



2008 Geschäftsbericht

Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg



Inhalt

Vorwort des Vorstands	4
L 171 Hohen Neuendorf – Brücke über die Strecke der DB AG	6
Der Neubau der Ortsumgehung Küstrin-Kietz	8
Optimierung des Baustellenmanagements	13
Zustandserfassung und -bewertung von Radwegen (ZEB-Radwege)	15
Lagebericht des Landesbetriebes Straßenwesen Brandenburg für das Geschäftsjahr 2008	18
Jahresabschluss 2008	26
Bestätigungsvermerk	29

IMPRESSUM

Landesbetrieb
Straßenwesen
Brandenburg,
Der Vorstand

Lindenallee 51
15366 Hoppegarten
Telefon (03342) 355-0
Fax (03342) 355-666
poststellels@ls.brandenburg.de
www.ls.brandenburg.de

Redaktion:
Dr. Cornelia Mitschka,
Brigitte Sterl
Stand: 12/2008

Realisierung:
Sunshine Marketing,
Wandlitz bei Berlin
www.sunshinemarketing.de

Vorwort des Vorstands



Auch im Jahr 2008 wurde in allen Bereichen unseres Landesbetriebes eine gute und hochwertige Arbeit geleistet – sei es beim Winterdienst, bei der Instandsetzung, Pflege und Erhaltung auf unseren Straßen, der Planung, der Bauüberwachung oder in der Verwaltung.

Wir sind in diesem Jahr neue Wege gegangen und haben auch auf kultureller Ebene – eng verknüpft mit unseren ureigensten Aufgaben – den Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg in der Öffentlichkeit präsentiert. So entstand auf Anregung des Ministers für Infrastruktur und Raumordnung, Herrn Reinhold Dellmann, eine Beteiligung an der Kulturland Brandenburg 2008 Initiative „Provinz und Metropole – Metropole und Provinz“.

Zu dieser gestaltete der Landesbetrieb unter dem Thema „Chausseen – Alleen – Meilensteine – Chausseehäuser, Zeitzegen der wirtschaftlichen und kulturellen Entwicklung Brandenburgs und Berlins“ eine Broschüre, eine ganzjährige Wanderausstellung und ein Symposium.

Sowohl bei unseren eigenen Mitarbeitern, als auch bei Bürgern bundesweit, ernteten unsere Beiträge reichhaltige Aufmerksamkeit und beträchtliches Lob.

Ein weiteres öffentlichkeitswirksames Highlight war der „Tag der offenen Tür“ in der Autobahnmeisterei Rangsdorf. Anlässlich des 70-jährigen Bestehens konnten wir am 17. Mai 2008 scharenweise interessierten Gästen und Besuchern einen Überblick über die Geschichte der Autobahnmeisterei und deren heutige Aufgaben sowie mit zahlreichen Attraktionen auf den Außenflächen unter großartiger Mithilfe der Polizei, Feuerwehr, Rettungs- und Bergungsdienste einen Eindruck davon vermitteln, welche vielseitigen Anforderungen unter anderem an unsere Straßenwärter/-innen beinahe täglich gestellt werden.

Auch hat sich der Landesbetrieb erstmalig mit einem eigenen Messestand an der Fachausstellung „Straßen und Verkehr 2008“ vom 8. bis 10. Oktober in Düsseldorf beteiligt. Dieser bot eine breite Plattform zur fachlichen Kommunikation und Kontaktaufnahme mit zahlreichen Verantwortlichen aus allen am Straßen- und Verkehrswesen beteiligten Bereichen. Wir konnten uns dort als ein serviceorientiertes Unternehmen der öffentlichen Verwaltung präsentieren und über unsere weitreichenden Aufgaben und Ziele informieren.

Damit nun zu den fachlichen Resultaten: Im Jahr 2008 standen dem Land Brandenburg für den Bau-, Unterhaltungs- und Betriebsbereich rund 270 Mio. EUR an Bundesmitteln zur Verfügung.

Als realisierte Beispiele dafür sind zu nennen: Die Fertigstellung der A 113 neu, der Ausbau der B 189 zwischen Heiligengrabe und Wittstock, der Ausbau der linken Richtungsfahrbahn der A 12 zwischen km 17 und 23, die Fertigstellung der Ortsumgehung Senftenberg (B 169).

Planungsschwerpunkte im Jahr 2008 waren der nördliche Berliner Ring (A 10), die Ortsumgehung Ahrensfelde (B 158), die B 96 zwischen Teschendorf und Löwenberg, der Neubau der A 14, die Ortsumgehungen Brandenburg-Süd (B 102) und Königs Wusterhausen (B 179).

Für die Planung, den Bau und die Unterhaltung von Landesstraßen und den Bau von Radwegen standen 2008 ca. 120 Mio. EUR zur Verfügung.

Beispiele für realisierte Baumaßnahmen im Landesstraßennetz sind die Ortsdurchfahrt Woltersdorf (L 30), der Neubau der Brücke über die Riecke bei Neudeck (L 973), der Ausbau der L 60 zwischen Finsterwalde und Hennersdorf, der Ausbau der Ortsdurchfahrt Herzsprung (L 14/L 18). Die Planungsschwerpunkte betrafen die L 40 – Ortsumgehung Güterfelde/Güterfelder Eck sowie den vierstreifigen Ausbau der L 33 zwischen der Anschlussstelle Marzahn (A 10) und der Landesgrenze zu Berlin.

In diesem Zusammenhang mussten wir jedoch zur Kenntnis nehmen, dass einige wichtige Neubaumaßnahmen (z. B. die Ortsumgehung Güterfelde) aufgrund von Klagen nicht so zügig wie geplant umgesetzt werden können. Die Ungewissheit, wie und wann mit den Maßnahmen begonnen werden kann, stellt die Maßnahmensteuerung und die Planungs- und Baubereiche vor besondere Herausforderungen.

Auch ist es für alle unsere Mitarbeiter/-innen eine sehr schmerzliche Erfahrung, dass die selektive Wahrnehmung der Bürger – verstärkt durch journalistische Aktivitäten, die möglichst knackige Katastrophen-Schlagzeilen verkaufen wollen – in der Regel negative Reaktionen auslöst. Wir werden entweder kritisiert, weil wir bauen, oder weil wir nicht bauen.

Für uns bleibt als wichtigste Erkenntnis, die Planung, Vorbereitung und Durchführung von Baumaßnahmen so zu gestalten, dass die Dauer und räumliche Ausdehnung von Baustellen eine möglichst geringe Behinderung der Verkehrsabläufe nach sich zieht.

2008 lief die Ausfinanzierungs- und Abrechnungsphase der EFRE-Förderperiode 2000-2006 aus. Zum Ende des Jahres war das Programm abzurechnen.

Die Bilanz lässt sich sehen: Im Bundesfernstraßennetz wurden als EFRE-Projekte die A 113 n, die B 96 und

„Nicht was der Zeit widersteht, ist dauerhaft, sondern was sich klugerweise mit ihr ändert.“

(unbekannter Autor)

B 96 a bei einer Gesamtsumme von 152 Mio. EUR mit ca. 89 Mio. EUR aus EFRE-Mitteln gefördert. Im Landesstraßenbereich standen insgesamt ca. 320 Mio. EUR zur Verfügung, davon ca. 160 Mio. EUR als EFRE-Mittel. Realisiert wurden mit diesen Mitteln 437 Maßnahmen, z. B. die Ortsumgehung Wusterwitz - Bensdorf (L 96), die Elbebrücke Mühlberg im Zuge der L 66, die Netzerweiterung Königs Wusterhausen (L 30/L 40). Für Maßnahmen der Kommunen wurden im Jahr 2008 rund 32,9 Mio. EUR ausgereicht und die entsprechenden Verwendungsnachweise geprüft. Insgesamt hat der Landesbetrieb an investiven Mitteln im Jahr 2008 rund 423 Mio. EUR für die Infrastruktur des Landes Brandenburg umgesetzt.

Untrennbar im Zusammenhang mit dem Neu-, Um- und Ausbau unserer Bundesfern-, Landesstraßen und Radwege stehen die Anforderungen aus dem Bereich des Umweltschutzes und der Landschaftspflege, die leider im Verhältnis zu unseren personellen Möglichkeiten stark gestiegen sind. Zur Anpassung an die neuen rechtlichen und fachlichen Rahmenbedingungen wurden eine Vielzahl von Anleitungen und Regelwerken überarbeitet bzw. neu erstellt, so z. B. der Fischottererlass, das „Handbuch Landschaftspflegerische Begleitplanung“ und die Hinweise zur Erstellung des artenschutzrechtlichen Fachbeitrages.

Eine fachgebietsübergreifende Aufgabe, die uns in der Vergangenheit wie auch in Zukunft begleiten wird, ist der Erhalt unserer Alleen. Ab dem Jahr 2008 sehen die Zielvereinbarungen zwischen dem Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung und dem Landesbetrieb Straßenwesen die jährliche Anpflanzung von 30 km Alleen an Bundesfern- und Landesstraßen außerorts vor.

Um dieses anspruchsvolle Ziel zu erreichen, wurde 2005 mit der mittelfristigen Planung begonnen, d. h. es werden Standorte für Alleebaumpflanzungen jeweils 3 Jahre im Voraus in die Planung aufgenommen.

Erstmalig ist in den Alleenerhalt die Landesforstverwaltung einzubeziehen. So wurden im Herbst erste Pflanzungen und Fällungen von Straßenbäumen von Forstarbeitern durchgeführt.

Einen weiteren Schwerpunkt im Bereich Umwelt und Landschaftspflege bildet die Mitwirkung des Landesbetriebs Straßenwesen bei der Aufstellung der Lärmaktions-

pläne der Kommunen und Gemeinden zur Umsetzung der EG-Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm vom 24. Juni 2004 im Land Brandenburg. Leider ist es uns bisher nicht immer gelungen, den Bürgern die juristischen Zusammenhänge im Rahmen der Umsetzung von Lärmaktionsplänen plausibel zu erläutern.

Unser Radwegenetz umfasst mittlerweile an Bundesstraßen 902 km und an Landesstraßen 777 km. Damit leisten wir einen wesentlichen Beitrag für die Verkehrssicherheit und den Tourismus im Land Brandenburg. Daraus erwächst aber auch die Verpflichtung, uns in Zukunft vermehrt mit der Erhaltung der Radwege auseinanderzusetzen und neue Techniken anzuwenden.

Ausgezeichnete Arbeit wurde wieder mit den Auszubildenden im Landesbetrieb geleistet. Im Juli 2008 wurden 23 neue Auszubildende im Landesbetrieb eingestellt. Erfreulicherweise konnten in diesem Jahr alle sich in Ausbildung befindenden 25 Straßenwärter in Friesack freigesprochen werden. Zwei haben sogar mit besonderen Leistungen abgeschlossen. Das war nicht immer so, zeigt aber, dass sich unsere Anstrengungen lohnen, immer wieder die Ausbildung zu verbessern. Mit allen Auszubildenden, die im Jahr 2007 ihre Abschlussprüfung bestanden haben, konnten Arbeitsverträge abgeschlossen werden.

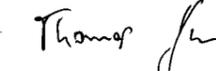
Um den Straßenwärter-Nachwuchs zu sichern, gehen unsere Ausbilder in Schulen, wecken das Interesse bei den Jugendlichen und zeigen die beruflichen Entwicklungsmöglichkeiten innerhalb der Straßenbauverwaltung auf. Mit großem Enthusiasmus werden dafür Ausbildungsmessen mit informativen Ausstellungen organisiert, aber auch Freizeitaktivitäten wie das alljährliche Fußballturnier in Friesack fehlen nicht. Es ist eine Freude zu sehen, welche rege Beteiligung und Begeisterung sowohl bei Mitspielern als auch Zuschauern zu verzeichnen ist.

Neben dem Abschluss der Zielvereinbarungen zwischen dem Ministerium und dem Landesbetrieb wurden erstmals auch Zielvereinbarungen zwischen dem Vorstand und den Niederlassungen getroffen. Davon versprechen wir uns als Landesbetrieb eine höhere Stringenz und Nachhaltigkeit in den Ergebnissen unserer Arbeit.


Hans-Reinhard Reuter
Vorstandsvorsitzender


Reinhardt Stühr
Vorstand Personal/Finanzen/Recht


Edgar Gaffly
Vorstand Planung


Thomas Heyne
Vorstand Bau und Betrieb

L171 Hohen Neuendorf – Brücke über die Strecke der DB AG

Autor: Dirk Noack



Ansicht des alten (links) und neuen Bauwerkes



Einheben der Preflexträger in einer Nachtsperre



Umgestalteter Bahnhofsvorplatz



Ansicht der Treppenanlage zu einer Pension

Die Brücke über die Strecke der DB AG am S-Bahnhof Hohen Neuendorf überführt die L 171 über die Fernbahn Berlin - Stralsund sowie die S-Bahnlinie S 1 Berlin - Oranienburg.

Das alte Bauwerk wurde etwa 1924 errichtet. Bei dem Bauwerk handelte es sich um ein 3-Feldbauwerk. Im Zuge der turnusmäßigen Bauwerksüberprüfungen wurden gravierende Mängel am Bauwerk festgestellt. Eine Sanierung war aufgrund der geringen Restnutzungsdauer des Bauwerkes wirtschaftlich nicht mehr sinnvoll. Die Planung eines Ersatzneubaus wurde dringend erforderlich.

Das neue Bauwerk erhielt eine Fahrbahnbreite von 7,00 m und beidseitige Geh- und Radwege von je 3,00 m. Dadurch wurde die Überbaubreite um insgesamt 1,00 m gegenüber dem Bestand verringert.

Durch Forderungen der DB AG zur Vergrößerung der lichten Höhe von 5,25 m auf 5,80 m sowie der lichten Weite von 24,12 m auf 29,53 m aufgrund der Berücksichtigung geltender Vorschriften sowie des zukünftigen Ausbaus der Berliner Nordbahn wurde eine Gradientenerhöhung erforderlich.

Die Anordnung von Pfeilern zwischen den Gleisen war wegen des zu geringen Gleisabstandes nicht mehr möglich. Auch war durch die bereits jetzt schon durch Stützwände in den Rampen der L 171 beeinträchtigten Anliegergrundstücke eine kleinstmögliche Anhebung der Straße geboten.

Deshalb wurde erstmalig im Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg eine Ausführung in Preflexbauweise geplant. Die mit dieser Konstruktion erreichte Schlankheit von 1:32 ermöglichte den Neubau

der Brücke als Einfeldbauwerk mit einer Gradienten-anhebung von nur 52 cm. Die Gesamtbau-länge betrug ca. 200 m und erfasste ebenfalls die angrenzenden Kreuzungsbereiche.

Durch die Anhebung der L 171 wurde auch der Neubau der vom Bauzustand her sehr schlechten angrenzenden Stützwände und Treppen zu den anliegenden Wohn- und Geschäftshäusern sowie zum Bahnhofsvorplatz erforderlich.

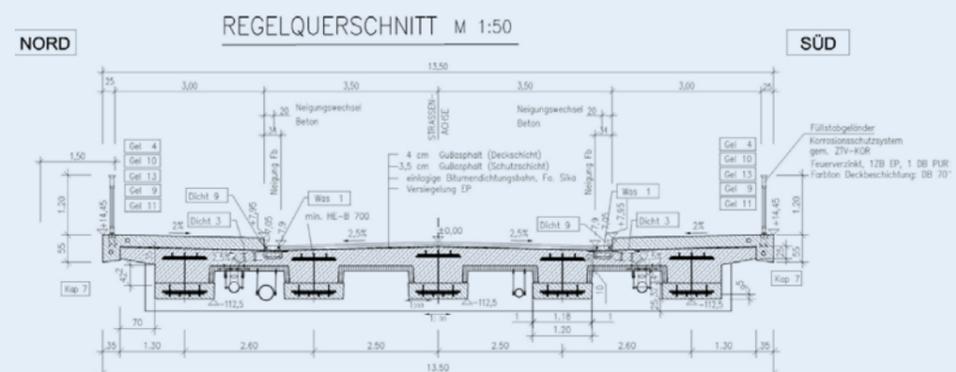
Für die Gestaltung der Anlagen rund um den Bahnhof wurde im Vorfeld durch die Stadt Hohen Neuendorf ein Gestaltungskonzept erarbeitet. Dieses ist in die Entwurfsplanung eingeflossen. Die Umgestaltung des angrenzenden Thälmannparks wurde durch die Stadt bereits vor Beginn der Bau-maßnahme abgeschlossen. Nach Beendigung der Bauarbeiten hat die Stadt den Bahnhofsvorplatz entsprechend dieses Konzeptes neu gestaltet.

Eine bessere Anbindung des ÖPNV konnte durch die Errichtung eines Buskap sowie einer Busbucht vor dem Bahnhofsvorplatz erreicht werden.

Da eine halbseitige Bauweise nicht möglich war, musste die Baumaßnahme unter Vollsperrung des gesamten Verkehrs erfolgen. Der Fahrzeugverkehr wurde über die B 96 a Birkenwerder - Bergfelde umgeleitet. Die Erreichbarkeit des S-Bahnhofes Hohen Neuendorf musste jedoch ständig gewährleistet sein. Aus diesem Grund wurde für Fußgänger und Radfahrer eine Behelfsbrücke als Einfeldbauwerk mit rückwärtiger Anbindung an das Bahnhofsgebäude errichtet.

Mit der Baumaßnahme wurde im Mai 2007 begonnen. Die Verkehrsfreigabe erfolgte am 29. Oktober 2008. Die Gesamtbaukosten betragen ca. 5,59 Mio. EUR.

Von den Kosten trägt	
▪ DB AG:	3,14 Mio. EUR
▪ Land Brandenburg:	2,37 Mio. EUR
▪ Stadt Hohen Neuendorf:	0,02 Mio. EUR
▪ Leitungsträger:	0,06 Mio. EUR



- Beim Ersatzneubau der Brücke waren folgende Arbeiten an Anlagen der DB AG erforderlich:
- Gleisbauarbeiten / Einbau einer Bauweiche
 - Oberleitungsarbeiten
 - Signalanlagen- und Stellwerksanpassung
 - Anpassung der Bahnsteigbedachung und -anlagen
 - Anpassung von Starkstromanlagen
 - Mauerdurchbruch und provisorische Führung der Fußgänger durch das Bahnhofsgebäude



Der Neubau der Ortsumgehung Küstrin-Kietz

Autoren: Edda Retzlaff, Thomas Dräger, Gregor Gebert



Die Strecke vor Bauwerk 4



Einschieben der Stahlkonstruktion



Voutenfeld über die Bahnanlagen

1. Historische Entwicklung und verkehrliche Bedeutung

Die Ortschaft Küstrin-Kietz blickt auf eine bewegte Geschichte zurück. Ihre historische Bedeutung wird unter anderem durch die Stellung als Festungsstadt an Oder und Warthe belegt. Ende des 2. Weltkrieges erklärte die Führung der Wehrmacht die Stadt Küstrin zur Festung. Insbesondere die Altstadt und auch die Brücke über die Oder wurden in der Folge zerstört.

Mit Beendigung des Krieges bildete die Oder den Grenzfluss zwischen dem Land Brandenburg in der Sowjetischen Besatzungszone und der Republik Polen. Die Oderbrücke wurde zwar 1947 auf Weisung der Sowjetischen Besatzungsmacht wieder instand gesetzt, blieb aber für den Grenzverkehr geschlossen, da in den Kasernenanlagen auf der Oderinsel Truppen der Sowjetarmee untergebracht wurden. Somit endete die ehemalige Reichsstraße 1, die von Aachen über Berlin nach Königsberg, dem jetzigen Kaliningrad geführt hatte, am Kontrollposten auf der Oderinsel.

Im Zuge der deutschen Wiedervereinigung räumte im Mai 1991 das sowjetische Landesübersetzbataillon die Oderinsel und der Weg zum Ausbau der jetzigen B 1 als Zufahrt zum Grenzübergang wurde frei. Die Bauarbeiten umfassten den Ausbau der B 1 auf der Oderinsel sowie die Instandsetzung der Odervorflut- und der Oderbrücke. Die Öffnung des Grenzübergangs erfolgte dann am 21. November 1992. In der

Folge wuchs die verkehrliche Bedeutung der B 1 als direkte Verbindung von Berlin in die Republik Polen erheblich an und damit auch die Belastung der Ortslage Küstrin-Kietz. Auf Grund dieser Entwicklung wurde 1992 der Bau einer Ortsumgehung beschlossen und in den vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes eingeordnet.

2. Die Planungsphase

1994 wurde das Raumordnungsverfahren eingeleitet und mit Festlegung der Vorzugsvariante im September 1998 abgeschlossen. Die Linienbestimmung erfolgte bis zum Juli 1999. Nach Bestätigung des Streckenentwurfs 2001 konnten die Planfeststellungsunterlagen erarbeitet werden. Diese kamen im März 2002 zur Auslegung. Der Planfeststellungsbeschluss wurde am 4. September 2002 erlassen und die Grundlagen für die weitere Planung und den Bau waren hergestellt.

Es folgten die Ausführungsplanung für die Strecke sowie die Erstellung der Bauwerksentwürfe. Die Bestätigung der Entwürfe für das Hauptbauwerk, die 565 m lange Brücke über die Bahnstrecke Berlin - Polen, den Norkgraben, zwei Wirtschaftswege, die Straße nach Bleyen sowie den Odervorfluter (Bauwerk 4) erfolgte im November 2004 durch das Bundesverkehrsministerium. Mit der anschließenden Erstellung der Ausschreibungsunterlagen für die Strecke und die einzelnen Brückenbauwerke, die separat ausgeschrieben wurden, war die Planungsphase abgeschlossen.

3. Linienführung, Querschnitt und Trassierung

Die Ortsumgehung hat eine Länge von 4,18 km. Zwangspunkte für die Trassierung ergaben sich aus den Vorgaben der Linienbestimmung, der Weiterführung der Strecke auf polnischer Seite, der zweifachen Kreuzung der Bahnstrecke sowie der Berücksichtigung der Belange des Naturschutzes im Bereich des Bauwerks 4 mit schützenswerten Biotopen.

Entsprechend ihrer überregionalen Verbindungsfunktion wurde die B 1n der Straßenkategorie A II zugeordnet und ein Straßenquerschnitt RQ 10,5 abgeleitet. Dieser Querschnitt entspricht der Querschnittsausbildung der B 1 zwischen Seelow und Küstrin-Kietz.

4. Die Bauwerke

Die Ortsumgehung führt auch über vier Brückenbauwerke. Hierbei handelt es sich um:

Bauwerk 1: Brücke im Zuge der B 1n mit Radweg über den Hauptgraben in ottergerechter Ausbildung. Das Bauwerk ist als schiefe Einfeldplatte mit einer Stützweite von 8,65 m ausgeführt.

Bauwerk 2: Brücke im Zuge der B 1n über die Bahnstrecke Berlin - Polen. Das Bauwerk ist als schiefe Einfeldbrücke mit einer Stützweite von 20,24 m ausgeführt. Der Kreuzungswinkel beträgt ca. 50 gon. Der Querschnitt ist als zweistegiger Plattenbalken mit Längsvorspannung konzipiert.

Bauwerk 3: Brücke im Zuge eines Wirtschaftsweges über die B 1n. Die Ausbildung erfolgte in Anlehnung an die Musterentwürfe des Bundesverkehrsministeriums als Rahmenbauwerk in Verbundbauweise. Die Stützweite beträgt ca. 25 m. Der Querschnitt ist als zweistegiger Plattenbalken mit I-Trägern konzipiert. Um seiner Wirkung als „Tor nach Deutschland“ gerecht zu werden, wurde das Bauwerk durch Verblenden der Flügel mit Klinkermauerwerk und die Gestaltung des Geländers aufgewertet.

Bauwerk 4: Brücke im Zuge der B 1n über die Bahnstrecke Berlin - Polen, den Norkgraben, zwei Wirtschaftswege, die Straße nach Bleyen sowie den Odervorfluter mit einer Länge von 564,5 m. Das Bauwerk 4 ist das Kernstück der Ortsumgehung Küstrin-Kietz und wird in den folgenden Abschnitten näher beschrieben.

5. Das Bauwerk 4 über die Bahnanlagen und den Vorfluter

Bahnanlage

Die Bahnanlage besteht im Kreuzungsbereich aus zwei Hauptgleisen mit mehreren über Weichen angeordneten Nebengleisen. Von der DB AG wurde ein Korridor definiert, der für die zukünftige Nutzung freizuhalten ist. Gleise außerhalb dieses Bereiches sollten im Zuge des Umbaus der Bahnstrecke nach Polen zurückgebaut werden. Für die nicht-elektrifizierte Bahnstrecke war eine Lichthöhe von 4,90 m einzuhalten.

Der durch die Trassierung der B 1n bedingte Kreuzungswinkel zwischen Bahn- und Brückenachse beträgt 21,439 gon. Dieser extreme Kreuzungswinkel führt zu schleifenden Lichtraumprofilgrenzen und damit zu einer großen Stützweite. Unter Beachtung aller Parameter ergibt sich damit eine erforderliche Stützweite für das Bahnfeld von 73,0 m.

Odervorfluter

Der Odervorfluter ist zwar – bedingt durch eine Wehranlage – nicht durchgängig schiffbar, verfügt jedoch über eine ausgewiesene Fahrrinne für die Dienstboote des Wasser- und Schifffahrtsamtes. Sportboote können vom Ober- und Unterstrom in den Vorfluter einfahren. Obgleich die benachbarten Brücken der Bahn und der alten B 1 wesentlich niedrigere Konstruktionsunterkanten aufweisen, wurde seitens des Landesumweltamtes unter Beachtung der Erkenntnisse des Oderhochwassers von 1997 die Forderung erhoben, dass bei 200-jährigem Hochwasser ein Freibord von 2 m zur Konstruktionsunterkante einzuhalten ist. Die Lage des Bauwerks im Bereich des Vorfluters ist durch die benachbarten Brücken – die alte Brücke im Zuge der B 1 sowie die Bahnbrücke – gekennzeichnet. Daher gab es seitens des Wasser- und Schifffahrtsamtes besondere Forderungen bezüglich der Stellung und Form der Pfeiler im Vorfluter. Die Position der neuen Pfeiler war an den vorhandenen Pfeilerstellungen zu orientieren, in Strömungsrichtung zu drehen und strömungsgünstig auszubilden.



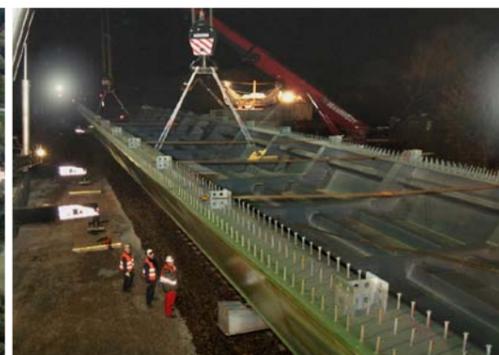
Pfeilerbaustellen im Odervorfluter

Variantenuntersuchung

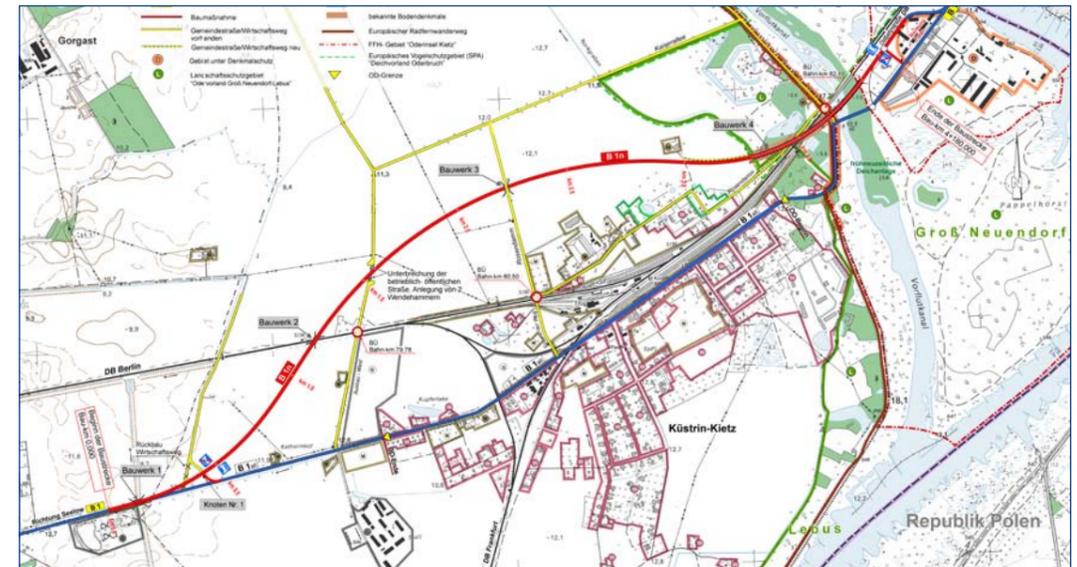
Die Linienbestimmung wies im Querungsbereich des Bauwerks 4 noch drei separate Bauwerke aus: eine Brücke über den Norkgraben, eine Brücke über die Gleisanlagen der Bahn und eine Brücke über den Odervorfluter mit dazwischengeschalteten Dammbereichen.

Der zwischen Norkgraben und Bahnbrücke vorgesehene Damm hätte zur Zerschneidung eines nach BbgNatSchG § 32 geschützten Biotops („Teich“) geführt. Außerdem war zu bedenken, dass aus der erforderlichen Dammhöhe von bis zu 12 m eine Dammfußbreite von fast 60 m resultiert. Im Rahmen einer Variantenuntersuchung stellte sich zudem heraus, dass ein Damm in diesem Abschnitt sehr kostenintensiv ist und sogar zu höheren Kosten als bei Ausführung einer Brücke führt. Dies ist insbesondere auf die schwierigen Baugrund- und hydrologischen Verhältnisse im Teich bzw. Überflutungsbereich zurückzuführen, die aufwändige gründungstechnische Maßnahmen erfordern und zu bautechnologischen Unwägbarkeiten führen. Der Verzicht auf den Damm kommt darüber hinaus der hohen ökologischen Wertigkeit des Biotops (Sommerlebensraum für Amphibien, Laichgewässer, Brut- und Nahrungsräume verschiedener Vogelarten, Fledermausquartier) entgegen.

Der verbleibende 40 m lange Zwischendamm zwischen Brücke über die Bahnanlagen und Brücke über den Vorfluter wurde letztendlich ebenfalls eliminiert. Die Gründe hierfür waren insbesondere die Vermeidung



Montage Bahnfeld in nächtlicher Sperrzeit



Lageplan der Ortsumgehung

von Unstetigkeiten mit unterschiedlichem Setzungsverhalten von Brücken- und Dammbauwerk und die Tatsache, dass beide Varianten aufgrund der beiden zusätzlichen Widerlager in etwa kostenneutral waren. Nach ausführlicher Variantendiskussion wurde das „gemeinsame“ Bauwerk als Vorzugslösung festgelegt.

Der Bauwerksentwurf

Der Überbau ist als über 11 Felder durchlaufende Stahlverbundkonstruktion mit Regelstützweiten von 52,50 m konzipiert. Im Bereich der Bahnquerung mit einer erforderlichen Stützweite von 73,0 m wird der Querschnitt gevoutet. Zu den Randfeldern nehmen die Stützweiten aus statischen Gründen entsprechend ab. Die Gesamtstützweite beträgt 564,5 m.

Ende und Anfang der Brücke werden durch Führung des Wirtschaftsweges parallel zum Norkgraben auf der Westseite bzw. die Uferlinie des Vorfluters auf der Ostseite vorgegeben. Die Aufteilung der Stützweiten erfolgte dann unter Berücksichtigung der diversen Zwangspunkte (Norkgraben, Rosendamm, Bahnkorridor, Straße nach Bleyen und Stützenstellungen Vorfluter) sowie im Hinblick auf ein möglichst einheitliches Stützweitenraster.

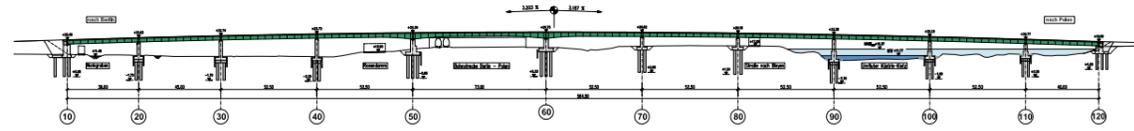
Das Fahrbahndeck besteht aus einem trapezförmigen Kastenträger aus Stahl mit konstant breitem Bodenblech und geneigten Stegen und einer mit diesem in Verbund stehenden Fahrbahnplatte aus Stahlbeton. Die Bauhöhe beträgt im Regelbereich 2,40 m und vergrößert sich an den Vouten auf 3,48 m.

Die Pfeiler sind bewusst schlicht, als massive Querschnitte ausgeführt und lediglich mit strukturierter Schalung gestaltet. Als besonderes Gestaltungselement wurden lediglich die Längs- und Querseiten der Pfeiler im Querschnitt leicht ausgerundet, was den Unterbauten eine solide Massigkeit verleiht.

Wegen der überwiegend schlechten Trageigenschaften der oberen Baugrundsichten (Aueton, Torf, Auffüllungen) im Bahndammbereich und den angrenzenden Teichen des Landschaftsschutzgebiets sowie im Flussbett des Vorfluters erhielten alle Achsen eine einheitliche Gründung auf Großbohrpfählen mit Durchmessern von ca. 1,0 bis 1,3 m und Längen von ca. 10 - 15 m. Die Tragfähigkeit der Pfähle wurde mit Hilfe zweier Probelastungen abgesichert.

Optimierung des Baustellenmanagements

Autoren: Thomas Forbriger, Roland Gabriel



Längsschnitt Bauwerk 4

Ausschreibung und Vergabe

Die Aufstellung der Vergabeunterlagen erfolgte unter Berücksichtigung folgender Randbedingungen:

1. Eingriffe in Natur und Landschaft waren auf ein Mindestmaß zu begrenzen
2. Aus Gründen des Hochwasserschutzes waren Hilfsstützen im Odervorfluter nicht zugelassen. Darüber hinaus waren Arbeiten im Odervorfluter von Dezember bis April untersagt (Eisgang).
3. Beeinträchtigungen des grenzüberschreitenden Bahnbetriebs waren nicht zulässig.
4. Die Baustelle liegt im Bereich von Bodendenkmal- und Munitionsverdachtsflächen

Bereits in der Entwurfsphase wurde festgelegt, den Überbau im Bereich der Achsen 10 bis 50 von Westen und im Bereich der Achsen 120 bis 80 von Osten her im Taktchiebverfahren einzuschieben. Die Montage der Voutenbereiche sowie der Lückenschluss zwischen den Achsen 60 und 70 sollte danach mittels Kranmontage und unter Einsatz von Hilfsstützen erfolgen. Für die Kranmontage standen insgesamt drei Nachtsperrpausen der Bahn von 23 bis 4 Uhr zur Verfügung.

Für die Arbeit des Bodendenkmalpflegers wurde in Abhängigkeit von Aushubtiefe und Fläche eine abgestimmte Anzahl von Behinderungstagen berücksichtigt. Im Vorfeld der Baumaßnahme fand zunächst nur eine erste Stufe der Munitionserkundung statt. Die weitere Erkundung sollte dann baubegleitend erfolgen, da z. B. die genauen Kranstandorte erst nach Abstimmung der endgültigen Technologie durch die ausführende Firma festzulegen waren. Auf diese Weise konnte die Suche optimiert werden.

Bauausführung

Mit den bauvorbereitenden Arbeiten wurde planmäßig im September 2006 begonnen. Eine erste „Baubehinderung“ verursachte der Biber, der seinen Damm (ohne Genehmigung!) um ca. 50 cm erhöht hatte, so dass das Baufeld im Bereich der Achsen 20 bis 40 unter Wasser stand und die notwendigen Fällarbeiten nicht erfolgen konnten. Nach einem Ortstermin mit dem Landesumweltamt durfte der Biberdamm abgebaggert werden und die Arbeiten konnten planmäßig ablaufen.

Die Herstellung der Baustraßen und der dann folgende Einbau der Bohrpfähle einschließlich der Pfahlprobelastungen begann im Oktober 2006. Auf Grund des milden Winters blieben Hochwasser und Eisgang aus, so dass die Gründungsarbeiten vorfristig im April 2007 abgeschlossen werden konnten. Etwa zeitgleich erfolgte der Fertigungsbeginn für die Stahlkonstruktion. Die ersten Stahlbauteile wurden Anfang Juli 2007 auf die Baustelle geliefert. Der erste Verschub fand am 26. Juli 2007 statt. Am 06. Dezember 2007 erfolgte bereits der Lückenschluss mit dem Einheben des Bahnteils. Auf Grund der guten Montagevorbereitung durch die beteiligten Unternehmen konnte die Kranmontage innerhalb der genehmigten Sperrpausen der Bahn abgeschlossen werden. Die endgültige Abnahme der Stahlbauarbeiten erfolgte mit der Abnahme des Korrosionsschutzes im September 2008.

In der Zeit vom 17. Januar bis 4. Juni 2008 wurde die Betonage der Fahrbahnplatte mit Hilfe zweier Schalwagen im Pilgerschrittverfahren durchgeführt, wobei insgesamt 33 Takte mit Längen von ca. 17,50 m betoniert wurden. Daran schlossen sich in der Zeit vom 3. Juli bis 18. September 2008 die Betonage der Kappen an und überlappend dazu in der Zeit vom 26. August bis 10. November 2008 die Komplettierungs- und Restarbeiten. Die Abnahme des Bauwerks erfolgte vertragsgerecht am 10. November 2008.

Optimierung des Baustellenmanagements

Aufgabe des Landesbetriebes Straßenwesen Brandenburg ist es, den Straßennutzern jederzeit eine moderne und leistungsfähige Infrastruktur zur Verfügung zu stellen. Daraus ergibt sich, dass erforderliche Baumaßnahmen den Verkehr nur soweit wie unbedingt notwendig behindern dürfen. Um dies gewährleisten zu können, sind im Jahre 2008 verschiedene Maßnahmen im LS initiiert worden.

Schwerpunkte dieser Aktivitäten sind

- die Weiterentwicklung des Baustellenmanagements, hier besonders die Koordinierung von Baumaßnahmen mit anderen Baulastträgern und weiteren Betroffenen über die Bildung von sogenannten Sperrkommissionen,
- die Optimierung der Bauzeit insbesondere durch Reduzierung der Eingriffszeiten in den fließenden Verkehr durch Festlegung kurzer Bauzeiten und Anwendung geeigneter bauvertraglicher Regelungen
- die Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit durch gezielte Kommunikation mit den Straßennutzern
- die Weiterentwicklung des Baustelleninformationssystems.

Projekt Sperrkommission

Ziel des Pilotprojektes war es, dem Entstehen kritischer Verkehrsverhältnisse wie zeitliche und räumliche Überschneidungen von Baustellen und damit verbundenen Umleitungen für den Straßenverkehr durch vorausschauende Koordinierung entgegenzuwirken.

Das Projekt wurde in der Niederlassung Ost für das Gebiet der Landkreise Märkisch-Oderland, Oder-Spree, Uckermark und Barnim durchgeführt. Die Niederlassung erhielt für je 2 Landkreise durch ein Ingenieurbüro bei der Vorbereitung und Durchführung der Besprechungen Unterstützung. Die erforderlichen Daten wurden in digitalen Karten und Tabellen visualisiert und zur Vor- und Nachbereitung jeder Sitzung den Beteiligten zur Verfügung gestellt.

Auf der Basis dieser Übersichten analysierten der LS und die jeweiligen Ingenieurbüros vor jeder Sitzung der Sperrkommission erkennbare Konfliktpunkte und bereiteten dazu spezielle Informationsmaterialien für die anschließende Beratung vor.

Der feste Teilnehmerkreis bei den Sitzungen bestand aus:

- den Straßenverkehrsämtern der Landkreise
- den Bauverwaltungsämtern der Landkreise
- den Schutzbereichen der Polizei der Landkreise
- den örtlich ansässigen Busverkehrsgesellschaften (ÖPNV)
- den territorialen Vorhabenträgern wie DB AG, Leitungsträger, Wasserverbände
- dem Landesbetrieb Straßenwesen, NL Ost (Straßenmeisterei, Straßenverwaltung, Vertreter der Leitung)

Zusätzlich wurden – je nach Erfordernis – ausgewählte Ämter und Gemeinden sowie Vertreter der ortsansässigen Wirtschaft dazu geladen.

Da es sich nicht nur um Maßnahmen des LS handelte, war es wichtig, alle potentiell Betroffenen schon zu diesem frühen Zeitpunkt zu informieren.

Zusammenfassend können nach Abschluss der Pilotphase folgende Aussagen zur Arbeit der Sperrkommissionen getroffen werden:

- Die Resonanz der Teilnehmer hinsichtlich der Durchführung der Sitzungen zur gemeinsamen vorausschauenden Information und Koordinierung war durchweg positiv.
- Die visuelle Darstellung aller Maßnahmen ermöglicht einen schnellen Überblick über ein großes Gebiet und zeigt sofort Überschneidungen und Abhängigkeiten einzelner Baumaßnahmen auf.
- Es wird eingeschätzt, dass sich die Zusammenarbeit der Beteiligten durch die regelmäßigen und frühzeitigen Abstimmungen weiter verbessert hat.

Der LS wird die Arbeit der Sperrkommissionen zunächst in den pilotierten Landkreisen weiter fortsetzen. Schwerpunkt des nächsten Jahres wird zudem die Einführung eines elektronischen Systems zur Visualisierung von Ursache (Baustelle) und Wirkung (Verkehrsbeeinträchtigungen) der Baumaßnahme auf der Basis des Baustelleninformations- und -verwaltungssystems für alle Niederlassungen sein.

Zustandserfassung und -bewertung von Radwegen (ZEB-Radwege)

Autor: Wolfgang Macheleidt

Optimierung der Bauzeit

Um bereits in den frühen Planungsphasen und weiter im gesamten Planungs- und Bauprozess das Problembewusstsein der Bearbeiter für das Thema Bauzeit mit ihren Folgen und Einflüssen zu stärken und unter Beachtung wirtschaftlicher, technisch-konstruktiver und technologischer Belange eine optimale Lösung für jede Bauaufgabe zu erreichen, sind verbindliche Handlungsanleitungen zur Optimierung der Bauzeit im Rahmen der Planungs- und Baudurchführung für ausgewählte Baumaßnahmen des Straßen- und Konstruktiven Ingenieurbauwesens im Bestandsnetz erarbeitet worden. Kernpunkte dieses Papiers sind die Regelung interner Abläufe und Zuständigkeiten im Rahmen der Planung und Baudurchführung bis hin zur Auswertung abgeschlossener Baumaßnahmen und Rückkopplung der Erfahrungen an die bauvorbereitenden Bereiche sowie eine Checkliste als Planungshilfe zur Ermittlung einer möglichst kurzen aber realistischen Bauzeit als Vorgabe für den Bauvertrag.

Um kurze Bauzeiten letztlich auch realisieren zu können, nimmt die Gestaltung der Bauverträge eine Schlüsselfunktion ein. Deshalb sind im Geschäftsbereich der Niederlassung Autobahn des LS im Jahr 2008 erstmals mehrere Pilotprojekte mit Bonus-/Malus-Regelung bzw. mit Vertragsstrafe bei Fristüberschreitung durchgeführt worden. Die Anwendung solcher bauvertraglicher Regelungen unterliegt besonders hohen Anforderungen an die Planung und Bauvorbereitung. Im Ergebnis der bisher abgewickelten Maßnahmen kann insgesamt ein positives Fazit gezogen werden. In allen Fällen konnte die bereits knapp bemessene Bauzeit eingehalten und teilweise durch die in Aussicht gestellten Bonuszahlungen noch verkürzt werden.

Die weitere Anwendung solcher Maßnahmen, vor allem bei Baumaßnahmen auf hochbelasteten Streckenabschnitten, die mit Behinderungen und Staus und damit hohen volkswirtschaftlichen Folgekosten verbunden sind, ist vorgesehen.

Verbesserung der Öffentlichkeitsarbeit

Die Akzeptanz von unvermeidlichen Verkehrseinschränkungen durch Baustellen bei den Straßennutzern wird maßgeblich durch eine umfassende, offensive und

kompetente Presse- und Öffentlichkeitsarbeit positiv beeinflusst. Um dem Informationsbedarf in geeigneter Weise gerecht zu werden, sind im Jahr 2008 verbindliche Regelungen zur Gewährleistung einer gezielten Presse- und Öffentlichkeitsarbeit im Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg in Kraft gesetzt worden. Ziel ist es, die Betroffenen und die Öffentlichkeit rechtzeitig über bevorstehende Baumaßnahmen, den Anlass dafür, die damit verbundenen Beeinträchtigungen und mögliche Umleitungsstrecken zu informieren. Auch während der Baudurchführung ist es wichtig, regelmäßig über den Stand der Arbeiten oder Änderungen bei der Verkehrsführung zu berichten. Ergänzend dazu werden die Zuständigkeiten innerhalb des LS klar definiert, Hinweise zu Form und Inhalt von Pressemitteilungen sowie zur direkten Information von Anwohnern oder Gewerbetreibenden bis hin zur Vor-Ort-Information durch Baustellenschilder gegeben.

Weiterentwicklung des Baustelleninformationssystems

Das bestehende Baustelleninformationssystem des Landesbetriebes Straßenwesen wird über die reine Information zu Art und Weise der Verkehrsraumeinschränkungen und ausgewiesenen Umleitungsstrecken im Land Brandenburg hinaus in drei Richtungen weiter entwickelt.

1. Im Internet werden die Baumaßnahmen der Länder Berlin und Brandenburg in einer gemeinsamen Übersicht mit zusätzlichen Detailinformationen zu jeder Baumaßnahme dargestellt. Dadurch erhalten die Straßennutzer eine verbesserte Übersicht zur Routenwahl in der Region.
2. Es wird ein zusätzliches Baustellenverwaltungsprogramm entwickelt, das den Landes- und Kreisverwaltungen (Brandenburg) und Stadt- beziehungsweise Bezirksverwaltungen (Berlin) als Informationsplattform zu Baumaßnahmen dient. Auf dieser Grundlage können schnellere und frühzeitigere Abstimmungen zu Maßnahmen erfolgen.
3. Das Baustellenverwaltungs- und -informationssystem wird um ein spezielles Tool erweitert, welches die Berechnung der verkehrlichen Wirkung einer oder mehrerer Baumaßnahmen vorsieht und dem Baustellenmanager damit die Möglichkeit eröffnet, den optimalen Zeitpunkt sowie das Umleitungskonzept für die Durchführung der Maßnahmen zu finden. Die Inbetriebnahme der erweiterten Systeme ist schrittweise bis 2011 geplant.



Sonderfahrzeug ARGUS-Mobil für die Zustandserfassung der Radwege



Beispiel: Flickstellen in Asphalt und Beton



Beispiel: Zustandsmerkmal Einzelrisse und Risshäufung bei Asphaltbauweise

Für den Neubau von Radwegen im Zuge von Bundes- und Landesstraßen werden jährlich ca. 9 bzw. 6 Mio. EUR eingesetzt. Die in 2007 für das klassifizierte Straßennetz aufsummierte Radwegelänge von 1683 km wird durch diese Investitionen kontinuierlich erweitert. Jeder Verkehrsweg, jedes Bauwerk kann aufgrund des Ressourcenverbrauchs nur über eine bestimmte Zeitdauer uneingeschränkt genutzt werden und bedarf dann einer Instandsetzung oder Erneuerung (Erhaltung). Der wirtschaftliche Umgang mit dem Infrastrukturvermögen erfordert analog zu den Fahrbahnbefestigungen und Brücken auch bei den Radwegen eine systematische Planung der notwendigen Erhaltungsmaßnahmen.

In Vorbereitung darauf wurde im Landesbetrieb Straßenwesen die Zustandserfassung und -bewertung der Radwege konzeptionell untersucht und eine grundlegende Recherche der Bestandsdaten durchgeführt. Das Konzept konnte 2008 erfolgreich umgesetzt werden, in dem die für die Zustandsbeschreibung erforderliche Datenaufnahme durch eine Befahrung des gesamten Radweges mit dem Sonderfahrzeug ARGUS-Mobil erfolgte. Das ARGUS-Mobil ist mit Antenne, hochauflösender Kamera, GPS einschließlich Inertialsystem und verschiedenen Sensoren ausgestattet und erfasst automatisiert die Längsebenheit mittels dynamischem Ebenheitsmesser bei einer mittleren Geschwindigkeit von 10 - 20 km/h.

Die Digitalkamera erstellt georeferenzierte Bilder im Abstand von 2 m, anhand derer die Oberflächenmerkmale Risse, Flickstellen und sonstige Oberflächenschäden an Asphalt-, Beton- und Pflasterbefestigungen ausgewertet werden.

Auch die Art der Deckschicht und die Breite der Befestigung wird den Bildaufnahmen für das Auswerteverfahren entnommen und in die Datenbank übertragen.

Aus den erfassten Kriterien Ebenheit (Längsprofil) und Oberflächenmerkmale werden über die Deckschichtart homogene Teilabschnitte gebildet, die dann softwareseitig weiter in 10 m lange Auswertebereiche unterteilt werden. Die Zustandserfassung stellt für die einzelnen Kriterien dimensionsgebundene Zustandsgrößen (mm, m², %) bereit, die nach Bildung der homogenen Abschnitte in Zustandswerte umgewandelt werden müssen. Das Bewertungsverfahren besteht aus der Normierung und der Wertsynthese und orientiert sich mangels anderer Vergleichsmöglichkeiten mit deutlichen Vereinfachungen an der Zustandsbewertung der Straßen.

Normierungsfaktoren				
Zustandsindikator	Einheit	1,5-Wert	Warnwert	Schwellenwert
Planographsimulation – Maximalwert	mm	3	7	18
Planographsimulation – Mittelwert	mm	0,6	1,6	2,1
Risse	%	1	15	25
Flickstellen	%	1	15	25
Oberflächenschäden	%	1	15	25

Normierung – Zuordnung von Zustandswerten zu den Zustandsgrößen (Grenzwerte)

Die Bundesanstalt für Straßenwesen (BAST) hat ein Forschungsvorhaben zur ZEB der Radwege ausgeschrieben, so dass die im LS erstmalig erarbeiteten Bewertungsparameter mittelfristig auf den Prüfstand gestellt werden können.

Die realistische Zustandsbewertung ist eine wesentliche Voraussetzung für die im LS vorgesehene zustandsbezogene Erhaltungsplanung.

Die Normierung basiert auf den drei bei den Fahrbahnen charakteristischen Zustandsgrößen 1,5-Wert, Warnwert und Schwellenwert.

Der 1,5-Wert entspricht einem guten Zustand wie er in der Regel bei einem neu erbauten Radweg zu erwarten ist. Eine Warnwertüberschreitung ist mit der Beobachtung des Schadens, der Analyse der Ursache und mit ggf. einzuleitenden Maßnahmen verbunden. Wird der Schwellenwert überschritten, sind bauliche oder verkehrsbeschränkende Maßnahmen zu ergreifen. Die vorgenommene Definition bestimmter Zustandsgrößen aus der Längsebenheit bzw. aus den Oberflächenmerkmalen als Warn- bzw. Schwellenwert basiert auf umfangreichen Auswertungen des gesamten codierten Datenmaterials. Analog zu den Fahrbahnen wird der Warnwert mit 3,5 (gelb) und der Schwellenwert mit 4,5 (rot) angegeben.

Die für das Erhaltungsmanagement (Zustandsdokumentationen, Statistik) bedeutsame Frage nach dem Gebrauchs- und Substanzwert des Radweges beantwortet die Wertsynthese mit der Berechnung der Teilwerte und des Gesamtwertes. Der Gebrauchswert resultiert aus der Längsebenheit und fließt mit einem

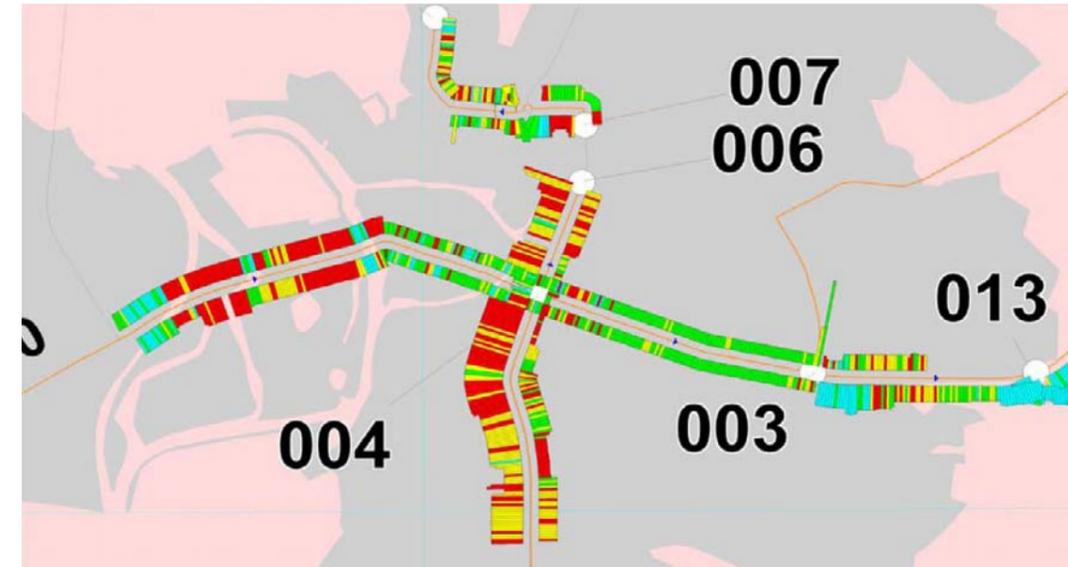
Anteil von 30 % in den Substanzwert ein. Die weiteren 70 % des Substanzwertes werden durch die Oberflächenmerkmale Risse, Flickstellen und sonstige Oberflächenschäden bestimmt.

Aus den Teilwerten und dem Gesamtwert kann z. B. der prozentuale Anteil der Warn- und Schwellenwertüberschreitungen errechnet und grafisch dokumentiert werden.

Der höhere der beiden Teilwerte stellt den Gesamtwert dar. Dabei wird der Gebrauchswert zu 100 % aus der Längsebenheit bestimmt, eine Festlegung, die für jeden Radfahrer aus eigener Erfahrung nachvollziehbar ist. Die ermittelten Teilwerte (Teilwert-Gebrauchswert: TWGEB und Teilwert-Substanzwert: TWSUB) und der Gesamtwert (GW) sind Grundlage für statistische Auswertungen mit Längen- und Flächenbezug und diverse Dokumentationsmöglichkeiten.

Die Ergebnisse der in Brandenburg in 2008 erstmalig durchgeführten ZEB der Radwege liegen vor. Bei 16,8 % der 10 m-Auswerteabschnitte überschreitet der Gesamtwert den definierten Schwellenwert. Der Warnwert wird bei 26,5 % der 10 m-Auswerteabschnitte überschritten.

Im Rahmen der Erfassung wurden die Anteile der Bauweisen ermittelt. Das Radwegenetz besteht zu 61% aus Asphaltbefestigungen gefolgt von 32 % gepflasterten Flächen. Beton- und Schotterbefestigungen treten mit einem Anteil von 4 % bzw. 3 % auf. Die Art der Befestigungen und die Breite der Radwege wurden in der Straßeninformationsbank erfasst.



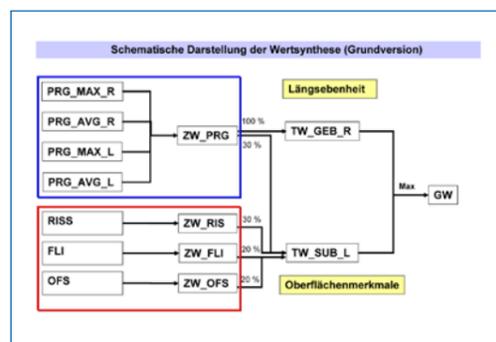
Streckenbezogene Darstellung der Gesamtwerte entsprechend Farblegende

Die Teil- und Gesamtwerte lassen sich auf die Bauweisen projizieren. Aus den Mittelwerten für die einzelnen Bauweisen ist zu erkennen, dass der mittlere Gesamtwert bei Beton-, Pflaster- und Schotterbauweise oberhalb des Warnwertes liegt, während er sich bei Asphaltbefestigungen mit 2,3 deutlich darunter befindet.

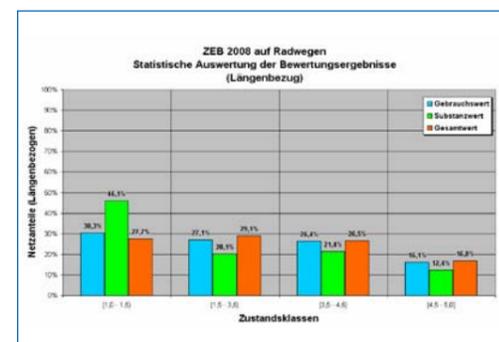
Die streckenbezogene Darstellung der Gesamtwerte der Auswerteabschnitte entsprechend der Farblegende erlaubt im Zusammenhang mit der Planung von Erhaltungsmaßnahmen die Verknüpfung mit der Art der Maßnahme und dem vorgesehenen Ausführungsjahr. Die Zustandserfassung und -bewertung vermittelt mit dem gewählten Bewertungsalgorithmus ein Bild über den Zustand der Radwege in Brandenburg.

Die Daten und Erkenntnisse müssen Eingang finden in das Erhaltungsmanagement für Radwege.

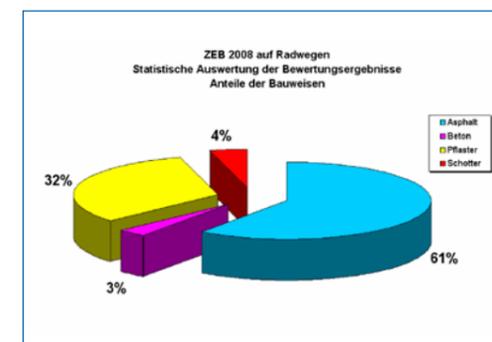
Als nächster Schritt beim Aufbau einer systematisierten Erhaltungsplanung für das Radwegenetz steht die Ermittlung des Erhaltungsbedarfs an. Für die Erstellung einer Erhaltungsbedarfsprognose sind Maßnahmenteilen (Instandsetzung und Erneuerung) und Maßnahmekosten erforderlich. Qualitäts- und Finanzszenarien dokumentieren den Bedarf und die budgetabhängige Zustandsentwicklung. Sie sind Grundlage für die Erhaltungsstrategie und für die Budgetentscheidung, nach denen das Erhaltungsprogramm aufgestellt wird.



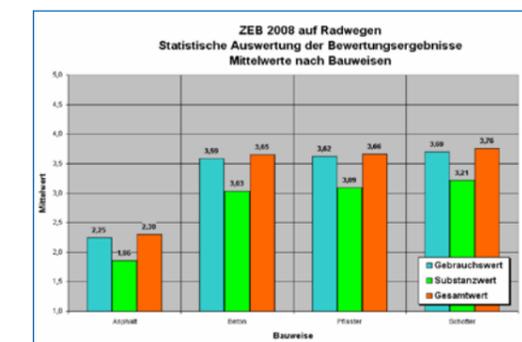
Wertsynthese: Gebrauchswert, Substanzwert, Gesamtwert



Häufigkeitsverteilung der Teilwerte und des Gesamtwertes auf der Grundlage des Längenbezuges



Anteile der Bauweisen am Radwegenetz



Mittelwerte der Teilwerte und des Gesamtwertes für die einzelnen Bauweisen

Lagebericht des Landesbetriebes Straßenwesen Brandenburg für das Geschäftsjahr 2008

1. Angaben zur gesamtwirtschaftlichen Situation

Die deutsche Wirtschaft ist im Jahr 2008 deutlich schwächer gewachsen als in den beiden vorausgegangenen Jahren. Nach ersten Berechnungen des Statistischen Bundesamtes war das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) nur noch um 1,3 % höher als im Vorjahr. 2007 hatte das Wirtschaftswachstum noch 2,5 % und 2006 sogar 3,0 % betragen.

Der Entwicklung und Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur im Land Brandenburg kommt weiterhin eine besondere Bedeutung zu. Rund 90 % der Personenverkehrsleistungen in der Bundesrepublik werden auf dem Straßennetz abgewickelt. Die geografische Lage Brandenburgs erfordert eine deutliche Beachtung des Transitverkehrs und des Quell- und Zielverkehrs von und in die Bundeshauptstadt Berlin. Im Zuge der Entwicklung des Landes Brandenburg sind hohe Investitionsausgaben unverändert notwendig.

2. Tätigkeit und Aufgabendarstellung des Landesbetriebes Straßenwesen

Mit Erlass des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung vom 8. Dezember 2004 wurde der Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg (LS) zum 01. Januar 2005 gegründet.

Entsprechend § 74 LHO ist nach den Regeln der kaufmännischen doppelten Buchführung zu buchen. Demzufolge war ein betriebliches Rechnungswesen, bestehend aus Kosten- und Leistungsrechnung und kaufmännischer Buchführung, einzuführen.

Im Land Brandenburg nimmt der LS die Aufgaben der Straßenbauverwaltung wahr. Er verwaltete (gemäß Längenstatistik des Landes Brandenburg – Stand zum 1. Januar 2008) 5.751 km Landesstraßen, 2.879 km Bundesstraßen und 790 km Autobahnen. Außerdem über 2.468 Brücken (Teilbauwerke nach ASB-ING), davon 1.743 Brücken (Teilbauwerke nach ASB-ING) im Rahmen der Auftragsverwaltung des Bundes. Dem Landesbetrieb obliegt dabei der Neu-, Aus- und

Umbau sowie die bauliche und betriebliche Erhaltung von Bundes-, Landes- und optional klassifizierten Straßen und Ingenieurbauwerken einschließlich der erforderlichen Planung.

Weitere Aufgaben des LS:

- Wartung und Pflege der Fahrbahnen, Brücken und Nebenanlagen sowie Winterdienst
- Leitung und Überwachung der zu realisierenden Baumaßnahmen
- Verwaltung der Straßen und ihrer Nebenanlagen
- Planung, Neubau, Erweiterung sowie Um- und Ausbau und Erhaltung von Radwegen
- Verkehrslenkende und verkehrsorganisatorische Maßnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit
- Brückenprüfungen nach DIN 1076
- Genehmigung von Groß- und Schwertransporten
- Verkehrsbehördliche Anordnungen sowie Ahndung von Ordnungswidrigkeiten gemäß § 23 FStrG; für den Bereich der Bundesautobahnen fungiert der LS als untere Verkehrsbehörde
- Schaffung, Instandhaltung und Bedienung eines leistungsfähigen Notrufsäulensystems
- Bewilligungsbehörde für die kommunale Förderung nach dem Entflechtungsgesetz und für Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit
- Seit 22. August 2008 ist der LS Bewilligungsbehörde für die Finanzierung von Maßnahmen an Bahnübergängen für nichtbundeseigene Eisenbahnstrecken

Der Landesbetrieb besteht seit dem 1. Januar 2007 aus den Niederlassungen Autobahn (Hauptsitz Stolpe); West (Hauptsitz Potsdam; Nebensitz Kyritz), Ost (Hauptsitz Frankfurt/Oder); Nebensitz Eberswalde), Süd (Hauptsitz Cottbus; Nebensitz Wünsdorf) mit insgesamt 12 Autobahn-, 1 Fernmelde-, und 32 Straßenmeistereien sowie der Zentrale in Hoppegarten.

Die Niederlassungen sind selbständig organisiert und deren Leistungen umfassen Service, Planung und Entwurf des Straßennetzes, Straßen- und konstruktiver Ingenieurbau sowie den Betrieb der Straßen und die Gewährleistung der Verkehrssicherheit.

Leitungs-, Koordinations- und Kontrollaufgaben für den LS werden durch die Zentrale wahrgenommen, die sich in 3 Vorstandsbereiche und 12 Fachbereiche gliedert. Drei Stabsstellen – Kosten- und Leistungsrechnung/Controlling, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit und Innenrevision – sind dem Vorstand unmittelbar zugeordnet.

3. Entwicklung und wichtige Vorgänge im Berichtsjahr

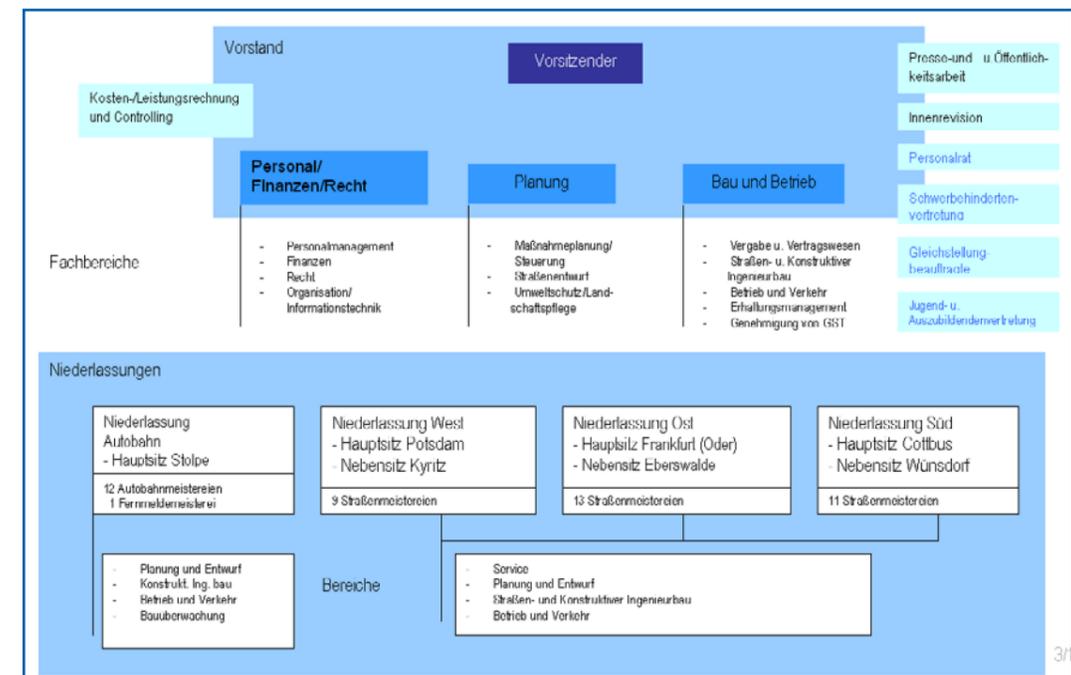
Im Berichtsjahr fanden in allen Bereichen weitere Bestrebungen statt, um die Organisation weiterzuentwickeln und kontinuierlich Strukturveränderungen durchzuführen.

Im Hinblick auf die von der Landesregierung beschlossenen Stellenziele ergibt sich die Notwendigkeit, die Aufbauorganisation des LS umfassend daraufhin zu prüfen, welche weiteren Optimierungsmöglichkeiten bestehen. Dazu hat der Vorstand unter Beteiligung der Niederlassungsleiter beschlossen, in einem eigenständigen Projekt „Unternehmensentwicklung LS 2007 bis 2009“ Konzepte zur Weiterentwicklung der KLR, zur Personalentwicklung sowie zur Organisationsentwicklung erarbeiten zu lassen.

Damit sollen frühzeitig Vorstellungen entwickelt werden, wie die Leistungsfähigkeit des LS in den Jahren 2012 und danach gesichert werden kann. Der Projektstart war im Juli 2007 und wird sich voraussichtlich bis 2010 erstrecken.

Im Rahmen des Projekts Unternehmensentwicklung wurden vor der Problemstellung: „Wie kann die Ablauf- und Aufbauorganisation den Personalabbau so kompensieren, dass die Kernaufgaben bezüglich der quantitativen und qualitativen Erfordernisse erfüllt werden können?“ die Kriterien festgelegt, die bei der Entscheidung über die zukünftige Ablauf- und Aufbauorganisation des LS berücksichtigt werden müssen. Im Ergebnis der durchgeführten Aufgabenkritik stand fest, welche Aufgaben auch zukünftig und in welcher Art und Weise durch den LS wahrgenommen werden sollen. Auf Basis dieser Ergebnisse wurden Modelle für eine mögliche Ablauf- und Aufbauorganisation des LS entwickelt, die es in 2009 zu konkretisieren und zu analysieren gilt.

Nach wie vor steht der LS aufgrund des zu bewältigenden Personalabbaus vor Herausforderungen, die eine laufende Weiterentwicklung und Veränderung der Aufbauorganisation erforderlich machen.



Anteile der Bauweisen am Radwegenetz



So wurden in den Niederlassungen West, Süd und Ost mit Wirkung vom 1. Juli 2008 die beiden jeweiligen Sachgebiete S 1 (Innerer Dienst) an Haupt- und Nebensitz so miteinander verschmolzen, dass je Niederlassung nur noch ein Sachgebiet S 1 verbleibt. In gleicher Weise wurden ebenfalls zum 1. Juli 2008 die doppelten Sachgebiete S 2 (Personal) und S 3 (Finanz- und Rechnungswesen) der genannten Niederlassung miteinander verschmolzen. In den genannten Niederlassungen wurden zum 1. Juli 2008 des Weiteren beim Niederlassungsleiter jeweils eine Stabsstelle „KLR und Controlling“ errichtet.

Zum 1. April 2008 wurde die Straßenmeisterei Ludwigsfelde gegründet. Sie ist dem Leiter des Bereiches Betrieb und Verkehr der NL Süd unterstellt und übernimmt die Aufgaben der bisherigen Außenstelle Ludwigsfelde der Straßenmeisterei Waldstadt.

Der für die Zentrale jährlich zu aktualisierende Geschäftsverteilungsplan trat zum 18. Februar 2008 in Kraft.

Zielvereinbarung 2008

Das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung schließt seit dem 1. Januar 2005 auf der Basis des Beschlusses der Landesregierung (Kabinettsbeschluss 1133/02) Zielvereinbarungen mit dem LS ab.

Die Zielvereinbarungsparteien im MIR und im LS hatten sich darauf verständigt, dass das Führungsinstrument „Führen mit Zielen“ in einem stufigen Verfahren eingeführt wird. Die ersten Zielvereinbarungen hatten die Prozess- und Entwicklungsperspektive des LS im Fokus. Folgende Ziele, die auch weiterhin ihre Bedeutung behalten werden, standen bisher im Mittelpunkt der Übereinkünfte:

1. Optimierung und Transparenz der Prozesse der Leistungserstellung
2. Effizienz, Effektivität und Einheitlichkeit der Leistungserstellung des LS
3. Steigerung der Leistungsbereitschaft der Beschäftigten des LS

Da die Weiterentwicklung der Zielvereinbarung Anliegen beider Parteien ist, sollte im Rahmen der nunmehr

vierten Zielvereinbarung insbesondere untersucht werden, wie materielle Globalziele, die in abgestimmten Jahresbedarfslisten verankert sind, in Verbindung mit den verfügbaren Haushalts-Ressourcen in der Zielvereinbarung verankert werden können. Die Basis für diese Prüfung bilden die Ziele Nr. 9 und Nr. 11 der Zielvereinbarung 2008. Für die Periode 1. Januar bis 31. Dezember 2008 wurden folgende neue Ziele vereinbart:

1. Anpassung der Unternehmensentwicklung

- Erarbeitung eines Ablauforganisationsmodells des LS, das den absehbaren Entwicklungen des Unternehmens in den kommenden 5 bis 10 Jahren Rechnung trägt
- Ermittlung des qualitativen Arbeitskräftebedarfs und Fortführung der Zielvereinbarung 2007 hinsichtlich der Erarbeitung eines Konzeptes für den zukünftigen Personaleinsatz und die Personalbedarfsplanung sowie eine darauf basierende Jahresplanung 2008

2. Verwaltungsmodernisierung

- Abschluss von Zielvereinbarungen zwischen den Niederlassungen des LS und der Zentrale
- Fortführung der Zielvereinbarung 2007 hinsichtlich Verstetigung der KLR/Outputorientierte Steuerung – mittels Beschleunigung der Bestandsdatenerfassung auf Bundes- und Landesstraßen, Weiterentwicklung eines Kennziffensystems, Evaluierung der betriebswirtschaftlichen Steuerungselemente und Weiterentwicklung der Berichterstattung zum Mittelabfluss
- Benchmark der Straßenmeistereien auf Basis der Leistungsdaten zur Effizienzsteigerung durch Optimierung des Ressourceneinsatzes und Ermittlung von belastbaren Leistungskennwerten für die Leistungen des Straßenbetriebsdienstes auf der Basis des Leistungsheftes für den Straßenbetrieb.

3. Personaleinsatz- und Personalbedarfsplanung

- Ganzjährige Steuerung von Personalressourcen und Personalbudget

4. Umsetzung des Konzeptes zum Einsatz von Beschäftigten der Forstverwaltung

- Umsetzung politischer Rahmenbedingungen und Einsatz von Forstarbeitern im LS

5. Fortführung der eGovernment-Vorhaben

- Fortführung der eGovernment-Vorhaben u. a. zur Realisierung der eVergabe
- Verbessertes Zugriffs auf Straßendaten mittels BBSIB-Infosys

6. Schaffung einheitlicher Standards in der IT-Struktur und bei der Einführung beziehungsweise Änderung von Fachanwendungen im LS

- Migration aller Standorte des LS in die standardisierte Netzwerkstruktur mit Verwaltung durch die Zentrale, somit Vereinheitlichung der IT-Landschaft und Senkung der Betriebskosten.
- Einführung der (Multi)Projektmanagementmethodik bei der Initiierung und Abwicklung von Projekten zur Einführung bzw. wesentlichen Änderung und Vereinheitlichung von Fachanwendungen.

7. Exekutivphase des novellierten Straßengesetzes (BbgStrG)

- Effizienzkontrolle für das novellierte Brandenburgische Straßengesetz und Überprüfung der Wirksamkeit geänderter Vorschriften sowie Zusammenstellung der Auswirkungen, u. a. hinsichtlich der Reduzierung des Verwaltungsaufwandes, Beschleunigung von Verfahren und Verbesserung der Service-Kultur

8. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zur A 14

- Erarbeitung von Vorschlägen zur Umsetzung der Flächenpoolkonzeption (als Pilotmaßnahme), um durch Bündelung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen Effizienzsteigerungen zu erreichen
- Reduzierung von Sach- und Personalausgaben durch Erarbeitung von Vorschlägen zur Bewirtschaftung von Flächenpools

9. Neue Alleenkonzepion

- Erarbeitung von (regionalen) Konzepten zur Absicherung der Pflanzung von 30 km Allees pro Jahr, um die kontinuierliche Bestandssicherung der brandenburgischen Allees zu gewährleisten
- Einführung von Qualitätssicherungssystemen zur fachgerechten Pflege und Bestandssicherungsmaßnahmen der Allees und Baumreihen

10. Umsetzung des Radwegekonzeptes

- Realisierung der Bedarfsliste für die Radwege außerorts an Bundes- und Landesstraßen im Land Brandenburg durch konkrete Abarbeitung der Maßnahmen des zweiten 5-Jahreszeitraumes 2007 bis 2011 sowie Schaffung von Planungsvorlauf

11. Prüfung der Einführung materieller Globalziele für die Zielvereinbarung 2009

- Entwicklung von Kennziffern, die es ermöglichen, die materiellen Leistungen des LS festzustellen und eine Leistungssteigerung für 2009 – gemessen am Durchschnitt der zurückliegenden Jahre – zu vereinbaren

Die vereinbarten Ziele wurden zum größten Teil erreicht; über die Fortführung der nicht bzw. nicht vollständig erreichten Ziele wurde mit dem Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung Einvernehmen erzielt.

Fortführung der Einführung des Neuen Finanzmanagements

Bei der Weiterentwicklung der in diversen SAP-Modulen implementierten Kosten- und Leistungsrechnung wurde in 2008 die Differenzierung der periodischen Gemeinkostenumlage nach Eigen- und Fremdleistungen vorbereitet. Damit ist zukünftig ein Nachteil des ursprünglichen NFM-Standards in Form der undifferenzierten Kostenstellenumlage auf Fachprodukte behoben. Dadurch erhalten die in Produktberichten unverändert auf Vollkostenbasis fachaufgabenbezogen ausgewiesenen Eigenleistungsquoten mehr Steuerungsrelevanz: Vergabeentscheidungen können somit künftig verlässlicher auf Basis der in SAP vorgehaltenen Kostenrechnungsdaten getroffen werden.

Für den Straßenbetriebsdienst wurde das Fachaufgabenspektrum um einen neuen Leistungsbereich (UA-Leistungen) erweitert, um in der Kostenrechnung Betriebsdienst-Leistungen im engeren Sinn von eher dem Straßen- und Brückenbaubereich zuzuordnenden Maßnahmen trennen zu können. Weiterhin wurde für die beiden zentralen Produktbereiche „Straßenbetriebsdienst“ und „Straßen- und Brückenbau“ die kos-

tenrechnerische Differenzierung von konsumtiven und investiven Erhaltungsmaßnahmen vorgenommen. Diese Unterscheidung ist perspektivisch unter anderem für die geplante Bilanzierung des Landesstraßenvermögens von wesentlicher Bedeutung.

B. Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

1. Allgemeines

Zur Erledigung seiner Aufgaben hat der LS vom Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung für das Jahr 2008 Landesmittel übertragen bekommen.

	2007 [Mio. EUR]	2008 [Mio. EUR]
Verwaltungswirtschaftliche Tätigkeit	6,8 Mio.	7,1 Mio.
Investitionen	6,6 Mio.	6,6 Mio.
Betriebliche Tätigkeit	37,0 Mio.	31,3 Mio.
Straßenbau und -planung (ohne EU)	91,4 Mio.	83,7 Mio.
Förderzuschüsse der EU	15,2 Mio.	36,1 Mio.
Personalkosten MIR	98,8 Mio.	77,8 Mio.
Personalkosten durch Dritte	0	26,0 Mio.
Summe	255,8 Mio.	268,6 Mio.

Die dem LS im Rahmen der Auftragsverwaltung durch das BMVBS für den Bau und die Unterhaltung von Bundesfernstraßen zur Bewirtschaftung übertragenen 278,2 Mio. EUR (2007: 273,8 Mio. EUR) sowie für die Zubringerstraße BBI zur Bewirtschaftung übertragenen 17,5 Mio. EUR sind nicht Gegenstand des Jahresabschlusses.

Für die übernommenen Planungs- und Verwaltungsaufgaben erhält der LS eine Erstattung von 3 % der zugrunde liegenden Bausumme, die jedoch unmittelbar nach Zahlungseingang an das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung abgeführt wird.

Zudem wurden dem Landesbetrieb als Bewilligungsbehörde Förderzuschüsse des Bundes zur

Bewilligung von Maßnahmen für den kommunalen Straßen- und Brückenbau gemäß Entflechtungsgesetz (vormals GVFG) und für Maßnahmen hinsichtlich Verkehrssicherheitsarbeit in Höhe von 34,7 Mio. EUR (2007: 35,5 Mio. EUR) sowie 2008 erstmals für Maßnahmen an Bahnübergängen für nichtbundeseigene Eisenbahnstrecken Mittel in Höhe von 264.000 EUR durch das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung übertragen.

Die einzelnen Aufwandspositionen werden im Anhang erläutert.

2. Verwendung der Zuweisungen

2.1 Planungs- und Bauvorhaben

Der Neu-, Aus- und Umbau sowie die bauliche Erhaltung von Straßen und Ingenieurbauwerken inkl. der erforderlichen Planungen erfolgten auf der Grundlage des im Herbst 2007 bzw. Frühjahr 2008 erstellten Projektprogramms für 2008 bis 2011. Die zugewiesenen Mittel wurden entsprechend der realisierten Leistungen umgesetzt bzw. für noch zu erbringende Leistungen bereits vertraglich gebunden.

Im Berichtsjahr 2008 wurden folgende Vorhaben planerisch vorbereitet bzw. fertig gestellt (Auswahl):

Maßnahmenbezeichnung	Gesamtkosten [T-EUR] bis zum 31.12.2008	Ist-Kosten 2008 [T-EUR]
<i>Landesstraßen</i>		
L 66 Elbebrücke Mühlberg	14.003,5	4.785,2
L 30 OD Woltersdorf	1.323,1	416,3
L 33 OD Letschin	1.922,9	1.193,0
L 63 OD Lauchhammer	1.776,8	297,4
L 40 OD Blankenfelde	3.113,0	324,9
L 30 OD Wernsdorf, 1. BA	2.349,0	782,2
L 451 OD Wellmitz	2.013,7	510,6
L 238 OD Altenhof	367,2	130,1
L 191 Sommerfeld	1.828,3	212,5

L 31 Blumberg - Bernau	421,4	166,2
L 336 Kienitz – Groß Neuendorf	1.600,7	1.328,1
L 85 Cammer – Golzow	986,8	674,8
L 16 Fehrbellin – LK-Gr.	2.187,3	894,6
L 702 Werenzhain - Dübri-chen	727,1	713,7
L 49 Krimnitz – Ragow	279,1	11,5
L 38 RW Kummersdorf – Sieversdorf	330,6	281,8
L 15 RW Wittstock – A 19	176,5	137,0
L 220 RW Werbellinsee	1.585,2	255,8
L 202 RW Brieselang – Falkensee	749,6	611,8
L 30 Mittenwalde – Schenkendorf	331,0	97,5
L 792 RW Blankenfelde – Jühnsdorf	632,6	185,6
<i>Bundesfernstraßen (Planung)</i>		
A 113n Kreuz Schönefeld – Landesgrenze BB	1.050,8	402,6
B 1 OU Kietz/Küstrin	636,9	150,9
B 169 OU Senftenberg	2.357,4	383,5
A 10 AD Schwanebeck	325,2	143,1
A 14 VKE 4 und 5	3.944,6	896,8
B 97 OU Cottbus 1. + 2. VA	326,1	253,1
B 96n Teschendorf/ Löwenberg	1.121,9	630,8

Im Bereich „Straßen- und Brückenbau“ wurden im Geschäftsjahr 2008 direkt auf die Projekte Fremdleistungen in Höhe von 123,3 Mio. EUR gebucht, deren Verteilung sich wie folgt darstellt:

Baukosten (Land und EU): 83,00 Mio. EUR
Planungskosten (Land und EU): 12,90 Mio. EUR
Planungskosten Bundesfernstraßen: 27,15 Mio. EUR
Sonstige Fremdleistungen Planung/Bau: 0,23 Mio. EUR

Dieses Ergebnis entspricht – bezogen auf den Verfügungsrahmen in Höhe von 125,85 Mio. EUR – einem Ausnutzungsgrad von 97,97 %. Die restlichen Mittel sind bereits vertraglich gebunden, konnten aber aufgrund von Verzögerungen in der Leistungserbringung im Geschäftsjahr 2008 nicht mehr umgesetzt werden.

Die Baumaßnahmen im Landesstraßenbereich erfolgten im Wesentlichen mit einer Finanzierung durch Fördermittel aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und der entsprechenden Kofinanzierung durch Mittel aus dem Landeshaushalt.

2.2 Betriebsdienst

Auf die Leistungsbereiche im Betriebsdienst verteilen sich in 2008 die direkt zuordenbaren Fremdleistungen (Einzelkosten) für Bundes-, Landes- und Kreisstraßen wie folgt:

Leistungsbereiche:	Gesamt [T-EUR]	dav. B-Str. [T-EUR]	dav. L-Str. [T-EUR]	dav. K-Str. [T-EUR]
Sofortmaßnahmen am Straßenkörper	3.551	12	3.469	70
Grünpflege	3.351	0	3.311	40
Wartung und Instandhaltung	4.564	297	4.231	36
Reinigung	491	0	482	9
Winterdienst	236	0	236	0
Weitere Leistungen	1.861	251	1.609	1
UA-Leistungen	5.116	143	4.867	106
Summe	19.170	703	18.205	262

Ab 1. Januar 2008 werden die Leistungen des Betriebsdienstes zusätzlich im neuen Leistungsbereich „UA-Leistungen“ abgebildet. Dadurch wurde eine transparentere Abgrenzung des originären Betriebsdienstes von eher dem Straßen- und Brückenbau zuzuordnenden Maßnahmen erreicht. Kostenrechnerisch wurden damit in 2008 Leistungen aus



den Bereichen „Sofortmaßnahmen am Straßenkörper“ (2007: 4,42 Mio. EUR) und „Weitere Leistungen“ (2007: 7,61 Mio. EUR) in den hinzugekommenen Bereich „UA-Leistungen“ verlagert. Gegenüber 2007 hat damit in 2008 der Leistungsbereich „Sofortmaßnahmen am Straßenkörper“ um annähernd 20 % und der Leistungsbereich „Weitere Leistungen“ um knapp über 75 % abgenommen.

2.3 Investitionen

Die Investitionen im gesamten LS haben im Geschäftsjahr 2008 die Größenordnung von insgesamt 7,48 Mio. EUR erreicht. Im LS wurden in 2008 Investitionen für IT im Umfang von 1,16 Mio. EUR realisiert (Software 0,74 Mio. EUR, Hardware 0,42 Mio. EUR).

Im Betriebsdienst wurden für technische Ausrüstungsgegenstände sowie Fahrzeuge der Meistereien 5,52 Mio. EUR investiert, u. a. für 10 LKW, 4 Unimog und 29 Kleintransporter.

2.4 Personal

Die Zuschüsse für Personal betragen im Berichtszeitraum 103,7 Mio. EUR. Darin sind neben den originären Personalkosten, wie Vergütungen, Löhne und Besoldungen auch Reise- und Fortbildungskosten sowie Kosten für überbetriebliche Dienste enthalten.

Die Mitarbeiterzahl hat sich wie folgt entwickelt:

	2008	2007
Beschäftigte	2.184	2.247
Beamte	60	62
	2.244	2.309

Dies ist jeweils der Stand zum 31. Dezember. Im Jahresdurchschnitt 2008 wurden 2.237 Mitarbeiter beschäftigt.

Bei den Arbeitern werden die Lohnkosten von 403 Arbeitern zu 100 % vom Bund und von 16 Arbeitern zu

100 % vom Landkreis Dahme-Spreewald finanziert. Daneben wurden zusätzlich 10 Mitarbeiter der Verkehrsrechnerzentrale zu 50 % vom Land Berlin finanziert. Die Anzahl der Arbeitsplätze, die von Schwerbehinderten und Schwerbehinderten Gleichgesetzten besetzt waren, betrug 136 für das Jahr 2008.

2008 bildete der LS 81 Auszubildende im anerkannten Ausbildungsberuf Straßenwärterin/Straßenwärter aus.

Der LS kann für das Jahr 2008 eine Stelleneinsparung von 69 Stellen verzeichnen.

2.5 Finanzlage

Die liquiden Mittel des LS haben sich gegenüber dem Vorjahr um 0,94 Mio. EUR auf 72,24 Mio. EUR erhöht. Ursächlich für diesen Anstieg ist im Wesentlichen der Abbau von Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

C. Risikobericht

Der LS ist Bestandteil der Landesverwaltung. Bestandsgefährdende Risiken ergeben sich nicht, da die Aufgabenwahrnehmung nicht durch Nachfrageschwankungen beeinflusst wird. Im Wirtschaftsplan für 2009 wurden Zuweisungen in Höhe von 271,8 Mio. EUR zugesichert. Wegen zusätzlichem Bedarf beim Wohngeld und bei der Verkehrssicherheitsarbeit werden hiervon derzeit noch 1,6 Mio. EUR Zuweisungen für Fachprodukte gesperrt.

Im Rahmen der Auftragsverwaltung für den Bund wurden dem Landesbetrieb für den Bau und die Unterhaltung von Bundesfernstraßen für das Haushaltsjahr 2009 aktuell 332,2 Mio. EUR zur Bewirtschaftung übertragen.

D. Prognosebericht

Auch für das Jahr 2009 wurde eine Zielvereinbarung zwischen dem MIR und dem LS abgeschlossen. Es soll den LS bei der strategischen Umsetzung seines unternehmerischen Kerngeschäftes unterstützen

und gleichzeitig Anforderungen und Erfolgsfaktoren verdeutlichen sowie Prioritäten betonen.

Im Rahmen des Projektes Unternehmensentwicklung werden die bisher erzielten Ergebnisse dem Lenkungsausschuss vorgestellt und es sollen Organisationsmodelle für den LS weiter untersucht und konkretisiert werden. Ziel ist es, eine Entscheidung über das zukünftige Organisationsmodell des LS herbeizuführen. Vor dieser Entscheidung über eine zukünftige Aufbauorganisation, die den Personalabbau kompensieren kann, sind noch eine Reihe fundierter Analysen erforderlich. Diese sollen im Jahr 2009 abgeschlossen werden.

Des Weiteren nimmt der LS als Pilotbehörde unter Federführung des Innenministeriums an einem Projekt zur Einführung eines integrierten Personalverwaltungssystems teil. Dieses wird bis Mitte 2009 abgeschlossen sein.

Entsprechend der Einsparvorgabe im Haushaltsplan 2009 des Landes Brandenburg sind im LS für das Jahr 2009 erneut 69 Stelleneinsparungen geplant.

Die auf Beschluss der Vergabekammer 2007 aufgehobene Ausschreibung für das eGovernment-Vorhaben eVergabe wird 2009 fortgeführt.

Im Rahmen der bundesweiten Einführung des modular konzipierten Bauwerks-Management-System (BMS) zum optimalen Mitteleinsatz für die Erhaltung von Ingenieurbauwerken nach einheitlichen Kriterien wird sich der LS auch in 2009 weiter an dem Projekt beteiligen.

Die outputorientierte Steuerung und Verstetigung der KLR ist eine wesentliche Aufgabe im LS. Dabei werden vorrangig folgende Ziele weiterhin verfolgt: Beschleunigung der Bestandsdatenerfassung, Weiterentwicklung eines Kennziffernsystems, Evaluierung der betriebswirtschaftlichen Steuerungselemente sowie Weiterentwicklung der Berichterstattung. Des Weiteren sollen Ansätze der Plankostenrechnung erarbeitet werden.

Im Zusammenhang mit der Einführung der doppelten Buchführung wurde bis dato ausschließlich das mobile Anlagevermögen erfasst und seine wertmäßige Entwicklung über Ab- und Zuschreibungen abgebildet. Die in der Verwaltung des LS befindlichen Straßen und Straßenbauwerke wurden bisher nicht als immobiles Anlagevermögen erfasst und bewertet. Der Hauptteil des der Verwaltung durch den LS unterstellten Landesvermögens bleibt damit aus bilanzieller Sicht unberücksichtigt. Angaben zur Vermögensentwicklung sind folglich nicht möglich. In Abstimmung mit dem Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung hat mittlerweile das Finanzministerium eine Bilanzierung des Straßenvermögens gebilligt. In 2009 werden Vorbereitungsarbeiten durchgeführt, um frühestens für das Geschäftsjahr 2012 das Straßenvermögen zu bilanzieren.

Insgesamt ist festzustellen, dass das vierte Geschäftsjahr des LS erfolgreich verlaufen ist. Ziel ist es, die Einsparvorgaben im Personalbereich durch organisatorische Umstrukturierungen und durch optimierte Geschäftsabläufe auch in den nächsten Jahren zu kompensieren.

E. Nachtragsbericht

Weitere besondere Ereignisse sind bis zur Fertigstellung dieses Berichts nicht eingetreten.

Hoppegarten, 20. Mai 2009


Hans-Reinhard Reuter
Vorstandsvorsitzender


Reinhardt Stühr
Vorstand Personal/Finanzen/Recht


Edgar Gaffry
Vorstand Planung


Thomas Heyne
Vorstand Bau und Betrieb

Landesbetrieb Straßenwesen, Brandenburg

Bilanz zum 31.12.2008

Aktiva	31.12.2008	31.12.2007
A. ANLAGEVERMÖGEN		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Erworbene Software	860.636,22 €	496.434,99 €
2. Anzahlung auf erworbene Software	53.428,01 €	53.428,01 €
	914.064,23 €	549.863,00 €
II. Sachanlagen		
1. Bauten auf fremden Grundstücken	42.720,43 €	17.743,99 €
2. Technische Anlagen und Maschinen	23.007.400,20 €	22.428.453,98 €
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	4.431.873,98 €	4.639.173,33 €
	27.481.994,61 €	27.085.371,30 €
	28.396.058,84 €	27.635.234,30 €
B. UMLAUFVERMÖGEN		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.846.635,29 €	3.042.661,85 €
II. Forderungen und sonst. Vermögensgegenstände		
1. Ausgleichsforderung gegen das Land Brandenburg	11.468.920,30 €	17.779.834,98 €
2. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.370.699,89 €	2.207.155,82 €
3. Sonstige Vermögensgegenstände	2.821,23 €	4.774,23 €
	12.842.441,42 €	19.991.765,03 €
III. Flüssige Mittel		
	72.240.145,80 €	71.305.168,05 €
	87.929.222,51 €	94.339.594,93 €
C. AKTIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		
	48.834,65 €	112.345,91 €
	116.374.116,00 €	122.087.175,14 €

Passiva	31.12.2008	31.12.2007
A. EIGENKAPITAL		
1. Basiskapital		
1. Basiskapital	3.204.964,26 €	3.204.964,26 €
2. Jahresüberschuß/Jahresfehlbetrag		
	0,00 €	0,00 €
	3.204.964,26 €	3.204.964,26 €
B. SONDERPOSTEN		
1. Sonderposten aus Zuweisungen und Zuschüssen für Investitionen	28.396.058,84 €	27.635.234,30 €
2. Sonderposten für sonstige Zuweisungen und Zuschüsse	8.274.430,48 €	9.840.893,71 €
	36.670.489,32 €	37.476.128,01 €
C. RÜCKSTELLUNGEN		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnl. Verpfl.	13.076.709,00 €	14.268.231,00 €
2. Sonstige Rückstellungen	27.509.916,69 €	31.669.589,31 €
	40.586.625,69 €	45.937.820,31 €
D. VERBINDLICHKEITEN		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	19.154.855,82 €	16.535.863,59 €
2. Verbindlichkeiten gegenüber der öffentlichen Hand	16.724.069,87 €	18.903.140,29 €
3. Sonst. Verbindlichkeiten	31.156,88 €	29.258,68 €
	35.910.082,57 €	35.468.262,56 €
E. PASSIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		
	1.954,16 €	0,00 €
	116.374.116,00 €	122.087.175,14 €

Gewinn- und Verlustrechnung

des Landesbetriebes Straßenwesen 01.01. - 31.12.2008

	2008	2007
1. Umsatzerlöse		
a) Erträge aus Gebühren und Entgelten	1.808.910,94 €	1.268.913,03 €
b) Erträge aus Zuweisungen und Zuschüssen	254.600.239,94 €	244.097.145,14 €
c) Veränderung des SoPo für sonst. Zuweisungen und Zuschüsse	1.566.463,23 €	-1.913.627,96 €
	257.975.614,11 €	243.452.430,21 €
2. Sonstige Erträge	11.225.899,71 €	12.330.873,38 €
	269.201.513,82 €	255.783.303,59 €
3. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	-9.240.175,07 €	-8.074.743,77 €
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	-144.916.370,76 €	-137.859.399,90 €
	-154.156.545,83 €	-145.934.143,67 €
4. Personalaufwand		
a) Löhne, Gehälter und Bezüge	-76.557.583,54 €	-72.574.957,92 €
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	-21.689.714,34 €	-20.933.283,06 €
	-98.247.297,88 €	-93.508.240,98 €
5. Abschreibungen	-6.647.802,82 €	-6.210.719,50 €
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen	-10.143.160,26 €	-10.119.510,59 €
7 Zinsen und ähnliche Aufwendungen/Erträge	-28,85 €	-161,73 €
	-6.678,18 €	10.527,12 €
8. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		
	-6.678,18 €	10.527,12 €
9. Sonstige Steuern	-6.678,18 €	-10.527,12 €
	0,00 €	0,00 €
10. Jahresüberschuß/Jahresfehlbetrag		

Bestätigungsvermerk

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

„An den Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht des Landesbetriebes Straßenwesen Brandenburg, Hoppegarten, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2008 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften sowie der ergänzenden Regelungen in § 74 LHO und den Sondervorschriften der Anlage Nr. 1.6 (Bilanzierungsrichtlinie) der Verwaltungsvorschrift zum § 26 LHO mit Stand vom 19. Dezember 2006 liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter des Landesbetriebes. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Landesbetriebes sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung auf Grund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften sowie den ergänzenden Regelungen in § 74 LHO und den Sondervorschriften der Anlage Nr. 1.6 (Bilanzierungsrichtlinie) der Verwaltungsvorschrift zum § 26 LHO mit Stand vom 19. Dezember 2006 und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Landesbetriebes. Der Lagebericht steht im Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Landesbetriebes und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.“

Berlin, 20. Mai 2009

Ernst & Young AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft


Seidel
Wirtschaftsprüfer


Hinkel
Wirtschaftsprüfer

Gute Straßen – gute Fahrt!

