Informationsdienst zu den Projekten der DEGES in NRW

VERKEHRSPROJEKTE AKTUELL

Ausgabe 10 · April 2020

B 236 SCHWERTE – DORTMUND

Ausbau der B 236 geht weiter

Am 14. April 2020 wurden die Arbeiten am vierstreifigen Ausbau der Bundesstraße B 236 zwischen Dortmund und Schwerte vollumfänglich aufgenommen.

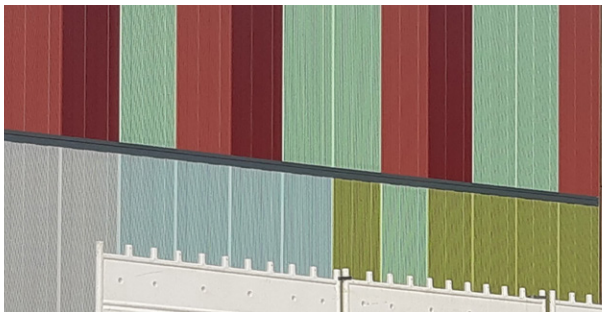
Im ersten Bauabschnitt wird zunächst die westliche Seite der B 236 vom Talweg bis zur Bergstraße auf circa 600 Metern ausgebaut. Im Zuge des Ausbaus erfolgt auch der Umbau der Anschlussstelle zur Autobahn A 1 in Fahrtrichtung Köln.

Während der Arbeiten im ersten Bauabschnitt wird die Einmündung Bergstraße gesperrt. Die lokale Umleitung erfolgt über Bergerhofweg, Klusenweg und Talweg. Da im Zuge des Ausbaus der B 236 auch die Anschlussstelle zur Autobahn A 1 ausgebaut wird, ist zunächst eine Vollsperrung der Anschlussstelle Schwerte in Fahrtrichtung Köln einzurichten. Die Dauer der Sperrung soll voraussichtlich sechs Monate betragen.

In Kürze werden ebenfalls die Arbeiten am Neubau der barrierefreien Fußgängerbrücke in Höhe des Ausflugslokals „Freischütz“ wieder aufgenommen. ▶

Die Arbeiten am vierstreifigen Ausbau der Bundesstraße B 236 zwischen Dortmund und Schwerte wurden vollumfänglich aufgenommen. Der Ausbau der Strecke soll im Frühjahr 2022 abgeschlossen sein.

A 40 (B 1) DORTMUND-OST – DORTMUND/UNNA



Neue Lärmschutzwände bei Holzwickede nehmen Gestalt an

Bericht ab Seite 7 ▶

In dieser Ausgabe

VERKEHRSPROJEKTE

1 B 236: Ausbau geht weiter

3 A 1: Baufortschritte bei den Brücken entlang der A 1

7 A 40: Bau der Lärmschutzwände in Holzwickede schreitet voran

8 A 40: Freigabe der „Überführung Buddenacker“

8 A 40: Abbruch der „Überführung Kurze Straße“

MELDUNGEN

9 A 40 Duisburg: Vorbereitungen für den Neubau der Rheinbrücke verlaufen planmäßig

9 Die Entscheidung zu den PWC-Anlagen Bergisches Land ist gefallen

AUF EINEN BLICK

10 ÖPP: Öffentlich-Private Partnerschaften bei Bundesfernstraßen

IN EIGENER SACHE

12 Auswirkungen von COVID-19 auf die Projekte der DEGES

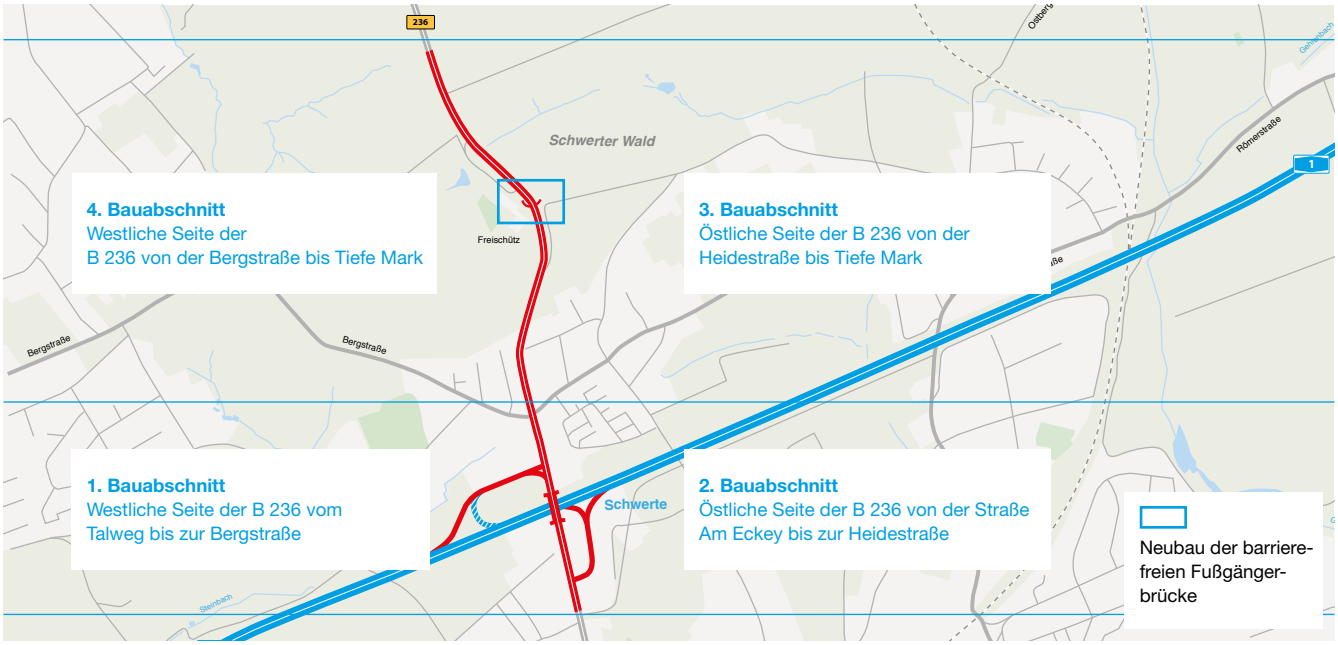
12 DEGES wird Geschäftsbereich der Autobahn GmbH

DIALOG

13 So erreichen Sie uns

Die DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH plant und realisiert Infrastrukturprojekte im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur und des Ministeriums für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

DEGES



Der Ausbau der Bundesstraße B 236 erfolgt in vier Bauabschnitten.

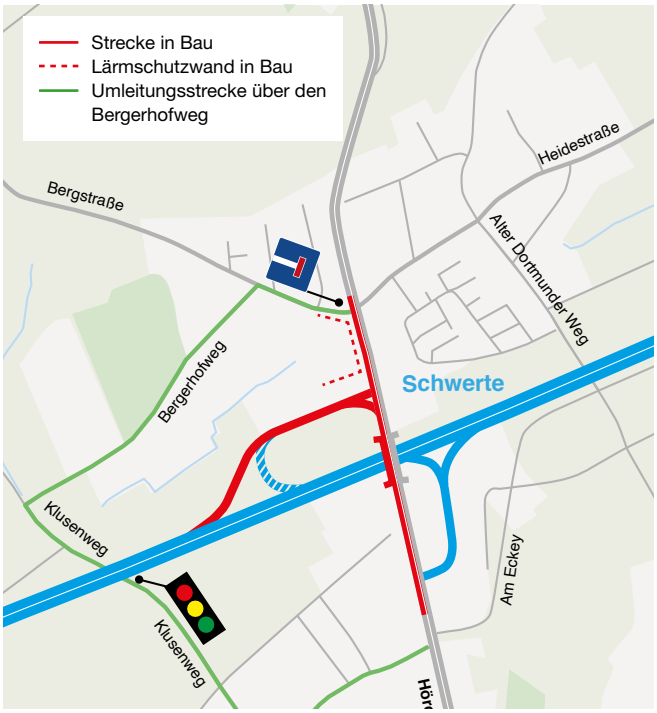
Die neue Brücke wird eine größere Spannweite haben, die Planer sprechen hier auch von lichter Weite. Dadurch wird Platz geschaffen für die Einrichtung des durchgängigen vierten Fahrstreifens auf der B 236. Neue Rampen an beiden Seiten der Brücke ermöglichen allen Fußgängern, auch denjenigen, die mit Rollstühlen, Gehhilfen oder Kinderwagen unterwegs sind, ein sicheres, bequemes Überqueren der Bundesstraße.

Über die mit den Arbeiten einhergehenden Veränderungen in der Verkehrsführung in der ersten und den weiteren drei Bauphasen unterrichtet die DEGES die Anwohnerinnen und Anwohner sowie die Verkehrsteilnehmer jeweils aktuell auf der Projektwebseite sowie über die Presse.

Bei der Umsetzung des Projektes hatte es Verzögerungen gegeben, nachdem die DEGES die Zusammenarbeit mit dem beauftragten Bauunternehmen im Oktober 2018 wegen Nichteinhaltung der Anforderungen beenden musste. Die Bauleistungen wurden erneut europaweit ausgeschrieben, die Beauftragung einer neuen Baufirma erfolgte im März 2020.

In der Zwischenzeit wurde eine Reihe bauvorbereitender Maßnahmen auf den Weg gebracht, wie beispielsweise die Umverlegung der Fernmeldekabel an der Autobahn, um insbesondere die Funktionsfähigkeit der Notrufsäulen während der Bauzeit sicherzustellen. Im Bereich der Anschlussstelle zur Autobahn A 1 und der Kreuzung Bergstraße/Hörderstraße/Heidestraße sind zwei große Gasleitungen verlegt worden. Die erforderlichen Fäll- und Rodungsarbeiten wurden in der Vegetationspause abgeschlossen.

Nach dem Neubeginn der Bauarbeiten rechnet die DEGES mit einer Bauzeit von etwa zwei Jahren. Der vierspurige Ausbau der Strecke soll im Frühjahr 2022 abgeschlossen sein. Aktuell werden alle Baumaßnahmen



Das Umleitungskonzept für den ersten Bauabschnitt sieht eine vorübergehende Aufhebung der Einbahnstraßenregelung im Klusenweg vor.

wie angekündigt fortgeführt. Angesichts der COVID-19-Pandemie muss die Lage auf den Baustellen jedoch täglich neu bewertet werden.

Die nächste Bürgersprechstunde zum Ausbau der B 236 am 22. April findet zum Schutz von Mitarbeitern und Bürgern nicht statt. Allen Interessierten steht das Bürgertelefon unter der kostenlosen Telefonnummer 0800 5895 2479 montags bis sonntags von 8 bis 20 Uhr weiterhin zur Verfügung – sowie das Kontaktformular auf der Homepage der DEGES. ■

Link zu weiteren Informationen

A 1 KÖLN – BREMEN

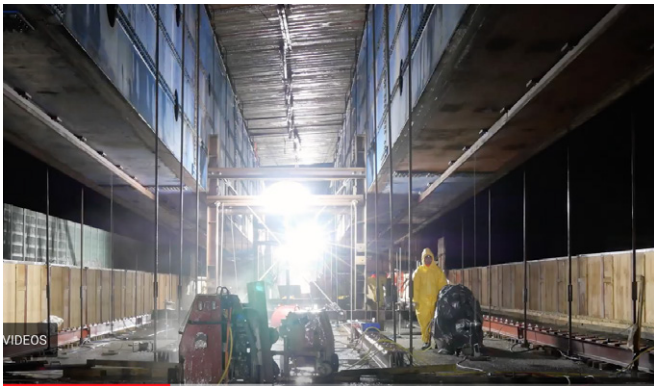
Baufortschritte bei den Brücken entlang der Autobahn A 1

Auf der Autobahn A 1 im Streckenabschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Leverkusen und dem Autobahnkreuz Dortmund/Unna plant und realisiert die DEGES den Ersatzneubau der Talbrücke Volmarstein, der Schwelmetalbrücke und der Brücke Hengstey.

Die Arbeiten zum Ersatzneubau haben haben im Jahr 2018 begonnen und laufen seitdem auf Hochtouren. Über die erzielten Baufortschritte und die als Nächstes anstehenden Bauphasen informiert die DEGES kontinuierlich auf der Webseite. Einen Eindruck vom Baufortschritt geben die nachfolgenden Impressionen von den Baustellen.

Brücke Hengstey

Die Brücke Hengstey überspannt zwischen den Anschlussstellen Hagen-West und Hagen-Nord mit einer Gesamtlänge von 88 Metern insgesamt acht Bahngleise, die zentrale Zufahrt zum Wasserwerk Hengstey sowie die Niedernhofstraße. Eine besondere Herausforderung des Ersatzneubaus besteht darin, beim Abbruch der Bestandsbrücke und beim Bau der neuen Brücke sowohl die Belange der Verkehrsteilnehmer im Straßennetz als auch die Anforderungen des Schienenverkehrs unterhalb der Brücke zu berücksichtigen. Dafür müssen die Arbeiten so koordiniert werden, dass sie innerhalb der Sperrpausen für den Schienenverkehr erfolgen können. Diese werden mit großem zeitlichen Vorlauf mit der Deutschen Bahn abgestimmt. ▶



Der Zeitrafferfilm hier zeigt, wie die Brücke Hengstey Stück für Stück abgetragen wird und wie die Arbeiter diese schwierige Aufgabe meistern.

Brücke Hengstey

▶ Der Abbruch der Bestandsbrücke hat am 9. Februar 2020 begonnen. Die alte Brücke wurde in einem Stück über den Bahngleisen entfernt. Für den Rückbau kam Spezialgerät zum Einsatz: Eigens für dieses Präzisionsmanöver wurde ein Stahlgerüst errichtet. Dieses ist 75 Meter lang, vier Meter hoch und wurde in zwölf Elementen angeliefert, von denen jedes 36 Tonnen wiegt.

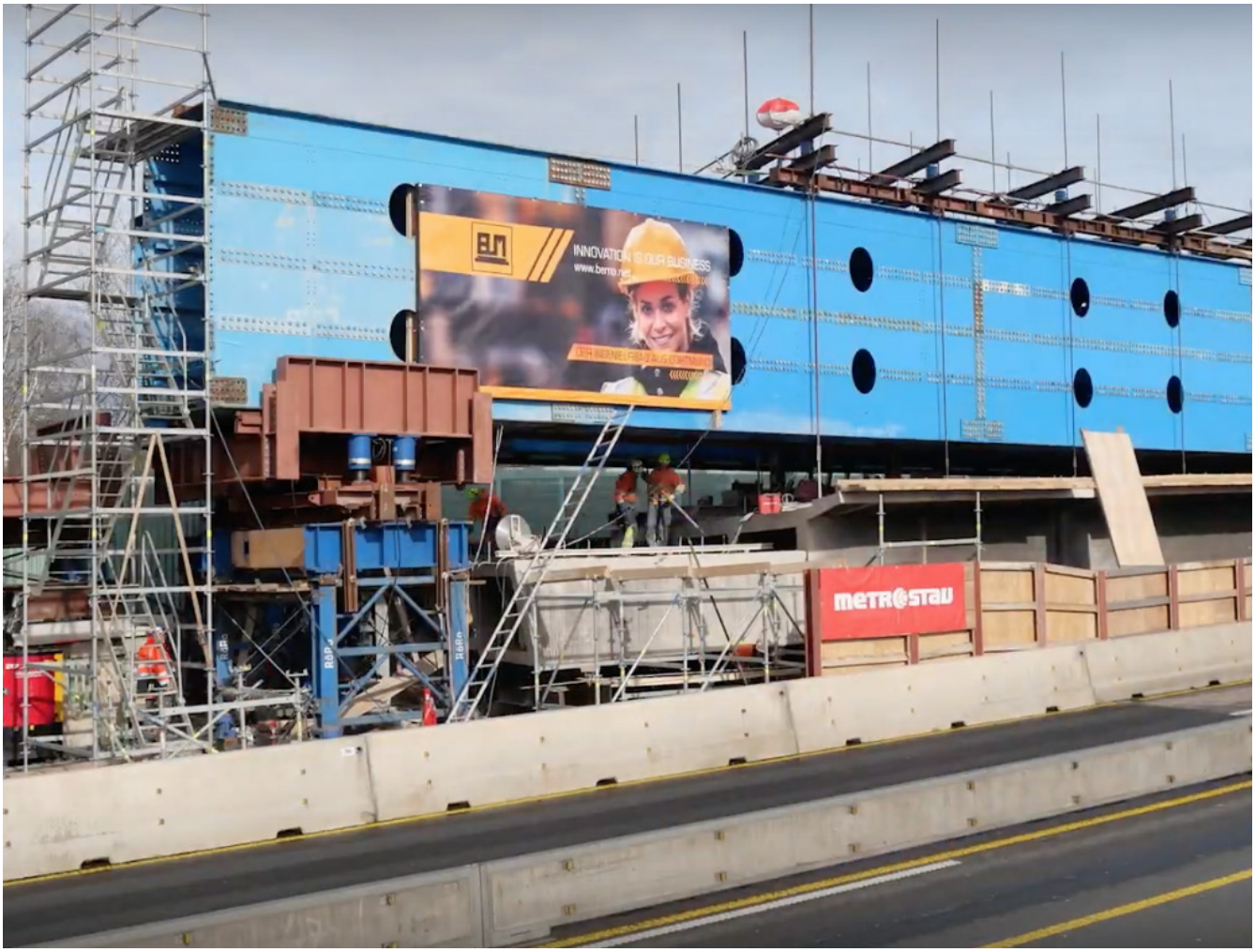
Zunächst wurde ein Traggerüst im Mittelfeld der Brücke eingehängt. Dann begann der eigentliche Abbruch durch Freischneiden eines 30 Meter langen und 650 Tonnen schweren Brückenteils zwischen den beiden Pfeilerachsen. Das Mittelstück der Querung wurde in einem nächsten Schritt über den Gleisanlagen angehoben und aus dem Bahnbereich herausgeschoben. Schritt für Schritt wurde so die marode, etwa 30 Meter lange Fahrbahn angehoben, verschoben, auf der Brücke in transportfähige Stücke zerlegt und anschließend abtransportiert. Wie genau der Abbruchvorgang durchgeführt wurde, veranschaulicht dieses Video.

🖳 Weitere Informationen zum Projekt finden Sie hier

Mit diesem Vorgehen werden von den drei Fahrstreifen in Richtung Köln zunächst die mittlere und die linke abgerissen und neu errichtet. Nach Verkehrsfreigabe der beiden neuen Spuren werden die Arbeiten an der rechten, äußeren Spur mit der Lärmschutzwand in Richtung Köln fortgesetzt.

Wenn die Arbeiten in Richtung Köln abgeschlossen sind, verläuft der Gesamtverkehr sechsstreifig über den neuen Abschnitt. Anschließend kann die Fahrbahn Richtung Bremen komplett abgerissen und durch einen Ersatzneubau in Stahlverbundkonstruktion ersetzt werden.

Der Ersatzneubau der Brücke Hengstey soll voraussichtlich im Jahr 2023 abgeschlossen sein.



Abbrucharbeiten an der Brücke Hengstey im Zuge der Autobahn A 1 (Stand März 2020)

TALBRÜCKE VOLMARSTEIN

Die 315 Meter lange Talbrücke Volmarstein befindet sich östlich der Anschlussstelle Volmarstein. Sie verläuft auf Stützpfeilern oberhalb eines Landschaftsschutzgebiets. Im Zuge des Ersatzneubaus werden zusätzlich zu den heute vorhandenen drei Fahrstreifen pro Richtung neue Standstreifen errichtet. Damit wird die Verkehrssicherheit auf der Brücke verbessert und Platz geschaffen für das Anhalten bei Pannen oder im Notfall, für das Ausweichen sowie für das schnelle Vorankommen von Rettungsdiensten.

Im Februar 2019 begann der Abbruch des ersten Teilbauwerks in Fahrtrichtung Bremen. Der Verkehr in beide Fahrtrichtungen fließt seitdem auf insgesamt vier Fahrstreifen über das bestehende Brücken-Teilbauwerk in Fahrtrichtung Köln.

Im Februar 2020 wurde der Rohbau für das neue Brückenteilbauwerk (Fahrtrichtung Bremen) abgeschlossen. Im Juli 2020 wird der Verkehr in beide Fahrtrichtungen auf das neue Brückenbauwerk umgelegt. Pro Fahrtrichtung wird dann ein weiterer Fahrstreifen zur Verfügung stehen. Noch vor den Sommerferien wird der Verkehr über insgesamt sechs Fahrstreifen rollen, was für erhebliche Verbesserungen im Reise-, Pendler- und Wirtschaftsverkehr sorgen wird. Ebenfalls im Juli 2020 soll die seit Jahresbeginn 2018 gesperrte und zwischenzeitlich sanierte Anschlussstelle Volmarstein in Fahrtrichtung Bremen wieder eröffnet werden.

In einem nächsten Schritt wird das zweite Teilbauwerk in Fahrtrichtung Köln abgerissen und ebenfalls durch einen Neubau ersetzt. Die Fertigstellung des zweiten Teilbauwerks und somit die Fertigstellung des gesamten Ersatzneubaus der Talbrücke Volmarstein – mit drei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung plus Standstreifen – ist für Sommer 2022 geplant.

Vollsperrung der A 1 erfolgreich für Arbeiten genutzt

Am Wochenende vom 27. bis 30. März 2020 war die A 1 zwischen dem Autobahnkreuz Wuppertal-Nord und der Anschlussstelle Hagen-West durch Straßen.NRW in beiden Fahrtrichtungen gesperrt. Im Schatten der Vollsperrung führte die DEGES notwendige Arbeiten im Bereich der Talbrücke Volmarstein durch. Die Verkehrszeichenbrücke in Fahrtrichtung Köln wurde einschließlich ihrer beiden Fundamente rückgebaut. Außerdem hat die DEGES die Auffahrtsrampe der Anschlussstelle Volmarstein in Fahrtrichtung Bremen und Teile der Fahrbahn auf der A 1 für die geplante Wiedereröffnung der Anschlussstelle instandgesetzt.

🖳 Weitere Informationen zum Projekt finden Sie hier

Arbeiten an der Talbrücke Volmarstein (Stand März 2020)

Schwelmetalbrücke

Arbeiten an der Schwelmetalbrücke (Stand März 2020)

Die Schwelmetalbrücke an der Autobahn A 1 in Höhe der Anschlussstelle Wuppertal-Langerfeld überspannt mehrere elektrifizierte Bahngleise, öffentliche Straßen und ein Gewässer. Abbruch und Ersatzneubau der Brücke müssen „von innen heraus“ erfolgen. Nur so können die Verkehre auf der A 1 und auf den unterhalb der Brücke befindlichen Gleisanlagen der DB AG aufrechterhalten werden. Das obenliegende Baufeld auf der Autobahn A 1 wurde daher als Inselbaustelle eingerichtet.

Seit Ende 2019 werden die Stahlsegmente für das neue Brückenbauwerk in Fahrtrichtung Bremen mit Schwerlasttransporten auf die Baustelle geliefert. Die Stahlteile werden aktuell vor Ort montiert und dienen gleichzeitig als Hilfskonstruktion für den Abbruch des Überbaus.

Für den Brückenneubau werden die mehrere Meter langen Stahlhohlkästen auf das vom Verkehr freigeräumte innere Brückenbauwerk in Fahrtrichtung Bremen gebracht. Mit Hilfe von Schwertransportern und spezieller Technik können sie dann der Länge nach miteinander verbunden werden. Daraus entstehen zwei parallel verlaufende Stahlverbundkonstruktionen, die durch Querträger miteinander verbunden sind.

Wenn der neue Oberbau fertig und tragfähig ist, kann der erste innere Brückenteil vollständig abgerissen werden. Bis zu 500 Tonnen werden mit Hilfe von Spezialfahrzeugen und schwerem Gerät abgetrennt und vorsichtig herabgelassen. Die DEGES geht davon aus, dass dies voraussichtlich im Sommer 2020 der Fall sein wird. Die Abbrucharbeiten sollen Ende des Jahres 2020 abgeschlossen sein. Dann geht es weiter mit dem Neuaufbau der Brücke in Fahrtrichtung Bremen. Nach dem voraussichtlichen Abschluss der Arbeiten im August 2021 wird der Pkw-Verkehr auf den neuen Brückenteil übergeleitet.

Im Anschluss erfolgen Abbruch und Neubau der innenliegenden Brückenhälfte in Fahrtrichtung Köln auf die gleiche Weise.

Die DEGES rechnet mit dem Abschluss des gesamten Vorhabens Mitte des Jahres 2022. ■

🖳 Weitere Informationen zum Projekt finden Sie hier

A 40 (B 1) DORTMUND-OST – DORTMUND/UNNA

Bau der Lärmschutzwände in Holzwickede schreitet voran

Im Zuge des Ausbaus der B 1 zur A 40 nehmen die zwischen vier und sechseinhalb Meter hohen Lärmschutzwände Gestalt an. Noch im Februar und März 2020 wurden die ersten Stahlbetonpfosten für die Lärmschutzwand in Höhe Holzwickede montiert. Sie wurden auf die Bohrpfähle aufgesetzt, die bis zu zehn Meter tief gegründet worden sind. Im Anschluss erfolgte das Einhängen der Wandteile. Durch die vorgezogene Errichtung der Lärmschutzwände werden die Anwohnerinnen und Anwohner bereits im Vorfeld des sechsspurigen Ausbaus der Bundesstraße B 1 zur Autobahn A 40 vor Lärm- und Staubentwicklungen geschützt.

Mitte Mai sind die Lärmschutzwände größtenteils fertiggestellt und müssen im Sommer 2020 nur noch mit der Brücke „Überführung Kurze Straße“ verbunden werden. So konnten die Arbeiten trotz COVID-19-Pandemie ganz normal weitergehen und der Zeitplan eingehalten werden.

Die zwischen vier und sechseinhalb Meter hohen Lärmschutzwände nehmen Gestalt an.

Grün für Ortslage, Rot für Abfahrt: Das Farbkonzept für die schallabsorbierende Verkleidung an den Lärmschutzwänden wirkt ansprechend und dient auch der Verkehrslenkung und Verkehrssicherheit.

Gestaltungskonzept für die Lärmschutzwände an der Autobahn A 40

Die Lärmschutzwände bestehen aus Aluminiumverkleidungen, die gelocht sind, um möglichst viel Schall zu absorbieren. Von der Autobahn aus sieht man längliche, vertikale Bereiche in grauen, blauen, grünen und roten Tönen. Das Farbkonzept stammt vom Berliner Architekturbüro Kolb Ripke, entwickelt auf der Grundlage des für die A 40 verbindlichen Gestalthandbuchs. Während die Wände im Bereich der Ortslagen vor allem Grüntöne aufweisen, überwiegen in der Nähe von Abfahrten rote Bereiche. Durch diesen Kontrast sollen Verkehrsteilnehmer verstärkt auf die Abfahrt aufmerksam gemacht werden und umsichtiger fahren. Zusätzlich erhalten die Wände eine spezielle Anti-Graffiti-Versiegelung.

Weitere Lärmschutzwände sind westlich der Anschlussstelle Holzwickede in Richtung Dortmund sowie für die Südseite geplant. Diese Arbeiten werden allerdings nicht vor 2021 beginnen. Insgesamt werden im Zuge des Ausbaus der B 1 zur A 40 zwischen Dortmund und Unna auf dem 9,5 Kilometer langen Streckenabschnitt fast neun Kilometer Lärmschutzwände errichtet. ■

Freigabe der „Überführung Buddenacker“

Am 2. April 2020 konnte die „Überführung Buddenacker“ in Höhe der B 1, Anschlussstelle Dortmund-Sölde, für den Verkehr freigegeben werden. Die Überführung war seit dem 17. März 2020 voll gesperrt. Grund für die Vollsperrung waren finale Arbeiten an der neuen Überführung sowie Arbeiten zur Anbindung der Straße Buddenacker an die neue Brücke. Am Donnerstag, 2. April, morgens um 8 Uhr wurde die „Überführung Buddenacker“ wieder für den Verkehr freigegeben.

Noch Ende 2019 war am Rückbau des Brückenbauwerks der alten „Überführung Buddenacker“ gearbeitet worden. Für den Abbruch musste die Bundesstraße B 1 über ein Dezemberwochenende in Höhe der Anschlussstelle Dortmund-Sölde in beide Fahrtrichtungen voll gesperrt werden.

Am 2. April wurde die „Überführung Buddenacker“ wieder für den Verkehr freigegeben.

Abbruch der „Überführung Kurze Straße“

In dreiunddreißig Stunden und hauptsächlich nachts brachten zwischen dem 25. und dem 27. Januar fünf Bagger Brückenteile und Pfeiler der Bestandsbrücke „Überführung Kurze Straße“ in Holzwicke präzise zu Fall und zerkleinerten anschließend die Bruchstücke. Für die Abbrucharbeiten musste die Bundesstraße B 1 zwischen Holzwickede und dem Kreuz Dortmund/Unna von Samstagabend bis Montag früh in beide Richtungen für den Straßenverkehr komplett gesperrt werden.

Zunächst wurde ein sogenanntes „Fallbett“ aus Sand zum Schutz der Fahrbahnen gegen Beschädigungen durch das herabfallende Material eingerichtet. Anschließend begannen die Bagger mit dem Abbruch. Bereits kurz vor Mitternacht fiel der Mittelteil der Brücke in das Fallbett. Mehrere Bagger zerkleinerten anschließend die abgetragene Bausubstanz und transportierten sie von der Fahrbahn ab. Im Laufe des Sonntags fielen dann auch die Stützpfeiler. Am Montagmorgen wurde die Fahrbahn gereinigt wieder für den Verkehr freigegeben.

Die DEGES bedankt sich bei den Anwohnerinnen und Anwohnern für ihr Verständnis hinsichtlich der notwendigen Nachtarbeiten.

Der Abbruch der Überführung war ein weiterer Schritt für den sechsspurigen Ausbau der Autobahn A 40 (heutige Bundesstraße B 1) zwischen der Anschlussstelle Dortmund-Ost und dem Autobahnkreuz Dortmund/Unna. Um Platz für sechs Spuren zu schaffen, werden mehrere Überführungen entlang der Strecke erneuert. In Holzwickede ist es aufgrund der räumlichen Bedingungen und des begrenzten Platzes nicht möglich, zuerst eine neue Brücke zu bauen und dann die alte abzureißen. Mit dem Neubau der neuen, breiteren Brücke wurde direkt nach dem Ende der Abbrucharbeiten für die alte Brücke begonnen. Die Bauzeit soll voraussichtlich ein Jahr betragen. Schon Anfang 2021 soll die neue Brücke für den Verkehr freigegeben werden. ■

🖳 Weitere Informationen zum Projekt finden Sie hier

ALLE AKTUELLEN VERKEHRSINFORMATIONEN

Verkehrseinschränkungen, Bauarbeiten und Staus auf den Straßen von NRW: 🖳 www.verkehr.nrw
Verbindungen mit Bussen und Bahnen in NRW: 🖳 www.busse-und-bahnen.nrw.de

Verkehrsmittelvergleiche in den Onlinekartendiensten Google Maps, Apple Karten und Windows Bing.

A 40 DUISBURG

Vorbereitungen für den Neubau der Rheinbrücke Neuenkamp verlaufen planmäßig

Die Vorbereitungen für den Neubau der A 40-Rheinbrücke Neuenkamp sind in vollem Gange. Bereits seit Herbst 2019 laufen die bauvorbereitenden Maßnahmen, darunter Fällarbeiten, Kanalarbeiten, die Verlegung eines Teilstücks der Wilhelmallee sowie der Neubau einer Radwegrampe am Leinpfad. Parallel zu den Vorbereitungen hat die DEGES im November 2019 die europaweite Ausschreibung für den Neubau der Rheinbrücke veröffentlicht. Die Ausschreibungsfrist lief bis Anfang April. Nach Auswertung aller Angebote soll voraussichtlich im zweiten Quartal 2020 die Baufirma beauftragt werden. Diese übernimmt dann die Ausführungsplanung. Der Bau der Pfeiler und Widerlager der Brücke soll noch in diesem Sommer beginnen.

Weitere Informationen zum Projekt finden Sie hier

Rammarbeiten an der zukünftigen Radwegrampe Leinpfad

A 1: NEUBAU DER RASTPLÄTZE BERGISCHES LAND OST UND WEST

Die Entscheidung zu den neuen PWC-Anlagen Bergisches Land ist gefallen

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) hat den Standorten Burscheid (Dürscheid-Hahnensiefen) und Leverkusen-Lützenkirchen als Vorzugsstandorte für die PWC-Anlagen Bergisches Land West und Ost zugestimmt. Die Zustimmung des Bundes ist Voraussetzung für die weiteren Planungen.

Mit dieser Entscheidung folgt das BMVI der Empfehlung der DEGES, die damit beauftragt wurde, im A 1-Autobahnabschnitt zwischen dem Autobahnkreuz Leverkusen und dem Autobahnkreuz Wuppertal-Nord geeignete Rastanlagenstandorte zu finden, um das nach wie vor bestehende Defizit an Lkw-Stellplätzen in diesem Abschnitt abzudecken. Durch den Neubau der beiden PWC-Anlagen sollen pro Fahrtrichtung 50 neue Lkw-Stellplätze geschaffen werden.

Weitere Informationen zum Projekt finden Sie hier

Nach der jetzt vorliegenden Zustimmung des BMVI zu den beiden Vorzugsstandorten kann nun die sogenannte Vorplanung für die beiden Anlagen beginnen. Dafür werden zunächst Vermessungsteams und Gutachter das Gelände vor Ort im Detail untersuchen. Nach Fertigstellung der Vorplanung kann der RE-Entwurf erstellt werden. Dieser enthält im Detail die geplanten Anlagen und bildet die Grundlage für die weitere Kostenermittlung und die zu erstellenden Unterlagen, die im Planfeststellungsverfahren zur Erlangung des Baurechts benötigt werden.

Nach Zustimmung des zuständigen Bundesministeriums sind die Standorte Burscheid (Dürscheid-Hahnensiefen) und Leverkusen-Lützenkirchen die Vorzugsstandorte für die PWC-Anlagen Bergisches Land.

Öffentlich-Private Partnerschaften bei Bundesfernstraßen

Der Verkehr in Deutschland nimmt stetig zu. Um das bestehende Fernstraßennetz zu erhalten, seine Leistungsfähigkeit zu sichern und Strecken bei Bedarf an die gestiegenen Verkehrsmengen anpassen zu können, müssen enorme finanzielle Mittel aufgebracht werden. Die Ressourcen des Bundes sind jedoch begrenzt. Bereits seit über 15 Jahren gehen der Bund und private Unternehmen Öffentlich-Private-Partnerschaften (ÖPP) ein, um Autobahnen und Bundesstraßen in Deutschland in hoher Qualität zu erhalten, zu erneuern und auszubauen.

Diese Grafik zeigt, was ÖPP sind und wie sie beim Ausbau des Straßennetzes funktionieren.

Wie wird eine ÖPP-Vereinbarung geschlossen?

Die öffentliche Hand schreibt das Infrastrukturprojekt in einem europaweiten Vergabeverfahren aus. Nach Eingang der Erstangebote erfolgen Verhandlungen und die Bieter geben ihr endgültiges Angebot ab. Das im Rahmen der abschließenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchung (aWU) am besten bewertete Angebot wird mit dem konventionellen Vergleichsmaßstab[1] verglichen. Nur wenn das ÖPP-Angebot mindestens ebenso wirtschaftlich ist wie die konventionelle Realisierung, erfolgt die Vergabe und der ÖPP-Projektvertrag kommt zustande.

[1] Sog. Public Sector Comparator, PSC, der die Kosten des Vorhabens bei Realisierung allein durch die öffentliche Hand ausdrückt

Was sind die Inhalte eines ÖPP-Vertrags?

Dem privaten Partner werden für einen genau festgelegten Streckenabschnitt die Planung, der Bau, die Erhaltung und der Betrieb übertragen. Die private Seite übernimmt ebenfalls einen Teil der Finanzierung des Projektes. Die Laufzeit eines ÖPP-Vertrags beträgt zwischen zwanzig und dreißig Jahre.

Führt ein ÖPP-Projekt zur Privatisierung der Infrastruktur?

Ziel eines ÖPP-Projektes ist es, Synergien herzustellen. Der Staat überträgt privaten Unternehmen Aufgaben, die zuvor von der öffentlichen Hand erledigt wurden. Der private Partner setzt das Projekt effizient um. Nicht übertragen werden hoheitliche Aufgaben sowie das Eigentum. Der als ÖPP realisierte Streckenabschnitt bleibt über die gesamte Laufzeit des Vertrages und auch danach Eigentum des Bundes.

Wie wird ein ÖPP-Vertrag umgesetzt?

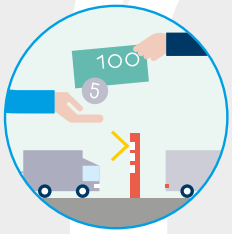
Das private Unternehmen sorgt dafür, dass der vereinbarte Streckenabschnitt schnell und effizient geplant und gebaut wird. Die öffentliche Hand prüft die Planung und stellt sicher, dass das private Unternehmen bei Bau, Betrieb und Erhaltung seine Vertragspflichten erfüllt. So wird gewährleistet, dass die technischen Anforderungen an Bundesfernstraßen eingehalten werden.

Nach Fertigstellung der Strecke ist der private Partner dafür verantwortlich, dass die Strecke vom Verkehr mit einer hohen Verfügbarkeit und ohne Qualitätseinschränkungen genutzt werden kann.

Wie wird ein ÖPP-Projekt finanziert?

Das private Unternehmen finanziert einen Teil der Baukosten. In der Regel leistet die öffentliche Hand eine Anschubfinanzierung.

Sobald die Strecke in Betrieb genommen wird, erhält der Private von der öffentlichen Hand eine Vergütung. Wie die Vergütung bemessen und auf welcher Grundlage sie bezahlt wird, hängt von der Art des ÖPP-Vertrags ab. Im Bundesfernstraßenbau gibt es hierfür drei verschiedene Grundmodelle.



Das A-Modell

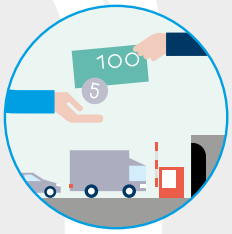
Beim Ausbau-Modell (A-Modell) richtet sich die Vergütung für das private Unternehmen nach der Anzahl der Fahrzeuge, die nach Fertigstellung den Abschnitt nutzen. Die Grundlage der Vergütung ist die Lkw-Maut, die in Deutschland seit 2005 auf Autobahnen und seit 2018 auf Bundesstraßen erhoben wird.

Wenn bei Baustellen oder Qualitätsmängeln auf der Strecke Fahrstreifen gesperrt werden oder der Verkehr anderweitig beeinträchtigt wird, erfolgen Abzüge von der Vergütung.

Das V-Modell

Beim Verfügbarkeitsmodell (V-Modell) erhält der private Partner eine Vergütung dafür, dass die Strecke im festgelegten Umfang und vereinbarter Qualität für den Verkehr nutzbar ist.

Wenn baubedingt Fahrstreifen reduziert oder Geschwindigkeitsbeschränkungen eingerichtet werden müssen, reduziert die öffentliche Hand ihre Zahlungen. Steht die Strecke in besserer als der vereinbarten Qualität zur Verfügung, kann ein Bonus gezahlt werden.



Das F-Modell

Das F-Modell wurde benannt nach dem Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz.

Auf Grundlage des Gesetzes kann der private Betreiber für die Nutzung des Streckenabschnitts eine Gebühr von allen Verkehrsteilnehmern einfordern. Das heißt, die Mautpflicht besteht beispielsweise auch für Pkw und Motorräder. Die Höhe der Maut wird durch die zuständige Landesbehörde festgelegt. Die Anwendung des F-Modells ist beschränkt auf Brücken, Tunnel und Gebirgspässe sowie auf mehrstreifige, autobahnähnlich ausgebaute Bundesstraßen.

Welche Vorteile hat eine Öffentliche-Private-Partnerschaft?

Die Zusammenarbeit der öffentlichen Hand mit privaten Unternehmen bringt eine Reihe von Vorteilen:

- Der Bau bzw. Ausbau von großen Autobahnabschnitten wird schneller umgesetzt.
- Die Bauausführung hat eine überdurchschnittlich hohe Qualität.
- Der private Partner trägt Verantwortung für einen langen Zeitraum und richtet seine Arbeiten nach dem Lebenszyklus der Infrastruktureinrichtung aus.

Die DEGES realisiert in NRW zwei ÖPP-Projekte nach dem Verfügbarkeitsmodell. Die Vertragslaufzeit soll jeweils 30 Jahre betragen:

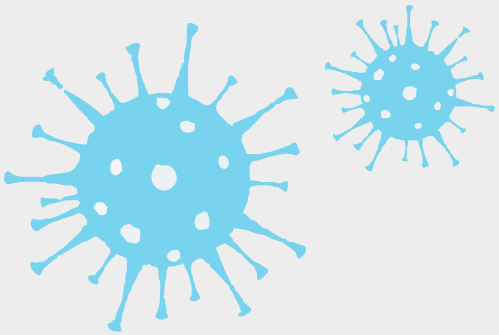
- Informationen zum Projekt A 1/A 30: AK Münster-Süd – AK Lotte/Osnabrück – AS Rheine-Nord finden Sie hier.
- Informationen zum Projekt A 57: AS Krefeld-Oppum bis Bundesgrenze Deutschland/Niederlande finden Sie hier.

Auswirkungen von COVID-19 auf die Projekte der DEGES

Die COVID-19-Pandemie (Coronavirus) sowie die Maßnahmen der Bundesregierung, mit denen die weitere Ausbreitung des Virus verlangsamt werden soll, beeinflussen alle Bereiche des öffentlichen Lebens. Auch wir als DEGES sind davon nicht ausgenommen. Die oberste Priorität hat für uns der Schutz der Gesundheit der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der DEGES sowie der von uns beauftragten Büros, Dienstleistungs- und Baufirmen.

Um die Arbeiten fortzusetzen und gleichzeitig unsere Mitarbeiter zu schützen, stellen wir den Arbeitern auf den Baustellen zusätzliche oder größere Gemeinschaftsräume zur Verfügung. So kann der empfohlenen Mindestabstand eingehalten werden und die Mitarbeiter werden vor einer Ansteckung geschützt. In dem Baubüro, das für die Planung und Umsetzung rund um die A 1-Brücken zuständig ist, arbeiten die Mitarbeiter in zwei Schichten. Zum einen befinden sich so weniger Menschen gleichzeitig in einem Raum und können mehr Abstand halten. Zum anderen wäre die zweite Schicht nach wie vor einsatzfähig, sollte ein Mitarbeiter der ersten Schicht erkranken und sich die Kollegen in Quarantäne begeben müssen.

Unser Ziel ist es, unter Berücksichtigung aller erforderlichen Sicherheits- und Vorsorgemaßnahmen die Planung und den Bau der Projekte auch während der Covid-19-Pandemie weiter voranzubringen. Dennoch müssen wir davon ausgehen, dass die aktuellen und zukünftigen Entwicklungen möglicherweise Auswirkungen auf die Projekte der DEGES haben werden. Dafür muss die Lage auf den Baustellen täglich neu bewertet werden.



Unsere Informations- und Dialogangebote über die Webseite, das Bürgertelefon und das Kontaktformular erhalten wir natürlich aufrecht. Für geplante Veranstaltungen suchen wir nach alternativen Möglichkeiten, die es uns erlauben, den Dialog mit Ihnen sicher und entsprechend den Vorgaben und Empfehlungen der zuständigen Behörden fortzusetzen. Für Rückfragen stehen wir zur Verfügung.

Die DEGES wird zum Geschäftsbereich Großprojekte der Autobahn GmbH des Bundes

DEGES → Die Autobahn Großprojekte

Die DEGES GmbH wird 2020 in der Autobahn GmbH als Geschäftsbereich Großprojekte aufgehen und die ihr übertragenen Projekte eigenständig und verantwortlich fortführen. Der Stichtag für den Übergang wird noch ermittelt. Die Zweigstellen der heutigen DEGES, die technischen Projekt- und Querschnittsbereiche sowie der Bereich Recht bleiben im neuen Geschäftsbereich Großprojekte erhalten.

Die Projekte der Auftragsverwaltungen werden ab 2021 von den zehn Niederlassungen der Autobahn GmbH weitergeführt. Die Niederlassung Nord besteht als Pilot bereits seit 01.01.2020.

Nach dem offiziellen Übergang der DEGES in die Autobahn GmbH erscheint auch der Informationsdienst „Verkehrsprojekte Aktuell“ in neuem Design.

Die DEGES in Nordrhein-Westfalen

Bundesweit zeichnet die DEGES für den Ausbau und Neubau von mehr als 2.450 Kilometer Bundesfernstraßen mit einem Auftragsvolumen von rund 30 Milliarden Euro verantwortlich.

Im Auftrag des Bundes und des Landes Nordrhein-Westfalen realisiert die DEGES derzeit in Nordrhein-Westfalen neun Straßenbauprojekte. Die DEGES ist dabei auch für die Kommunikation dieser Projekte und für die Öffentlichkeitsbeteiligung zuständig.

Weitere Informationen über die DEGES finden Sie unter www.deges.de

Die Informations- und Dialogangebote der DEGES

Wir halten Sie auf dem Laufenden

Auf der Projektwebseite unter **deges.de/projekte/** können Sie sich über den aktuellen Projektstand sowie über baubedingte Änderungen in der Verkehrsführung informieren. Sie finden dort Hintergrundinformationen und Antworten auf häufig gestellte Fragen.

Zu allen Projekten der DEGES in NRW berichtet der Informationsdienst „Verkehrsprojekte Aktuell“. Abonnieren Sie ihn unter **www.deges.de/infodienst**.

Wir informieren die Anwohnerinnen und Anwohner anlassbezogen über aktuelle Entwicklungen in den Projekten.

Stellen Sie uns Ihre Fragen

Sie erreichen unser Bürgertelefon montags bis sonntags zwischen 8 und 20 Uhr unter der kostenlosen Telefonnummer **0800 5895 2479**.

Auf Anfragen über das Kontaktformular auf der jeweiligen Unterseite zum Projekt reagieren wir in der Regel innerhalb eines Arbeitstages. Sie können uns auch gerne eine E-Mail schicken an: **info@deges.de**

Unterstützen Sie uns und teilen Sie uns mit, welche Themen und Fragen für Sie von besonderem Interesse sind. Ihre Rückmeldungen und Hinweise fließen in die Projektkommunikation ein.

Die DEGES plant und realisiert Projekte im Auftrag von:

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur

Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen

IMPRESSUM
DEGES Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH
Zimmerstraße 54, 10117 Berlin

DEGES Zweigstelle Düsseldorf
Völklinger Straße 4, 40219 Düsseldorf

Verantwortlich im Sinne des Presserechts (V. i. S. d. P.): Michael Zarth

Abonnement und Archiv des Informationsdienstes www.deges.de/infodienst

Konzept, Redaktion und Gestaltung
DEGES Zweigstelle Düsseldorf
Johanssen + Kretschmer Strategische Kommunikation GmbH
V-FORMATION – Agentur für visuelle Kommunikation GmbH

Bildnachweis
Seite 1: Bauarbeiten auf der B 236 in Schwerte | Bildnachweis: DEGES
Seite 1 und 7: Gestaltung der Lärmschutzwand | Bildnachweis: DEGES
Seite 3: Abbrucharbeiten an der A 1-Brücke Hengstey im Zeitraffer (YouTube-Video) | Bildnachweis: Veikko Boerner
Seite 4: Baugerüst auf der A 1-Brücke Hengstey | Bildnachweis: Veikko Boerner
Seite 4: Bauablauf Brücke Hengstey (YouTube-Video) | Bildnachweis: thyssenkrupp Infrastructure GmbH
Seite 5: Arbeiten an der Talbrücke Volmarstein | Bildnachweis: DEGES
Seite 6: Arbeiten an der Schwelmetalbrücke | Bildnachweis: DEGES
Seite 7: Bau der Lärmschutzwände in Holzwickede | Bildnachweis: DEGES
Seite 8: „Überführung Buddenacker“ | Bildnachweis: DEGES
Seite 9: Rammarbeiten an der Rheinbrücke Neuenkamp | Bildnachweis: DEGES