Geschäftsbericht 2018

Wege sind unser Ziel

DEGES

Geschäftsbericht 2018

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 2018 ... 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 2018 ... 28

Bericht des Aufsichtsrates / Jahresabschluss

Bericht des Aufsichtsrates für das Geschäftsjahr 2018 ... 34
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers ... 35
Bilanz zum 31. Dezember 2018 ... 38
Gewinn- und Verlustrechnung ... 39
Betreute Bau-, Grunderwerbs- und weitere Projektleistungen sowie hierfür verwendete Mittel zum 31. Dezember 2018 ... 40
Anhang für das Geschäftsjahr 2018 ... 41

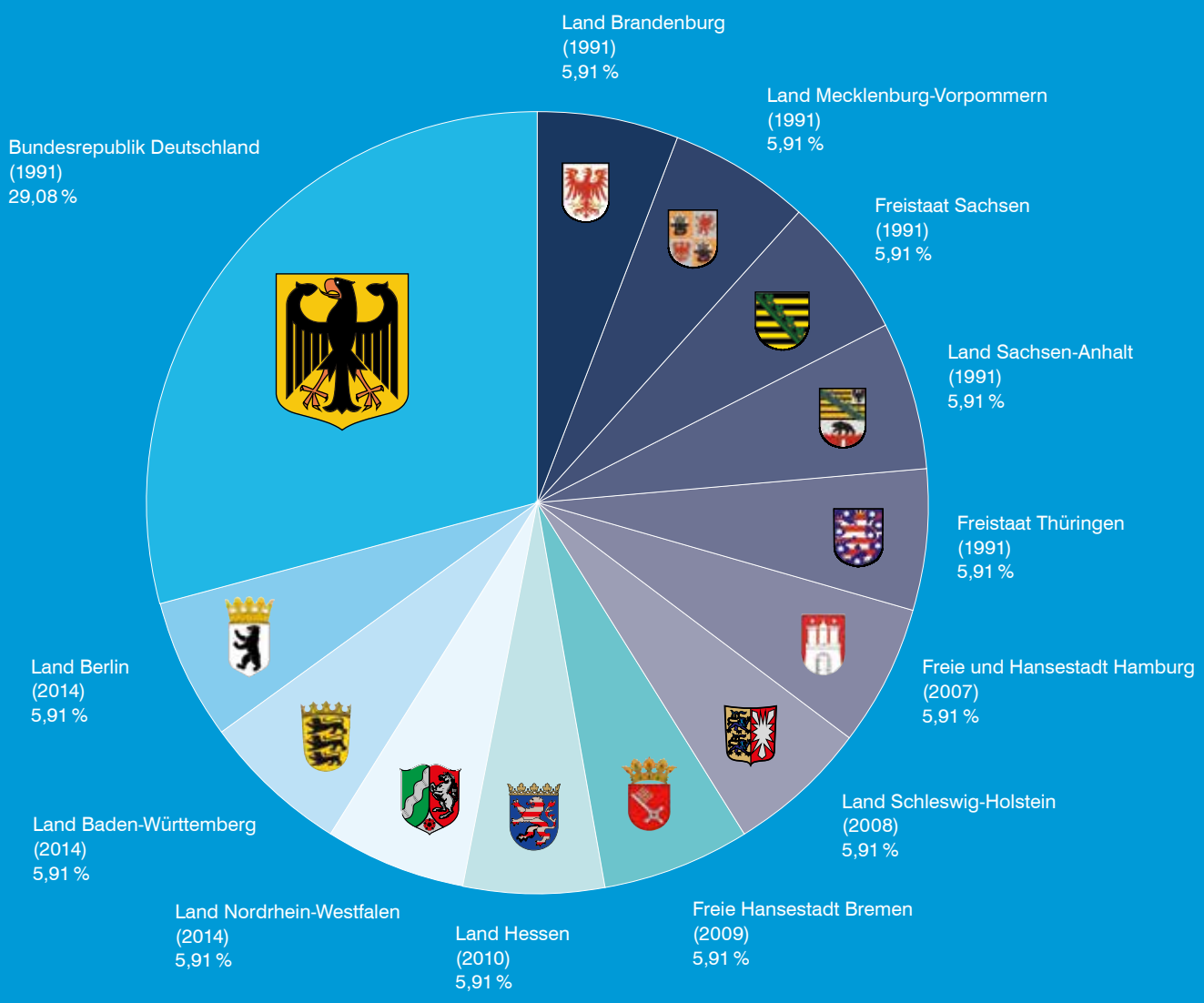
Verkehrsprojekte

Projekte in Baden-Württemberg ... 52
Projekte in Berlin ... 54
Projekte in Brandenburg ... 57
Projekte in der Freien Hansestadt Bremen ... 60
Projekte in der Freien und Hansestadt Hamburg ... 62
Projekte in Hessen ... 68
Projekte in Mecklenburg-Vorpommern ... 70
Projekte in Nordrhein-Westfalen ... 74
Projekte im Freistaat Sachsen ... 78
Projekte in Sachsen-Anhalt ... 82
Projekte in Schleswig-Holstein ... 84
Projekte im Freistaat Thüringen ... 87
Länderübergreifende Projekte ... 89
ÖPP-Projekte ... 91

Projektübersicht ... 96

Titelbild: A 7, Ausbau in Schleswig-Holstein (Verkehrsfreigabe im Dezember 2018)

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
(bis 04.02.2019)
Staatssekretär im Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Beate Heinz
Ministerialrätin, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

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

Gert Klaiber
Ministerialdirigent a. D., für Ministerium für Verkehr des Landes Baden-Württemberg

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

Prof. Dr. Klaus Kummer
(seit 07.12.2018)
Ministerialdirigent, Abteilungsleiter im Ministerium für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt

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

Gunnar Polzin
(seit 05.02.2019)
Senatsrat beim Senator für Umwelt, Bau und Verkehr der Freie Hansestadt Bremen

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

Dr. Sebastian Putz
(bis 06.12.2018)
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
Leitender Ministerialrat im Hessischen Ministerium für Wirtschaft, Energie, Verkehr und Wohnen

Bodo Baumbach

Dirk Brandenburger

Wege bleiben unser Ziel

SEHR GEEHRTE LESERINNEN UND LESER,

vor einem Jahr haben wir an dieser Stelle einen selbstbewussten Ausblick gegeben: „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." Im Rückblick auf das vergangene Jahr können wir feststellen, dass sich unsere Gesellschafter und alle am Aufbau der Autobahn GmbH des Bundes Beteiligten dieser Einschätzung angeschlossen haben und dass die Kontinuität der Projektbearbeitung das bestimmende Motiv in allen Diskussionen um die Zukunft der DEGES war und ist.

Am Ende eines intensiven Diskussions- und Abstimmungsprozesses haben sich die Aufsichtsräte der DEGES und der Autobahn GmbH des Bundes dafür ausgesprochen, die DEGES im Wesentlichen als Funktionseinheit Großprojekte in die Autobahn GmbH des Bundes zu überführen. Dies soll bis Mitte des Jahres 2020 geschehen. Auch wenn zum jetzigen Zeitpunkt noch Detailfragen offen sind, ist damit klar: Die Einheit von Personen und Projekten bleibt gewahrt und bietet eine gute Grundlage sowohl für die Kontinuität bei laufenden Projekten als auch Raum für weitere Innovationen im Straßenbau. Gleichzeitig können Mitarbeiter/innen, die nicht unmittelbar Projekte bearbeiten, den Aufbau der Autobahn GmbH unterstützen und in deren Zentrale tätig werden.

Aus der Wertschätzung für die Arbeit der DEGES, die in dieser Weichenstellung zum Ausdruck kommt, leiten wir einen klaren Auftrag ab: Die verlässliche Bearbeitung der uns übertragenen Straßenbauprojekte hat höchste Priorität. Dabei arbeiten unsere Projektteams Hand in Hand mit allen Querschnitts- und

Aus der Wertschätzung für die Arbeit der DEGES leiten wir einen klaren Auftrag ab: Die verlässliche Bearbeitung der uns übertragenen Straßenbauprojekte hat höchste Priorität.

Unterstützungsfunktionen vom Qualitätsmanagement über die kaufmännischen und juristischen Abteilungen bis hin zur Projektkommunikation. Das Können, der souveräne Umgang mit den Überraschungen im Projektalltag und die Leistungsbereitschaft der Menschen in der DEGES, sowie die interdisziplinäre und zunehmend agile, vernetzte Arbeitsweise machen unsere Leistungsfähigkeit aus.

Schon in der Vergangenheit haben unsere Auftraggeber davon profitiert, dass die DEGES aktiv Zukunftsthemen aufgegriffen und neue Methoden eingesetzt hat. Auch diesen Weg gehen wir weiter – nicht zuletzt beim Thema Digitalisierung. Wir haben 2018 den Bereich „Digitales Planen und Bauen“ (DPB) gegründet, um neue Kompetenzen für die Digitalisierung in unserem Kerngeschäft aufzubauen. Noch im gleichen Jahr hat der neue Bereich mit dem BIM-Leitfaden eine zentrale Grundlage für den Einsatz von Building Information Modeling auf Auftraggeberseite im Straßenbau vorgelegt.

Ebenfalls 2018 haben wir im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur ein mehrstufiges BIM-Weiterbildungskonzept erarbeitet. Durch dessen Umsetzung mit kompetenten Partnern können sich in den kommenden Jahren viele Kolleginnen und Kollegen in den Auftragsverwaltungen bzw. in der Autobahn GmbH des Bundes die Grundlagen im Umgang mit der neuen Methode des digitalen Planens und Bauens erarbeiten. Hier ist die DEGES nicht nur für sich tätig, sondern engagiert sich für ein wichtiges Zukunftsthema im Straßenbau insgesamt.

Sowohl im Projektgeschäft als auch bei der Digitalisierung stehen die Menschen, die sich für die DEGES und ihre Projekte engagieren, im Mittelpunkt. Nur mit ihrer Kompetenz, ihrem Können und ihrem Einsatz bewältigen wir unser Pensum und generieren den Projekterfolg. Unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern gilt hierfür unser besonderer Dank und unsere Anerkennung. Im vergangenen Jahr sind 63 neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu uns gekommen, angezogen von den interessanten Aufgaben und der Innovationskraft der DEGES. Wir hoffen, dass unser Personalrecruiting weiterhin erfolgreich ist, denn wir brauchen noch Verstärkung für laufende und neue Projekte.

2018 haben uns unsere Gesellschafter Baden-Württemberg, Bremen, Nordrhein-Westfalen und Schleswig-Holstein neue Projekte mit einem Auftragsvolumen von ca. einer Mrd. Euro übertragen und auch im laufenden Jahr erwarten wir einen Anstieg des Auftragsvolumens. Wir müssen daher auch 2019 im Wettbewerb um gestandene Könner und junge Talente interessant bleiben. Die Gewinnung und schnelle Integration neuen Personals ist neben der erfolgreichen Projektbearbeitung und der konsequenten Digitalisierung die dritte große Herausforderung im laufenden Jahr.
Bei der Bewältigung dieser Aufgaben wissen wir den Aufsichtsrat und unsere Gesellschafter/Auftraggeber an unserer Seite. Sie begleiten und unterstützen uns vertrauensvoll – herzlichen Dank hierfür.

Als Projektmanagementgesellschaft arbeiten wir per se nicht allein, sondern eng verzahnt mit zahlreichen Ingenieurbüros, Bauunternehmen, Landgesellschaften und weiteren Geschäftspartnern. Ihnen gelten unser Dank für die erfolgreiche Zusammenarbeit und unsere Einladung, den vor uns liegenden Weg partnerschaftlich und eng vernetzt gemeinsam mit uns zu gehen.

Mit freundlichen Grüßen

Bodo Baumbach
Geschäftsführer

Dirk Brandenburger
Geschäftsführer

Bericht der Geschäftsführung

Achtstreifiger Ausbau der A 10, südlicher Berliner Ring

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 von anspruchsvollen Verkehrsinfrastrukturprojekten koordiniert die DEGES die nötigen Ingenieurleistungen und führt die notwendigen Abstimmungen mit den Projektbeteiligten.

Die Gesellschafter haben die DEGES im Wesentlichen mit der Planung und/oder Baudurchführung bzw. Erhaltung von Straßenprojekten beauftragt. Dies sind bezogen auf das Auftragsvolumen zu über 80 % Autobahnprojekte.

Neben den Straßenprojekten betreut die DEGES ein Schienenprojekt sowie ausgewählte 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, Düsseldorf und Frankfurt am Main wurde im Jahr 2018 mit dem Aufbau einer weiteren Zweigstelle in Stuttgart begonnen.

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 die 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 beauftragt, die BIM-Methode im Straßenbau in ausgewählten Projekten mit verschiedenen Aufgabenstellungen zu pilotieren. Im Berichtsjahr hat der Bund seinen Auftrag um die Konzeptionierung und Durchführung von auf den Straßenbau angepassten BIM-Schulungen ergänzt.

Projektportfolio

Im Berichtsjahr wurde die DEGES mit folgenden wesentlichen Aufträgen betraut:

→ vom Bund
- mit der Konzeptionierung und Durchführung von auf den Straßenbau angepassten BIM-Schulungen,

→ vom Land Baden-Württemberg
- mit der weiteren Planung, der Durchführung des Grunderwerbs und der Baudurchführung (Bauvorbereitung und Bauüberwachung) des Neubaus der A 98, Abschnitte 6 und 8/9 sowie der Durchführung von Erhaltungsmaßnahmen an der A 81 nördlich Stuttgarts,

→ von der Freien Hansestadt Bremen
- mit der Planung und Sanierung des sich an den Bauabschnitt 2.2 anschließenden Trogbauwerks Ost im Zusammenhang mit dem Neubau des Tunnelbauwerks und der ersten beiden Trogsegmente im Zuge des BA 2/2 der A 281,

→ vom Land Nordrhein-Westfalen
- mit der Planung und Realisierung des grundhaften Ausbaus (Erweiterung) der A 1/A 30 vom AK Münster-Süd – AK Lotte/Osnabrück (51 km auf der A 1) und vom AK Lotte/Osnabrück – AS Rheine-Nord (37 km auf der A 30) in der Form eines ÖPP-Verfügbarkeitsmodells,

→ vom Land Schleswig-Holstein
- mit der Erweiterung des gesamten Abschnitts der A 7 vom Autobahnkreuz Rendsburg bis zur Anschlussstelle Büdelsdorf im Zusammenhang mit dem Ersatzneubau der Rader Hochbrücke an der A 7

Die neu übertragenen Projekte haben ein geschätztes Auftragsvolumen von ca. 1,0 Mrd. €, dies entspricht einem Zuwachs von rd. 3 % bezogen auf das Gesamtauftragsvolumen.

Projektportfolio

Der Auftragsbestand setzt sich zum 31. Dezember 2018 wie folgt zusammen:

	Länge/Anzahl	Auftragsbestand	
	km	gesamt Mio. €	davon offen Mio. €
Autobahnprojekte	**1.875,7**	**27.128,0**	**14.241,1**
Bau- und Grunderwerbsausgaben		23.405,3	12.267,4
ÖPP-Entgelt		1.775,8	1.088,2
Ingenieurkosten		1.946,9	885,5
davon VDE	**1.250,5**	**11.141,2**	**1.297,5**
Bau- und Grunderwerbsausgaben		10.309,7	1.241,1
Ingenieurkosten		831,4	56,4
Bundesstraßenprojekte	**575,9**	**3.023,2**	**1.768,4**
Bau- und Grunderwerbsausgaben		2.591,3	1.488,0
ÖPP-Entgelt		137,8	137,8
Ingenieurkosten		294,2	142,6
Landesstraßenprojekte	**84,2**	**230,5**	**89,3**
Bau- und Grunderwerbsausgaben		210,6	83,7
Ingenieurkosten		19,9	5,6
Summe Straßenbauprojekte	**2.535,8**	**30.381,7**	**16.098,8**
Bau- und Grunderwerbsausgaben		26.207,2	13.839,1
ÖPP-Entgelt		1.913,6	1.226,0
Ingenieurkosten		2.260,9	1.033,7
Schienenprojekt CTL (netto)	**4,2**	**665,2**	**6,6**
Wasserstraßenprojekte (brutto)	**4 Brücken**	**4,4**	**0,0**
Gesamt am 31.12.2018	**2.540,0**	**31.051,2**	**16.105,4**
davon 2018 beauftragt	53,9	1.002,7	1.002,6

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	2,2	1,5	4 Brücken	4,4	0,0
Baden-Württemberg	61,0	1.140,8	1.072,2			
Berlin	15,4	1.137,4	1.110,8			
Brandenburg	326,4	2.275,0	1.262,3			
Bremen	28,2	607,5	408,6			
Hamburg	51,3	4.164,5	3.446,7			
Hessen	153,4	3.685,8	2.976,0			
Mecklenburg-Vorpommern	362,3	2.353,3	187,8			
Nordrhein-Westfalen	26,1	968,3	890,4			
Sachsen	338,7	3.183,3	865,8	4,2	665,2	6,6
Sachsen-Anhalt	374,7	2.925,6	755,4			
Schleswig-Holstein	137,3	2.923,8	2.694,8			
Thüringen	661,0	5.014,2	426,5			
Gesamt	**2.535,8**	**30.381,7**	**16.098,8**	**4,2**	**669,6**	**6,6**

Zum Bilanzstichtag betreut die DEGES ein offenes Auftragsvolumen von 16,1 Mrd. €, davon 1,2 Mrd. € Maut- bzw. Verfügbarkeitsentgelte für ÖPP-Projekte.

Geschäftsverlauf 2018

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 1.875,7 km Streckenlänge 1.356,1 km (72 %) unter Verkehr und weitere 116,6 km (6 %) in Bau.

Der Anteil der **VDE-Projekte** an den Autobahnprojekten beträgt 1.250,5 km. Davon sind 1.203,2 km (96 %) unter Verkehr und 44,4 km in Bau (4 %).

Die Autobahnprojekte **außerhalb VDE** haben eine Länge von 625,2 km. Davon sind 152,9 km (24 %) unter Verkehr und 72,2 km (12 %) in Bau.

Bei den **Bundesstraßen** sind von insgesamt 575,9 km Streckenlänge 185,2 km (32 %) unter Verkehr und weitere 32,9 km (6 %) in Bau.

Die von der DEGES betreuten **Landes- bzw. Staatsstraßenprojekte** haben eine Länge von insgesamt 84,2 km. Davon sind 52,1 km (62 %) bereits fertiggestellt. In Bau befindet sich aktuell kein Projekt.

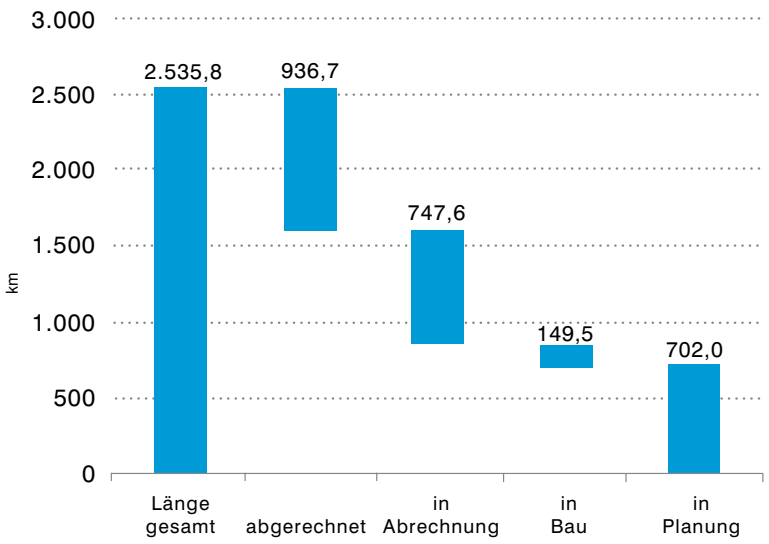
Im Berichtsjahr wurden folgende wesentliche Meilensteine bei den Straßenprojekten erreicht:

- A 1 — Baubeginn für die Schwelmetalbrücke in Nordrhein-Westfalen,
- A 7 — Fertigstellung von fünf Abschnitten der sechsstreifigen Erweiterung LGr HH/SH – AD Bordesholm in Schleswig-Holstein und Baubeginn für den Ersatzneubau BW K 30 in Hamburg,
- A 10/A 24 — Baubeginn für die Abschnitte AD Havelland – AD Pankow und AS Kremmen – AS Neuruppin (ÖPP-Projekt) in Brandenburg,
- A 44 — Baubeginn für den Neubau AS Sontra-West – Talbrücke Riedmühle in Hessen,
- B 91 — Baubeginn für den Ausbau Deuben – Werschen in Sachsen-Anhalt sowie
- B 101 — Fertigstellung der Ortsumgehung Thyrow in Brandenburg.

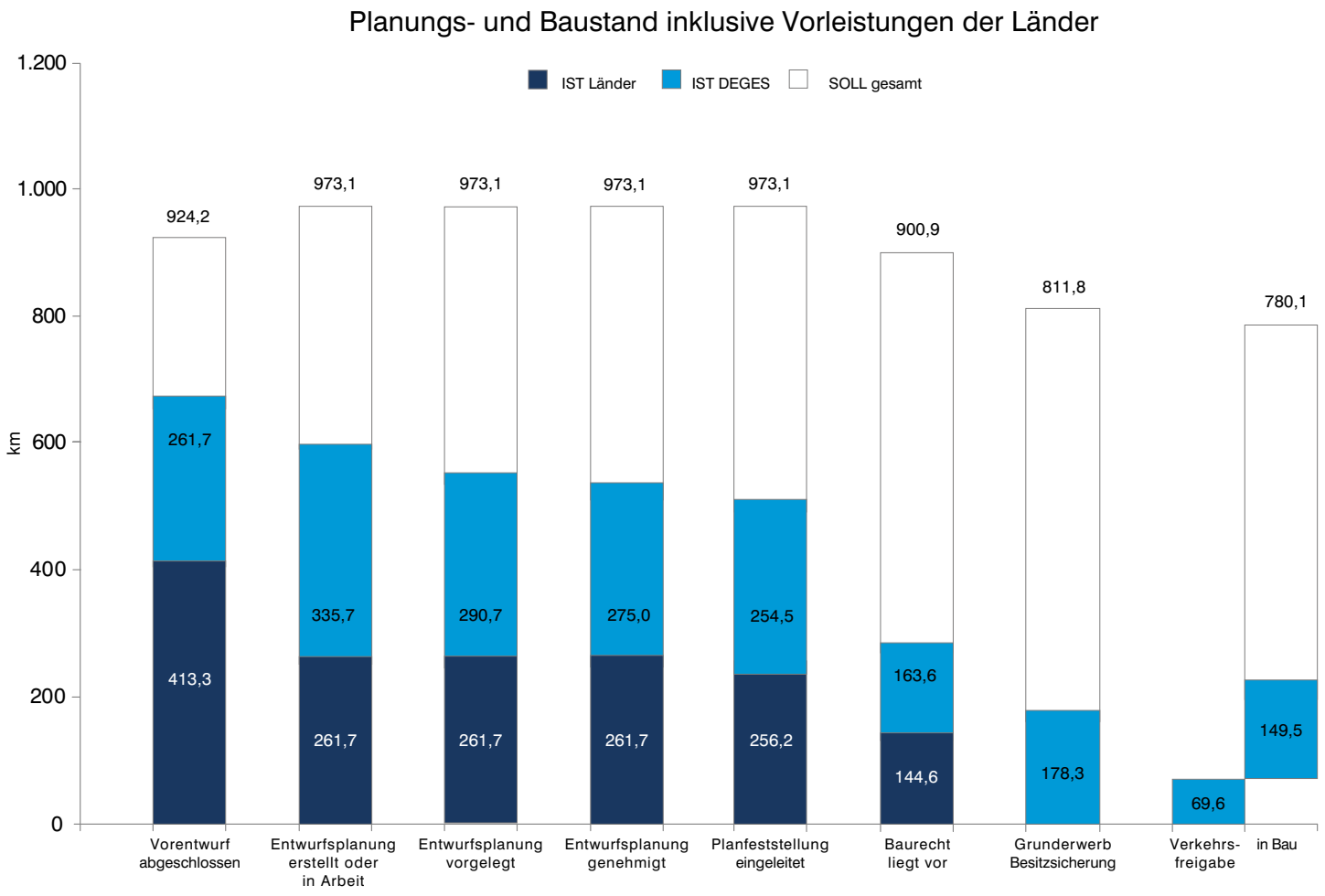
Den Bearbeitungsstand der Straßenprojekte insgesamt zeigen die nachfolgenden Darstellungen.

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 2018 wurden weitere Teilleistungen 1 und 2 abgerechnet. Die folgende Übersicht zeigt den Zuwachs der abgerechneten Teilleistungen sowie den kumulierten Stand (inklusive der Drittverträge).

	Zuwachs 2018		Stand gesamt		
	Länge km	Verwaltungskosten netto Mio. €	Länge km	Länge %	Verwaltungskosten netto Mio. €
Teilleistung 1					
Autobahnprojekte	27,0	37,1	1.296,5	69,1	1.061,6
davon VDE	*11,8*	*26,5*	*1.197,3*	*95,7*	*971,7*
Bundesstraßenprojekte	6,3	1,5	124,5	21,6	48,0
Landesstraßenprojekte	0	0,3	65,4	77,7	11,9
Summe Teilleistung 1	**33,3**	**38,9**	**1.486,4**	**58,6**	**1.121,5**
Teilleistung 2					
Autobahnprojekte	67,2	5,5	786,0	41,9	55,4
davon VDE	*67,2*	*5,5*	*782,7*	*62,6*	*51,5*
Bundesstraßenprojekte	8,4	0,5	38,1	6,6	2,0
Landesstraßenprojekte	0	0,0	11,0	13,1	0,5
Summe Teilleistung 2	**75,6**	**6,0**	**835,1**	**32,9**	**57,9**

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 sind die Schlussrechnungen bezahlt.

Geschäftsvolumen

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

Fünfjahresübersicht		2018	2017	2016	2015	2014
				Mio. €		
Straßenprojekte	Bauausgaben (brutto)	485	341	284	226	237
	Erhaltung (brutto)	35	31	42	48	47
	Entgelte für ÖPP (brutto)	156	71	167	43	42
	Grunderwerbsausgaben (brutto)	19	21	23	15	42
	Ingenieurkosten (netto)	86	69	54	41	32
	Geschäftskosten (netto)	42	35	32	29	25
Schienenprojekt City-Tunnel Leipzig	Projektkosten (netto)	0,1	0,5	2,0	11,0	21,0
	Geschäftskosten (netto)	0,0*	0,1	0,2	0,5	1,0
Wasserstraßenprojekte	Projektkosten (brutto)	0,0	0,3	1,0	0,1	0,0
	Geschäftskosten (netto)	0,0	0,0	0,1	0,0	0,0
Geschäftsvolumen	**rd.**	**823**	**569**	**605**	**414**	**447**
	Umsatzerlöse	46	23	43	11	17
	Ø Anzahl der Mitarbeiter inkl. GF	354	311	290	264	243
	Personalaufwand	32	27	25	22	20

* Kosten < 0,1 Mio. €

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).

Bei deutlich gestiegenen ÖPP-Entgelten (+120 %) und Bauausgaben (+42 %) sowie Ingenieurkosten (+25 %) hat sich das Geschäftsvolumen 2018 im Vergleich zum Vorjahr um ca. 45 % erhöht. Der Anstieg des Geschäftsvolumens resultiert im Wesentlichen aus der Finanzierung des ÖPP-Projektes A 7 sowie dem Baufortschritt in den Projekten A 44 in Hessen und B 31 in Baden-Württemberg.

Im Berichtsjahr wurden die geplanten Mittelabflüsse voll erreicht bzw. übertroffen. Der Personalaufwand hat sich vor allem aufgrund der gestiegenen Mitarbeiterzahl erhöht.

Organisatorische Änderungen

Im Berichtsjahr wurde im technischen Geschäftsbereich der Bereich „Digitales Planen & Bauen“ etabliert, um die Digitalisierung des Planens und Bauens, insbesondere unter Anwendung von Building Information Modeling (BIM) voranzutreiben.

Die Zuständigkeit für die Projekte in Baden-Württemberg ist im September 2018 vom Projektbereich P1 auf den Projektbereich P2 übergegangen, um die Betreuungsvolumina angesichts des weiteren Aufgabenzuwachses zwischen den Projektbereichen auszugleichen.

Neu eröffnet wurde eine Zweigstelle in Stuttgart, von der die Projekte in Baden-Württemberg bearbeitet werden. Vor dem Hintergrund des Personalzuwachses wurden im Berichtsjahr die Zentrale in Berlin sowie die Zweigstellen in Hamburg und in Frankfurt am Main erweitert.

Vermögens-, Finanz- und Ertragslage

Die Bilanzsumme per 31. Dezember 2018 hat sich im Vergleich zum Vorjahr um ca. 82 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	39,20	6,36				
davon für sonst. Dienstleistungen		*1,06*				
Baden-Württemberg	39,00	3,28				
Berlin	10,00	8,80				
Brandenburg	40,11	11,70				
Bremen	2,44	6,21				
Hamburg	252,84	42,55				
Hessen	141,93	31,54				
davon Vertragsübernahmen		*0,28*				
Mecklenburg-Vorpommern	48,72	8,44				
Nordrhein-Westfalen	28,60	14,80				
Sachsen	11,31	7,00		0,04		
Sachsen-Anhalt	26,05	4,03				
Schleswig-Holstein	2,42	6,49				
davon Vertragsübernahmen		*0,77*				
Thüringen	47,31	6,31				
DB Netz AG/DB Station & Service AG			0,12			
GDWS Ost					0,00	0,00
Insgesamt	**689,93**	**157,51**	**0,12**	**0,04**	**0,00**	**0,00**
davon Vertragsübernahmen		***1,05***				

Die Investitionsschwerpunkte lagen auch im Geschäftsjahr 2018 im Bereich IT und beim Fuhrpark. Darüber hinaus wurden Investitionen für Büromöbel, -geräte und -ausstattung in zusätzliche Büros für neue Mitarbeiter sowie Ausstattung der Zweigstellen in Hamburg, Frankfurt und Düsseldorf getätigt.

Die Umsatzerlöse haben sich im Vergleich zum Vorjahr aufgrund des gestiegenen Volumens an abgerechneten Teilleistungen um 23 Mio. € erhöht. Gleichzeitig ergibt sich eine Bestandserhöhung an unfertigen Leistungen um 29 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.

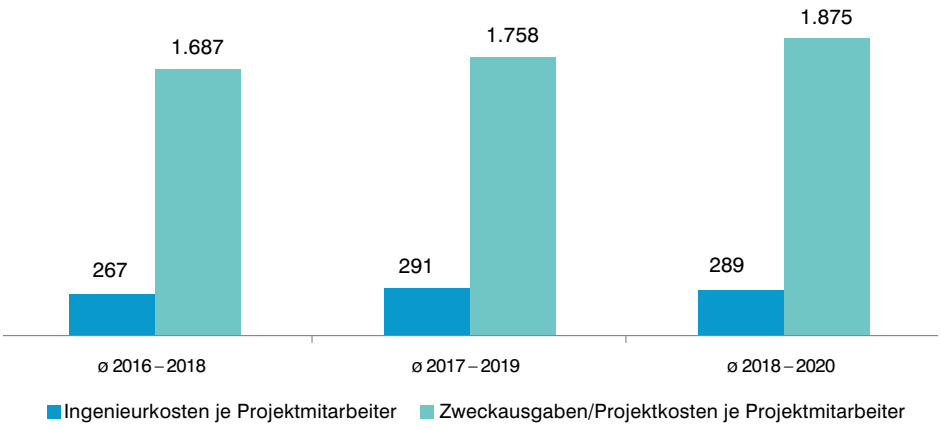
Leistungsbezogene Kennzahlen

Wichtige Kennzahlen in Analyse der einzelnen Kostenarten und -relationen sowohl in der Planungs- und Bauphase als auch im Grunderwerb 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:

Leistungsbilanz je Projektmitarbeiter
[in Tsd. € / 3-Jahres-ø / ohne ÖPP-Projekte)

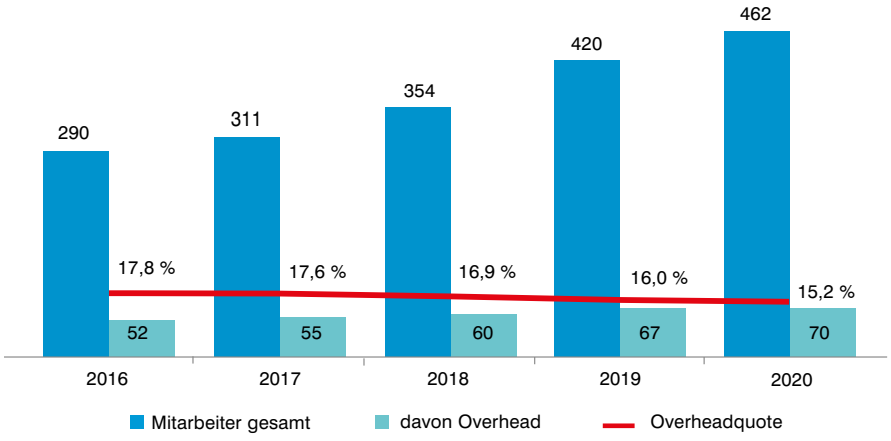


Das Betreuungsvolumen an Ingenieurkosten ist die wesentliche Bestimmungsgröße für den Personalbedarf der DEGES und damit für die wirtschaftliche Aufgabenerledigung. Die Kennzahl konnte im Vergleich zum Vorjahr in den betrachteten, rollierenden Dreijahreszeiträumen trotz einer Vielzahl von Neueinstellungen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

Das Betreuungsvolumen an Zweckausgaben/Projektkosten steigt ebenfalls bis 2020 an. Der Anstieg im Dreijahresdurchschnitt 2018 – 2020 resultiert insbesondere aus den geplanten Baubeginnen u. a. an der A 40 in Nordrhein-Westfalen, der A 7 und der A 26 in Hamburg sowie der A 281 Weserquerung in Bremen.

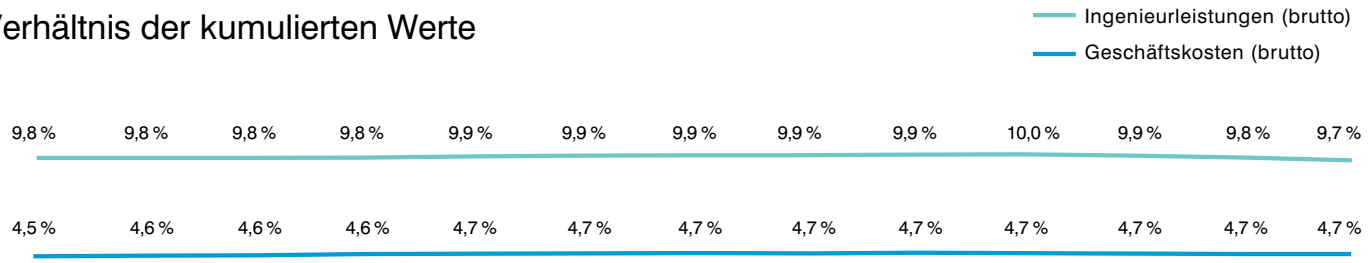
Die rückläufige Overheadquote resultiert aus den Neueinstellungen in den Jahren 2018 – 2020, wobei der Overhead in Folge der Nutzung von Synergieeffekten nicht proportional zum Gesamtzuwachs aufgebaut wurde bzw. wird.

Overheadquote (im Jahresdurchschnitt)

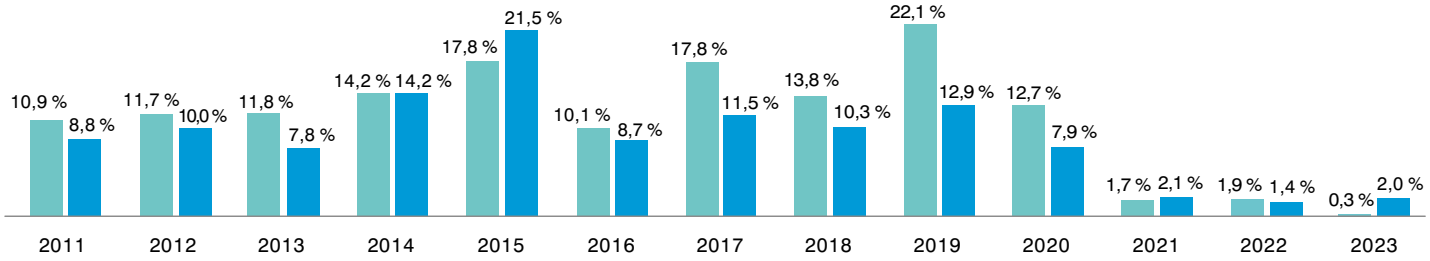


Für den ursprünglichen Unternehmensgegenstand der Realisierung der VDE-Projekte wird darüber hinaus das Verhältnis der kumulierten Werte der Verwaltungskosten und Zweckausgaben betrachtet.

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.

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. Für die drei genannten Projekte fließen anstelle der Zweckausgaben mit Stand I/1998 die aktuellen Kosten in die Berechnung mit ein.

Während die Ist-Verhältniszahlen für 2018 nur leicht über den Planzahlen des Vorjahres liegen, ist das Verhältnis der Ingenieurleistungen zu den Zweckausgaben im Jahr 2019 im Vergleich zum Vorjahr von 8,1 % auf 22,1 % angestiegen. Der Anstieg im Jahr 2019 ist insbesondere in einer Klage im Planfeststellungsverfahren für das Projekt A 143, Halle-S (A 38) – Halle-N (A 14) in Sachsen-Anhalt und einer damit einhergehenden Verschiebung der Zweckausgaben in künftige Jahre begründet.

Das im Vorjahr prognostizierte kumulierte Verhältnis von Verwaltungskosten zu Zweckausgaben bei den VDE-Projekten wurde erreicht.

Verhältnis der kumulierten Werte per 31.12.2018	IST 2018	Prognose 2018	Veränderung
Ingenieurleistungen (brutto)	9,9 %	9,9 %	0,0 %-Punkte
Geschäftskosten (brutto)	4,7 %	4,7 %	0,0 %-Punkte

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.

Personalentwicklung

Im Jahr 2018 hat sich die Mitarbeiterzahl infolge der neu übertragenen Projekte weiter deutlich erhöht. Am 31.12.2018 betrug der Personalbestand einschließlich Geschäftsführung 374 Mitarbeiter (gegenüber dem Vorjahr: +50). Davon waren 241 im technischen Geschäftsbereich, 119 im kaufmännisch-juristischen Geschäftsbereich sowie 14 in den der Geschäftsführung gemeinsam zugeordneten Organisationseinheiten tätig.

Im Jahresdurchschnitt waren 354 (Vorjahr: 311) Mitarbeiter inklusive Geschäftsführung beschäftigt.

Chancen- und Risikobeurteilung

Der Aufsichtsrat der DEGES hat im Berichtsjahr einen weitreichenden Beschluss zur Zukunft der DEGES und ihrer Mitarbeiter/innen gefasst. Dieser Beschluss besteht aus Empfehlungen an die Gesellschafter der DEGES und Forderungen an den Bund, die Empfehlungen korrespondierend in der Autobahn GmbH des Bundes (Autobahn GmbH) umzusetzen. DEGES soll hiernach auf die Autobahn GmbH im Jahr 2020 verschmolzen und dort im Wesentlichen als „Funktionseinheit Großprojekte“ integriert werden und die der DEGES übertragenen Aufgaben prioritär weiterführen. Die Mitarbeiter/innen, die nicht in der Funktionseinheit tätig sein werden, sollen in die anderen Einheiten der Autobahn GmbH integriert werden und diese bei der Errichtung von Prozessen und Strukturen aktiv unterstützen.

Die geplante Verschmelzung auf die Autobahn GmbH eröffnet die Chance, den Mitarbeiter/innen der DEGES im Kontext mit der Reform der Bundesfernstraßenverwaltung zeitnah eine sichere Perspektive zu geben und so ihr Know-how, ihre Leistungsbereitschaft und Flexibilität für die weitere Projektrealisierung und den Aufbau der Autobahn GmbH im Interesse ihrer Gesellschafter zu nutzen.

Das Know-how der DEGES umfasst insbesondere ihre Kompetenz und Erfahrungen

- im Projektmanagement der Planung und Realisierung komplexer bzw. sehr anspruchsvoller Verkehrsinfrastrukturprojekte,
- bei der Betreuung von ÖPP-Projekten auf der Basis des vorhandenen technischen, juristischen und kaufmännischen Potenzials,
- in der proaktiven Bürgerbeteiligung bei der Projektrealisierung,
- bei der Erzielung guter Kosten-/Leistungsverhältnisse und
- der Anpassung der Organisationsstrukturen an die Erfordernisse der Projektdurchführung.

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 und ist damit als Risiko mit wesentlicher Bedeutung zu bewerten.

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.

Prognosebericht

Auf Grundlage der in den Dienstleistungsverträgen geregelten Kostenerstattung durch den Bund und die Bundesländer wird auch für das Geschäftsjahr 2019 mit einem Jahresüberschuss von mindestens 6.260 € gerechnet.

Im Vergleich zum Berichtsjahr wird sich das Geschäftsvolumen (vgl. Ziffer 2.1.2) deutlich erhöhen.

Zum 1. Januar 2020 soll die DEGES vorbehaltlich der Zustimmung der Gesellschafter auf die Autobahngesellschaft des Bundes verschmolzen werden.

Für den Durchschnitt 2018 bis 2020 werden für die Kennzahlen folgende Werte prognostiziert:

- Betreuungsvolumen an Zweckausgaben/Projektkosten je Projektmitarbeiter 1,875 Mio. €
- Betreuungsvolumen an Ingenieurkosten je Projektmitarbeiter 0,289 Mio. €
- Overheadquote 16,0 %

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 2019 ein Verhältnis der Verwaltungskosten zu den Zweckausgaben von unter 15 % prognostiziert.

Berlin, 7. März 2019
Geschäftsführung der DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH

Bodo Baumbach
Geschäftsführer

Dirk Brandenburger
Geschäftsführer

Höhepunkte des Jahres 2018

16. April

A 143: PLANFESTSTELLUNG FÜR WESTUMFAHRUNG HALLE ABGESCHLOSSEN

Das Planfeststellungsverfahren zum Weiterbau der A 143 westlich von Halle/Saale ist abgeschlossen. Der noch zu bauende Abschnitt schließt die Lücke zwischen Halle-Nord (A 14) und der Anschlussstelle Halle-Neustadt (B 80) bzw. der sogenannten Südharzautobahn A 38 westlich von Halle.

Halle wird mit Fertigstellung der Westumfahrung vom Durchgangsverkehr entlastet. Darüber hinaus wird die Region Halle/Merseburg/Leipzig ihrer wirtschaftlichen Bedeutung entsprechend besser an das Fernstraßennetz angebunden.

3. Mai

A 100: SIEGERENTWURF ZUM NEUBAU DER RUDOLF-WISSELL-BRÜCKE STEHT FEST

Die Rudolf-Wissell-Brücke, Berlins längstes Brückenbauwerk, muss durch einen Neubau ersetzt werden. In einem europaweiten Ideenwettbewerb setzte sich der Entwurf des Ingenieurbüros Leonhardt, Andrä und Partner durch. Die neue Rudolf-Wissell-Brücke wird aus zwei nebeneinander verlaufenden Brücken bestehen. Das wichtigste Kriterium, die Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der A 100, kann weitestgehend auch während der Bauzeit erfüllt werden. So werden – bis auf wenige Ausnahmen – durchgehend drei Fahrspuren pro Richtung verfügbar sein, um den für Berlin wichtigen Wirtschaftsverkehr zu sichern und die Region vor dem Dauerstau zu bewahren. Der Baubeginn wird voraussichtlich nicht vor 2023 erfolgen.

Spatenstich für den Ausbau der B 91 bei Deuben

29. Mai

B 91: BAUBEGINN FÜR AUSBAU IM BURGENLANDKREIS

Im Süden von Sachsen-Anhalt haben die Arbeiten für den Ausbau der bislang zweistreifigen Bundesstraße B 91 zwischen Deuben und Werschen (Burgenlandkreis) begonnen. Nach der Fertigstellung, die für Mitte 2021 geplant ist, werden dank

Der Lückenschluss der A 143 beinhaltet Bauwerke wie die Grünbrücke Zorges

A 100: Visualisierung des Siegerentwurfs der Rudolf-Wissell-Brücke

wechselseitiger Zusatzfahrstreifen mehr Überholmöglichkeiten zur Verfügung stehen. Damit wird auf einer Länge von drei Kilometern die Verkehrssituation maßgeblich entspannt. Im Rahmen des Aus- und Umbaus der Strecke werden außerdem insgesamt elf Ingenieurbauwerke neu errichtet.

A 44: Baubeginn für die Talbrücke Kulmrich in Hessen

2. Juni

A 44: WEITERER ABSCHNITT IM BAU

Die A 44 zwischen Kassel und Herleshausen wächst weiter: Mit einem symbolischen ersten Spatenstich hat der Bau des Abschnitts zwischen der Anschlussstelle Sontra-West und der Talbrücke Riedmühle bei Ulfen begonnen. Der rund 7,7 Kilometer lange Autobahnabschnitt soll 2023 fertiggestellt werden. Er umfasst drei Tunnelbauwerke, zwei Talbrücken sowie zahlreiche Stützwände und Unterführungen für Wirtschaftswege.

Die A 44 endet bislang bei Kassel. Ihr Weiterbau bis Herleshausen verknüpft sie mit der A 4.

23. Juni

A 7: LÄRMSCHUTZTUNNEL SCHNELSEN IN BETRIEB GENOMMEN

Hamburgs Erster Bürgermeister Dr. Peter Tschentscher hat die erste Röhre des neuen Lärmschutztunnels an der A 7 in Hamburg-Schnelsen in Betrieb genommen. Nach der Inbetriebnahme der rund 550 m langen Weströhre konnte der Bau der Oströhre beginnen. Er soll Ende 2019 abgeschlossen werden. Bis dahin müssen sich die Autofahrer in beiden Fahrtrichtungen den Platz der ersten Röhre teilen.

4. Juli

A 10/A 24: START FÜR AUTOBAHNAUSBAU

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer und Landesverkehrsministerin Kathrin Schneider haben den Spatenstich für Brandenburgs erstes ÖPP-Autobahnprojekt vorgenommen. Scheuer: „Wir starten heute das erste ÖPP-Projekt in der Hauptstadtregion. Das Land Brandenburg kann sich damit auf schnelle verkehrliche Verbesserungen auf der A 10 und der A 24 freuen.“

Der Spatenstich bildete den offiziellen Auftakt für den Ausbau und die Modernisierung des insgesamt ca. 65 Kilometer

A 19: Der erste neue Überbau der Petersdorfer Brücke

langen Teilstücks der A 10 und A 24 zwischen dem Autobahndreieck Pankow und der Anschlussstelle Neuruppin. 2022 sollen die Arbeiten abgeschlossen werden.

6. Juli

A 19: VIERSTREIFIG ÜBER DIE PETERSDORFER BRÜCKE

Nach der Inbetriebnahme der ersten Hälfte der neuen Petersdorfer Brücke im Zuge der A 19 in Mecklenburg-Vorpommern stehen erstmals seit Baubeginn wieder zwei Fahrstreifen pro Richtung zur Verfügung.

„Ich bin erleichtert und der DEGES sehr dankbar, dass sie dies möglich gemacht hat“, sagte Landesverkehrsminister Christian Pegel. „Dieses Nadelöhr ist damit, wenn auch nicht beseitigt, so doch bedeutend aufgeweitet. Das ist ein großer Fortschritt vor allem für die Urlauber auf dem Weg zur Ostsee.“ Nach der Fertigstellung der nun im Bau befindlichen

Im Juni wurde der Tunnel Schnelsen in Hamburg unter Verkehr genommen

A 10/A 24: Start für Brandenburgs erstes ÖPP-Autobahnprojekt

Mit dem Ausbau der B 1 und der B 236 begannen im August gleich zwei wichtige Bauvorhaben in Nordrhein-Westfalen

östlichen Brückenhälfte ist die Gesamtfreigabe der Petersdorfer Brücke für den Sommer 2020 geplant.

6. August

B 1/B 236: BAUBEGINNE IN NORDRHEIN-WESTFALEN

Der nordrhein-westfälische Verkehrsminister Hendrik Wüst und Enak Ferlemann, Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, haben den Beginn für zwei Bauvorhaben in der Region Dortmund vollzogen. Der Ausbau der B 1 zur Autobahn A 40 wird zukünftig die Verkehrsabläufe zwischen Dortmund und Unna verbessern und zu einer besseren Vernetzung der Städte und Zentren im Ruhrgebiet beitragen. Außerdem soll der vierstreifige Ausbau der B 236 für eine spürbare Entlastung der Verkehrssituation im Schwerter Wald sorgen.

Hohes Interesse beim Beginn des Beteiligungsverfahrens für den Aus- und Neubau der B 87 bei Leipzig

5. Oktober

B 87: 150 TEILNEHMER BEIM BÜRGERDIALOG

Mit einem gut besuchten öffentlichen Bürgerforum in Taucha (Sachsen) hat der Beteiligungsprozess „B 87 im Dialog“ begonnen. In dem Verfahren werden gemeinsam mit der Öffentlichkeit verschiedene Varianten für den Aus- und Neubau der B 87 im Abschnitt Leipzig bis Eilenburg gesucht. Dabei setzt die DEGES auf ein dialogorientiertes Vorgehen und bezieht die Einwohner und verschiedene Interessensgruppen in den Planungsprozess ein. Mit diesem Personenkreis sind vorerst vier Planungswerkstätten geplant.

Die B 87 zwischen Leipzig und Cottbus erfüllt eine wichtige überregionale Verbindungsfunktion. Ein Ausbau ist aufgrund der hohen Verkehrsbelastung dringend notwendig.

15. Oktober

A 10: ERSTER BAUABSCHNITT IST FERTIG

Im Zuge des achtstreifigen Ausbaus der A 10 zwischen den Autobahndreiecken Potsdam und Nuthetal (südlicher Berliner Ring) wurde der erste Bauabschnitt fertiggestellt. Der Verkehr rollt nun zwischen dem Dreieck Potsdam und der Eisenbahnüberführung Bahnhof Seddin auf vier Fahrstreifen pro Richtung. Mit der Fertigstellung dieses etwa 5 km langen Abschnitts entspannt sich die Verkehrs-

situation auf einem großen Teil des etwa neun Kilometer langen Ausbauprojekts. Mitte 2020 soll das Projekt fertiggestellt werden.

19. Oktober

A 7: BAU DER LANGENFELDER BRÜCKE ABGESCHLOSSEN

Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer und Hamburgs Erster Bürgermeister Dr. Peter Tschentscher haben die neu gebaute Langenfelder Brücke im Zuge der A 7 für den Verkehr freigegeben. Die Brücke musste wegen der Verbreiterung der A 7 von sechs auf acht Spuren komplett neu gebaut werden – bei laufendem Verkehr. Die Fertigstellung der Brücke nach nur gut vier Jahren Bauzeit ist ein zentraler Bestandteil des Autobahnausbaus auf Hamburger Gebiet und in Schleswig-Holstein. Nördlich von ihr wird der Deckel Stellingen gebaut, südlich sollen 2020 die Arbeiten für den Deckel Altona beginnen.

14. Dezember

B 101: ORTSUMGEHUNG THYROW WIRD ERÖFFNET

Mit der Verkehrsfreigabe der Ortsumgehung Thyrow im Zuge der B 101 in Brandenburg ist der Ausbau der Bundesstraße beendet. Das Vorhaben wurde fristgerecht nach etwa dreieinhalbjähriger Bauzeit abgeschlossen.

Mit der Fertigstellung der 5,1 km langen Ortsumgehung verschwindet das letzte Nadelöhr auf der Strecke von Luckenwalde bis zur Landesgrenze Berlin. Auch die Lebensqualität in Thyrow steigt, denn durch die Entlastung der Ortsdurchfahrt reduzieren sich Staus, Lärm und Abgase.

A 7: Im Oktober wurde der Bau der Langenfelder Brücke in Hamburg abgeschlossen

18. Dezember

A 7: VERKEHRSFREIGABE IN SCHLESWIG-HOLSTEIN

Der Ausbau der Autobahn A 7 im Norden ist fertig: Nach einer Bauzeit von vier Jahren rollt der Verkehr zwischen Hamburg und dem Dreieck Bordesholm auf rund 60 Kilometern sechsstreifig. Zusammen mit dem Parlamentarischen Staatssekretär beim Bundesverkehrsminister, Enak Ferlemann, gaben Schleswig-Holsteins Ministerpräsident Daniel Günther, sein Verkehrsminister Dr. Bernd Buchholz sowie DEGES-Geschäftsführer Dirk Brandenburger den letzten Streckenabschnitt frei.

Mit der Freigabe der Ortsumgehung Thyrow verschwand im Dezember das letzte Nadelöhr im Zuge der B 101

Bericht des Aufsichtsrates / Jahresabschluss

B 31neu, Neubau zwischen Immenstaad und Friedrichshafen

Bericht des Aufsichtsrates für das Geschäftsjahr 2018

Der Aufsichtsrat hat die ihm nach Gesetz und Gesellschaftsvertrag obliegenden Aufgaben wahrgenommen. Im Geschäftsjahr 2018 haben fünf Aufsichtsratssitzungen und vier 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 2018:

- Weitere Entwicklung der DEGES im Zuge der Reform der Bundesfernstraßenverwaltung
- Abschluss neuer Dienstleistungsverträge,
- Konzept zur Sicherstellung des Personalbedarfs,
- 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,
- Fortschreibung der Zielvereinbarung zwischen dem Aufsichtsrat und der Geschäftsführung sowie
- Prüfungstätigkeit der Innenrevision in den Jahren 2016 und 2017.

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 2018 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 2018 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 117. 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, 6. Mai 2019
DER AUFSICHTSRAT

MDir Dr. Stefan Krause

Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

An die DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH, Berlin

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss der DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH, Berlin, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2018 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht der DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH, Berlin, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage der Gesellschaft zum 31. Dezember 2018 sowie ihrer Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2018 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür ver-

antwortlich, die Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses der Gesellschaft zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage der Gesellschaft vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme der Gesellschaft abzugeben.

- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.

- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit der Gesellschaft zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit

aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass die Gesellschaft ihre Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage der Gesellschaft vermittelt.

- beurteilen wir den Einklang des Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage der Gesellschaft.

- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Berlin, den 11. März 2019

Deloitte GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Axel Rietz
Wirtschaftsprüfer

Wibke Großmann
Wirtschaftsprüferin

Bilanz der DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH zum 31. Dezember 2018

AKTIVA	31.12.2018 €	31.12.2017 €
A Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Software	1.009.562,00	793.897,00
2. Geleistete Anzahlungen	41.694,45	4.200,00
	1.051.256,45	798.097,00
II. Sachanlagen		
1. Betriebs- und Geschäftsausstattung	3.027.019,00	2.656.988,00
2. Geleistete Anzahlungen	0,00	0,00
	3.027.019,00	2.656.988,00
III. Finanzanlagen		
Sonstige Ausleihungen	201.783,64	105.191,60
	4.280.059,09	3.560.276,60
B Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Unfertige Leistungen	446.448.336,01	417.896.832,13
2. Geleistete Anzahlungen	207.485.700,79	153.960.543,90
3. Zahlungen auf Drittverträge	9.562.303,68	10.054.958,82
	663.496.340,48	581.912.334,85
II. Sonstige Vermögensgegenstände	186.178,96	400.025,58
III. Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten	4.480.766,61	5.075.357,43
	668.163.286,05	587.387.717,86
C Rechnungsabgrenzungsposten	426.807,53	408.029,45
D Akt. Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	6.118,36	16.114,79
	672.876.271,03	**591.372.138,70**

PASSIVA	31.12.2018 €	31.12.2017 €
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	25.040,00	18.780,00
V. Jahresüberschuss	6.260,00	6.260,00
	129.100,00	122.840,00
B Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen	1.301.529,00	1.054.595,00
2. Steuerrückstellungen	66.356,42	15.400,00
3. Sonstige Rückstellungen	3.337.016,16	2.684.869,59
	4.704.901,58	3.754.864,59
C Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.504.635,58	1.830.710,61
2. Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern	665.338.583,43	585.035.738,87
3. Sonstige Verbindlichkeiten	1.199.050,44	627.984,63
davon aus Steuern	(1.196.826,09)	(626.512,01)
	668.042.269,45	587.494.434,11
	672.876.271,03	**591.372.138,70**

Gewinn- und Verlustrechnung der DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2018

	2018 €	2017 €
1. Umsatzerlöse	45.877.701,83	22.755.478,40
2. Veränderung des Bestandes an unfertigen Leistungen	28.551.503,88	56.038.816,57
3. Sonstige betriebliche Erträge	423.217,87	419.593,58
	74.852.423,58	**79.213.888,55**
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für bezogene Waren	–114.080,62	–90.482,88
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	–32.955.616,66	–44.251.435,49
	–33.069.697,28	–44.341.918,37
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	–27.241.393,92	–23.080.642,04
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	–5.034.462,63	–4.236.134,11
davon für Altersversorgung	(–887.104,05)	(–717.424,22)
	–32.275.856,55	–27.316.776,15
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	–1.396.510,03	–1.103.367,37
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	–7.852.546,05	–6.262.284,07
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	2.003,25	2.191,10
davon aus der Abzinsung der Rückstellungen	(1.500,66)	(104,54)
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	–142.716,85	–97.348,42
davon aus der Aufzinsung der Rückstellungen	(–138.142,54)	(–95.586,13)
10. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	–102.700,07	–78.073,27
11. Ergebnis nach Steuern	**14.400,00**	**16.312,00**
12. Sonstige Steuern	–8.140,00	–10.052,00
13. Jahresüberschuss	**6.260,00**	**6.260,00**

Betreute Bau-, Grunderwerbs- und weitere Projektleistungen sowie hierfür verwendete Mittel zum 31. Dezember 2018

AKTIVA	31.12.2018 €	31.12.2017 €
Mittelverwendung		
I. Straßenbauprojekte		
1. Bauleistungen	12.338.087.993,06	11.661.528.444,66
2. Grunderwerb	707.525.493,33	688.191.626,24
3. Forderungen gegenüber Gesellschaftern aus Teilleistungsabrechnung	0,00	0,00
	13.045.613.486,39	12.349.720.070,90
II. City-Tunnel Leipzig		
1. Projektkosten	665.232.545,14	665.114.113,95
2. Vorsteueranspruch auf die Projektkosten	1.841.400,90	1.824.273,58
3. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	0,00	0,00
4. Lieferanten-Skonti	0,00	0,00
	667.073.946,04	666.938.387,53
III. Wasserstraßenprojekte		
1. Projektkosten	4.367.364,46	4.367.364,46
	13.717.054.796,89	**13.021.025.822,89**

PASSIVA	31.12.2018 €	31.12.2017 €
Mittelherkunft		
I. Straßenbauprojekte		
1. Mittelzuweisungen	13.039.567.764,90	12.349.633.453,15
2. Rückerstattungen	24.279,43	26.587,52
3. Verbindlichkeiten gegenüber DEGES aus Zwischenfinanzierung	5.999.106,15	6.570,19
4. Verbindlichkeiten Bauabzugssteuer und USt ausländischer Auftragnehmer	22.335,91	53.460,04
	13.045.613.486,39	12.349.720.070,90
II. City-Tunnel Leipzig		
1. Mittelzuweisungen	667.073.946,04	666.938.387,53
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	0,00	0,00
3. Verbindlichkeiten gegenüber DEGES aus Zwischenfinanzierung	0,00	0,00
	667.073.946,04	666.938.387,53
III. Wasserstraßenprojekte		
1. Mittelzuweisungen	4.367.364,46	4.367.364,46
2. Verbindlichkeiten gegenüber DEGES aus Zwischenfinanzierung	0,00	0,00
	4.367.364,46	4.367.364,46
	13.717.054.796,89	**13.021.025.822,89**

Anhang für das Geschäftsjahr 2018

1. Allgemeine Angaben

Dem Jahresabschluss zum 31. Dezember 2018 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

Die Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wurden 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 in Berlin und der Zweigstellen, 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 01.01.2018 €	Zugänge €	Umbuchungen €	Abgänge €	Stand 31.12.2018 €
Immaterielle Vermögens-gegenstände					
Entgeltlich erworbene Software	4.588.509,39	712.634,43	0,00	40.391,82	5.260.752,00
Geleistete Anzahlungen	4.200,00	37.494,45	0,00	0,00	41.694,45
	4.592.709,39	750.128,88	0,00	40.391,82	5.302.446,45
Sachanlagen					
Betriebs- und Geschäftsausstattung	6.722.321,01	1.408.344,60	0,00	357.595,64	7.773.069,97
Geleistete Anzahlungen	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	6.722.321,01	1.408.344,60	0,00	357.595,64	7.773.069,97
Zwischensumme	**11.315.030,40**	**2.158.473,48**	**0,00**	**397.987,46**	**13.075.516,42**
Finanzanlagen					
Sonstige Ausleihungen	105.191,60	96.592,04	0,00	0,00	201.783,64
Summen	**11.420.222,00**	**2.255.065,52**	**0,00**	**397.987,46**	**13.277.300,06**

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. €)			
	31.12.2018	31.12.2017	Veränderung
Unfertige Leistungen	446.448	417.897	28.551
Geleistete Anzahlungen	207.486	153.960	53.526
Zahlungen auf Drittverträge	9.562	10.055	–493
Gesamt	**663.496**	**581.912**	**81.584**

Abschreibungen					Buchwerte	
Stand 01.01.2018 €	Zugänge €	Umbuchungen €	Abgänge €	Stand 31.12.2018 €	Stand 31.12.2018 €	Stand Vorjahr €
3.794.612,39	469.969,43	0,00	40.391,82	4.251.190,00	1.009.562,00	793.897,00
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	41.694,45	4.200,00
3.794.612,39	469.969,43	0,00	40.391,82	4.251.190,00	1.051.256,45	798.097,00
4.065.333,01	899.540,60	0,00	218.822,64	4.746.050,97	3.027.019,00	2.656.988,00
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
4.065.333,01	899.540,60	0,00	218.822,64	4.746.050,97	3.027.019,00	2.656.988,00
7.859.945,40	**1.396.510,03**	**0,00**	**259.214,46**	**8.997.240,97**	**4.078.275,45**	**3.455.085,00**
0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	201.783,64	105.191,60
7.859.945,40	**1.396.510,03**	**0,00**	**259.214,46**	**8.997.240,97**	**4.280.059,09**	**3.560.276,60**

2.3 Sonstige Vermögensgegenstände sowie Kassenbestand, Bundesbankguthaben und Guthaben bei Kreditinstituten

Die sonstigen Vermögensgegenstände sind grundsätzlich zum Nominalwert angesetzt.

Den Risiken eines Zahlungsausfalls wird bei Bedarf 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 80 Tsd. € gemäß § 246 Abs. 2 Satz 2 HGB mit den entsprechenden Rückstellungen in Höhe von 74 Tsd. € verrechnet. Der die Rückstellung übersteigende Betrag in Höhe von 6 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 2018 G von Dr. Klaus Heubeck zugrunde. Bei der Festlegung des 10-Jahresdurchschnittszinssatzes von 3,21 % (Vorjahr: 3,68 %) wurde von dem Wahlrecht nach § 253 Abs. 2 Satz 2 HGB (pauschaler Ansatz des von der Deutschen Bundesbank zum 31.12.2018 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 2,3 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 2018 G von Dr. Klaus Heubeck zugrunde. Bei der Festlegung des 10-Jahresdurchschnittszinssatzes von 3,21 % (Vorjahr: 3,68 %) wurde von dem Wahlrecht nach § 253 Abs. 2 Satz 2 HGB (pauschaler Ansatz des von der Deutschen Bundesbank zum 31.12.2018 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 225 Tsd. €. Hieraus resultiert ein ausschüttungsgesperrter Betrag in Höhe von TEUR 157.

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 135 Tsd. € (Vorjahr 91 Tsd. €).

Sonstige Rückstellungen bestehen insbesondere für:

- Urlaubsverpflichtungen (1.465 Tsd. €),
- Abschlussvergütungen und Leistungszulagen (626 Tsd. €)
- ungewisse Verbindlichkeiten aus Ingenieurverträgen (538 Tsd. €) sowie
- Prozesskosten (201 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	1,3
Rückstellung für Archivierung	0,6	0,2

Das Ergebnis aus Änderungen des Abzinsungszinssatzes sowie Zinseffekte aus einer geänderten Schätzung der Restlaufzeit werden im Zinsergebnis ausgewiesen.

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. €	
	2018	Vorjahr	2018	Vorjahr	2018	Vorjahr	2018	Vorjahr
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	1.504	1.824	0	6	0	0	1.504	1.830
Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern (brutto)	60.721	123.910	385.765	273.750	343.560	295.468	790.046	693.128
Umsatzsteuer auf Mittelzuweisungen	–9.585	–19.324	–60.892	–42.691	–54.230	–46.077	–124.707	–108.092
	51.136	**104.586**	**324.873**	**231.059**	**289.330**	**249.391**	**665.339**	**585.036**
Sonstige Verbindlichkeiten	1.199	628	0	0	0	0	1.199	628
davon aus Steuern	(1.197)	(627)	(0)	(0)	(0)	(0)	(1.197)	(627)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
Gesamtbetrag	**53.839**	**107.038**	**324.873**	**231.065**	**289.330**	**249.391**	**668.042**	**587.494**

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.

Die Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern betreffen analog zum Vorjahr ausschließlich sonstige Verbindlichkeiten.

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 187,2 Tsd. €, passive latente Steuern in Höhe von 1,9 Tsd. €.

Aktive latente Steuern ergeben sich insbesondere aus:

→ dem Unterschied der Wertansätze in der Handels- und Steuerbilanz bei den Rückstellungen für Pensionen in Höhe von 608,1 Tsd. €. Die daraus ermittelte latente Steuer beträgt 184,9 Tsd. €.

Für die Berechnung der latenten Steuern wird ein Steuersatz von 30,41 % 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:

	31.12.2018 brutto Mio. €
Miet- und Leasingverträge	10,78
Bestellobligo	249,18
Summe	**259,96**

3. Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

3.1 Umsatzerlöse

Die ausgewiesenen Umsatzerlöse entfallen auf:

	2018 Tsd. €	Vorjahr Tsd. €
Teilleistung 1 für Straßenprojekte	38.946	18.096
Teilleistung 2 für Straßenprojekte	6.044	4.098
Leistungen für das Projekt City-Tunnel Leipzig	26	75
Leistungen für die Wasserstraßenprojekte	0	0
Leistungen für das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur	862	486
Gesamt	**45.878**	**22.755**

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 311 Tsd. € enthalten (Vorjahr: 381 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 2018 erfolgten Tariferhöhung um 5,7 % gegenüber dem Vorjahresniveau um 4.959 Tsd. € erhöht.

3.5 Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

Abschreibungen	2018 Tsd. €	Vorjahr Tsd. €
planmäßige lineare Abschreibung	1.341	1.045
sofortige Abschreibung gemäß § 6 Abs. 2 EStG	56	58
Gesamt	**1.397**	**1.103**

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,
- Personalnebenkosten, insbesondere auf Personalwerbung,
- Reisekosten sowie
- Gutachten und Beratungen.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten periodenfremde Aufwendungen von 26 Tsd. € (Vorjahr: 20 Tsd. €).

3.7 Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

Die Steuern vom Einkommen und Ertrag resultieren aus Gewerbeertragsteuern (67 Tsd. €, Vorjahr: 56 Tsd. €) sowie aus Körperschaftsteuern und Solidaritätszuschlag (35 Tsd. €, Vorjahr: 22 Tsd. €).

4. Sonstige Angaben

4.1 Arbeitnehmer

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

Geschäftsbereich	2018 Anzahl	Vorjahr Anzahl
gemeinsamer Geschäftsbereich	10	9
technischer Geschäftsbereich	226	194
kaufmännisch-juristischer Geschäftsbereich	116	106
(davon gewerbliche Arbeitnehmer)	(4)	(4)
Gesamt	**352**	**309**

Zum 31. Dezember 2018 waren 372 Mitarbeiter bei der DEGES angestellt.

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	178.922,00	368.922,00
Leistungszulage	15.444,00	15.444,00	30.888,00
Geldwerter Vorteil (Pkw), Beihilfen, Beiträge zur Gruppenunfallversicherung	25.797,97	12.960,89	38.758,86
Versorgungszuschlag/Arbeitgeberanteil Sozialversicherung	31.960,13	12.048,72	44.008,85
Summe Bezüge	**263.202,10**	**219.375,61**	**482.577,71**
nachrichtlich: Zuführung zur Pensionsrückstellung	31.364,00	180.320,00	211.684,00
Gesamt	**294.566,10**	**399.695,61**	**694.261,71**

Für die Mitglieder der Geschäftsführung sind zum 31. Dezember 2018 Pensionsrückstellungen in Höhe von 748.530,00 € gebildet.

An frühere Geschäftsführer wurden im Berichtsjahr 36.021,66 € in Form von Versorgungsbezügen ausgezahlt. Die Pensionsrückstellungen für frühere Mitglieder der Geschäftsführung belaufen sich zum Bilanzstichtag auf 552.999,00 €.

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)	511,30
Lutz Adam	511,30
Jens Deutschendorf	306,78
Beate Heinz	409,04
Martin Huber	511,30
Gert Klaiber	511,30
Dr. Rainer Kosmider	511,30
Prof. Dr. Klaus Kummer	102,26
Egbert Neumann	409,04
Michael Pirschel	409,04
Winfried Pudenz	0,00**
Dr. Sebastian Putz	306,78
Matthias Renner	511,30
Bernd Sablotny	409,04
Volkmar Vogel	409,04
Martin Weber	306,78
Summe:	**6.135,60**

*) 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 32.445,00 € 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 Mittel und sonstigen Positionen stehen in gleicher Höhe Mittelzuweisungen gegenüber und sind somit im Saldo vollständig ausgeglichen.

Die zweckgerechte und wirtschaftliche Mittelverwendung wird durch die Rechnungshöfe des Bundes und der 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 2018

Die Geschäftsführung schlägt vor, auf der Grundlage des Beschlusses in der 81. Aufsichtsratssitzung zur Verwendung der Jahresüberschüsse, den Jahresüberschuss 2018 in Höhe von 6.260 € vorzutragen.

Berlin, 7. März 2019
Geschäftsführung der DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH

Bodo Baumbach
Geschäftsführer

Dirk Brandenburger
Geschäftsführer

Verkehrsprojekte

Alle Projektinformationen Stand März 2019

Bau der Wehretalbrücke im Zuge der neuen A 44 in Hessen

Projekte in Baden-Württemberg

B 31 Immenstaad – Friedrichshafen/Waggershausen

Verlängerung der B 31 als Neubau

→ Länge: 7,1 km

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.

B 31: Der Bau des Tunnels Waggershausen läuft auf Hochtouren

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.

A 98 Hochrheinautobahn

Neubau in den Abschnitten A 98.6 Schwörstadt – AS Murg und A 98.8/9 Hauenstein – AS Tiengen-West

→ Länge: 25,0 km

KURZPORTRÄT

→ Die A 98 soll zukünftig die A 5 im Westen mit der A 81 im Osten verbinden und stellt damit eine wesentliche West-Ost-Achse an der Grenze zur Schweiz dar. Die A 98 ist die einzige neue Autobahn in Baden-Württemberg und damit ein zentrales Verkehrsinfrastrukturprojekt.

PLANUNGS- UND BAUSTAND

→ Mit Dienstleistungsvertrag vom 27. April 2018 wurde die DEGES vom Land Baden-Württemberg mit der weiteren Planung und den Bau der A 98-Abschnitte Schwörstadt – AS Murg und Hauenstein – AS Tiengen-West beauftragt.

→ Die faunistischen Kartierungen wurden teilweise vergeben bzw. befinden sich in der Ausschreibungsphase.

→ Die Planungsleistungen für die Voruntersuchung von Abschnitt A 98.6 wurden vergeben. Für den Abschnitt A 98.8/9 läuft derzeit die Ausschreibung.

→ Die Moderation des Beteiligungsprozesses (frühzeitige Bürgerbeteiligung) in Abschnitt A 98.8/9 wurde vergeben.

AUSBLICK

→ Für 2019 sind weitere Ausschreibungen, u. a. für Verkehrsgutachten, Umweltverträglichkeitsstudie, Baugrunduntersuchung und Vermessung, sowie der Start der Voruntersuchungen vorgesehen. Im Abschnitt A 98.8/9 beginnt der Beteiligungsprozess.

NEUE PROJEKTE IN BADEN-WÜRTTEMBERG

→ Im April 2018 und im Januar 2019 hat die DEGES weitere große Projekte in Baden-Württemberg übernommen. Dazu gehören mehrere größere Erhaltungsmaßnahmen an Bauwerken (Brücken und Tunnel) auf der A 81 im Abschnitt nördlich des Autobahnkreuzes Weinsberg bis zur Landesgrenze (Regierungsbezirk Stuttgart) und zwischen Rottenburg am Neckar und Singen (Regierungsbezirk Freiburg). Weitere Projekte sind die Planung des sechsstreifigen Ausbaus der A 81 zwischen dem Autobahnkreuz Stuttgart und der Anschlussstelle Sindelfingen-Ost sowie im weiteren Verlauf der sechsstreifige Ausbau bis zur Anschlussstelle Böblingen/Hulb.

Projekte in Berlin

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

→ Länge: 13,5 km

KURZPORTRÄT

→ Der betrachtete Abschnitt der Bundesautobahnen A 100 und A 111 liegt im Nordwesten des Landes Berlin. Er beginnt an der Anschlussstelle (AS) Spandauer Damm 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. Zum Projekt gehört außerdem der Ersatzneubau der Westendbrücke im Zuge der A 100 in Fahrtrichtung Nord zwischen den AS Kaiserdamm und Spandauer Damm.

→ Die Autobahnen A 100 und A 111 nehmen für die Länder Berlin und Brandenburg eine wichtige Funktion u. a. als Zubringer zum Flughafen Tegel wahr. Für das Land Berlin übernehmen sie als übergeordnete Fernverkehrsverbindung Austauschfunktionen zu anderen Metropolen und besitzen innerstädtische 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.

PLANUNGS- UND BAUSTAND

→ Die konzeptionellen Planungsleistungen für die verkehrlichen Belange der Grundsanierung der A 111 wurden im August 2016, die entsprechenden Leistungen für die baulichen Belange im März 2017 beauftragt.

→ Für den Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke wurde seit Anfang 2017 ein Wettbewerb durchgeführt, um das Baukonzept mit den geringsten Auswirkungen auf den fließenden Verkehr

Die Rudolf-Wissell-Brücke im Zuge der A 100 gehört zu den höchstbelasteten deutschen Autobahnbrücken

zu ermitteln. Über ein dreistufiges Wettbewerbsverfahren wurde der Sieger im Rahmen der Jury-Sitzung am 13./14. Februar 2018 ermittelt.

- Die Planungsleistungen für den Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke wurden im Mai 2018 an den Wettbewerbssieger beauftragt.

- Die Ergebnisse aller Planer wurden in einem iterativen Prozess zu einem integrierten Verkehrs- und Baukonzept für die Grundsanierung der A 111 fortgeschrieben und mit Themen zur Baulogistik bzw. weiterer Sondergutachten ergänzt.

AUSBLICK

- Die Planungen für den Ersatzneubau der Rudolf-Wissell-Brücke inklusive des Autobahndreiecks Charlottenburg werden derzeit vertieft. Erste Bauarbeiten finden voraussichtlich nicht vor 2023 statt. Die Ausschreibung der weiteren Planungsleistungen für die grundhafte Erneuerung bzw. Instandsetzung der A 111 auf Basis des integrierten Verkehrs- und Baukonzeptes erfolgt im zweiten Halbjahr 2019.

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 „AS Messedamm“ sowie 20 Brücken und zehn 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 zum Abschluss gebracht. Der Vertrag wird von der DEGES übernommen.

- Building Information Modeling (BIM) wird ausschließliche Planungsmethode sein.

- Im ersten Quartal 2018 wurden u. a. die Ergänzungsvermessung, der BIM-Manager, die Baugrundberatung und -begutachtung, die luftschadstoff- und schalltechnischen Untersuchungen sowie das Gestaltungskonzept beauftragt.

AUSBLICK

- Die Vorplanung soll im ersten Halbjahr 2019 abgeschlossen werden.

- Es ist vorgesehen, mit der Entwurfsplanung im zweiten Quartal 2019 zu beginnen. Für 2019 sind zudem verschiedene Ingenieurvergaben sowie Baugrund- und Kampfmitteluntersuchungen vorgesehen.

A 114, Ersatzneubau Außenringbrücke

→ Brückenlänge: 64 m

KURZPORTRÄT

→ Die 1974 errichtete Brücke über den DB-Außenring im Zuge der A 114 hat ihre Lebensdauer erreicht und muss durch einen Neubau ersetzt werden. Dieser wird beidseitig mit zusätzlichen Standstreifen versehen.

PLANUNGS- UND BAUSTAND

→ Die Arbeiten begannen im März 2018 mit dem Abbruch des ersten Teilbauwerks in Fahrtrichtung Nord.

→ Die Montage der Überbau-Fertigteile wurde Ende 2018 abgeschlossen.

AUSBLICK

→ Im Sommer 2019 erfolgt die Fertigstellung des ersten Teilbauwerks. Danach wird die Brücke in Fahrtrichtung Berlin abgerissen und ebenfalls neu gebaut.

A 114: Einhub von Teilen des Überbaus für die neue Außenringbrücke

Projekte in Brandenburg

VDE Nr. 11 A 10 AD Potsdam – AD Nuthetal

Achtstreifige Erweiterung zwischen den Autobahndreiecken Potsdam und Nuthetal

→ Länge: 8,2 km

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.

→ 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.

→ Eine erste Teilfreigabe zwischen dem Autobahndreieck Potsdam und der Eisenbahnüberführung Bahnhof Seddin fand im Oktober 2018 statt.

AUSBLICK

→ Für Ende 2019 wird die Freigabe des Bauabschnitts zwischen der Tank- und Rastanlage Michendorf und dem Dreieck Nuthetal angestrebt. Die Gesamtfreigabe des Projekts ist für Mitte 2020 vorgesehen.

A 10, südlicher Berliner Ring: Zum Projekt gehört auch die Erweiterung der Tank- und Rastanlage Michendorf-Süd

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

Vierstreifiger Ausbau in Brandenburg

→ Länge: 23,5 km

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 Ortsumgehung 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.

→ Die feierliche Verkehrsfreigabe der Ortsumgehung Thyrow erfolgte nach rund dreieinhalb Jahren Bauzeit planmäßig am 14. Dezember 2018.

B 101: Bau einer neuen Grün- und Wildbrücke im Zuge der Ortsumgehung Thyrow

B 87n – Ortsumgehung Lübben

Neubau einer Bundesstraße

→ Länge: ca. 10,2 km

KURZPORTRÄT

→ Die B 87n – Ortsumgehung (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

→ Auf Grundlage des neuen Landesentwicklungsplanes Hauptstadtregion Berlin-Brandenburg, dessen Veröffentlichung in 2019 geplant ist, hat das MIL im September 2018 die DEGES mit der Umsetzung einer geänderten Linienführung im Südabschnitt der Ortsumgehung beauftragt. Erforderlich werden deshalb Aktualisierungen von Baugrundunterlagen sowie Kartierungen, außerdem die Erstellung einer neuen Entwurfsplanung und die Überarbeitung des Planfeststellungsentwurfs.

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

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.

Anfang 2019 erfolgte der Baubeginn für einen weiteren Bauabschnitt der A 281, der auch den Wesertunnel beinhaltet

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 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 Baubeginn erfolgte am 10. Januar 2019.

AUSBLICK

- BA 2/2: Kattenturm – Bremen-Airport-Stadt
  Der Planfeststellungsbeschluss wird für das zweite Quartal 2019 erwartet.

- BA 4: Weserquerung Bremen-Gröpelingen – Bremen-Seehausen
  Mit der Verkehrsfreigabe wird im zweiten Quartal 2025 gerechnet.

Ersatzneubau BW 3430 im Zuge der A 1 über die Ochtum

Ersatzneubauten Brücken in Bremen

Ersatzneubau BW 3430 im Zuge der A 1 über die Ochtum

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 wurde im Juni in beiden Bundesländern abgeschlossen. Unmittelbar im Anschluss erfolgte der Baubeginn.

AUSBLICK

- Die Fertigstellung wird für Sommer 2020 angestrebt.

Ersatzneubau BW 443 im Zuge der B 75 über die Varreler Bäke

KURZPORTRÄT

- Die B 75 ist eine der Haupteinfahrstraßen in die Freie Hansestadt Bremen aus Richtung Westen und wird zudem als Zulaufstrecke für die Neustädter Häfen benutzt. Das zu erneuernde Bauwerk über die Varreler Bäke befindet sich auf der Landesgrenze Bremen/Niedersachsen.

PLANUNGS- UND BAUSTAND

- Die Entwurfsplanung wurde erstellt und die Antragsunterlagen für das Planfeststellungsverfahren vorbereitet.

AUSBLICK

- Die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens in beiden Bundesländern wird für das zweite Quartal 2019 angestrebt.

Projekte in der Freien und Hansestadt Hamburg

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

Achtstreifige Erweiterung

→ Länge: 6,3 km

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.

→ 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.

→ Zusätzlich wurde die DEGES mit der Modernisierung und Erweiterung der Tunnelbetriebszentrale in Hamburg-Othmarschen beauftragt.

A 7: Der Stellingentunnel ist einer der drei sogenannten Hamburger Deckel, die den Verkehrslärm reduzieren sollen

PLANUNGS- UND BAUSTAND

Abschnitt Stellingen

→ Der Ersatzneubau der Langenfelder Brücke wurde am 21. Oktober 2018 in Betrieb genommen. Restarbeiten sind bis Mai 2019 vorgesehen.

→ Am 29. April 2016 war Baubeginn für den Stellingentunnel. Die erste Röhre ging am 10. Dezember 2018 mit der Auffahrtsrampe AS Stellingen in Fahrtrichtung Nord in Betrieb.

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. Der Planfeststellungsbeschluss erging am 18. Dezember 2018.

AUSBLICK

Abschnitt Stellingen

→ Ab April 2019 ist im Stellingentunnel der Betrieb im Gegenverkehr geplant. Danach beginnt der Bau der zweiten Tunnelröhre.

Abschnitt Altona

→ Für Ende 2019 wird der Baubeginn für den Altonatunnel angestrebt.

→ 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: Der Ersatzneubau der Langenfelder Brücke wurde im Oktober 2018 fertiggestellt

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

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 der regionalen, aber auch der 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, wurde ab Juli 2017 erfolgreich ein Pilotprojekt durchgeführt, in dessen Verlauf zunächst ein 100 m langes Teilstück vorab errichtet wurde.

- Die Arbeiten an der K 30 haben im September 2018 begonnen.

AUSBLICK

- Der Planfeststellungsbeschluss für den Abschnitt K 20 wird im zweiten Quartal 2019 erwartet.

A 26 Hafenpassage Hamburg

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

- Länge: 9,8 km

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 HH-Hafen und der Anschlussstelle Moorburg wurde im November 2016 der Gesehenvermerk des BMVI erteilt. Das Planfeststellungsverfahren wurde im Frühjahr 2017 eröffnet. In Abstimmung mit der Planfeststellungsbehörde wird der Erörterungstermin im August 2019 stattfinden.

- Für den Abschnitt 2 zwischen den Anschlussstellen Moorburg und Hohe Schaar wurde 2017 der RE-Entwurf fertiggestellt. Der Gesehenvermerk des BMVI liegt seit dem 20. Dezember 2018 vor. Zurzeit werden die Planfeststellungsunterlagen fertiggestellt, sodass mit der Einleitung des Planfeststellungsverfahrens im Sommer 2019 zu rechnen ist.

- Im dritten Abschnitt von der Anschlussstelle Hohe Schaar bis zum AD Süderelbe hat die DEGES mit der Entwurfsplanung begonnen.

- 2017 wurde eine Bürgerbeteiligung zur Ausgestaltung der A 26 in Wilhelmsburg (dritter Abschnitt) mit Unterstützung 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 Lärmschutz an der A 1 bei Kirchdorf-Süd.

AUSBLICK

- Für den Abschnitt 1 wird 2019 der Planfeststellungsbeschluss erwartet, für den Abschnitt 2 die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens, und für den Abschnitt 3 soll bis Mitte 2019 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)

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-Hafen 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.

A 26 West: Nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses kann der Bau nun beginnen

PLANUNGS- UND BAUSTAND

→ Am 21. Dezember 2018 wurde der Planfeststellungsbeschluss für den Hamburger Abschnitt erlassen. Zusammen mit dem Abschnitt in Niedersachsen ist die sofortige Vollziehbarkeit des Beschlusses gegeben. Ein erstes Baulos für ökologische Baufeldfreimachung mit Rodungsarbeiten wurde vergeben. Anfang 2019 konnte mit den Arbeiten begonnen werden.

AUSBLICK

→ Vergabeunterlagen für weitere Baulose befinden sich in Bearbeitung.

B 4/B 75 Wilhelmsburger Reichsstraße

Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße mit entsprechender Anpassung der Bahnanlagen

→ Länge: 4,6 km

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 hinzu, da sich die Geräuschkulisse deutlich verringert.

B 4/B 75: Die Verkehrsfreigabe soll noch 2019 erfolgen

PLANUNGS- UND BAUSTAND

→ Im Bahnbereich wurden umfangreich Lärmschutzwände errichtet.

→ Um Platz für die neue Wilhelmsburger Reichsstraße zu schaffen, müssen zahlreiche Bahngleise umgelegt werden. Seit März 2018 sind alle von der DEGES hergestellten Gleisanlagen termingerecht in Betrieb.

→ Die Streckenbauarbeiten schreiten planmäßig voran.

AUSBLICK

→ Die Verlegung der Wilhelmsburger Reichsstraße soll im vierten Quartal 2019 abgeschlossen werden.

A 1 AD Hamburg-Südost – AS Hamburg-Harburg

Achtstreifige Erweiterung

→ Länge: ca. 8,6 km

A 1: Siegerentwurf der neuen Norderelbbrücke nach Abschluss des Realisierungswettbewerbs

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 wurden Entwurfsvermessungen sowie die Kartierungen von Flora und Fauna durchgeführt.

→ Für den Ersatzneubau der Norderelbbrücke wurde ein Realisierungswettbewerb durchgeführt.

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

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)

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

A 44: Talbrücke Ulfe

erfolgte im Oktober 2014. In diesem Streckenabschnitt werden dicht aufeinanderfolgend zwei Tunnelbauwerke und zwei Talbrücken errichtet.

- 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.

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

A 44: Durchschlagswand des Tunnels Spitzenberg (Südportal)

- Im Mai 2018 erfolgt der Baubeginn für den Abschnitt AS Sontra-West – Talbrücke Riedmühle mit einem feierlichen ersten Spatenstich an der Talbrücke Kulmrich.

- Mit dem Anstich des Tunnels Boyneburg ging am 27. März 2019 der dritte Tunnel des Abschnitts in Bau.

AUSBLICK

- Die Gesamtfertigstellung aller durch die DEGES betreuten Abschnitte ist für 2025 vorgesehen.

WEITERE PROJEKTE IN HESSEN

- Das Land Hessen hat im Mai 2017 weitere Infrastrukturprojekte mit einem Gesamtvolumen von 1,09 Mrd. Euro an die DEGES vergeben. Hierzu gehört die Planung der Verlegung der A 44 bei Kassel und der damit verbundene Neubau der Bergshäuser Brücke. Auch die überlasteten Autobahnknotenpunkte rund um Wiesbaden, Frankfurt am Main und Offenbach sollen leistungsfähig gestaltet und daher schnell beplant werden. Das Paket beinhaltet darüber hinaus den Um- und Ausbau von 45 Tank- und Rastanlagen entlang der Autobahnen.

Projekte in Mecklenburg-Vorpommern

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

Neubau einer Bundesstraße

- Neubau von 44,3 km
- 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 Ortsumgehung 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

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

B 96 auf Rügen: Für Mitte 2019 ist die Fertigstellung geplant

- 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.

AUSBLICK

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

B 104/B 96 Ortsumgehung Neubrandenburg

- Gesamtlänge: 10,3 km

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 Ortsumgehung 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 erste Bauabschnitt, Baulos 1 (Neubau der B 96), hat eine Länge von 3,3 km. Der Baubeginn erfolgte im Juli 2016.

- Das Baulos 2 des ersten Bauabschnitts umfasst die Beseitigung des Bahnüberganges Sponholzer Straße und den Ersatzneubau der Brücke über die Bahnanlagen. Hier erfolgte der Baubeginn im Oktober 2018.

- Für den zweiten Bauabschnitt begann die DEGES im Februar 2012 mit der Erarbeitung der Entwurfsplanung. Mit dem Erscheinen des Bundesverkehrswegeplans (keine Aufnahme) wurde im Dezember 2015 zwischen dem Land Mecklenburg-Vorpommern und der DEGES vereinbart, keine weiteren Ingenieurleistungen zu veranlassen.

B 104/B 96: Die Verkehrsfreigabe der Ortsumgehung Neubrandenburg soll im vierten Quartal 2019 erfolgen

Der erreichte Projektstand wurde dokumentiert und im Dezember 2016 an das Land Mecklenburg-Vorpommern übergeben.

→ Der Dienstleistungsvertrag für den dritten Bauabschnitt endete 2015, die weitere Fortführung des Abschnitts erfolgt zukünftig durch die Straßenbauverwaltung des Landes.

AUSBLICK

→ Die Fertigstellung des ersten Bauabschnitts, Baulos 1, ist im vierten Quartal 2019 geplant.

B 111 Neubau der OU Wolgast

→ Länge: 6,3 km

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. Die Planfeststellungsunterlagen wurden im Oktober und November 2018 öffentlich ausgelegt.

→ Zur Vermeidung von Nachteilen für das angrenzende EU-Vogelschutzgebiet wurden im Bereich des Peenestroms zusätzliche Kartierungen durchgeführt (Rast-/Zugvogel, Reptilien, Amphibien).

→ Zum Artenschutz sind fünf vorgezogen zu realisierende Maßnahmen im Umfang von rund 18 Hektar vorgesehen.

AUSBLICK

→ Der Erörterungstermin soll im zweiten Quartal 2019 stattfinden.

A 19, Petersdorfer Brücke: Die erste Brückenhälfte wurde im Mai 2018 fertiggestellt

A 19 Ersatzneubau Petersdorfer Brücke inkl. AS Waren

→ Länge: 1,2 km

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.

→ Der westliche Brückenneubau wurde im Mai 2018 fertiggestellt. Der Verkehr wird seitdem mit einer 4+0-Verkehrsführung über den neu gebauten Brückenteil geführt. Derzeit laufen die Arbeiten zum Neubau der östlichen Brückenhälfte.

AUSBLICK

→ Die Fertigstellung des östlichen Brückenneubaus ist für Mitte 2020 vorgesehen.

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: 802 m

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 Vorfeld des Planfeststellungsverfahrens setzte die DEGES auf eine umfangreiche Bürgerbeteiligung. 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. Der Planfeststellungsbeschluss erging am 21. Dezember 2018.

AUSBLICK

- 2019 erfolgt die Ausschreibung des Bauvorhabens.

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 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 2030 DTVw: ca. 231.600 Kfz/24h

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 DEGES ist mit der Neukonzeption des gesamten AD Heumar beauftragt. Durch den hohen Schwerverkehrs-Anteil auf der A 3 Fahrtrichtung Frankfurt/Oberhausen kann der Verflechtungsbereich A 3/4/59 in Fahrtrichtung Oberhausen durch eine Verschwenkung der Fahrbeziehung weiter entzerrt werden. Die Fahrbeziehung der A 59 in Fahrtrichtung Bonn/Oberhausen wird damit nach innen gezogen, und die Bauwerke der A 59 können in einer neuen Lage im Autobahndreieck angeordnet werden.

AUSBLICK

- Auf Grund der verkehrlichen Bedeutung des AD Heumar ist der Ersatzneubau nur unter weitestgehender Aufrechterhaltung des Verkehrs möglich. Im Zuge der Planung der Baumaßnahme 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.

A 44 Ratingen – Velbert

Vierstreifiger Neubau zwischen der A 3 und der L 156

- Länge: 4,4 km

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 wurde 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-Abschnittes läuft noch ein ergänzendes Planänderungsverfahren.
- Aufgrund der Trassenführung durch das Wasserschutzgebiet II und das Naturschutzgebiet Angertal sind umfangreiche Kompensations- und Artenschutzmaßnahmen, Monitoring, Bewirtschaftungsverträge und Abstimmungen mit den Fachbehörden notwendig.
- Die 386 m lange Angerbachtalbrücke ist seit August 2016 im Bau.

AUSBLICK

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

B 236 AS Schwerte (A 1) – Dortmund Stadtgrenze

Vierstreifige Erweiterung

- Länge: 1,7 km
- Ausbau in der vorhandenen Linienführung

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.
- Der Baubeginn erfolgte mit einem symbolischen ersten Spatenstich am 6. August 2018.

AUSBLICK

- Der vierspurige Ausbau soll bis Mitte 2021 abgeschlossen werden.

B 1/A 40 AS Dortmund-Ost – Autobahnkreuz Dortmund/Unna

Ausbau der heutigen B 1 zur Autobahn A 40

- Länge: 9,5 km
- Ausbau in der vorhandenen Linienführung

KURZPORTRÄT

- Für 2025 wird für den Projektabschnitt ein Verkehrsaufkommen über 100.000 Fahrzeuge pro Tag prognostiziert. Die vorhandene vierspurige B 1 genügt den künftigen Verkehrsanforderungen nicht mehr und muss zur Gewährleistung des Verkehrsflusses und der Verkehrssicherheit ausgebaut werden. Im sogenannten Bedarfsplan 2030 wurde das Vorhaben mit der höchsten Priorität bewertet.
- Ziel des Bauvorhabens ist primär die Entlastung des Streckenabschnitts und die Optimierung des Verkehrsflusses aus und nach Dortmund.
- Die DEGES plant und koordiniert den sechsstreifigen Ausbau der B 1 zur Autobahn A 40 zwischen der Anschlussstelle Dortmund-Ost und dem Autobahnkreuz Dortmund/Unna. Insgesamt 13 Bauwerke entlang des Projektabschnitts müssen saniert, verbreitert oder komplett ersetzt werden.
- Vorgesehen sind der Ausbau von vier auf sechs Fahrstreifen sowie der Bau von Standstreifen in beiden Fahrtrichtungen. Der Ausbau erfolgt im Wesentlichen unter Nutzung der vorhandenen Trasse.

PLANUNGS- UND BAUSTAND

- Die Arbeiten am ersten Bauabschnitt von der Aplerbecker Straße bis zur Nordstraße haben am 6. August 2018 mit dem Ersatzneubau der Brücke an der Anschlussstelle Sölde begonnen.

AUSBLICK

- Voraussichtlich 2023 erfolgt die Fertigstellung des Gesamtprojekts.

B 1 n/B 55 Ortsumgehung Erwitte

Neubau einer zweistreifigen Ortsumgehung

- Länge: B 1: 3,9 km und B 55: 2,3 km (gemäß Bundesverkehrswegeplan)

KURZPORTRÄT

- Der Neubau der Ortsumgehung Erwitte soll insbesondere durch die Lenkung des Güterverkehrs die Ortsdurchfahrt vom Durchgangsverkehr entlasten. Das Projekt vervollständigt das verkehrliche Konzept in der Region und trägt den Erfordernissen der Anbindung der Gewerbegebiete im Raum Erwitte Rechnung.
- Das Projekt wurde im aktuellen Bedarfsplan in den vordringlichen Bedarf eingestuft.

PLANUNGS- UND BAUSTAND

- Der von Straßen.NRW erwirkte Planfeststellungsbeschluss vom

A 3: PWC-Anlage Stinderhof

18. Februar 2002 wurde beklagt und bis zum Abschluss eines ergänzenden Planfeststellungsverfahrens außer Vollzug gesetzt. Gegenstand dieses Verfahrens sollte insbesondere die bisher nicht durchgeführte Verträglichkeitsprüfung für das Vogelschutzgebiet „Hellwegbörde“ sowie sämtliche daraus resultierende Modifizierungen der Planungen sein.

- Das ergänzende Planfeststellungsverfahren wurde im Jahre 2008 eingeleitet. Vor allem die Problematik Vogelschutz bzw. Eingriff ins Vogelschutzgebiet (europarechtlicher Schutz als Natura 2000-Gebiet) führte dazu, dass bislang noch kein bestandskräftiges Planungsrecht vorliegt.

- Im Rahmen der Überlegungen zur Umsetzung einer durchführbaren Variante wurde Ende April 2016 das „Teilprojekt T3 Ortsumgehung Erwitte“ als Variante zum Bundesverkehrswegeplan nachgemeldet. Die Trasse der B 1n überlagert hier nur geringfügig eine Ecke des Vogelschutzgebietes. Weitere Natura 2000-Gebiete sind nach derzeitigem Kenntnisstand nicht betroffen.

AUSBLICK

- Für das zweite Quartal 2019 wird eine Bürgerbeteiligung vorbereitet.

- Die Ergebnisse der Raumwiderstandsanalyse sollen bis Ende 2019 präsentiert und diskutiert werden.

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

KURZPORTRÄT

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

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

- Der vorgesehene Aus- und Neubau von PWC- 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.

- Der RE-Entwurf zum Ausbau der TR Lichtendorf-Süd (170 Lkw-Stellplätze) wurde vom Land genehmigt. Am 18. Dezember 2018 wurde der Gesehenvermerk vom BMVI erteilt. Am 30. Januar 2019 wurde das Planfeststellungsverfahren eingeleitet.

- Die RE-Entwürfe zum Ausbau der TR Hösel und PWC Stinderhof an der A 3 sind fertiggestellt.

- Für die PWC-Anlagen Logebachtal und Grafschaft Mark werden derzeit die Voruntersuchungen erstellt.

- Für die geplanten neuen PWC-Anlagen Bergisches Land West und Ost sowie Hohe Mark West und Ost wurden mögliche Standorte geprüft.

AUSBLICK

- Mit dem Planfeststellungsbeschluss zur TR Lichtendorf ist bis Ende 2019 zu rechnen.

- Dem BMVI werden RE-Entwürfe für zwei Anlagen zur Erteilung des Gesehenvermerks vorgelegt.

- Bürgerinformationsveranstaltungen sind in Planung.

Projekte im Freistaat Sachsen

B 6 Verlegung in Dresden-Cossebaude

→ Länge: 4,3 km

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

→ Die Entwurfsplanung wurde im März 2019 vorgelegt. Die Prüfung durch das Bundesverkehrsministerium und die Erteilung des Gesehenvermerks stehen noch aus.

AUSBLICK

→ Die DEGES beabsichtigt, das Planfeststellungsverfahren 2021 einzuleiten.

B 107 Südverbund Chemnitz – A 4

Neubau einer Bundesstraße zur A 4

→ Länge: 10,5 km

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. Er wird bis zum Anschluss an die Eubaer Straße vierstreifig geführt und endet mit einem dreistreifgen Querschnitt und 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.

B 6n: Der Neubau soll drei Dresdner Ortsteile vom Durchgangsverkehr entlasten

AUSBLICK

- Der Planfeststellungsbeschluss für den ersten Abschnitt wird für Ende 2019 erwartet.
- Die Vorzugsvariante für den zweiten Abschnitt soll im Laufe des Jahres 2019 feststehen.

B 172n Ortsumgehung Pirna

Neubau vom Autobahnzubringer zur A 17 zum Bestand B 172

- Länge: 3,8 km

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.
- Der Baubeginn für die Talbrücke Gottleuba erfolgte im Dezember 2018.

AUSBLICK

- Die Vergabe für das Baulos bis zum Tunnel Kohlberg ist für Mai 2019 vorgesehen.
- Erste bauvorbereitende Arbeiten für den 300 m langen Tunnel Kohlberg sollen noch 2019 erfolgen.

B 172n: Die Herstellung der vorgezogenen Bauwerke ist in vollem Gange

B 173n Verlegung in Flöha

→ Länge: 5,8 km

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 zweiten Halbjahr 2019 erwartet.

B 178n A 4 bis Nostitz

Neubau von der A 4 bis Nostitz (S 112)

→ Länge: 5,8 km

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 Ortsumgehung 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.
- Im Januar 2019 erfolgte die Fertigstellung des Grobentwurfs.

AUSBLICK

- Der RE-Entwurf soll bis Ende 2019 vorliegen.

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

- Länge: 26,7 km

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. Eine Vorzugsvariante wurde entwickelt und im Dezember 2018 an das BMVI zur Bestätigung übergeben.
- 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, kommt ein Beteiligungsverfahren für die Bestimmung der Vorzugsvariante in diesem Abschnitt zur Anwendung. Die Durchführung des Beteiligungsverfahrens hat Anfang Oktober 2018 mit einer Auftaktveranstaltung begonnen. Es folgten mehrere Planungswerkstätten mit ausgewählten Beteiligten aus der Region. In einem konstruktiven Dialog konnten zwei bevorzugte Korridore herausgearbeitet werden, die weiter vertieft zu untersuchen sind.
- Im Abschnitt Torgau bis Landesgrenze Sachsen/Brandenburg wurden die beauftragten DEGES-Leistungen qualifiziert abgeschlossen.

AUSBLICK

- Im Abschnitt zwischen Eilenburg bis Mockrehna wird die Erstellung des Grobentwurfs bis Ende 2019 angestrebt.
- Für den Abschnitt zwischen Leipzig und Eilenburg läuft das Beteiligungsverfahren bis voraussichtlich September 2019.

Projekte in Sachsen-Anhalt

VDE Nr. 13
A 143 Westumfahrung Halle

→ Länge: ca. 21,6 km

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 Baubeginn für den Abschnitt von der AS Halle-Neustadt bis AD Halle-Nord erfolgt voraussichtlich im ersten Halbjahr 2020.

A 143: Benkendorfer Senke (Visualisierung)

B 91 Ortsumgehung Theißen

→ Länge: 3,9 km

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 Ortsumgehung Theißen sind fünf Brückenbauwerke (davon drei über Schienenwege) und eine Anschlussstelle an das untergeordnete Netz herzustellen.

- Der erste Spatenstich erfolgte am 25. Februar 2016.
- Die in Folge der bergbaulichen Nutzung sehr aufwendige Baugrundbearbeitung durch dynamische Intensivverdichtung umfasst nahezu zwei Drittel der Fläche des Trassenkorridors. Die Arbeiten wurden im November 2018 abgeschlossen. Derzeit laufen die Streckenbauarbeiten.

AUSBLICK

- Ende 2019 soll die Ortsumgehung für den Verkehr freigegeben werden.

B 91 Deuben – Werschen

- Länge: 3,1 km

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

- Der Planfeststellungsbeschluss liegt seit März 2014 vor.
- Der Ausbau der Bundesstraße begann am 29. Mai 2018 mit einem feierlichen Spatenstich. Ein erstes Streckenteillos (Neubau Ersatzstraße) wurde bereits abgeschlossen.

AUSBLICK

- Baulos 2 umfasst den Ausbau des Abschnitts der B 91 vom Werschener Kreuz in Richtung der A 9. Diese Arbeiten sollen im zweiten Quartal 2019 beginnen.

B 91: Ortsumfahrung Theißen

Zwischen Deuben und Werschen soll die B 91 leistungsfähiger 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 den Borgstedter See. Das knapp 1.500 Meter lange Bauwerk wurde 1972 für den Straßenverkehr freigegeben.

→ Bei Überprüfungen im Jahr 2013 wurden gravierende Schädigungen an den Pfeilerköpfen festgestellt. Es ist nur von einer verbleibenden Nutzungsdauer bis 2026 auszugehen, sodass ein Ersatzneubau unumgänglich wird.

A 7: Visualisierung Rader Hochbrücke

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, Baugrundauswertungen, 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 Spuraddtion bzw. -subtraktion. Hierfür wurde die Entwurfsplanung erstellt und dem BMVI zur Erteilung des Gesehenvermerks vorgelegt.

AUSBLICK

→ Ziel ist es, das Planfeststellungsverfahren im ersten Halbjahr 2019 einzuleiten.

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.

Ende 2017 hat die DEGES die Projektverantwortung für den Weiterbau der A 20 übernommen

A 20 Nordwestumfahrung Hamburg bis Elbtunnel

Planung und Baudurchführung einschließlich Grunderwerb

→ Länge: ca. 80 km

KURZPORTRÄT

→ Die A 20 Nordwestumfahrung Hamburg ist als Bestandteil des transeuropäischen Straßennetzes von herausragender Bedeutung für die Abwicklung weiträumiger nord- und nordosteuropäischer Verkehrsströme. Als westliche Fortführung der Ostseeautobahn A 20 Lübeck – Stettin bis über die Elbe nach Niedersachsen und Anschluss an die A 28 wird die A 20 zukünftig die wichtigste Ost-West-Verbindung im Norden Deutschlands sein und die deutschen Seehäfen an Nord- und Ostsee als Hinterlandanbindung miteinander verbinden. Aufgrund dieser verkehrspolitisch herausragenden Funktion der A 20 ist der Neubau der Autobahn in allen Abschnitten in Schleswig-Holstein und in Niedersachsen im vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes für die Bundesfernstraßen 2016 eingeordnet.

PLANUNGS- UND BAUSTAND

→ Das Land Schleswig-Holstein hat der DEGES Ende 2017 die Planung und spätere Baudurchführung für das Projekt übertragen. Es handelt sich dabei um die noch nicht gebauten Abschnitte 3 bis 8 von Weede bis zum Anschluss des geplanten Elbtunnels auf der niedersächsischen Seite der Elbe mit einer Länge von insgesamt rund 80 km, davon rund 73 km in Schleswig-Holstein (bis zur Mitte der Elbe).

→ Die Projektverantwortung ist vollständig zum 1. April 2018 vom Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein auf die DEGES übergegangen. Erste Schritte bestanden in Grundlagenermittlungen, die eine faunistische Planungsraumanalyse, Baugrundauswertungen, Bestandsvermessungen sowie eine verkehrstechnische Untersuchung zur Qualität des Verkehrsablaufs umfassten.

→ Abschnitt 3 (Wittenborn bis Weede): Der Planfeststellungsbeschluss wurde beklagt und vom Bundesverwaltungsgericht für nicht vollziehbar erklärt. Die DEGES betreibt zwei sogenannte Fehlerheilungsverfahren, um am Ende durch ein Planergänzungsverfahren Baurecht für den Abschnitt zu erlangen. Im Fehlerheilungsverfahren 1 (Variantenprüfung) geht es um die Überprüfung der Trassenführung hinsichtlich weiter südlich liegender Varianten. Hierzu werden aktuell die möglichen Beeinträchtigungen durch Stickstoffimmissionen in mehreren untersuchten Varianten für die Streckenführung neu ermittelt und ausgewiesen. Mit diesen Daten ist die bestehende Variantenuntersuchung zu untersetzen. Im Fehlerheilungsverfahren 2 (Artenschutz) müssen geeignete Schutzmaßnahmen für Fledermaus- und Haselmauspopulationen gefunden und festgelegt werden.

→ Abschnitt 4 (A 7 bis Wittenborn): Der Planfeststellungsbeschluss wurde im April 2017 erlassen und wird beklagt. Die DEGES begleitet die laufenden Klageverfahren und unterstützt das Amt für Planfeststellung und Verkehr, z. B.

durch Expertise beim Wasserrecht. Eine von vier Klagen wurde zwischenzeitlich zurückgenommen. Parallel bereitet die DEGES den Bau vor, um Baufreiheit für wesentliche Abschnitte und Grundlagen für die spätere Ausschreibung von Bauleistungen zu schaffen. Dazu wird im Moment vor allem ein Umsetzungskonzept für Artenschutzmaßnahmen entwickelt, denn diese müssen mit einem Vorlauf von mehreren Jahren vor der Freimachung des späteren Baufeldes realisiert werden.

- Abschnitt 5 (L 114 bis A 7): Das ruhende Planänderungsverfahren wird wieder aufgenommen. Dazu werden in diesem Abschnitt seit 2017 notwendige Neukartierungen von Flora und Fauna vorgenommen. Außerdem wird derzeit ein Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie erstellt.

- Abschnitt 6 (A 23 bis L 114): In diesem Abschnitt ist ein ruhendes Planänderungsverfahren wieder aufgenommen worden. Dazu muss ein tragfähiges Artenschutzkonzept in die Planfeststellungsunterlagen eingearbeitet werden. Wie in Abschnitt 5 werden zunächst notwendige Neukartierungen von Flora und Fauna vorgenommen. Außerdem wird ein Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie erstellt.

- Abschnitt 7 (B 431 bis A 23): Im Abschnitt 7 gilt es vor allem, Artenschutzkonflikte zu vermeiden und so zu vollziehbarem Baurecht zu gelangen. Dazu wurden die bereits erstellten Unterlagen geprüft und überarbeitet. Dabei wird u. a. geprüft, ob Bodenmassen für den späteren Dammbau direkt neben der Trasse entnommen werden können oder alternative Lösungen entwickelt werden müssen. Noch in 2018 wurden die Bauwerksplanungen beauftragt.

- Abschnitt 8 (B 431 – A 26 / Elbquerung): Der Ende 2014 ergangene Planfeststellungsbeschluss wurde beklagt und 2016 für nicht vollziehbar erklärt. Um das Baurecht für diesen Abschnitt zu erlangen, ist ein Fehlerheilungsverfahren durchzuführen, das den Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie betrifft. Dieser war gemäß Beschluss des Gerichts öffentlich auszulegen, was durch die Planfeststellungsbehörde 2017 nachgeholt wurde. Die vertiefte Prüfung hat gezeigt, dass der Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie überarbeitet und in Teilen neu gefasst werden muss.

AUSBLICK

- Abschnitt 3: Im März 2019 wird ein Fledermausdialog in Kooperation mit der Stadt Bad Segeberg begonnen. Ziel ist es, den Schutz der Fledermäuse mittels eines abgestimmten Maßnahmenkonzepts zu unterstützen. Die DEGES strebt an, die Planergänzungsunterlagen für die Fehlerheilung bis zum Ende des zweiten Halbjahrs 2019 zu erstellen, um dann ein Planergänzungsverfahren zu beantragen.

- Abschnitt 4: Im dritten Quartal 2018 wurden Bauwerksentwürfe beauftragt, um bei einer Abweisung der anhängigen Klagen im ersten Halbjahr 2020 mit dem Bau erster Brücken beginnen zu können. Außerdem soll in 2019 mit vorgezogenen Artenschutzmaßnahmen begonnen werden.

- Abschnitt 5: Bis Mitte 2019 sollen alle Fachplanungen aktualisiert und in neu aufzustellende Planfeststellungsunterlagen eingearbeitet werden. Das Planfeststellungsverfahren für diesen Abschnitt kann dann voraussichtlich im zweiten Quartal 2020 beantragt werden. Der Neubeginn des Verfahrens dient dabei der Beschleunigung, da der aktuelle Stand der Planung in einer kongruenten Unterlage dargestellt werden kann. Diese Klarheit vermeidet unnötige Einwendungen der von der Planung Betroffenen und erleichtert der Planfeststellungsbehörde die Beschlussfassung, da nicht die Einwendungen und Erwiderungen mehrerer Deckblattverfahren, die zum Teil einige Jahre zurückliegen, abgewogen werden müssen.

- Abschnitt 6: Ein zentraler Aspekt für das weitere Vorgehen in diesem Abschnitt ist eine Artenschutzkonzeption für die Zwergschwanrastplätze in der Hörner Au. Um diese bis Ende 2019 zu erstellen, hat die DEGES ein Beteiligungsverfahren mit Umweltbehörden, Eigentümern, Bewirtschaftern und weiteren Institutionen begonnen. Auch für Abschnitt 6 müssen alle Fachplanungen aktualisiert werden. Zur Beschleunigung des Verfahrens soll im zweiten Halbjahr 2020 ein neues Planfeststellungsverfahren beantragt werden.

- Abschnitt 7: Es wird angestrebt, den Antrag zum 3. Planänderungsverfahren im vierten Quartal 2019 zu stellen.

- Abschnitt 8: Mit einem Planergänzungsbeschluss rechnet die DEGES im zweiten Halbjahr 2020. Da die A 20 mit der Elbquerung die Landesgrenze zu Niedersachsen überschreitet, sind außerdem mit dem Land Niedersachsen weitere gemeinsame Planungsschritte zu klären. Außerdem ist für den Elbtunnel ein Sicherheitskonzept für den abwehrenden Brandschutz zu erstellen.

Projekte im Freistaat Thüringen

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

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

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

→ Ortsumgehung Greußen: Der Gesehenvermerk wurde am 16. Februar 2018 erteilt.

AUSBLICK

→ Die Einleitung der Planfeststellung für die Ortsumgehung Greußen wird für Mitte 2019 angestrebt.

B 19 Ortsumgehung 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 Ortsumgehung 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 7/B 247 Umfahrung Gotha einschließlich Ortsumgehung Sundhausen bis A 4

Einbahniger Neubau einer Bundesstraße

→ Länge: ca. 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 Ortsumgehung 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 Planung für die Ortsumgehung Gotha-Siebleben wurde 2017 mit Erstellung einer Verkehrsuntersuchung fortgesetzt. Die angedachte Vorzugsvariante wurde im März 2019 dem Thüringer Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft und dem Thüringer Landesamt für Bau und Verkehr vorgestellt. Derzeit laufen die planungsbegleitenden Vermessungsarbeiten als Grundlage der weiteren Objektplanung Verkehrsanlagen.

→ 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

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: Grünbrücke im Abschnitt AS Wittenberge – AS Karstädt (Visualisierung)

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 erging der Planfeststellungsbeschluss am 15. Februar 2019.

- Nach Erteilung der Planfeststellungsbeschlüsse übernimmt die DEGES die Abschnitte AS Osterburg bis AS See-

hausen 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 AS Dahlenwarsleben bis AS Wolmirstedt wird für 2020 erwartet.

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

- Für den Abschnitt 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. Abhängig vom Umfang der Einwendungen ist 2020 mit dem Planfeststellungsbeschluss zu rechnen.

B 7n Altenburg – Frohburg

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

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 Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) 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 hat die DEGES im August 2018 den Antrag auf Eröffnung des Planfeststellungsverfahrens gestellt.

AUSBLICK

- Sobald vollziehbare Planfeststellungsbeschlüsse vorliegen (voraussichtlich nicht vor 2020), kann mit den ersten bauvorbereitenden Arbeiten begonnen werden.

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: Abschlagszahlungen 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.

Ende 2018 wurde der Ausbau der A 7 in Schleswig-Holstein abgeschlossen

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 Gesamtfertigstellung der Bauabschnitte in Schleswig-Holstein erfolgte am 18. Dezember 2018.
- Die westliche Röhre des Tunnels Schnelsen in Hamburg wurde im Juni 2018 in Betrieb genommen.

AUSBLICK

- Der Bau der Oströhre des Tunnels Schnelsen soll Ende 2019 abgeschlossen sein.

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 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: Planung, 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 AD Kreuz Oranienburg die A 111 und am AD Pankow die A 114 an das überregionale Straßennetz angeschlossen.

- Der zur Projektstrecke gehörende Teil der A 24 wird vierstreifig erneuert und erhält in jede Fahrtrichtung einen befahrbaren Seitenstreifen mit einer Breite von 3,75 m. Auf dem ca. 17 km langen Abschnitt zwischen der AS Fehrbellin und der AS Kremmen wird eine Anlage zur temporären Seitenstreifenfreigabe errichtet.

- Erstmalig bei einem ÖPP-Projekt findet BIM beim Verfügbarkeitsmodell A 10/A 24 Anwendung. Der Vertragsgegenstand umfasst die vollständige Planung und Begleitung des Baus sowie der Erhaltung im Vertragszeitraum nach der BIM-Methode für einen 5 km langen Abschnitt an der A 24 (inkl. einem A-Bauwerk).

PLANUNGS- UND BAUSTAND

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

- Den Spatenstich nahmen Bundesverkehrsminister Andreas Scheuer und die Brandenburgische Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung, Kathrin Schneider, am 4. Juli 2018 vor.

- Entlang der Projektstrecke ist auf ca. 35 km eine bauzeitliche Verkehrsführung eingerichtet. In den Bauabschnitten wird mittels 4+0-Verkehrsführung eine Richtungsfahrbahn auf ganzer Breite sechsstreifig ausgebaut bzw. vierstreifig grundhaft erneuert. Zwischen den bis zu 12 km langen Bauabschnitten stehen den Verkehrsteilnehmern Beruhigungsstrecken ohne baustellenbedingte Verkehrsraumeinschränkung von mindestens 5 km Länge zur Verfügung.

AUSBLICK

- Die Baumaßnahme soll bis 2022 abgeschlossen sein.

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.

AUSBLICK

Im Februar 2018 erfolgte mit der Vergabebekanntmachung der Start des mehrstufigen Verhandlungsverfahrens mit vorgeschaltetem Teilnahmewettbewerb. Der Beginn des Vertragszeitraums soll im Jahr 2020 erfolgen.

- Der Abschnitt AS Neuental – AS Schwalmstadt wird durch Hessen Mobil bis 2021/2022 konventionell errichtet. Nach Abstimmung mit dem Landesverkehrsministerium Hessen werden Planung und Bau der betriebs- und verkehrstechnischen Ausstattung des Tunnels Frankenhain konventionell von der DEGES ausgeführt.

A 10/A 24: Auf rund 60 km Länge werden die Autobahnen nördlich von Berlin erweitert bzw. erneuert

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

Vergütung: 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 Bindeglied zwischen den Bundesautobahnen A 4, A 71 und A 38 dar und sichert in hohem Maße die Erschließung der autobahnfernen Mittelzentren Mühlhausen und Bad Langensalza.

→ Um die Errichtung einer durchgängigen leistungsfähigen Bundesstraßenverbindung zwischen Leinefelde-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 (Ortsumgehungen (OU) 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 laufen die bauvorbereitenden Arbeiten.

→ Für die 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.

→ Der Baubeginn des Abschnitts OU Kallmerode wird für Ende 2019 anvisiert.

→ Für den Abschnitt Mühlhausen bis Bad Langensalza einschließlich OU Mühlhausen/Höngeda und OU Großengottern/Schönstedt soll das Vergabeverfahren 2019 beginnen. Der Beginn des Vertragszeitraums ist für 2021 vorgesehen.

A 1/A 30 Münster-Süd – Lotte/Osnabrück – Rheine/Nord (Nordrhein-Westfalen)

Sechsstreifige Erweiterung inkl. Umbau des Autobahnkreuzes (AK) Lotte/Osnabrück und Erweiterung der Tank- und Rastanlage Münsterland sowie Erhaltung der vierstreifigen Bestandsstrecke der A 30

→ Vertragsstrecke: ca. 91,1 km
- Bau: ca. 42,4 km, davon ca. 36,8 km sechsstreifige Erweiterung der A 1 und 5,6 km sechsstreifige Erweiterung der A 30 inkl. Umbau des AK Lotte/Osnabrück
- Erhaltung und Betrieb: ca. 91,1 km, davon ca. 51,8 km im Zuge der A 1 und 39,3 km im Zuge der A 30

→ Vertragsdauer und -modell: 30 Jahre, Verfügbarkeitsmodell

→ Vergütung: Abschlagszahlungen Bau + Verfügbarkeitsentgelt

KURZPORTRÄT

→ Als Teil des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V) haben die A 1 und die A 30 eine großräumige, überregionale und grenzüberschreitende Verbindungsfunktion.

→ Im Abschnitt der A 1 werden bis zum Jahr 2030 täglich bis zu 75.000 Kfz/24h prognostiziert, im Streckenabschnitt der A 30 bis zu 55.000 Kfz/24h. In beiden Abschnitten wird ein künftiger Schwerverkehrsanteil von bis zu 25 Prozent erwartet.

PLANUNGS- UND BAUSTAND

- Am 17. Juli 2018 wurde die DEGES vom Land Nordrhein-Westfalen mit der Vorbereitung, Vergabe und Begleitung der Realisierung des ÖPP-Projekts A 1/A 30 in Form eines Verfügbarkeitsmodells beauftragt.
- Für die vier Planfeststellungsabschnitte zum sechsstreifigen Ausbau der A 1 liegen Planfeststellungsbeschlüsse vor.
- Für die beiden nördlichen Abschnitte zwischen dem AK Lotte/Osnabrück und dem Dortmund-Ems-Kanal/DEK-Brücke besteht vollziehbares Baurecht. Derzeit werden in diesen Abschnitten drei Talbrücken sowie die Zwischenstrecken über eine Länge von 3,0 km auf sechs Fahrstreifen erweitert. Für den Abschnitt AS Greven bis südlich des Dortmund-Ems-Kanals liegt seit dem 13. November 2018 vollziehbares Baurecht vor. Der Planfeststellungsbeschluss zum südlichsten Abschnitt zwischen AS Münster-Nord und der AS Greven ist noch nicht rechtskräftig.

AUSBLICK

- Für den Ausbauabschnitt der A 30 einschließlich Umbau des AK Lotte/Osnabrück sowie für die Erweiterung der beiden Tank- und Rastanlagen Münsterland (Ost und West) sollen die Planfeststellungsverfahren in 2019 eingeleitet werden.
- Das ÖPP-Vergabeverfahren wird vorbereitet.

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 errichtet die Tankstelle und Raststätte gemäß dem Siegerentwurf des 2014/15 von der DEGES durchgeführten internationalen Planungswettbewerbs. Ins Rastgebäude wird eine Dauerausstellung zum Fürstengrab und zur Archäologie beim Bau der A 71 integriert. Seit Oktober 2018 laufen die Bauarbeiten. Die Inbetriebnahme ist im Frühjahr 2020 geplant.
- Die DEGES stellt die Außenanlagen mit Anbindung des Fürstengrabs über einen „Zeitreiseweg“ gemäß dem Siegerentwurf des Planungswettbewerbs in besonderer landschaftsgestalterischer Qualität her.

Tank- und Rastanlage „Leubinger Fürstenhügel“ (Visualisierung)

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:
Barlo Fotografik; Candeo; CopterCloud; DEGES; Falcon Crest Air;
Illing & Vossbeck Fotografie; Ingenieurbüro für Verkehrsanlagen;
Ingrid Kass; Keipke Architekten; René Legrand; Leonhardt, Andrä und Partner;
Peter Lutz; MONO Architekten/Shell Deutschland Oil GmbH;
Hajo Dietz, Nürnberg Luftbild; Jörg Singer; SSF Ingenieure;
Corina Trummer; V-KON.media; Frank Zerbst

Gesamtherstellung:
Aktiva GmbH, Berlin

Drucklegung:
Mai 2019

Projektstände per Ende März 2019. Änderungen und Irrtümer vorbehalten.

Gedruckt auf 100 % chlorfrei gebleichtem Papier

DEGES

www.deges.de