORTRÄT

→ Der Neubau der Bundesstraße B 90n zwischen der A 71 (AS 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

→ Die Verkehrsfreigabe erfolgte am 20. Dezember 2017 und damit etwa ein halbes Jahr früher als ursprünglich vorgesehen.

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

Einbahniger Neubau einer Bundesstraße

→ Länge: 28,5 km

KURZPORTRÄT

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

PLANUNGS- UND BAUSTAND

→ Die Maßnahme wird in Teilabschnitten realisiert.

→ Für die im vordringlichen Bedarf enthaltene Ortsumfahrung Tüttleben im Zuge der B 7 ist der Planfeststellungsbeschluss seit dem 26. September 2016 bestandskräftig. Die DEGES hat den Abschnitt nach Planfeststellung vereinbarungsgemäß an das Land übergeben.

→ Die Entwurfsplanung für die Ortsumfahrung Gotha-Siebleben wurde 2017 fortgesetzt.

→ Für die Seebergquerung wurde das Raumordnungsverfahren beendet. Die Planungen sind damit vorerst abgeschlossen, da der Abschnitt im Bundesverkehrswegeplan 2030 nicht mehr enthalten ist.

→ Das Raumordnungsverfahren für die B 247 nördlich von Gotha wurde abgeschlossen. Damit ist der Dienstleistungsvertrag für diesen Abschnitt erfüllt.

Länderübergreifende Projekte

A 14 Lückenschluss Magdeburg – Wittenberge – Schwerin

Die DEGES erbringt Teilstrecken: vierstreifiger Neubau von 37,1 km in Sachsen-Anhalt und 31,5 km in Brandenburg

→ Investitionsvolumen: ca. 690 Mio. €

KURZPORTRÄT

→ Die A 14 ergänzt als raumwirksame Verbindungsachse das Bundesfernstraßennetz und befördert den wirtschaftlichen Austausch zwischen den Wirtschaftszentren Mitteldeutschlands und Brandenburgs sowie den Seehäfen Rostock und Wismar.

→ Im klassifizierten Straßennetz fungiert die A 14 zukünftig als großräumige Straßenverbindung zwischen den zentralen Orten Magdeburg, Stendal, Wittenberge, Ludwigslust sowie Schwerin. Darüber hinaus stellt sie eine wichtige Verbindung zu den Ost- und Nordseehäfen und Skandinavien, zu den mitteldeutschen Ballungszentren (Halle, Leipzig) und den südlich anschließenden Regionen dar.

→ Im Rahmen der Revision des auf Gemeinschaftsebene vereinbarten „Transeuropäischen Netzes Verkehr“ ist geplant, die A 14 in dieses Netz zu integrieren. Der Neubau der Autobahn unterstützt bereits heute die Anbindung von Teilregionen des Programmgebiets an die im Leitschema dargestellten Autobahnen A 2, A 24 und A 20.

A 14: Bereits freigegebener Abschnitt zwischen Karstädt und Groß Warnow

PLANUNGS- UND BAUSTAND

→ Die Abschnitte 1.1 in Sachsen-Anhalt, 3.2b, 4 sowie 5 in Brandenburg 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 wird auf Grundlage des Ergebnisses eines 2008 durchgeführten Realisierungswettbewerbes gebaut. 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 1.1 AS Dahlenwarsleben bis AS Wolmirstedt wurde im Februar 2011 das Planfeststellungsverfahren eingeleitet.

- Für den Abschnitt 2.2 AS Osterburg bis AS Seehausen wurde das Planfeststellungsverfahren im Jahr 2013 von der Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt eingeleitet.

- Für den Abschnitt 3.1a AS Seehausen bis Landesgrenze Sachsen-Anhalt/Brandenburg wurde das Planfeststellungsverfahren 2009 durch die Landesstraßenbaubehörde Sachsen-Anhalt eingeleitet.

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

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.

- Der Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt 3.2b Landesgrenze Sachsen-Anhalt/Brandenburg bis südlich AS Wittenberge wurde am 15. Dezember 2017 erteilt.

- Das Planfeststellungsverfahren für den Abschnitt 4 AS Wittenberge bis südlich AS Karstädt wurde 2009 eingeleitet.

- Die Verkehrsfreigabe für den Abschnitt 5 AS Karstädt bis AS Groß Warnow fand am 21. Dezember 2015 statt. Dieser Abschnitt wurde vom Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) gefördert.

AUSBLICK

- Der Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt 1.1 AS Dahlenwarsleben bis AS Wolmirstedt wird für Ende 2018 erwartet.

- Der Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt 2.2 AS Osterburg bis AS Seehausen wird für Mitte 2019 erwartet.

- Der Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt 3.1a AS Seehausen bis Landesgrenze Sachsen-Anhalt/Brandenburg wird für Ende 2018 erwartet.

- Für den Abschnitt 4 zwischen AS Wittenberge und AS Karstädt erfolgte aufgrund naturschutzfachlicher Zwangspunkte eine Variantenprüfung. Für die geänderte Linie liegen die Genehmigung des Landes Brandenburg sowie der Gesehenvermerk des Bundes vor. Der Antrag auf Planänderung soll noch 2018 gestellt werden.

B 7n Altenburg – Frohburg

- 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 eine effiziente Fernstraßenverbindung zwischen dem ostthüringischen Wirtschaftsraum um Altenburg und der A 72 geschaffen. Außerdem fördert der Zubringer die Entwicklung des Städteverbundes Zwickau – Leipzig.

- Als Anbindung an die A 72 wird bei Frohburg eine neue Anschlussstelle errichtet.

PLANUNGS- UND BAUSTAND

- Die Gesehenvermerke des Bundesverkehrsministeriums liegen für alle Planungsabschnitte seit März bzw. Juni 2016 vor.

- Im März und August 2017 hat die DEGES öffentliche Bürgerinformationsveranstaltungen durchgeführt.

- Für den Abschnitt in Thüringen wurde im Oktober 2017 das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Für den sächsischen Abschnitt erstellt die DEGES derzeit die Genehmigungsunterlagen.

AUSBLICK

- Die Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens für den Abschnitt in Sachsen soll bis Mitte 2018 erfolgen.

ÖPP-Projekte

A 4 Landesgrenze Hessen/ Thüringen bis AS Gotha (Thüringen)

Fertigstellung der sechsstreifigen Erweiterung im September 2010; Betrieb und Erhaltung seit Mai 2008

- Der rund 45 km lange Abschnitt der A 4 zwischen der Landesgrenze Hessen/ Thüringen und der Anschlussstelle Gotha ist das erste fertiggestellte ÖPP-Projekt nach dem Ausbau-Modell in Deutschland.
- 22,5 km der im September 2010 in Betrieb genommenen Strecke wurden als komplett neue Trasse zur Umfahrung der Hörselberge gebaut. Die alte Trasse wurde zum Teil zurückgebaut und rekultiviert sowie zum Teil zur Bundesstraße abgestuft.
- Konzessionsstrecke: 44,7 km (davon 22,5 km sechsstreifiger Neubau, 2 km sechsstreifige Erweiterung und 20,2 km sechsstreifige Bestandsstrecke)
- Vertragsdauer: 30 Jahre (16.10.2007 – 15.10.2037)
- Vergütung: Anschubfinanzierung + Mautweiterleitung

A 4 AS Gotha bis AS Bucha (Thüringen)

Erhaltung und Betrieb der sechsstreifigen Bestandsstrecke sowie Neubau, Erhaltung und Betrieb einer beidseitigen PWC-Anlage

- Vertragsstrecke: ca. 58,7 km
- Vertragsdauer und -modell: 30 Jahre, Erhaltungsmodell
- Vergütung: ggf. Abschlagszahlungen + Verfügbarkeitsentgelt

KURZPORTRÄT

- Die Projektstrecke wurde im Rahmen des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit (VDE) Nr. 15 auf sechs Fahrstreifen erweitert und in Teilabschnitten zwischen 1994 und 2014 vollständig für den Verkehr freigegeben.
- Im Rahmen des Erhaltungsmodells ist die Erweiterung von Pkw- und Lkw-Stellplatzkapazitäten mittels Neubau der beidseitigen PWC-Anlage Pfingsttal/Amselberg zwischen den Anschlussstellen Apolda und Bucha (westlich Jena) vorgesehen.
- Die besondere Umsetzung des Projektes als nahezu reines Erhaltungsmodell gibt dem Vorhaben Pilotcharakter. Hieraus ergeben sich alternative Vertragsbedingungen und veränderte Finanzierungsanforderungen, welche in enger Zusammenarbeit mit Bund und Land erarbeitet werden.
- Im Zuge der Projektvorbereitung und der Erstellung der Vergabeunterlagen wird eine mittelstandsfreundliche Projektausgestaltung berücksichtigt.

AUSBLICK

- Nach Fertigstellung der Vergabeunterlagen soll im zweiten Halbjahr 2018 das Vergabeverfahren mit einem vorgeschalteten Teilnahmewettbewerb gestartet werden.
- Für die PWC-Anlage Pfingsttal/Amselberg ist die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens Mitte 2018 geplant.

A 9 Landesgrenze Bayern/ Thüringen bis AS Lederhose (Thüringen)

Fertigstellung der sechsstreifigen Erweiterung im November 2014; Betrieb und Erhaltung seit Mai 2012

- Vertragsstrecke: 46,5 km (davon 19 km sechsstreifige Erweiterung und 27,5 km sechsstreifige Bestandsstrecke)
- Vertragsdauer und -modell: 20 Jahre (01.10.2011 – 30.09.2031), Verfügbarkeitsmodell
- Vergütung: Abschlagzahlungen Bau + Verfügbarkeitsentgelt

A 7 Südlich AD Hamburg-Nordwest – AD Bordesholm (Hamburg und Schleswig-Holstein)

Sechs- bzw. achtstreifige Erweiterung

- Vertragsstrecke: ca. 65 km (davon ca. 64 km sechsstreifige und ca. 1 km achtstreifige Erweiterung)
- Vertragsdauer und -modell: 30 Jahre (01.09.2014 – 31.08.2044), Verfügbarkeitsmodell
- Vergütung: Abschlagzahlungen Bau + Verfügbarkeitsentgelt

KURZPORTRÄT

- Die A 7 ist eine der wichtigsten Nord-Süd-Verbindungen innerhalb Deutschlands und gleichzeitig eine Hauptachse zwischen den skandinavischen Ländern und Mitteleuropa. Um die Umsetzung zu beschleunigen, wird die Erweiterung in Form eines ÖPP-Projektes mit privaten Finanzierungselementen durchgeführt.

PLANUNGS- UND BAUSTAND

- Auftragnehmer ist Via Solutions Nord, ein Konsortium aus den Firmen Hochtief, DIF und Kemna.
- Ende 2014 wurde mit Arbeiten zur provisorischen Verbreiterung in den ersten Bauabschnitten begonnen.
- Am 1. Mai 2015 übernahm die private Projektgesellschaft Via Solutions Nord Services den Betriebsdienst.
- Die Bauabschnitte 1, 3, 5a und 5b (beide Richtungsfahrbahnen) in Schleswig-Holstein mit einer Gesamtlänge von über 30 km wurden bis März 2017 fertiggestellt.
- Die Bauabschnitte 2, 4 und 6 befinden sich im Bau. In Teilen wird bereits an

A 7: Schnelsentunnel, erste Tunnelröhre

A 7: Südportal Schnelsentunnel

der zweiten Richtungsfahrbahn gearbeitet. Die Fertigstellung ist bis Ende 2018 avisiert.

→ Der Rohbau der westlichen Röhre des Tunnels Schnelsen in Hamburg wurde im Dezember 2016 fertiggestellt. Die Inbetriebnahme der ersten Röhre ist im zweiten Quartal 2018 geplant.

AUSBLICK

→ Die Gesamtfertigstellung ist im zweiten Halbjahr 2019 vorgesehen.

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

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

→ Leistungsumfang: Bau, Erhaltung, Betrieb und anteilige Finanzierung

→ Vertragsstrecke: ca. 64,2 km
- Bau: ca. 58,8 km, davon ca. 29,6 km sechsstreifige Erweiterung der A 10 und ca. 29,2 km grundhafte Erneuerung der A 24 (ca. 5,4 km südlich der AS Kremmen bis östlich des AD Havelland wurden bereits bis 2014 sechsstreifig erweitert)
- Erhaltung und Betrieb: ca. 64,2 km zzgl. ca. 10,3 km Winterdienst am A 10 Westring zwischen der AS Falkensee und dem AD Havelland

→ Vertragsdauer und -modell: 30 Jahre, Verfügbarkeitsmodell

→ Vergütung: Abschlagszahlungen Bau + Verfügbarkeitsentgelt

KURZPORTRÄT

→ Als Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes 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.

→ Die Strecke ist eine bedeutende Verbindung von und zu den Urlaubsorten der deutschen Ostseegebiete. Darüber hinaus werden am 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

→ Die A 24 wird vierstreifig erneuert und erhält in jede Fahrtrichtung einen befahrbaren Seitenstreifen mit einer Breite von 3,75 m. Der Seitenstreifen wird in Teilabschnitten je nach Verkehrsaufkommen für den Verkehr freigegeben.

→ Die Vergabe erfolgte im Dezember 2017 an die private Projektgesellschaft Havellandautobahn GmbH & Co. KG.

→ Vorbereitende Fällarbeiten wurden im März 2018 abgeschlossen, die Beräumung zur Baufeldfreimachung läuft in Abstimmung mit dem Auftragnehmer.

→ Der Auftragnehmer hat im März 2018 mit vorbereitenden Arbeiten begonnen.

AUSBLICK

→ Die Bautätigkeit entlang der Vertragsstrecke beginnt Mitte 2018.

A 49 AS Fritzlar bis Ohmtal-Dreieck (Hessen)

Erhalt bzw. vierstreifiger Neubau

- Vertragsstrecke: ca. 61,8 km (davon ca. 30,8 km vierstreifiger Neubau und ca. 31 km Bestandsstrecke)
- Vertragsdauer und -modell: 30 Jahre, Verfügbarkeitsmodell
- Vergütung: Abschlagszahlungen Bau + Verfügbarkeitsentgelt

KURZPORTRÄT

- Die A 49 soll eine Verbindung zwischen den Oberzentren Kassel und Gießen sicherstellen.
- Auf der A 7 und der A 5 werden Kapazitätsengpässe abgebaut und Unfallgefahren reduziert.
- Das nachgeordnete Netz, insbesondere die Ortsdurchfahrten, wird vom überregionalen Verkehr deutlich entlastet.

Planungs- und Baustand

- Für die Abschnitte AS Schwalmstadt – AS Stadtallendorf-Nord (ca.13,3 km) und AS Stadtallendorf-Nord – Ohmtal-Dreieck (ca. 17,5 km) liegt bestandskräftiges Baurecht vor.
- Im Februar 2018 erfolgte mit der Vergabebekanntmachung der Start des mehrstufigen Verhandlungsverfahrens mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb.

AUSBLICK

- Der Vertragszeitraum soll im Jahr 2020 beginnen.

A 49: Visualisierung Autobahndreieck Ohmtal

- Der Abschnitt von der AS Neuental bis zur AS Schwalmstadt wird durch Hessen Mobil bis 2021 konventionell errichtet. Nach Abstimmung mit dem Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Landesentwicklung werden Planung und Bau der betriebs- und verkehrstechnischen Ausstattung des Tunnels Frankenhain konventionell von der DEGES ausgeführt.

B 247/B 176/B 4 AS Leinefelde-Worbis (A 38) – AS Erfurt-Gispersleben (A 71) (Thüringen)

Zwei-, drei- und vierstreifiger Neubau bzw. Erweiterung mehrerer Teilabschnitte des Streckenzuges B 247 – B 176 – B 4

- Vertragsstrecke: ca. 81 km
- Vertragsdauer und -modell: 30 Jahre, erweiterter Funktionsbauvertrag
- Abschlagszahlungen Bau + Erhaltungsentgelt

KURZPORTRÄT

- Der überregional wirksame Verkehrszug der B 247 – B 176 – B 4 verbindet die Wirtschaftsräume Mittelthüringens, Südniedersachsens und Nordhessens. Er stellt dabei das wesentliche Binde-

glied 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-Worbis und der Landeshauptstadt Erfurt zu beschleunigen, ist die Realisierung in Form eines ÖPP-Projektes vorgesehen. Neben den Neu- und Ausbaumaßnahmen beinhaltet das Leistungsspektrum auch die Erhaltung und ausgewählte Leistungen des Betriebs auf den Neubau- und Bestandsstrecken über einen anvisierten Zeitraum von 30 Jahren.

PLANUNGS- UND BAUSTAND

→ Die Projektstrecke ist in mehrere Teilabschnitte unterteilt, von denen vier Abschnitte bereits aus- bzw. neu gebaut sind (Ortsumfahrungen Leinefelde, Dingelstädt und Bad Langensalza sowie der Erweiterungsabschnitt B 4 zwischen Andisleben und AS Erfurt-Gispersleben).

→ Für die drei Neubauabschnitte OU Kallmerode, OU Mühlhausen/Höngeda und OU Großengottern/Schönstedt liegen bestandskräftige Planfeststellungsbeschlüsse vor. In diesen Abschnitten haben die bauvorbereitenden Arbeiten begonnen.

→ Für die fünf Planungsabschnitte ohne Baurecht wird zurzeit die Vorplanung bzw. der RE-Entwurf erstellt.

AUSBLICK

→ Die Neubauabschnitte mit vollziehbarem Baurecht sollen zeitnah in mehreren ÖPP-Projektabschnitten realisiert werden.

→ Für den ÖPP-Projektabschnitt AS Leinefelde-Worbis bis Dingelstädt (einschließlich Neubau der OU Kallmerode) wurde die Auftragsbekanntmachung im März 2018 veröffentlicht und damit das Vergabeverfahren mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb planmäßig gestartet. Der Beginn des Vertragszeitraums soll im zweiten Halbjahr 2019 erfolgen.

Tank- und Rastanlage „Leubinger Fürstenhügel“ an der A 71

Konzessionsvergabe und Baubegleitung

KURZPORTRÄT

→ Nördlich der AS Sömmerda entsteht östlich der A 71 eine aus beiden Fahrtrichtungen erreichbare Tank- und Rastanlage. Sie wird durch einen privaten Konzessionsnehmer errichtet und für rund 30 Jahre betrieben.

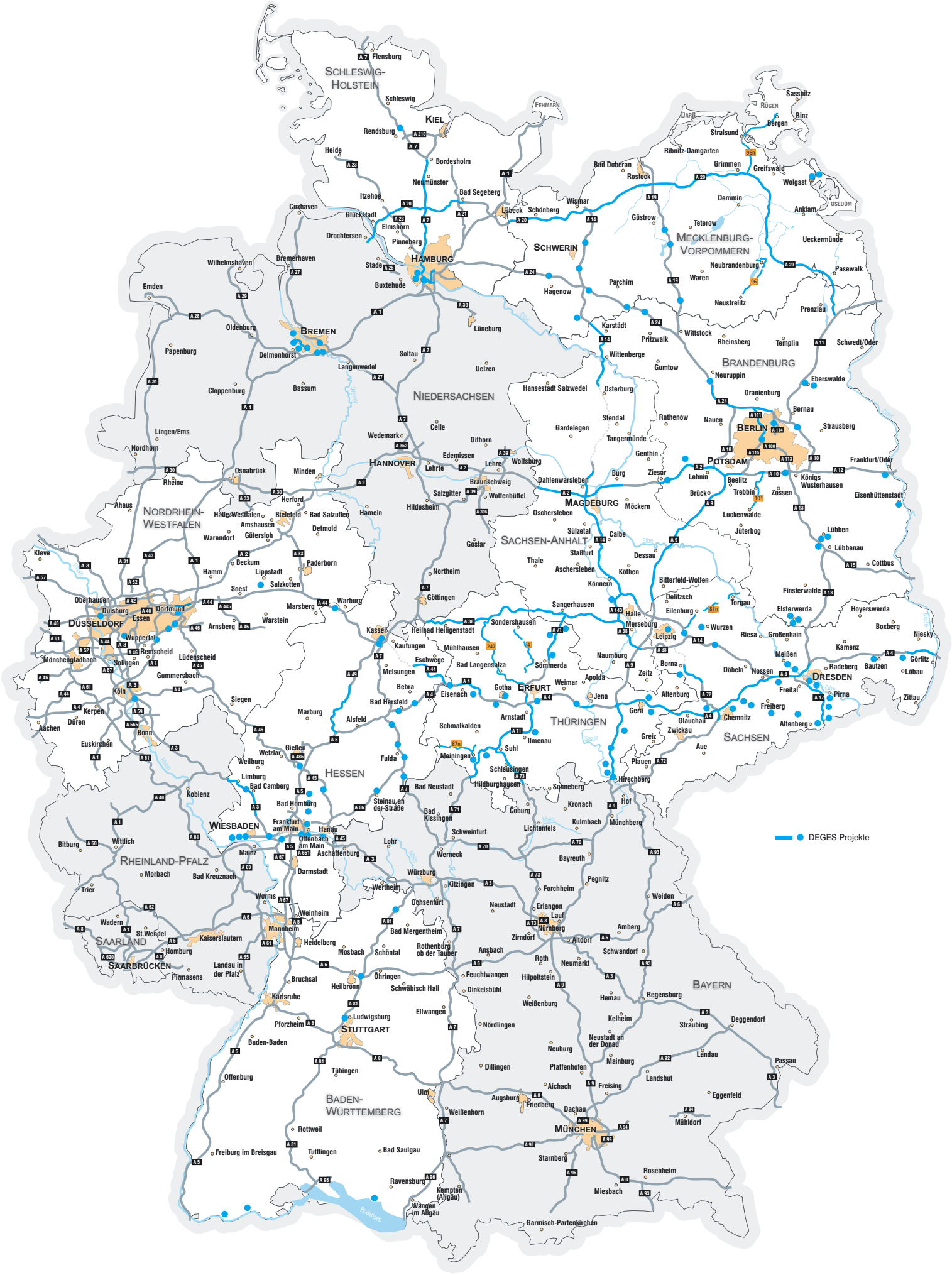
→ *Besonderheit: Projekt der IBA Thüringen*
Die Tank- und Rastanlage mit den sie umgebenden landschaftspflegerischen Flächen wurde 2017 zum Projekt der Internationalen Bauausstellung (IBA) Thüringen ernannt. 200 m entfernt liegt das archäologisch bedeutende bronzezeitliche Fürstengrab von Leubingen. Es erhält eine Fußweganbindung zur Rastanlage.

→ Im September 2017 wurde das Konzessionsvergabeverfahren mit Zuschlag an die Shell Deutschland Oil GmbH abgeschlossen.

→ Der Konzessionsnehmer wird die Tankstelle und Raststätte gemäß dem Siegerentwurf des 2014/2015 von der DEGES durchgeführten internationalen Planungswettbewerbs errichten. Ins Rastgebäude wird eine Dauerausstellung zum Fürstengrab und zur Archäologie beim Bau der A 71 integriert. Die Inbetriebnahme ist für Mitte 2019 (IBA-Werkschaujahr) geplant.

→ Die DEGES stellt die Außenanlagen mit Anbindung des Fürstengrabs über einen „Zeitreiseweg“ gemäß dem Siegerentwurf des Planungswettbewerbs in besonderer landschaftsgestalterischer Qualität her.

Projektübersicht



Herausgeber:

DEGES
Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs-
und -bau GmbH
Zimmerstraße 54
10117 Berlin
Tel.: 030 20243-0
Fax: 030 20243-291
info@deges.de

Konzeption/Redaktion:
DEGES, Abteilung Kommunikation

Fotografien und Karten:
DEGES; René Legrand; Hajo Dietz, Nürnberg Luftbild;
Illing & Vossbeck Fotografie; CopterCloud;
Frank Zerbst; Rico Lehr; Martin Leissl; Falcon Crest Air;
Martin Pippert; Conny Krystek; Keipke Architekten;
Leonhardt, Andrä und Partner; Ing.-Büro Dipl.-Ing H. Vössing;
Corina Trummer; Ingenieurbüro Grassl

Gesamtherstellung:
Aktiva GmbH, Berlin

Drucklegung:
Mai 2018

Projektstände per Ende März 2018. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.

Gedruckt auf 100 % chlorfrei gebleichtem Papier

DEGES

www.deges.de