



Geschäftsbericht 2009

Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg

Inhalt

	Seite
Vorwort des Vorstands	4
Der Umbau des Autobahndreiecks Nuthetal	6
Kompensationsmaßnahme... und dann?	10
VEMAGS und NOVALAST	14
Tag der offenen Tür in der Straßenmeisterei Rathenow	19
Tag der offenen Tür in der Autobahnmeisterei Erkner	20
Ersatzneubau der Brücke über den Großen Havelländischen Hauptkanal bei Nauen	22
Neubau Radweg Linthe-Brück	23
Lagebericht	24
Gewinn- und Verlustrechnung für 2009	33
Bilanz zum 31.12.2009	34
Organigramm	35

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

Realisierung:
Drechsel Kommunikationsdesign
www.drechsel-berlin.com

Druck:
Schwabendruck

Vorwort des Vorstands zum Geschäftsbericht 2009



„Um etwas leisten zu können, muss jeder seine Tätigkeit für wichtig und gut halten.“
(Lew Nikolajewitsch Tolstoi)

Nach nunmehr fünfjährigem Bestehen des Landesbetriebes Straßenwesen Brandenburg fällt die diesjährige Bilanz besonders beeindruckend aus. Unsere Beschäftigten haben bereits in den vergangenen Jahren gezeigt, dass es gelingen kann, unter immer schwieriger werdenden personellen und finanztechnischen Bedingungen ansehnliche Leistungen und Ergebnisse zu liefern. Die Umsetzung der Konjunkturprogramme I und II hat nun in diesem Jahr darüber hinaus einen enormen arbeitstechnischen und organisatorischen Kraftaufwand erfordert.

Aus den insgesamt für 2009 zur Verfügung stehenden Bundesmitteln in Höhe von 346 Mio. EUR entfallen auf das Innovations- und Investitionsprogramm „Konjunkturpaket I“ 54,5 Mio. EUR. Daraus wurden in 2009 bereits 31,5 Mio. EUR in Vorhaben wie die Ortsumgehung Cottbus (1. Verkehrsabschnitt, B 97/ B 168), die Ortsumgehung Spremberg/Schwarze Pumpe (B 97), die Ortsumgehung Königs Wusterhausen (B 179) und diverse Erhaltungsmaßnahmen gesteckt. Das für den Zeitraum von 2009 bis 2011 vorgesehene „Konjunkturpaket II“ mit einem Finanzvolumen von insgesamt 43,7 Mio. EUR wird bereits für Maßnahmen wie z. B. die Ortsumgehung Herzfelde (B 1), B 102 / Ortsumgehung Dahnsdorf, A 10 / Brückenbauwerk 72 sowie diverse Grünbrücken und Rastanlagen verwendet. Neben der Realisierung der Konjunkturpakete waren selbstverständlich auch die längerfristig vorgesehenen Planungen von Projekten aus dem Bereich der Bundesstraßen von den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Landesbetriebes umzusetzen. Schwerpunkte waren und sind beispielsweise der 6-streifige Ausbau der A 10 -Nordring inklusive Umbau des Autobahndreiecks Schwanebeck, die Ortsumgehung Teschendorf-Löwenberg (B 96), die Ortsumgehung Ahrensfelde (B 158), Radwegeplanungen an Bundesstraßen nach Bedarfslisten sowie viele weitere Großprojekte.

Auch in diesem Jahr wurden wieder zahlreiche Maßnahmen fertig gestellt und dem Verkehr übergeben. Dazu gehören unter anderem die B 2 – freie Strecke vom Abzweig Sacrow bis zur L 20, die B 107 – Kreisverkehr mit der B 246 in Wiesenburg, die Anschlussstelle Bestensee an der A 13, die Ortsdurchfahrt Finowfurt / B 246

und diverse Radwege. Dazu kommen noch Verkehrsfreigaben an der A 12 (km 17 bis km 23 linke Richtungsfahrbahn), das Bauwerk 73 auf der A 10, die Ortsdurchfahrt Bückwitz (B 5), die Ortsumgehung Drebkau und andere.

Wo sonst üblicherweise lediglich Erhaltungsmaßnahmen vorgesehen sind, wurden – gleichfalls zur Ankurbelung der Konjunktur – aus Landes- und EU-Mitteln überdurchschnittlich viele Maßnahmen im grünen Netz umgesetzt.

Zum Vergleich: Im Jahr 2008 gab es dafür ca. 11 Mio. EUR, in diesem Jahr ca. 20 Mio. EUR. Aus dem Gesamtprogramm EFRE 2007 – 2013 stehen insgesamt 239 Mio. EUR bereit. 179 Mio. EUR sind dabei EU-Mittel und 60 Mio. EUR werden aus Landesmitteln eingesetzt. Davon wurden bis Ende dieses Jahres bereits 93,1 Mio. EUR, d. h. bisher 39 % der Gesamtmittel für 146 Maßnahmen ausgereicht (Anmerkung: 255 Maßnahmen waren im Oktober 2009 im Gesamtprogramm bis Ende 2013 enthalten. Begonnen bzw. fertig gestellt wurden bis Ende 2009 tatsächlich 146 Maßnahmen). Für die Förderung des kommunalen Straßenbaus wurden 31,8 Mio. EUR in 2009 ausgezahlt.

Beim Jonglieren mit den bestmöglich und für so viele Maßnahmen wie möglich einzusetzenden Mitteln konnte eine Übersteuerung des diesjährigen Haushaltes nicht ganz verhindert werden. Am Ende ist jedoch eine gute Mittelausnutzung zum Jahresabschluss gelungen.

Die Beschäftigten des Landesbetriebes haben durch Ihren hohen persönlichen Einsatz zum Gelingen dieser Unternehmungen beigetragen, so dass wir mit Stolz auf das Geschaffene zurückblicken können. Trotz manchen Ärgers und Hindernisses, eng bemessener Zeiträume und öffentlicher Interessen, haben alle Niederlassungen und Standorte bemerkenswerte Ergebnisse vorzuweisen. Beispielhaft kann an dieser Stelle auf das unter beträchtlichem öffentlichen und zeitlichen Druck und unter laufendem Verkehr durch die Niederlassung Autobahn zu bauende Autobahndreieck Nuthetal verwiesen werden, aber auch auf die ganzjährig von verschiedensten Verkehrs- und Wetterbedingungen abhängigen Arbeiten der Straßen- und Autobahnmeistereien.

Betrachten wir dazu die mit Gründung des Landesbetriebes vorgegebenen Stelleneinsparvorgaben der Landesregierung, erscheint ein solch erfolg- und ergebnisreiches Arbeiten gelegentlich ganz wunderbar.

Auch in diesem Jahr verließen uns viele qualifizierte Kolleginnen und Kollegen. Eine Korrektur bzw. Kompensation dieser Ausfälle ist etwa durch Neueinstellungen kaum oder gar nicht möglich.

Unter Berücksichtigung dieser Rahmenbedingungen ist es erforderlich, sich weiterhin gemeinsam den Gegebenheiten zu stellen. Das beinhaltet auch ein kontinuierliches Vorantreiben und die zeitnahe Umsetzung der Optimierung der Geschäftsprozesse. Es wurde daher vom Vorstand zum Projekt Unternehmensentwicklung die Bildung einer Arbeitsgruppe mit unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern beschlossen, die sich zur Bewältigung des enormen Personalabbaus mit einer neuen Organisationsstruktur beschäftigen wird. An deren Erarbeitung werden bewusst nur engagierte Beschäftigte des Landesbetriebes und keine externen Unternehmensberater beteiligt. Die Kolleginnen und Kollegen entwickeln mit ihrem Fachwissen Ideen für neue Strukturen – neben ihren eigentlichen Fachaufgaben. Auch dieses Vorhaben erfordert einen zusätzlichen Aufwand, wobei kurzfristige Erfolge und Ergebnisse auf Grund der Komplexität der Aufgabe nicht zu erzielen sind. Es gilt der Appell an alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, gleichwohl aktiv und optimistisch an den Veränderungsprozessen mitzuwirken.

Eine weitere Säule unseres wirtschaftlichen Handelns, die wir in den vergangenen Jahren schrittweise stabilisiert haben, ist die mit Hilfe des SAP-Systems realisierte Kosten- und Leistungsrechnung. Seit Gründung des Landesbetriebes werden von den Kolleginnen und Kollegen die für ihre Fachaufgaben aufgewandten Arbeitszeiten erfasst und im Rahmen des Controlling ausgewertet. Damit kann ab 2010 zusätzlich zur Planung der

von Dritten bezogenen Leistungen mit der Planung der von uns selbst zukünftig erbrachten Eigenleistungen begonnen werden und die Phase der nur auf die Vergangenheit bezogenen Ist-Kostenrechnung lassen wir hinter uns. Zudem wird den Fach- und Budgetverantwortlichen über Plan-Ist-Vergleiche ein modernes Steuerungsinstrument in die Hand gegeben. Der Landesbetrieb ist dabei die erste Behörde im Land Brandenburg, die im Rahmen des neuen Finanzmanagements den schrittweisen Übergang zu einer Plankostenrechnung vornimmt. Trotz aller Anpassungsschwierigkeiten, die die Einführung neuer Finanzsteuerungsinstrumente mit sich gebracht haben, hat doch gerade dieses Jahr gezeigt, um wie viel flexibler der Landesbetrieb durch die Einführung des neuen doppischen Rechnungswesens bei der Aussteuerung seiner Budgets geworden ist.

Erwähnenswert ist in jedem Falle auch das Thema „Auszubildende“ im Landesbetrieb. Auf dem Gebiet der Nachwuchsgewinnung im Ausbildungsberuf Straßenwärter wurde wieder einiges getan. So gab es das Angebot diverser Schülerpraktika in den Straßen- und Autobahnmeistereien, den Tag der Ausbildung in der Autobahnmeisterei Erkner und die Beteiligung des Landesbetriebes an Ausbildungsmessen der einzelnen Landkreise.

Die verantwortlichen Mitarbeiter haben – gemeinsam mit den Auszubildenden – auch an dieser Stelle eine aufwendige, initiativreiche und hervorragende Arbeit geleistet. Wir sind zuversichtlich, dass wir auch zukünftig diesen positiven Weg der Verjüngung unserer Mitarbeiter gehen können.

Ohne den großen persönlichen Einsatz aller Beschäftigten im Landesbetrieb hätten wir nicht das erreicht, was wir erreicht haben. Ihnen allen gilt daher unser ausdrücklicher Dank für Ihren engagierten Einsatz, der zur Bewältigung der umfangreichen Aufgabenstellungen beigetragen und somit das Geschäftsjahr 2009 mit guten Ergebnissen zum Abschluss gebracht hat.


Hans-Reinhard Reuter
Vorstandsvorsitzender


Reinhardt Stuhr
Vorstand Personal/Finanzen/Recht


Edgar Gaffry
Vorstand Planung


Thomas Heyne
Vorstand Bau und Betrieb

Der Umbau des Autobahndreiecks Nuthetal 2006 bis 2009

Verkehrsfreigabe am 8. Juli 2009



teil des Projektes 11 der Verkehrsprojekte Deutsche Einheit. Nach dem Umbau weist das Autobahndreieck im unmittelbaren Knotenpunktbereich 3 Bauwerke auf. Zur Schonung von Natur und Landschaft wurde eine schlanke Knotenpunktsform entwickelt.

Das Bundesministerium für Verkehr erteilte im Januar 2004 den Gesehenvermerk als Voraussetzung für die Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen. Das im Juni 2004 eingeleitete Verfahren wurde im September 2005 mit dem Planfeststellungsbeschluss beendet.

1. Bedeutung der Baumaßnahme für Brandenburg

Das Autobahndreieck (AD) Nuthetal hat für das überregionale Straßennetz von Berlin und Brandenburg eine große Bedeutung. Das Dreieck bündelt bzw. teilt den Verkehr von und nach dem Südwesten Berlins (AVUS) im Zuge der A 115, mit dem von hohem LKW-Transit gekennzeichneten Verkehr auf der A 10 zwischen den südlichen und westlichen Teilen Deutschlands und den östlichen Nachbarstaaten.

Nach der Deutschen Einheit 1990 erhöhten sich die Verkehre am AD Nuthetal sehr stark, so dass ein Ausbau notwendig wurde. Der für das Jahr 2025 prognostizierte tägliche Verkehr von 63.000 Kfz auf der A 115 und 77.000 Kfz auf der A 10 (Ost) sowie 127.000 Kfz auf der A 10 (West) bei einem LKW-Anteil von 25% machten es notwendig, das Autobahndreieck Nuthetal baulich umzugestalten.

Die neue, schlanke Knotenpunktsform des Autobahndreiecks mit 3 Fahrstreifen und Standstreifen auf der A 10 und in den Nord-West-Rampen sowie einer zweistreifigen Rampe als „Überflieger“ von Norden in Fahrtrichtung Ost kann die gegenwärtigen und zukünftigen Verkehre staufrei und sicher bewältigen.

2. Vorgeschichte

Das AD Nuthetal wurde 1940 als Saarmunder Dreieck auf der Südtangente des Berliner Rings fertig gestellt. Ein Jahr später verbindet das Autobahndreieck die erste, 1921 fertig gestellte „Nur-Kraftwagenstraße“ Deutschlands AVUS (Automobil-Verkehrs- und Übungs- Straße) im Südosten Berlins mit dem Berliner Ring.

Mit der deutschen Teilung im Jahre 1961 wird der AVUS-Zubringer durch die Grenzziehung unterbrochen. Der Knotenpunkt heißt nun Autobahndreieck Drewitz.

1978 erfolgt eine Querschnittserweiterung der A 10 westlich des Dreiecks auf einen Regelquerschnitt mit 36,5 m Breite. Nachdem 1990 die deutsche Teilung überwunden ist, erhöhen sich die Verkehre am Dreieck dramatisch, so dass selbst bei ungestörtem Verkehrsablauf die Fahrzeugströme kaum noch bewältigt werden können. Wegen dieses unbefriedigenden Zustands werden ab 1990 die A 10 östlich des Dreiecks und bis 2001 die A 115 (ehemaliger AVUS-Zubringer) sechsstreifig ausgebaut.

Da die Verkehrsprognosen für 2025 einen weiteren Anstieg der Fahrzeugmengen am Autobahndreieck Nuthetal – wie es nun heißt – ausweisen, wird dessen Umbau unumgänglich. Der Ausbau des Dreiecks wird Bestand-



3. Bauleistungen und Bauzeit

Unter ständiger Aufrechterhaltung eines zweistreifigen Richtungsverkehrs auf der A 115 und der A 10 östlich des Dreiecks sowie eines dreistreifigen Richtungsverkehrs westlich des Dreiecks erfolgte im Zuge einer neuen Geometrie die Anpassung an moderne Verkehrsbedürfnisse.

In insgesamt 8 Bauphasen wurde das alte Kreuzungsbauwerk abgerissen, im Dreiecksbereich 3 neue sogenannte „Überflieger“ neu errichtet sowie 5,7 km Strecke auf der A 10 und 2 km Strecke grundhaft neu ausgebaut.

Die vorbereitenden Leitungsänderungsmaßnahmen begannen bereits im Jahr 2002, die Straßen- und Brückenbauarbeiten im Oktober 2006. Ab Juli 2009 konnten die Einschränkungen für den Verkehr aufgehoben werden.

Ab Juli 2009 konnten die Einschränkungen für den Verkehr aufgehoben werden.

4. Bauarbeiten am AD Nuthetal wurden beschleunigt ausgeführt

Die Umbauarbeiten am Dreieck Nuthetal stellten eine besondere Herausforderung für die Gewährleistung des Verkehrsflusses dar. Trotz größter Rücksichtnahme auf die Flüssigkeit des Verkehrs waren Behinderungen und Staus nicht völlig zu vermeiden. Der südliche Berliner Ring (A 10) und die A 115 sind die am stärksten frequentierten Autobahnen im Land Brandenburg.

Um die Belastungen für die Verkehrsteilnehmer zumindest zeitlich zu reduzieren, hatten sich das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung des Landes Brandenburg darauf verständigt, die Arbeiten am Dreieck Nuthetal zu beschleunigen und den ursprünglich vorgesehenen Fertigstellungstermin Mai 2010 vorzuziehen, so dass die Verkehrsbeeinträchtigungen bereits Ende Juni 2009 beendet werden konnten. Für die Beschleunigung stellte der Bund zusätzliche Mittel in Höhe von 2,5 Mio. Euro zur Verfügung.

5. Zahlen und Fakten

Ort

► A 10/A 115, AD Nuthetal, südlich von Potsdam und Berlin

Stationierung

► km 86,8 der A 10 und km 0,0 der A 115

Bauzeit

► 10/2006 - 06/2009

Gesamtkosten

► 35 Mio. EUR

Wesentliche Leistungen

► 5,7 km Streckenbau auf der A 10

► 2,0 km Streckenbau auf der A 115

► 3,4 km Parallel- und Rampenfahrbahnen

► 250.000 m² Boden lösen und wieder einbauen

► 90.000 m² Boden liefern

► 146.000 m² Betondecke fertigen

► 12.000 m² Asphaltdeckschichten fertigen

► 4 neue Bauwerke (BW 46 der A 10 und im Dreiecksbereich die drei „Überflieger“ BW 1 und 1 Ü 1 der A 115 sowie die BW 45 Ü 1 der A 10) und Erneuerung des linken Überbaus des BW 45 auf der A 10)

► 120 m Lärmschutzwand

► 2 Absetz- und Versickerungsanlagen

► 7 Verkehrszeichenbrücken

► 8 km Wildschutzzaun

► 62 ha Landschaftsbau

6. Umweltschutz und Landschaftspflege

Mit dem grundhaften Ausbau des AD Nuthetal wurden 37 ha Verkehrs- und Landschaftsflächen neu überprägt. Für die Eingriffe in Natur und Landschaft erfolgten auf 62 ha Kompensationsmaßnahmen. Dazu zählen:

- 2 ha Entsiegelung
- 13 ha Waldneubegründung
- 8 ha Sukzession
- 19 ha Böschungs- und Grünflächen innerhalb des Dreiecks
- 4 ha Lärmschutzwand bei Wildenbruch

Thomas Schütt
Niederlassung Autobahn



Kompensationsmaßnahme... und dann?

Die Träger der Straßenbaulast sind im Rahmen der naturschutzfachlichen Eingriffsregelung verpflichtet, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen durchzuführen, sie zu pflegen und die fachgerechte Herstellung und Entwicklung der Maßnahme zu kontrollieren. So auch der Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg (LS).

Zahlreiche wissenschaftliche Untersuchungen zur Wirksamkeit von Kompensationsmaßnahmen deckten Defizite auf, die vermuten lassen, dass die geplanten ökologischen Funktionen nicht bzw. nicht in vollem Umfang erfüllt werden. Daher sind Kontrollen zur frühzeitigen Aufdeckung von Mängeln und Ableitung von Sicherungs- und Steuerungsmechanismen dringend notwendig. Diese Kontrollen liefern eine Vorausschau auf das vorgesehene Entwicklungsziel der Kompensationsmaßnahme. Darüber hinaus können die Kontrollen die Akzeptanz einzelner Maßnahmen erhöhen, sowohl bei Naturschutzbehörden als auch in der Öffentlichkeit.

Da die Kontrolle von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen einen wesentlichen Beitrag zur Effektivierung der Eingriffsregelung leistet, hat der Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg für seine Beschäftigten eine **Handlungsanleitung zu Pflege- und Funktionskontrollen von Kompensationsmaßnahmen**, Stand März 2009 erarbeitet. Die Handlungsanleitung soll den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Landesbetriebs als Handreichung zur praktischen Durchführung der Pflege- und Funktionskontrollen dienen. Sie enthält Kontroll- und Ergebnisblätter, mit deren Hilfe überprüft werden kann, ob das im Landschaftspflegerischen Begleitplan formulierte Entwicklungsziel auf der Kompensationsfläche bereits erreicht wurde oder zumindest absehbar ist.

Diese standardisierte Methodik ermöglicht eine Vergleichbarkeit der Kontrollergebnisse in den Niederlassungen und ist eine einheitliche Vorgabe für die zuständigen Kolleginnen und Kollegen.

Inhalte der Pflege- und Funktionskontrolle

- Erfassung und Bewertung der Bestandsentwicklung und Strukturvielfalt sowie fördernder und störender Außeneinflüsse

- Entscheidung über Anpassung des Pflegekonzeptes, ergänzende Maßnahmen oder Maßnahmen zur Durchsetzung von Rechtsansprüchen
- Kontrolle und ggf. Anpassung der Nutzungsintensität
- im Einzelfall floristische/vegetationskundliche oder faunistische Erhebungen im Hinblick auf die Besiedlung durch Zielarten und Lebensgemeinschaften
- im Einzelfall Untersuchungen der Standortverhältnisse bzgl. Wasser und Nährstoffhaushalt
- Dokumentation der Ergebnisse

In der Handlungsanleitung des Landesbetriebs wurden den im LS am häufigsten realisierten Maßnahmentypen Maßnahmenzieltypen zugeordnet. So werden die Pflege- und Funktionskontrollen standardisiert und effektive und nachvollziehbare Kontrollen ermöglicht.

Zur Vergleichbarkeit der Kontrollergebnisse wurden Kontrollkriterien definiert. Ihre Anwendung erfolgt in Abhängigkeit vom jeweiligen Maßnahmentyp. Tabellarische Kontroll- und Ergebnisblätter visualisieren die gewonnenen Erkenntnisse.

Wird im Ergebnis der Pflege- und Funktionskontrollen eingeschätzt, dass das Maßnahmenziel nicht, nur teilweise oder in einer zu langen Frist erreicht wird, stellt sich die Frage nach den Konsequenzen. Die Kontrollblätter liefern für die einzelnen Maßnahmentypen Handlungsempfehlungen, durch deren Realisierung das Maßnahmenziel in hinreichendem Maß und in der vorgesehenen Frist erreicht werden kann.

Pflege- und Funktionskontrollen werden derzeit durch Beauftragung Dritter durchgeführt. Es kann in speziellen Fällen erforderlich sein, die Naturschutz- oder Forstbehörden zu beteiligen.

Im Sommer 2008 wurde die Handlungsanleitung durch Kontrollen an über 64 Maßnahmen auf ihre Aussagefähigkeit und Praktikabilität erprobt. Es wurden vor allem Maßnahmentypen untersucht, die vom LS am häufigsten realisiert werden, wie beispielsweise Alleen (6 Maßnahmen), Waldbauliche Maßnahmen (10 Maßnahmen) und Querungshilfen für die Fauna, sogenannte Grünbrücken (7 Maßnahmen).

Im Ergebnis der Erprobung wurde eine positive Entwicklung von 80% der kontrollierten Maßnahmen festgestellt. Für ca. 20% der Maßnahmen war eine zumindest nicht vollständige Zielerreichung festzustellen, die z. B. auf ungünstige Einflüsse angrenzender Nutzungen, noch optimierbare Pflege- und Schutzmaßnahmen und die schwere Vorhersehbarkeit von Maßnahmen zur artspezifischen Förderung der Fauna zurückzuführen sind.

Durch die Erprobung wurde die Notwendigkeit bestätigt, Pflege- und Funktionskontrollen in die Arbeit des LS zu integrieren.

Praxisbeispiele Ergänzungspflanzung einer Allee

Im Zuge des Ausbaus der Ortsdurchfahrt B 115 Lübbenu/Spreewald mussten Alleebäume gefällt werden. Im Landschaftspflegerischen Begleitplan wurde als Kompensationsmaßnahme die Pflanzung von 175 hochstämmigen Bäumen in der Ortsdurchfahrt festgelegt und durch den Planfeststellungsbeschluss bestätigt.

Nach einer insgesamt 3-jährigen Fertigstellungs- und Entwicklungspflege wurde diese Kompensationsmaß-



In Einzelfällen, Stammschäden (2 Bäume), Stand 2008

In Einzelfällen, Pilzbefall (2 Bäume), Stand 2008

nahme im Juli 2008 einer Kontrolle unterzogen, mit dem Ergebnis, dass der Zielerreichungsgrad positiv eingeschätzt wird. Die Maßnahme entwickelt sich zielkonform.

Der Kontrollierende beurteilte die Maßnahme als eine geschlossene Allee, deren Bäume überwiegend eine hohe Vitalität aufweisen. Eine landschaftsästhetische Wirkung setzte bereits ein. Es wurde empfohlen, an jeweils zwei Bäumen eine Behandlung von Stammschäden und des Pilzbefalls vorzunehmen. Weitere Handlungsempfehlungen wurden nicht ausgesprochen.



Geschlossene Allee, hohe Vitalität fast aller Bäume, Stand 2008

Grünbrücke an der A 11

Durch den grundhaften Ausbau der A 11, südlich der Anschlussstelle Britz bis südlich der AS Gramzow in 2004/2005 wurde die schon bestehende hohe Trennwirkung der A 11 noch verstärkt. Die Querung für bodengebundene Tierarten ist nur über die Fahrbahn möglich.

Es wurde daher der Bau einer ca. 50 m breiten Grünbrücke über die A 11 vorgesehen. Darüber hinaus sollten Sicht- und Lärmschleudern aus Holz an beiden Brückenrändern eingerichtet werden, die mit einer Länge von 30 m über beide Brückenden hinausgehen. Es war geplant, die Schleudern mit Kletterpflanzen zu begrünen. Ein Wildschutzzaun sollte an die Wildbrücke angebunden werden und die Brücke sollte mit einheimischen standortgerechten Gehölzen bepflanzt werden. Auf der Südseite der Brücke wurde eine 10m breite Rohbodenfläche für natürliche Sukzession geplant. Die verbleibenden Flächen sollten angesät und max. alle 3-5 Jahre gemäht werden. Die bei den Rodungsarbeiten anfallenden Stubben sollten auf der Brücke verteilt werden.

Ziel der Maßnahme war die Minderung der Barrierewirkung der Trasse, die durch den Ausbau noch verstärkt wurde. Durch die Brücke wird das gefahrlose Wechseln für alle bodengebundenen Tierarten möglich und der genetische Austausch zwischen den Populationen beidseits der Trasse kann erhalten bzw. verstärkt werden. Alte Wechsel sollten wieder belebt werden (z. B. Rotwild) und potenzielle Wanderwege für Elch und Wolf geschaffen werden.



Verblendung als Sicht- und Lärmschutz, Innenseite mit Wein naturnah gestaltet, Stand 2008

Die im Juni 2008 stattgefundene Kontrolle hat ergeben, dass das Entwicklungsziel bereits erreicht wurde. Die Wildbrücke mit Verblendung einschließlich Wildschutzzaun (hier: mit Leitfunktion) wurde fachgerecht errichtet und befindet sich in einem guten baulichen Zustand. Die Leitpflanzung hat sich artspezifisch unterschiedlich, insgesamt aber gut entwickelt.

Die tatsächliche Nutzung durch Wild wird im Rahmen eines Monitorings von der Landesforstanstalt Eberswalde seit 2005 dokumentiert. Die wissenschaftliche Begleituntersuchung zur Funktionsfähigkeit der Grünbrücke über die A 11 als Wildtierpassage durch die Landesforstanstalt Eberswalde, Forschungsstelle für Wildökologie und Jagdwirtschaft; Verfasser: Dr. Kornelia Dobiáš und Egbert Gleich, hat die folgenden Ergebnisse hervorgebracht:



Wildbrücke mit Verblendung und Leitpflanzung, Stand 2008



Kleinstrukturen (Stein-, Reisighaufen) auf der Wildbrücke, links im Hintergrund strukturreiche Bepflanzung als Deckungsmöglichkeit für Wild, Stand 2008



Naturverjüngung aus Kiefer am Rand der Wildbrücke, günstig für das Erreichen des Maßnahmenzieles, Stand 2008

„Im April/Mai 2005 wurden zwei Kameras mit Infrarot-Scheinwerfern und Bewegungsmeldern auf einem als Jagdanzitz getarnten Holzpodest installiert.

Die Wildbrücke wird vor allem von Damwild frequentiert sowie von Rehwild, Schwarzwild, Muffelwild, Feldhasen, Rotfüchsen, Waschbären, Dachsen, Mardern und Marderhunden. Rotwild nutzt das Bauwerk nur sehr verhalten. Zwischen Mai 2005 und März 2009 konnten insgesamt 14 Rotwild-Querungen registriert werden. Das wird

damit begründet, dass Rotwild sensibler gegenüber Veränderungen und menschlichen Störungen ist. Die störenden Einflüsse von Menschen haben jedoch im Verlauf der Untersuchungen abgenommen. Im Januar 2008 querte ein Wolf die Wildbrücke. Die Tendenz von Wildunfällen ist seit Errichtung der Wildbrücke rückläufig.“

Katja Michalk
Fachbereich Umweltschutz/Landschaftspflege

VEMAGS und NOVALAST

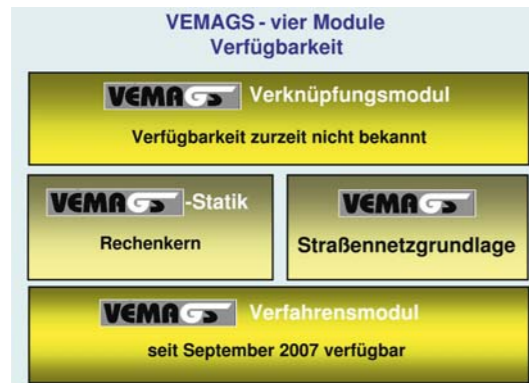
Antrags- und Genehmigungsverfahren mit brückentechnischer Bearbeitung von Großraum- und Schwertransporten

Marktanalysen belegen, dass die Straße auch in Zukunft der Haupttransportweg für Großraum- und Schwertransporte bleibt. Nachdem sich 1997 eine bundesweite Projektgruppe mit der Erarbeitung von Lösungsvorschlägen zur verstärkten Nutzung des Internets für das Antrags-, Anhörungs- und Genehmigungsverfahren von Großraum- und Schwertransporten (GST) beschäftigte, konnte 2003 ein fachtechnisches Feinkonzept für VEMAGS (Verfahrensmanagement Großraum- und Schwertransporte) vorgelegt und 2007 ein erstes Modul eingeführt werden.

Mit dem Vorhaben wurde den bundesweiten Antragszahlen von ca. 300.000 im Jahr Rechnung getragen und der Notwendigkeit zur Durchsetzung eines dienstleistungsorientierten Verwaltungshandelns entsprochen.

VEMAGS-Verfahrensmodul Die Schaltzentrale

Mit dem internetbasierten „Verfahrensmanagement Großraum- und Schwertransporte“ (VEMAGS) wurde ein aus mehreren Komponenten bestehendes Antrags- und Bearbeitungssystem konzipiert, das als Online-Genehmigungsverfahren auf modernen und sicheren Kommunikationstechnologien beruht.

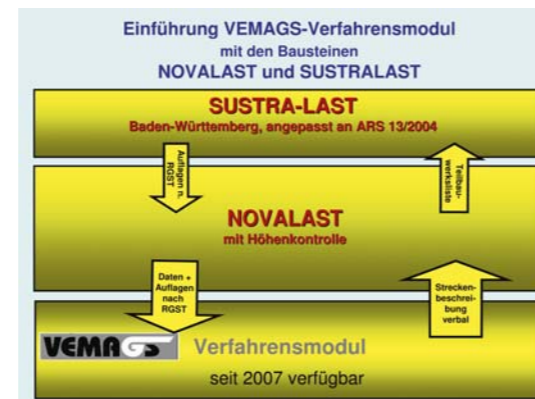


aus vier Modulen bestehende Konzeption des internetbasierten VEMAGS-Systems

Das VEMAGS-Verfahrensmodul wurde als Schaltzentrale mit dem Ziel gestartet, durch eine bundesweit einheitliche Bescheiderstellung mit klaren Verfahrenswegen die Genehmigungszeiten zu verkürzen und die Transparenz für alle Beteiligten zu erhöhen.

Von den vier konzipierten Modulen steht seit September 2007 allein das Verfahrensmodul zur Verfügung.

Zur Bewältigung des Massenbetriebes und zur Berücksichtigung der 2004 eingeführten neuen Lastannahmen für statische Nachrechnungen von Brückenbauwerken unter der Belastung von Schwertransporten wurden die fehlenden Module in Brandenburg durch das Programmsystem NOVALAST und dem provisorischen Rechenkern SUSTRALAST als erforderliche Bausteine in die VEMAGS-Umgebung eingefügt.



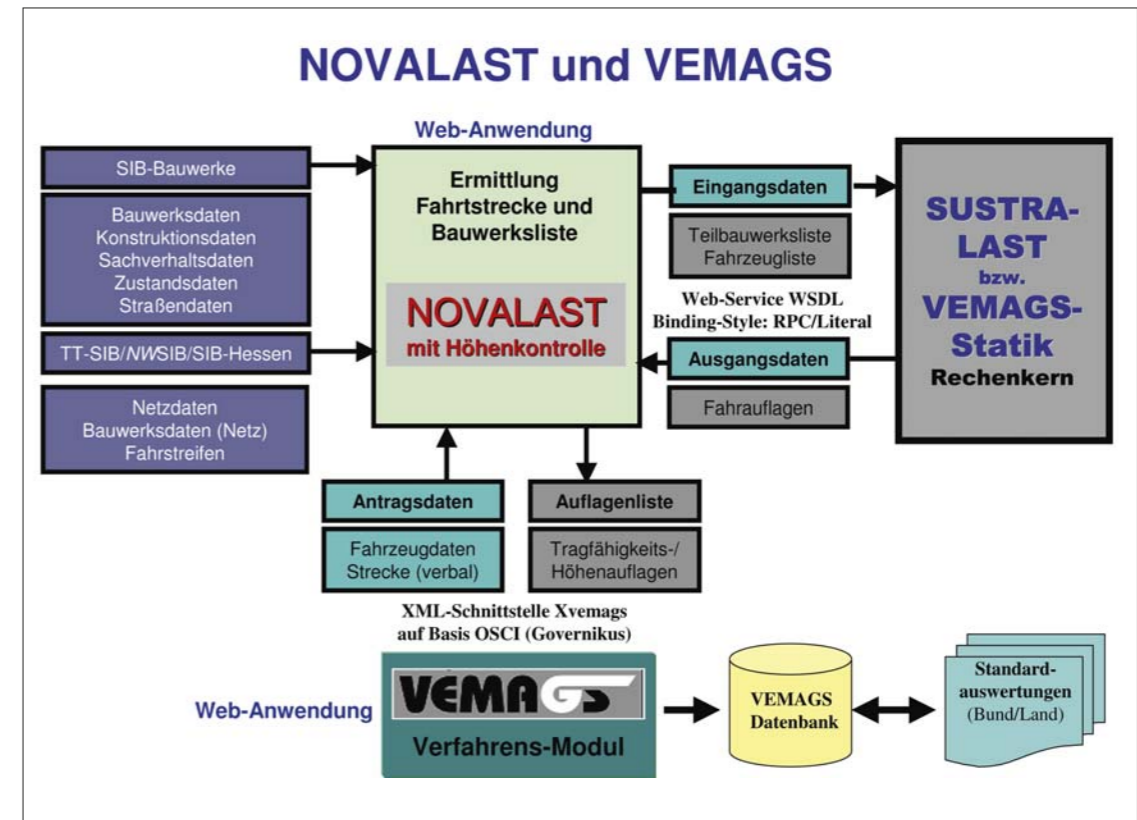
NOVALAST mit SUSTRALAST als verfügbare Bausteine für das VEMAGS-Konzept

Brandenburg ist mit dieser Weiterentwicklung Vorreiter für die medienbruchfreie Antrags- und Genehmigungsbearbeitung mit dem VEMAGS-Verfahrensmodul und hat bundesweit erstmals die Verknüpfung von VEMAGS mit einer „Fachlichen Prüfung“ realisiert.

NOVALAST und Rechenkern

Das Genehmigungsverfahren für Großraum- und Schwertransporte erfordert im Rahmen der Anhörung des Straßenbaulasträgers Tragfähigkeitsprüfungen und Höhenkontrollen an allen auf der beantragten Strecke befindlichen Bauwerken. Die statischen Nachrechnungen für das Befahren der Schwertransporte erfolgen in den Bundesländern derzeit mit sehr unterschiedlichen und zum Teil nicht mehr zeitgerechten Softwareprodukten. Das bisherige Verfahren ist angesichts erheblicher gestiegener Transportanträge und des veränderten Verkehrsgeschehens an seine Grenzen gestoßen.

Im laufenden Betrieb (täglich ca. 135 Anträge im Land Brandenburg) sind für die brückentechnische Anhörung leistungsfähige und automatisierte Verfahren erforderlich.



VEMAGS-Verfahrensmodul mit den Bausteinen NOVALAST und SUSTRA-LAST

Die manuelle Erfassung und Auswertung der Ein- und Ausgangsdaten wird den Anforderungen aus dem Tagesgeschäft nicht gerecht.

NOVALAST ersetzt mit der Routenplanung und Höhenkontrolle die bisher genutzten automatisierten und halbautomatisierten Einzellösungen, gewährleistet eine schnellere und sichere Bearbeitung von Lastanträgen und stellt die Verbindung zwischen dem VEMAGS-Verfahrensmodul und dem integrierten Rechenkern SUSTRALAST dar.

Thüringen und Brandenburg nutzen das in Baden-Württemberg an das neue Regelwerk (ARS 13/2004) angepasste Fortranprogramm SUSTRA-LAST seit 2004. In beiden Ländern wurde die Statiksoftware in Amtshilfe zur Verfügung gestellt.

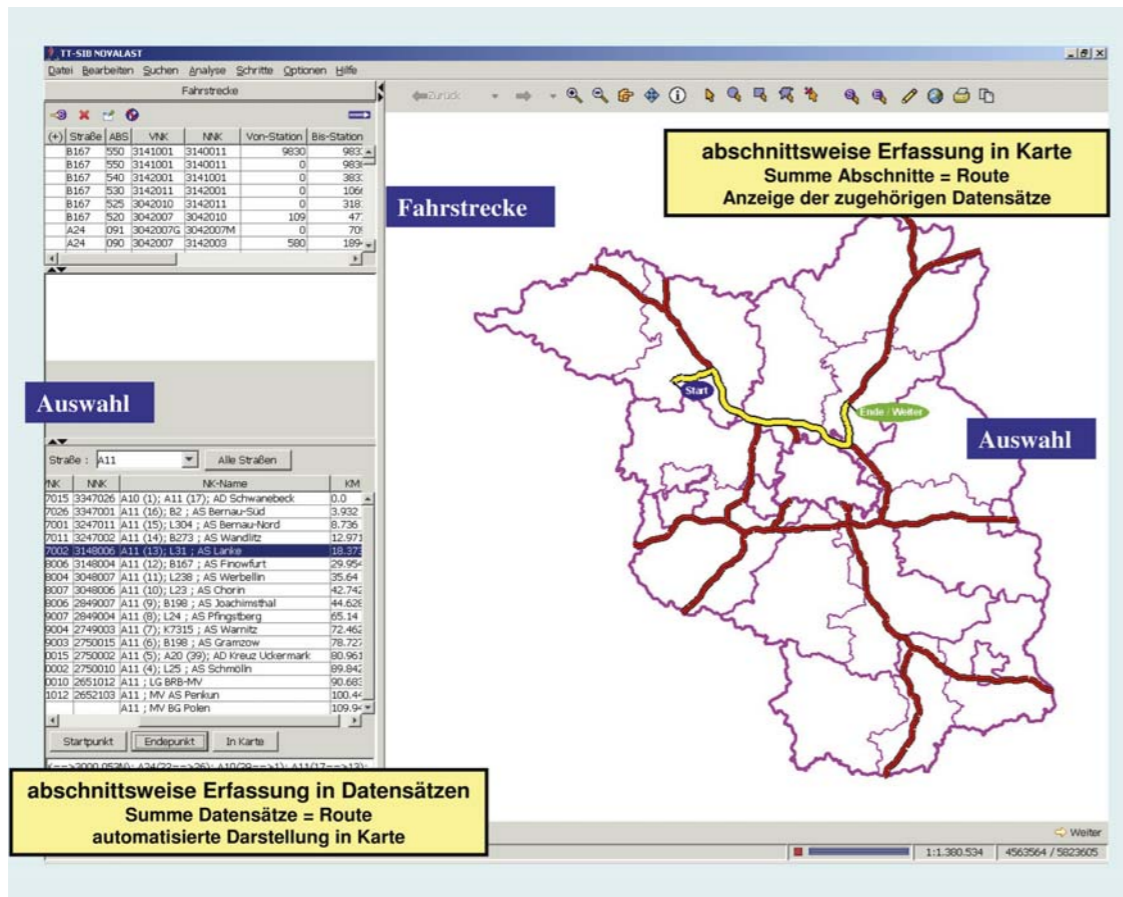
Der in NOVALAST integrierte Rechenkern SUSTRALAST wird 2011 durch VEMAGS-Statik ersetzt. VEMAGS-Statik unterscheidet bei der Nachrechnung nach

unterschiedlichen Bauwerksarten und ist durch einen web-service mit NOVALAST verbunden.

Routing und Bauwerksliste mit NOVALAST

Die NOVALAST-Routenplanung greift direkt auf die unter Oracle geführte Straßeninformationsbank (TT-SIB und SIB-Bauwerke) zu und stellt eine komfortable fahrstreifenweise Höhenkontrolle zur Verfügung. Während Transportnummer und Fahrzeugdaten direkt über die Schnittstelle in die Eingabemaske eingehen, muss NOVALAST die in der gegenwärtigen VEMAGS-Ausbaustufe noch verbal beschriebene Route in das Netz-knoten-Stationierungssystem übersetzen.

Der Anwender stellt die Fahrtstrecke über die Straßeninformationsbank zusammen, indem er den betroffenen Teil einer Straße durch Start- und Endpunkt markiert. Er wiederholt das Verfahren für die in den jeweiligen Endpunkten (Netzknoten) anschließenden Straßen, bis die gesamte beantragte Strecke vollständig erfasst und in



Digitalisierung der Fahrstrecke mittels Abschnittserfassung in Liste oder Karte

der Karte dargestellt ist. Mit ähnlicher Systematik bietet NOVALAST auch den umgekehrten Weg an, bei dem die Teilstrecken der Route mit interaktiven Zoom- und Verschiebefunktionen in der grafischen Oberfläche ausgewählt und in die Streckentabelle übertragen werden. Bei der Routenerfassung kann zwischen Hin- und Rückfahrt sowie Last- und Leerfahrt unterschieden werden. Ist die Fahrstrecke mit allen Netzknoten- und Stationierungsdaten aufgelistet, fügt NOVALAST die in der Objektklasse Bauwerke gefundenen Bauwerksnummern hinzu und hat damit alle auf der beantragten Route befindlichen Teilbauwerke selektiert. Anschließend werden die für die Tragfähigkeitsprüfung und Höhenkontrolle relevanten Bauwerksdaten aus SIB-Bauwerke zugefügt.

Das statische Rechenzentrum SUSTRA-LAST (künftig VEMAGS-Statik)

Die Fahrzeug- und statisch relevanten Bauwerksdaten werden von NOVALAST aus der Bauwerksliste über die Schnittstelle an den Rechenkern übergeben.

SUSTRA-LAST errechnet die Schnittgrößen (z.B. Biegemomente), die für die Brückenklasse des Bauwerks nach dem Regelwerk (z.B. DIN 1072) zulässig sind und vergleicht diese mit den Schnittgrößen, die von den Achslasten und Achsabständen des Schwertransportes hervorgerufen werden.

Der Vergleich erfolgt nacheinander für alle vier Belastungsannahmen. Werden die zulässigen Schnittgrößen bei einem Lastbild nicht überschritten, setzt SUSTRA-LAST die erforderliche Fahrauflage fest. Bleiben die Schnittgrößen aus dem Schwertransport bei allen Lastbildern über denen aus der DIN-Belastung, wird ein Fahrverbot ausgesprochen.

Nach Abschluss des Rechenlaufs gibt SUSTRA-LAST die ermittelten Fahrauflagen an NOVALAST zurück. NOVALAST übernimmt die Fahrauflagen mit einer farblichen Kennzeichnung in die Bauwerksliste, indem es die Datensätze bei Fahrverboten rot und bei Auflagen

gelb unterlegt. Alle anderen Bauwerke können uneingeschränkt befahren werden.

Fahrstreifenweise Höhenkontrolle

Die fahrstreifenweise Höhenkontrolle zählt zum Funktionsumfang von NOVALAST. Als Voraussetzung dafür bietet SIB-Bauwerke die Möglichkeit, die minimalen Durchfahrthöhen der Bauwerke den einzelnen Fahrstreifen (Hauptfahrstreifen, 1. Überholstreifen) mit ihrem Abstand zur Straßenbestandsachse zuzuweisen.

NOVALAST erkennt an den Straßennetzdaten, an welchen Bauwerken die Fahrstrecke den Sachverhalt des unteren Verkehrsweges darstellt und somit eine Höhenkontrolle erforderlich ist. Kontrolliert und verglichen wer-

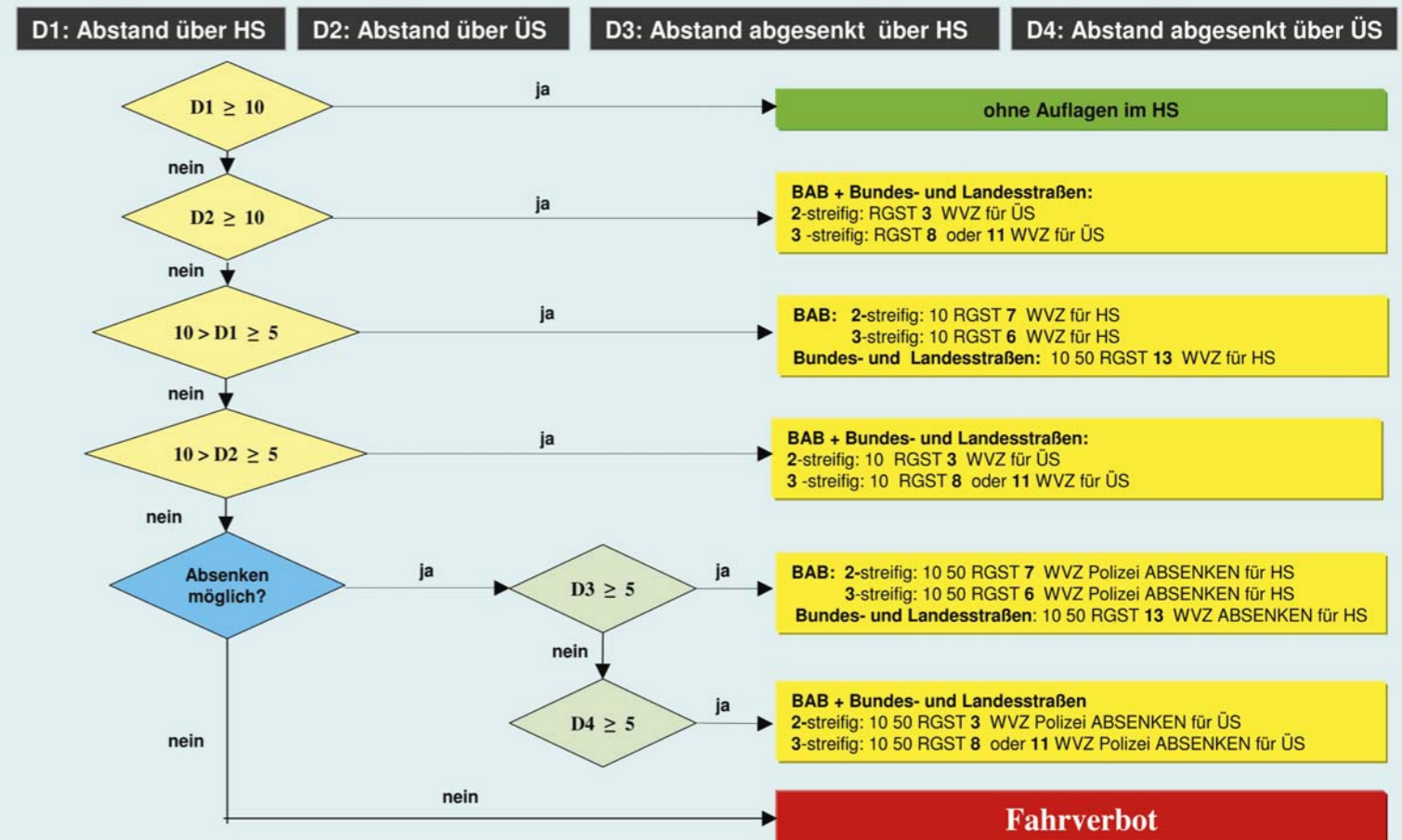
den die beantragten Fahrzeughöhen unter Berücksichtigung eines Sicherheitsabstandes mit den erfassten kleinsten lichten Höhen über den Fahrstreifen.

Analog zur Verfahrensweise bei der Tragfähigkeitsprüfung schreibt NOVALAST die Höhenaufgaben mit den farblichen Kennzeichnungen für Auflagen und Fahrverbote in die Bauwerksliste.

Externe Nachrechnungsstelle

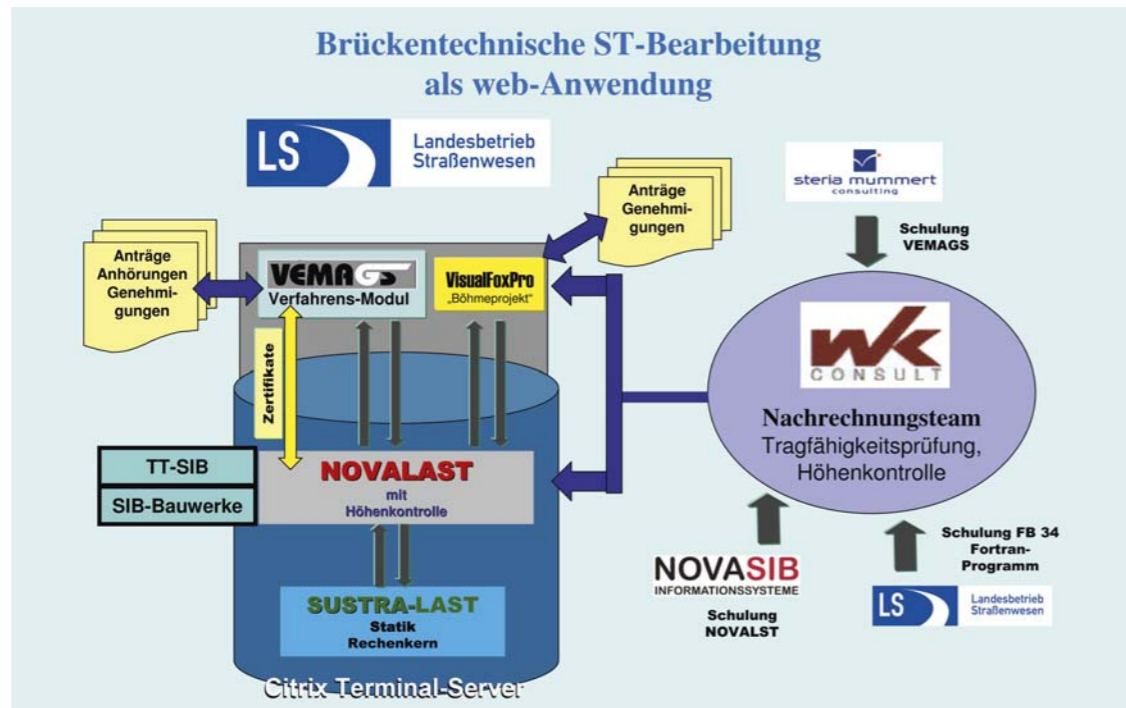
Die brückentechnische Bearbeitung von Großraum- und Schwertransporten ist 2009 im Rahmen einer EU-Ausschreibung an ein Ingenieurbüro vergeben worden. Das Büro hat einen Fernzugriff auf den Terminalserver des Landesbetriebes erhalten, nutzt NOVALAST, die Ver-

Höhenkontrolle für Fahrzeuge mit Breite ≤ 4,00 m und Länge ≤ 25,00 m (Sicherheitsabstand 10 cm, abgesenkt 5 cm)



Beispiel Flussdiagramm für Höhenkontrolle

Tag der offenen Tür in der Straßenmeisterei Rathenow



Externes Nachrechnungsteam mit Fernzugriff auf LS-Terminalserver

bindung zum VEMAGS-Verfahrensmodul, die Straßeninformationsbank und den integrierten Rechenkern. Die Antragszahlen erfordern vorerst ein aus vier Personen bestehendes Nachrechnungsteam und die jederzeitige Verfügbarkeit geeigneter Vertreter.

Ausblick

Seit 2008 arbeitet der entsprechende Fachbereich im Landesbetrieb als zentrale Antrags- sowie Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde und die Niederlassungen als Baulastträger mit VEMAGS.

Mitte 2009 erfolgte ergänzend die Einführung des Programms NOVALAST. Beide Programmsysteme sind über eine Schnittstelle verbunden. Die Daten für die Prüfung und die Ergebnisse werden ausgetauscht.

Es ist vorgesehen, dass der Antragsteller zukünftig die Fahrstrecke anhand einfacher Werkzeuge digitalisiert und seinem Antrag somit eine fertige Abschnittsfolgabelle beifügen kann. Der Zeitaufwand für die Erstellung der Teilbauwerksliste wird dann um den Anteil der Routenerfassung reduziert. Insgesamt ist eine Zeitersparnis von ca. 40 Prozent je Antrag zu erwarten.

VEMAGS-Statik soll durch die an das heutige Verkehrsgeschehen angepassten Lastannahmen und durch genauere Berechnungsverfahren helfen, Schäden an der wertvollen Bausubstanz zu vermeiden und den aus dem Schwertransportverkehr resultierenden Erhaltungsbedarf zu mindern.

Mit der bundesweiten Anwendung des Programmmoduls VEMAGS-Statik wird zukünftig eine einheitlichere Beauftragung der Großraum- und Schwertransporte ermöglicht.

Gemeinsam beteiligen sich die Landesbeauftragten der verschiedenen Bundesländer an Veränderungen gesetzlicher Grundlagen, um eine noch einheitlichere Bearbeitung von GST-Anträgen sowie einheitliche Bescheide zu erreichen. Dazu werden derzeit Richtlinien und die entsprechenden Verwaltungsvorschriften überarbeitet.

Der Landesbetrieb wird weiterhin aktiv an der Weiterentwicklung des Systems VEMAGS mitarbeiten.

Wolfgang Macheleidt, Fachbereich Erhaltungsmanagement
Wolfgang Gräßler, Fachbereich Genehmigung GST



Der 8. Mai 2009 war ein besonderer Tag für die Beschäftigten der Straßenmeisterei Rathenow: nach mehr als zwei Jahren Bauzeit überreichte Norbert John vom BLB im Zuge einer feierlichen Übergabe den symbolischen Schlüssel an den Vorstandsvorsitzenden des Landesbetriebs Straßenwesen, Hans-Reinhard Reuter.

Staatssekretär Rudolf Zeeb hielt in Vertretung des Finanzministers Rainer Speer eine Ansprache, in der er die sehr zweckmäßige und optisch gelungene Meisterei lobte und allen Mitarbeitern für das gute Gelingen bei der „Operation am offenen Herzen“ dankte, wie er den Umbau bei laufendem Betrieb nannte.

Staatssekretär Rainer Bretschneider brachte im Namen des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung seine Genugtuung über die Funktionalität der neuen Straßenmeisterei zum Ausdruck. Mit dieser neuen Straßenmeisterei werden die Mitarbeiter in die Lage versetzt, ihre tägliche Arbeit mit Freude und in einer noch besseren Qualität zu leisten. Aus seiner Sicht zählt die Straßenmeisterei Rathenow zu den modernsten Meistereien im Land Brandenburg.

Im Anschluss an den offiziellen Teil hatten sich die Beschäftigten der Straßenmeisterei Gäste eingeladen – es fand der erste Tag der offenen Tür in der Straßenmeisterei Rathenow statt. Er wurde mit dem gemeinsamen Anschneiden einer Torte durch die Staatssekretäre Zeeb und Bretschneider eröffnet. Der Erlös aus dem Verkauf der Tortenstücke wurde an die St.-Marien-Andreas-Kirche gespendet.

Neben Vorführungen von Maschinen und Geräten der Straßenmeisterei Rathenow präsentierten sich die Polizeiwache Rathenow, die Verkehrswacht Havelland, die Feuerwehr Rathenow und der Verband Deutscher Straßenwärter. Zu den Höhepunkten zählte der Lift der AM

Gramzow und die Präsentation und Vorführung der Geschwindigkeitsmesseinrichtung der Polizei Rathenow. Interessant war auch die Vorführung der Natursteinfirma Eißer, die einen alten Wegweiserstein neu gestaltete.



Informativ und hochwertig gestaltet, stellte sich der Landesbetrieb, insbesondere die Niederlassung West, in einer aktuellen Ausstellung vor. Eine weitere Präsentation illustrierte und erläuterte die Ausbildung im Landesbetrieb zum Straßenwärter.

Hier hätten sich die Beschäftigten der Straßenmeisterei Rathenow und des gesamten Landesbetriebs ein deutlich höheres Interesse und eine stärkere Teilnahme der Jugendlichen aus Rathenow und Umgebung gewünscht.

Die Straßenmeisterei Rathenow bedankt sich bei allen, die zum guten Gelingen des Tages der offenen Tür beigetragen haben.

Karsten Ziehm
Leiter Straßenmeisterei Rathenow

Tag der offenen Tür in der Autobahnmeisterei Erkner

Am 5. Juni 2009 veranstaltete die Autobahnmeisterei Erkner ihren ersten Tag der offenen Tür. Anlass war die Aufnahme des Betriebsdienstes in der AM Erkner vor 70 Jahren.

**Der Tag stand unter dem Motto:
„Der Straßenwärterberuf gestern, heute
und morgen“**

Das Berufsbild des Straßenwärters wurde vorgestellt. Über Anforderungen, Ausbildungsinhalte und weiterführende Studiengänge gaben Ausbilder, Auszubildende, das ÜAZ der Bauwirtschaft Brandenburg/H.-Friesack und das Oberstufenzentrum Havelland Auskunft. Unsere Auszubildenden des ersten Lehrjahres zeigten Proben ihres Könnens bei Pflasterarbeiten und beim Vermessen. Den Umgang mit Motorkettensägen und handgeführten Mähgeräten demonstrierte das zweite Lehrjahr und das dritte Lehrjahr stellte die in der Meisterei eingesetzte Fahrzeugtechnik vor. Zum Aufgabenspektrum der Autobahnmeisterei gab es eine Technikschaу und Vorführungen.

Polizei, Feuerwehr, Rettungs- und Hilfsdienste simulierten verschiedene Unfall- bzw. Havarieszenarien. Fachfirmen präsentierten ihre Leistungen und Produkte.

Ein echter Höhepunkt unserer Veranstaltung war die Ehrung von verdienten Feuerwehrleuten, die Herr Staatssekretär Rainer Bretschneider vornahm. Er würdigte im Namen des Ministers Reinhold Dellmann die unverzichtbaren Leistungen bei Einsätzen auf Brandenburgs Straßen mit dem Überreichen von Ehrentafeln und Büchern.

Die Geschichte unseres Berufsstandes, die Geschichte der Autobahn und der Autobahnmeisterei wird in unserer „autobahngeschichtlichen Sammlung“ im ehemaligen Siloturm der Meisterei dargestellt und kann auch außerhalb von Tagen der offenen Tür nach Absprache mit der Autobahnmeisterei besichtigt werden.

Im Vorfeld der Veranstaltung wurden zielgerichtet Verantwortliche von Schulen und Gymnasien der Region angesprochen und Werbung zum Tag der offenen Tür betrieben. Leider entsprach das Interesse der Schulen und Schüler nicht unseren Erwartungen.

Insgesamt konnten wir ca. 800 Gäste am Tag der offenen Tür in Erkner begrüßen, darunter auch eine Gruppe von 30 Kindern aus einem Strausberger Kindergarten – unsere Straßenwärter von Übermorgen.



Unser besonderer Dank gilt allen, die uns bei der Vorbereitung dieses Tages unterstützt haben und wesentlich zum Gelingen der Veranstaltung beigetragen haben. Ausdrücklich bedanken wir uns beim Gerätehof der NL Autobahn für die technische Unterstützung und bei den Autobahnmeistereien Fürstenwalde, Gramzow und Rangsdorf für die Überlassung von Exponaten für unsere autobahngeschichtliche Sammlung.

Andreas Müller
Leiter Autobahnmeisterei Erkner



Ersatzneubau der Brücke über den Großen Havelländischen Hauptkanal (GHHK) bei Nauen.

Die Bundesstraße B 273 quert im Zuge einer Brücke nördlich von Nauen den Großen Havelländischen Hauptkanal.



Das bestehende Bauwerk war wegen des schlechten baulichen Zustandes der Stahlbeton-Plattenbrücke und der unzureichenden Breite, die einen Radverkehr nicht verkehrssicher zuließ, durch einen Neubau zu ersetzen.

Die neue Brücke hat eine Stützweite von 20,0 m und überführt neben der Straße zusätzlich einen kombinierten Geh-/Radweg. Insgesamt wurden ca. 400 m der B 273 im Zuge des Brückenneubaus mit einer Fahrbahnbreite von 7,50 m ausgebaut. Der straßenbegleitende Radweg verläuft in halbseitiger Bauweise östlich der Bundesstraße.

Während der Bauzeit von September 2008 bis September 2009 konnte der Straßenverkehr sowie der Rad- und Fußgängerverkehr im Zuge einer verrohrten Behelfsumfahrung auf der Westseite über den GHHK umgeleitet werden. Außerdem erfolgten baubegleitende Schwingungsmessungen zum Schutz der angrenzenden Bebauung.

Die Gesamtkosten der Baumaßnahme betragen einschließlich des Straßenneubaus ca. 1,10 Mio. EUR.

Technische Angaben zur Brücke:

- Ersatzneubau als Stahlbetonrahmen
- Gründung mit Bohrpfählen
- Hauptabmessungen:
 - Stützweite: 20,00 m
 - Gesamtlänge: 21,20 m
 - lichte Weite: 18,80 m
 - kleinste lichte Höhe: 1,045 m
 - Breite zwischen den Geländern: 13,25 m
 - Kreuzungswinkel: 100,00 gon
- Brückenfläche: 265,00 m²

Nach Abschluss der Baumaßnahme sind folgende Ziele und Wirkungen erreicht:

Die Linienführung konnte optimiert werden bei einer deutlichen Erhöhung der Verkehrssicherheit durch die Trennung von Kfz- und Radverkehr sowie die Errichtung von Schutzplanken; der künftige Unterhaltungsaufwand für das neue Brückenbauwerk, das nun eine Rahmenkonstruktion aufweist, wird vermindert.

Dr. Cornelia Mitschka
Zentrale Hoppegarten



Neubau des Radwegs Linthe-Brück an der Landesstraße 85



Am 04.08.2009 konnte der Radweg Linthe-Brück nach knapp neunmonatiger Bauzeit seiner Bestimmung übergeben werden. Der von der Bürgermeisterin der Gemeinde Linthe als „Jahrhundertbauwerk“ bezeichnete Radweg ist 2,6 km lang und kostete etwa 815.000 EUR. Die Bauzeit hatte sich aufgrund umfangreicher Ton-scherbenfunde aus der Bronzezeit auf ein Dreivierteljahr ausgedehnt. Die von der archäologischen Baubegleitung als Highlight des Jahres 2008 bezeichneten Funde beinhalteten sogar Broschen und Anstecknadeln.

In der Zeit von Oktober 2008 bis Juli 2009 entstand entlang der Landesstraße 85 zwischen Brück und Linthe ein gemeinsamer Geh- und Radweg. Die Baumaßnahme war eine Gemeinschaftsleistung des Landes Brandenburg (673.000 EUR), der Stadt Brück (62.000 EUR) und der im Verkehrsraum mit ihren Leitungen vorhandenen Versorgungsunternehmen (30.000 EUR). Die archäologische Baubegleitung schlug mit etwa 50.000 EUR zu Buche. Die Baumaßnahme wurde mit einem Anteil von 75% durch EFRE-Mittel gefördert.

Zu den baulichen Aktivitäten gehörte die Erneuerung der Fahrbahn der L 85 über 240 m Länge bei einer Breite von 6,50 m, die Herstellung von 240 m beidseitigem Geh- und Radweg und der Neubau eines Regen-



wasserkanals mit 210 m Länge in Brück. Außerdem wurde die Einmündung zur Straße der Jugend in Brück erneuert und ausgebaut sowie zwei Fahrbahnteiler als Querungshilfen in Brück und Linthe errichtet.

In der Ortsdurchfahrt Brück verbesserte sich mit der Baumaßnahme die Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit der Verkehrsanlage. Die Wohn- und Lebensqualität der Anwohner profitiert von den gesunkenen Lärmimmissionen aufgrund der neuen Fahrbahndecke.

Der Radweg leistet einen wichtigen Beitrag zur Schulwegsicherung und stärkt den Radtourismus und die nichtmotorisierte Mobilität in der Region.

Im Zuge der landschaftsgestalterischen Aktivitäten wurden die beiden Fahrbahnteiler begrünt, Hochstämme am Ortseingang von Linthe sowie Obstbäume am Feldweg Brück – Gömnick gepflanzt. Als weitere Ausgleichsmaßnahme wurde die Umwandlung von Kiefernforst in Kiefern-Laubbaum-Mischwald auf 0,6 ha ausgeführt.

Dr. Cornelia Mitschka
Zentrale Hoppegarten

Lagebericht des Landesbetriebes Straßenwesen Brandenburg für das Geschäftsjahr 2009

A. Geschäfts- und Rahmenbedingungen

1. Angaben zur gesamtwirtschaftlichen Situation

Die deutsche Wirtschaft ist im Jahr 2009 zum ersten Mal seit sechs Jahren zurückgegangen. Nach ersten Berechnungen des Statistischen Bundesamtes war das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) um 5% geringer als im Vorjahr. Damit war der Rückgang so stark wie noch nie in der Nachkriegszeit.

Im Jahr 2008 war das BIP noch leicht um 1,3%, in 2007 um 2,5% und 2006 sogar um 3,2% gestiegen.

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 Landesbetriebs Straßenwesen

Mit Erlass des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung vom 08. 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 ist 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 Längstatistik des Landes Brandenburg – Stand zum 01. Januar 2009) 5.807 km Landesstraßen, 2.813 km Bundesstraßen und 795 km Autobahnen.

Außerdem über 2.477 Brücken (Teilbauwerke nach ASB-ING), davon 1.746 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 bestehen in der:

- 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
- Bewilligungsbehörde für die Finanzierung von Maßnahmen an Bahnübergängen für nichtbundeseigene Eisenbahnstrecken

Der Landesbetrieb besteht 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 33 Straßenmeistereien sowie der Zentrale in Hoppegarten.

Die Leistungen der Niederlassungen 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 13 Fachbereiche gliedert. Kosten- und Leistungsrechnung/Controlling, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit und Innenrevision sind dem Vorstand unmittelbar zugeordnet.

3. Entwicklung und wichtige Vorgänge im Berichtsjahr

Im Berichtsjahr setzten sich in allen Bereichen weitere Bemühungen fort, um die Organisation weiterzuentwickeln und kontinuierlich Strukturveränderungen durchzuführen.

Im Hinblick auf die von der Landesregierung beschlossenen Stellenzielzahlen 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.

Das Projekt Unternehmensentwicklung des LS präsentierte im zweiten Quartal 2009 vor dem Lenkungsausschuss zwei denkbare langfristige Reorganisationsmöglichkeiten für den gesamten LS und erhielt den Prüfauftrag, beide Modelle auf ihre tatsächliche Umsetzbarkeit und ihren Erfüllungsgrad hinsichtlich Aufgabenerledigung und Personalreduzierung zu untersetzen. Die Prüfung auf Umsetzbarkeit ist derzeit noch nicht abgeschlossen.

Es wurden neben dem mehrjährigen Projekt Unternehmensentwicklung des LS verschiedene operative Untersuchungsprojekte zur Optimierung der Aufbau- und Ablauforganisation des LS durchgeführt. So wurde z. B. eine Optimierung des Bereichs Genehmigung von Groß- und Schwerlasttransporten untersucht, eine Stan-

dardisierung der Tätigkeiten der Sachgebiete Programmsteuerung in den Niederlassungen geprüft sowie der Fachbereich Organisation und Informationstechnik reorganisiert. Diese Projekte dienen der Umsetzung von Prüfaufträgen aus dem übergreifenden Projekt Unternehmensentwicklung des LS und der Aktivierung von Optimierungspotenzialen in der Aufbau- und Ablauforganisation des LS.

Die jährliche Aktualisierung des Geschäftsverteilungsplans der Zentrale wurde im Dezember 2009 begonnen.

Zielvereinbarung 2009

Das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung schließt seit 2005 auf der Basis des Beschlusses der Landesregierung (Kabinettsbeschluss 1133/02) Zielvereinbarungen mit dem LS ab. Im Rahmen einer jährlichen Evaluierung wird die laufende Weiterentwicklung des Zielvereinbarungskonzeptes hinsichtlich der Effektivität, des Optimierungs- und des Motivationspotentials angestrebt.

Die Zielvereinbarungsparteien im MIL und im LS hatten sich darauf verständigt, dass das Führungsinstrument „Führen mit Zielen“ in einem mehrstufigen 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 Über-einkünfte:

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

Erstmals wird in der Zielvereinbarung 2009 ein Globalziel formuliert. Es soll den LS bei der strategischen Umsetzung seines unternehmerischen Kerngeschäftes unterstützen. Gleichzeitig soll es Anforderungen und Erfolgsfaktoren verdeutlichen und Prioritäten betonen.

Für die Periode 01. Januar bis 31. Dezember 2009 wurden folgende neue Ziele vereinbart:

1. Umsetzung des Konjunkturprogramms

- Durchführung zusätzlicher Straßenbau- und Straßenunterhaltungsprojekte

2. Vorbereitung der Einführung materieller Globalziele in ZV 2010

- 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

3. Vergleich von Produkten und Leistungen der Niederlassungen

- Lieferung verlässlicher KLR-Daten zu Kosten und Budgetentwicklung als Basis von ggf. notwendigen Gegensteuerungsmaßnahmen bei Plan-/Ist-Abweichungen

4. Benchmark Straßenmeistereien (Produktleistungen)

- Projektstart „Umsetzung der betriebswirtschaftlichen Steuerung des Straßenbetriebsdienstes im LS“

Realisierung der 1. Phase:

- Vorlage Projektplan
- Schulung Meistereien
- Festlegung der Turnusse / Häufigkeiten
- Einstieg in die Ressourcenplanung

- Effizienzsteigerungen durch Optimierung des Ressourceneinsatzes
- Ermittlung von belastbaren Leistungskennziffern

5. Erarbeitung eines Aufbauorganisationsmodells, das den absehbaren Entwicklungen der kommenden 5 bis 10 Jahre Rechnung trägt

- Vereinheitlichung der Ablauforganisation, Schnittstellenreduzierung, Verringerung Personalaufwand
- Fortführung im Jahr 2010 im Projekt Unternehmensentwicklung

6. Umsetzung eines Personalentwicklungskonzeptes als Baustein der Erarbeitung eines Aufbauorganisationsmodells des LS

- Zielgerichtete Personalentwicklung zur Absicherung der Leistungsfähigkeit des LS
- Umsetzung eines vorausschauenden Personalmanagements
- Einleitung erforderlicher Personalentwicklungsmaßnahmen

7. Jahresplanung 2010 zum Personaleinsatz- und zur Personalbedarfsplanung

8. eVergabe

- Vereinheitlichung bei Durchführung und Dokumentation der Vergabeverfahren, Optimierung der Abläufe

9. BBSIB-Infosys

- Verbesserung des Zugriffs auf Straßendaten
- Planung der Einführung im Internet

10. Optimierung des Internetauftritts des LS

- Erleichterung des Zugangs durch bessere Orientierung für den Nutzer

11. Effizienzkontrolle für das novellierte Straßengesetz

- Überprüfung der Wirksamkeit geänderter Vorschriften und Zusammenstellung der Auswirkungen u. a. hinsichtlich der Reduzierung des Verwaltungsaufwandes, Beschleunigung von Verfahren und Verbesserung der Service-Kultur

12. Erarbeitung von (regionalen) Konzepten zur Absicherung der Pflanzung von 30 km Alleen pro Jahr zur Bestandssicherung brandenburgischer Alleen

13. Einführung von Qualitätssicherungssystemen zur fachgerechten Pflege

- Qualitätssteigerung bei Baumpflegemaßnahmen zur Bestandssicherung der Altbestände an Alleen und Baumreihen

14. Bedarfslisten für die Radwege außerorts an Bundes- und Landstraßen im Land Brandenburg

- Realisierung der Bedarfslisten für Radwege außerorts an Bundes- und Landesstraßen im Land Brandenburg; konkrete Abarbeitung der Maßnahmen des ersten 5-Jahreszeitraumes 2007–2011 sowie Schaffung von Planungsvorlauf

15. Erhaltungsmanagement Brückenbau

- Optimierung des Mitteleinsatzes für die Erhaltung von Ingenieurbauwerken nach einheitlichen Kriterien

Die vereinbarten Ziele wurden zum größten Teil erreicht bzw. werden im Jahr 2010 weiterverfolgt. Das unter Punkt 9 aufgeführte Ziel BBSIB-Infosys musste aufgrund des zu geringen IT-Budgets bis auf Weiteres ausgesetzt werden.

Fortführung der Einführung des Neuen Finanzmanagements

Auch nach Abschluss der 3. Welle des Neuen Finanzmanagement (NFM) im Februar 2010 und im Rahmen eines künftigen technisch verteilten NFM-Betriebes im Land Brandenburg wird auf Basis des SAP-Systems die Kosten- und Leistungsrechnung im LS weiterentwickelt. Dabei stand für kostenrechnerische Auswertungen in 2009 erstmals abweichend vom NFM-Standard die Trennung der umgelegten Gemeinkosten nach Eigen- und Fremdleistungen zur Verfügung. Daraufhin wurde in 2009 für den Straßenbetriebsdienst die Einführung einer fiktiven Mischstraßen-Kategorie konzeptionell vorbereitet, die mit Bezug zu den einzelnen Leistungspositionen die Fremdleistungen im Rahmen des Gemeinschaftsaufwands aufnimmt, die bis 31.12.2009 noch pauschal auf die Kostenstellen der Straßenmeistereien kontiert worden sind. Mit der geänderten Kontierung ab 2010 wird entsprechend im Straßenbetriebsdienst die Gemeinkostenquote fachaufgabengerecht sinken.

Eine wesentliche Weiterentwicklung der Umsetzung des Neuen Finanzmanagement im LS in 2010 ist die in 2009 auf Basis der Ist-Kostenrechnung vorbereitete Einführung der Plankostenrechnung. Dadurch wird die Steue-

rungsrelevanz der im LS seit 2005 implementierten NFM-Instrumente in Form von budget- und ergebnisorientierten Plan-/Ist-Abweichungsanalysen auf Kostenstellen-, Projekt- und Profit Center-Ebene zunehmen. Dabei werden sich die Planansätze neben den absoluten Leistungs- und Kostengrößen für ausgewählte Aufgabenbereiche auch auf relative Kennzahlen wie Eigenleistungs- und Gemeinkostenquote erstrecken.

B. Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

1. Allgemeines

Zur Erledigung seiner Aufgaben hat der LS vom Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft für das Jahr 2009 Landesmittel übertragen bekommen.

	2009	2008
Verwaltungswirtschaftliche Tätigkeit	7,1 Mio	6,9 Mio
Investitionen	6,3 Mio.	6,6 Mio.
Betriebliche Tätigkeit	36,5 Mio.	31,3 Mio.
Straßenbau und -planung (ohne EU)	83,7 Mio.	83,7 Mio.
Förderzuschüsse der EU	38,8 Mio.	36,1 Mio.
Personalkosten MIL	77,8 Mio.	77,8 Mio.
Personalkosten durch Dritte	26,5 Mio.	26,0 Mio.
Summe	276,7 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 332,4 Mio.€ (2008: 278,2 Mio. €) sowie für die Zubringerstraße BBI zur Bewirtschaftung übertragenen 13,95 Mio.€ sind nicht Gegenstand des Jahresabschlusses.

Aus den vorstehenden Mitteln (insbesondere betriebliche Tätigkeit) wurden 5,7 Mio.€ für zusätzliche Investitionen umgewidmet.

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 Infra-

struktur und Landwirtschaft abgeführt wird. Ab dem Jahr 2010 erfolgt die Umsetzung der Nettofinanzierung des LS, d. h., die Kostenerstattungen verbleiben budgeterhöhend beim LS.

Zudem wurden dem Landesbetrieb als Bewilligungsbehörde Förderzuschüsse des Bundes zur Bewilligung von Maßnahmen für den kommunalen Straßen- und Brückenbau gemäß Einflechtungsgesetz (vorm. GVFG) und für Maßnahmen hinsichtlich Verkehrssicherheitsarbeit in Höhe von 33,8 Mio.€ (2008: 34,7 Mio. €) sowie für Maßnahmen an Bahnübergängen für nichtbundes-eigene Eisenbahnstrecken Mittel in Höhe von 51 T€ (2008: 264 T€ 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 einschl. der erforderlichen Planungen erfolgten auf der Grundlage des im Herbst 2008 bzw. Frühjahr 2009 erstellten Projektprogramms für die Jahre 2009 - 2012. Die zugewiesenen Mittel wurden entsprechend der erfolgten Leistungen umgesetzt bzw. für noch zu erbringende Leistungen bereits vertraglich gebunden.

Im Berichtsjahr 2009 wurden folgende Vorhaben planerisch vorbereitet bzw. fertig gestellt (Auswahl):

Maßnahmebezeichnung	Gesamtkosten [T€] bis zum 31.12.2009	Ist-Kosten 2009 [T€]
Landesstraßen (fertig gestellt)		
L 60 Finsterwalde Hennersdorf	3.031,9	2.086,9
L 14 OD Breddin	2.086,8	167,0
L 55 Verlegung, 6. BA bei Senftenberg	1.831,6	1.831,6
L 831 A 9 – B 107 bei Jeserigerhütten	1.770,5	1.770,5
L 61 Brücke ü. d. DB AG bei Saadow	1.442,4	1.109,8
L 14/15 OD Wittstock, KVP Entlastungsstr.; Rheinsberger Str. – Zootzener Damm	1.424,9	724,9
L 79 RW+FS L 794 – K 6903 bei Ludwigsfelde	1.405,1	1.309,9
L 15 Rheinsberg – Linow	1.262,6	1.195,0
L 52 OD Welzow	1.096,2	773,8
L 14 OD Herzsprung	1.065,9	743,4
L 85 RW Brück – Linthe	944,4	683,4
L 202 RW Brieselang – Falkensee	854,4	104,8
L 35 Diensdorf-Radlow – Bad Saarow	853,8	87,4
L 23 OD Götschendorf	791,0	291,0
L 15 OD Rheinsberg, Schlosstr. – Menzstr.	750,7	707,7
L 91 RW Nauen – Quermathen	710,5	116,9
L 70 Schönefeld – Kummersdorf/Gut	487,1	482,8
L 33 Herzhorn – Prötzel	374,8	374,8
L 47/L 52 KP Sellessen	260,6	246,6
L 75 B 96a – Klein Ziethen	204,3	194,5
L 16 RW Fehrbellin – Tarmow	139,7	110,9

Maßnahmebezeichnung	Gesamtkosten [T€] bis zum 31.12.2009	Ist-Kosten 2009 [T€]
Bundesfernstraßen (planerisch vorbereitet)		
A 10 AD Schwanebeck	845,2	520,0
A 12 km 1,0 – 17,0	835,4	334,0
B 101 OU Luckenwalde Süd	626,6	180,7
B 97 OU Cottbus 1. + 2. VA	591,9	265,8
A 11 km 80,0 – 90,0	495,3	320,4
B 179 OU Königs Wusterhausen	315,6	191,4
B 189n OU Kuhbier	280,5	64,0
B 112 OU Brieskow Finkenheerd-Wiesenu	246,4	141,0
B 1 OU Herzfelde	232,9	184,6

Im Bereich „Straßen- u. Brückenbau“ sind im Geschäftsjahr 2009 Fremdleistungen von insgesamt 139.367 T€ erbracht worden. Deren Verteilung stellt sich wie folgt dar:

Baukosten (Land und EU):	98.051 T€
Planungskosten (Land und EU):	13.630 T€
Planungskosten Bundesfernstraßen:	27.686 T€

Dieses Ergebnis entspricht – bezogen auf den Verfügungsrahmen in Höhe von 124.969 T€ – einem Ausnutzungsgrad von 112,4%. Im Rahmen der Konjunkturankebelung wurde für das Jahr 2009 eine Budgetüberziehung zugelassen. Der im Jahr 2009 den Verfügungsrahmen übersteigende Betrag wird als Vortrag für das Jahr 2010 registriert.

In 2009 wurden Baumaßnahmen mit einem Volumen von 9.851,8 T€ vorgezogen. Im Folgenden werden die größten Bauvorhaben dargestellt:

Auszug der vorgezogenen Baumaßnahmen aufgrund des Konjunkturpaketes (in T€)	
L 831 FS BAB 9 – B 107	1.770,5
L 72 Schönw. – Stolzen	932,2
L 70 FS Schönefeld – K	482,8
L 715 FS Borgisdorf	443,6
L 512 Instandhaltung	418,1
A 24 Erhaltung Strecke	409,0
B 97 OU Spremberg/Sch	394,1
L 712 FS B 115 – Paplit	383,0
A 12 km 17,5 – 23,0 bd.	364,2

Die Baumaßnahmen im Landesstraßenbereich erfolgten zu einem Großteil 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 2009 die direkt den einzelnen Leistungspositionen zuordenbaren Fremdleistungen (Einzelkosten) für Bundes-, Landes- und Kreisstraßen wie folgt:

Leistungs- bereiche:	Ge- samt (T€)	davon B-Str. (T€)	davon L-Str. (T€)	davon K-Str. (T€)
Sofortmaßnahmen am Straßenkörper	4.414	16	4.242	156
Grünpflege	3.573	0	3.544	29
Wartung und Instandhaltung	3.289	224	3.030	35
Reinigung	337	0	327	10
Winterdienst	195	0	195	0
Weitere Leistungen	755	94	660	1
UA-Leistungen	6.510	134	6.340	36
Summe	19.073	468	18.338	267

Die seit 2008 vorgenommene kostenrechnerische Abbildung von eher dem Straßen- und Brückenbau als dem Betriebsdienst zuzuordnenden Maßnahmen in dem neuen Leistungsbereich „UA-Leistungen“ hat sich dabei insofern bewährt, als aus der Sammelposition „Weitere

Leistungen“ (2008: T€ 1.861) mit inhaltlich spezifischem Bezug zu einzelnen Leistungspositionen in den UA-Bereich (2008: T€ 5.116) verlagert worden sind.

Ab 01.01.2009 werden die Leistungen des Betriebsdienstes im Leistungsbereich „UA-Leistungen“ gemäß der RPE-Stra (Richtlinie für die Planung von Erhaltungsmaßnahmen an Bundesfernstraßen) mit einer Abgrenzung der Instandsetzungs- von Erneuerungsmaßnahmen abgebildet. Damit setzt sich im Erhaltungsmanagement des LS bei der Planung die bisher bereits bei den Ist-Kosten im Erhaltungsmanagement auf Grundlage des Pavement Management Systems (PMS) angewandte Unterscheidung der Instandsetzung (I1-/I2-Maßnahmen) von der Erneuerung (E1-/E2-Maßnahmen) fort. Damit können die internen und externen Leistungen für Erhaltungsmaßnahmen des Betriebsdienstes und Straßen- und Brückenbaus in einer einheitlichen Struktur geplant und gesteuert werden. Dabei bilden zukünftig die aus dem Pavement Management System abgeleiteten Plan-Kosten die Grundlage für die aufwands- und ausgabenbezogenen Soll-/Ist-Vergleiche in SAP-PS.

Der Anstieg bei „Sofortmaßnahmen am Straßenkörper“ um mehr als 20% gegenüber dem Vorjahr (2008: 3.551) erklärt sich im Wesentlichen aus entsprechenden Verlagerungen (./. 28%) von Fremdleistungen aus dem Leistungsbereich „Wartung und Instandhaltung“ (2008: T€ 4.564). Insgesamt über alle Leistungsbereiche ist das Niveau der direkt einzelnen Leistungspositionen zuordenbaren Fremdleistungen (Einzelkosten) für Bundes-, Landes- und Kreisstraßen im Betriebsdienst gegenüber 2008 (T€ 19.170) unverändert geblieben.

2.3 Investitionen

Die Investitionen im gesamten LS haben im Geschäftsjahr 2009 die Größenordnung von insgesamt 12.060,0 T€ erreicht. Im LS wurden in 2009 Investitionen für IT im Umfang von 1.547,1 T€ realisiert (Software 826,2 T€, Hardware 720,9 T€).

Im Betriebsdienst wurden für technische Ausrüstungsgegenstände sowie Fahrzeuge der Meistereien 9.752,8

T€ investiert, u. a. für 7 LKW, 12 Unimog, 8 Kleingeräteträger, 31 Warnanhänger und 25 Kleintransporter.

Hierin enthalten sind Investitionen für die Forstverwaltung zur Umsetzung der „Verwaltungsvereinbarung zur Übertragung von Aufgaben bei der Umsetzung der Alleenkonzepion des Landes Brandenburg vom Landesbetrieb Straßenwesen an die Landesforstverwaltung“ in Höhe von 3.729,4 T€.

2.4 Personal

Die Zuschüsse für Personal betragen im Berichtszeitraum 104,3 Mio.€. 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:

	2009	2008
Beschäftigte	2.155	2.189
Beamte	58	59
	2.213	2.248

Dies ist jeweils der Stand der Mitarbeiter zum 31. Dezember. Im Jahresdurchschnitt 2009 wurden 2.171 Mitarbeiter beschäftigt. Der höhere Beschäftigungsstand jeweils zum 31.12. ergibt sich aus zusätzlichen befristeten Einstellungen zum Winterdienst.

Bei den Arbeitern werden die Lohnkosten von 407 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 146 für das Jahr 2009.

2009 bildete der LS 82 Auszubildende im anerkannten Ausbildungsberuf Straßenwärterin/Straßenwärter aus.

Der LS kann für das Jahr 2009 eine Stelleneinsparung von 69 Stellen verzeichnen.

2.5 Finanzlage

Die liquiden Mittel des LS haben sich gegenüber dem Vorjahr um T€ 23.261 verringert und betragen zum 31.12. 2009 T€ 48.979.

Eine Ursache für diese Reduzierung liegt in der Umsetzung der Konjunkturprogramme 1 und 2 im Bundeshaushalt. Hieraus resultierend fallen im Landeshaushalt erhöhte Aufwendungen für Planung und Bauüberwachung an, welchen jedoch keine zusätzlichen Zuweisungen gegenüberstehen.

Weitere Gründe für den starken Liquiditätsrückgang sind im Bereich Betriebsdienst zu finden:

- erhöhte Aufwendungen in der Straßenunterhaltung durch
 - zusätzliche Anforderungen im Bereich Umweltschutz und Grünpflege
 - latente Verschlechterung des Straßenzustandes aufgrund fehlender Unterhaltung
 - Abstieg der Radwegenetzlänge und damit steigender Unterhaltungsbedarf
- zusätzliche Investitionen zur Umsetzung der „Verwaltungsvereinbarung zur Übertragung von Aufgaben bei der Umsetzung der Alleenkonzepion des Landes Brandenburg vom Landesbetrieb Straßenwesen an die Landesforstverwaltung“.

Die oben erwähnten Bauvorhaben wurden in 2009 vorfinanziert und werden im Folgejahr den Haushaltsmitteln entnommen. Daher ist ein Anstieg des Finanzmittelfonds in 2010 zu erwarten. Wir verweisen auf die Ausführungen zu Ausgleichsforderungen in unserem Anhang.

C. Risikobericht

Der LS ist Bestandteil der Landesverwaltung. Bestandsgefährdende Risiken ergeben sich nicht, da die Aufgabenwahrnehmung nicht durch Nachfrageschwankungen beeinflusst wird. Im Wirtschaftsplan für 2010 wurden

Zuweisungen in Höhe von 278,6 Mio.€ beantragt. Da der Haushalt des Landes Brandenburg noch nicht verabschiedet worden ist, wirtschaftet der Landesbetrieb derzeit noch im Rahmen der vorläufigen Haushaltsführung nach den Vorgaben des vorläufigen Haushaltswirtschafts Rundschreibens 2010 des MdF.

Im Rahmen der Auftragsverwaltung für den Bund wird dem Landesbetrieb für den Bau und die Unterhaltung von Bundesfernstraßen für das Haushaltsjahr 2010 voraussichtlich ein Volumen von 262,5 Mio.€ zur Verfügung stehen. Der Bundeshaushalt wurde am 26. 03. 2010 verabschiedet.

D. Prognosebericht

Auch für das Jahr 2010 wird eine Zielvereinbarung zwischen dem MIL 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 wurden im Jahr 2009 zwei Organisationsmodelle für den LS erarbeitet, die im Verlauf des Jahres 2010 im Hinblick auf die Erreichung der Stelleneinsparvorgaben der Landesregierung überprüft werden. Ziel ist es, eine Entscheidungsgrundlage über das zukünftige Organisationsmodell des LS zu schaffen.

Mit Beginn des Jahres 2010 ist im Bereich des Betriebsdienstes der Einstieg in die Ressourcenplanung vorgesehen.

Entsprechend der Einsparvorgabe im Haushaltsplan 2010 des Landes Brandenburg sind im LS für das Jahr 2010 erneut 98 Stelleneinsparungen geplant.

Das Vorhaben eVergabe wird im Jahr 2010 den Pilotbetrieb in der NL West aufnehmen.

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 2010 weiter beteiligen. Die Testläufe des BMS sind für das I. Quartal 2010 vorgesehen.

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 Kennziffersystems, Evaluierung der betriebswirtschaftlichen Steuerungselemente sowie Weiterentwicklung der Berichterstattung.

Im Lauf des Jahres 2010 soll im LS die konzeptionell vorbereitete Plankostenrechnung zunächst für ausgewählte Produktbereiche implementiert werden. Eine Ausweitung der Plankostenrechnung auf die übrigen Produktbereiche des LS ist gegenwärtig bis 31. 12. 2011 geplant.

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 liegenden Straßen und Straßenbauwerke wurden bisher nicht als immobiles Anlagevermögen erfasst und bewertet. Der Hauptteil des in der Verwaltung des LS befindlichen Landesvermögen bleibt damit aus bilanzieller Sicht unberücksichtigt.

Angaben zur Vermögensentwicklung sind folglich nicht möglich. In Abstimmung mit dem Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft hat das Finanzministerium eine Bilanzierung des Straßenvermögens gebilligt. Für das Jahr 2010 sind in enger Zusammenarbeit mit der begleitenden Wirtschaftsprüfungsgesellschaft vorgesehen:

- Analyse der vorhandenen Bestandsdaten
- Festlegung der Bewertungsmethode
- Beginn mit Erstbewertung

Zieltermin für die Bilanzierung des Infrastrukturvermögens ist der 01. 01. 2012


Insgesamt ist festzustellen, dass das fünfte Geschäftsjahr des LS erfolgreich verlaufen ist. Die Umsetzung der Konjunkturprogramme des Bundes erforderte auch im Landeshaushalt erhebliche Anstrengung und Belastung der Liquidität. 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, 28. Mai 2010


Hans-Reinhard Reuter
Vorstandsvorsitzender


Reinhardt Stühr
Vorstand Personal/Finanzen/Recht


Edgar Gaffry
Vorstand Planung


Thomas Heyne
Vorstand Bau und Betrieb

Gewinn- und Verlustrechnung für 2009

	2009	2008
	€	€
1. Umsatzerlöse und Zuschüsse		
a) Erträge aus Gebühren und Entgelten	2.124.964,44	1.808.910,94
b) Erträge aus Zuschüssen für laufende Zwecke	274.077.778,70	254.600.239,94
c) Veränderung des Sonderposten für sonst. Zuweisungen und Zuschüsse	8.274.430,48	1.566.463,23
	284.477.173,62	258.346.415,27
2. Sonstige betriebliche Erträge	12.622.575,37	11.225.899,71
	297.099.748,99	269.201.513,82
3. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	-10.674.903,17	-9.240.175,07
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	-167.594.250,57	-144.916.370,7
	-178.269.153,74	-154.156.545,83
4. Personalaufwand		
a) Entgelte und Bezüge	-78.846.815,30	-76.557.583,54
b) Soziale Abgaben	-21.305.441,77	-21.689.714,34
	-100.152.257,07	-98.247.297,88
5. Abschreibungen		
auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-7.391.545,56	-6.647.802,82
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen	-11.275.649,60	-10.143.160,26
7. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-4.294,80	-28,85
8. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	6.848,22	6.678,18
9. Sonstige Steuern	-6.848,22	-6.678,18
10. Jahresüberschuss	0,00	0,00

Bilanz zum 31.12.2009

Aktiva	31.12.2009	31.12.2008
A: Anlagevermögen	€	€
I: Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Erworbene Software	941.682,59	860.636,22
2. Anzahlung auf erworbene Software	230.128,73	53.428,01
	1.171.811,32	914.064,23
II. Sachanlagen		
1. Bauten auf fremden Grundstücken	37.699,05	42.720,43
2. Technische Anlagen und Maschinen	26.377.827,89	23.007.400,20
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	5.436.770,28	4.431.873,98
	31.852.297,22	27.481.994,61
	33.024.108,54	28.396.058,84
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	2.353.986,96	2.846.635,29
II. Forderungen und sonst. Vermögensgegenstände		
1. Ausgleichsforderung gegen das Land Brandenburg	18.186.874,44	11.468.920,30
2. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.137.097,62	1.370.699,89
3. Sonstige Vermögensgegenstände	2.608.115,09	2.821,23
	22.932.087,15	12.842.441,42
	48.979.174,40	72.240.145,80
III. Flüssige Mittel		
	74.265.248,51	87.929.222,51
C. Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	82.065,91	48.834,65
	107.371.422,96	116.374.116,00

Passiva	31.12.2009	31.12.2008
A: Eigenkapital	€	€
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	33.024.108,54	28.396.058,84
2. Sonderposten für sonstige Zuweisungen und Zuschüsse	0,00	8.274.430,48
	33.024.108,54	36.670.489,32
C. Rückstellungen		
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	10.913.339,00	13.076.709,00
Sonstige Rückstellungen	24.843.454,53	27.509.916,69
	35.756.793,53	40.586.625,69
D. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	19.344.926,09	19.154.855,82
2. Verbindlichkeiten gegenüber der öffentlichen Hand	16.012.561,25	16.724.069,87
3. Sonst. Verbindlichkeiten	27.817,71	31.156,88
	35.385.305,05	35.910.082,57
E. Passive Rechnungsabgrenzungsposten	251,58	1.954,16
	107.371.422,96	116.374.116,00

Organigramm

