



Geschäftsbericht 2015

Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg

Inhalt

| | Seite |
|--|-------|
| Impressum | 2 |
| Vorwort des Vorstands | 4 |
| Neubau der B 112, Ortsumgehung Brieskow-Finkenheerd/Wiesenu | 6 |
| Radweg entlang der B 107 von Neuhütten bis nach Börnecke | 14 |
| AKR-geschädigte Fahrbahndecken im Bereich des Autobahnnetzes des Bundeslandes Brandenburg | 16 |
| Einführung der FS 100-Streutechnologie in den Betriebsdienst des LS | 19 |
| Der Ausbau der L 23 in der Ortsdurchfahrt Templin (Obere Mühlenstraße, Am Markt, Mühlenstraße) | 22 |
| Endlich: Brückenbau in München! | 26 |
| Lagebericht | 29 |
| Gewinn- und Verlustrechnung für 2015 | 37 |
| Bilanz | 38 |
| Organigramm | 39 |

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 Kommunikations-Design
www.drechsel-berlin.com

Titelbild: Blick auf die B 112, Ortsumgehung
Brieskow-Finkenheerd/Wiesenu
© euroluftbild.de

Das verwendete Bildmaterial sowie die Texte wurden vom Landesbetrieb Straßenwesen zur Verfügung gestellt. Die Bilder, Grafiken, Pläne und Karten sind Eigentum des LS.

Vorwort des Vorstands zum Geschäftsbericht 2015

Das Jahr 2015 war für den Landesbetrieb Straßenwesen ein besonderes Jahr, da seit seiner Gründung nunmehr **10 Jahre** vergangen sind. Dieses Jubiläum lud ein zur Standortbestimmung und zur Formulierung neuer Ziele, aber auch zum Rückblick auf das Geleistete, auf Erfahrungen, Wünsche und Hoffnungen.

Die Aufgabe des Landesbetriebs Straßenwesen war und ist es, den Ausbau der Straßeninfrastruktur im Land Brandenburg voranzubringen, wobei insbesondere der hohe Bedarf an Erhaltung zu berücksichtigen ist. Die dafür erforderlichen Kernkompetenzen sind, trotz veränderter wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Anforderungen, weiterhin effektiv und effizient auszufüllen. Der Anspruch, sich zielstrebig zu einem serviceorientierten und modernen Dienstleistungsunternehmen der öffentlichen Verwaltung zu entwickeln, das bedarfsgerecht, wirtschaftlich und kundenorientiert arbeitet, galt bisher und gilt weiterhin.

Mit hohen Erwartungen nahm der LS vor 10 Jahren offiziell seinen Betrieb auf und löste damit die vorherige Struktur der einzelnen Ämter ab. Zunächst Niederlassungen und Zentrale, heute Dienststätten und Betriebs-sitz, stellen die Betreuung von derzeit insgesamt etwa 12.300 Kilometern Verkehrswege sicher. Aufregende, aber auch sehr erfolgreiche 10 Jahre lagen hinter uns.

Das Jubiläum des 10-jährigen Bestehens des Landesbetriebs Straßenwesen wurde im September 2015 mit einem „Tag der offenen Tür“ in der Autobahnmeisterei Erkner würdig begangen. Gemeinsam mit Frau Ministerin Kathrin Schneider verbrachten viele geladene Gäste, interessierte Bürgerinnen und Bürger sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Landesbetriebes einen interessanten Tag mit vielfältigen Einblicken in die Arbeit einer Autobahnmeisterei und des gesamten Landesbetriebs Straßenwesen.

So stellte sich die Situation im LS am Ende des Wirtschaftsjahres 2015 dar:

Für Planung und Bau standen 242,7 Mio. EUR Bundesmittel, einschließlich Betriebsdienst und EFRE-Mittel, zur Verfügung. Bei den Landesmitteln (inklusive EU-Mittel) belief sich das Budget auf 65,5 Mio. EUR. Trotz vorläufiger Haushaltsführung und den damit einhergehenden Zeitverzögerungen verlief die Umsetzung in den

Baumaßnahmen sehr zufriedenstellend.

2015 wurde die EFRE-Förderperiode 2007 – 2013 finanztechnisch abgeschlossen.

EFRE-Mittel standen dem Land Brandenburg für die Förderperiode 2007 – 2013 für den Landesstraßenbau in Höhe von 184,5 Mio. EUR zur Verfügung (KOFI: 61,5 Mio. EUR, Gesamt: 246,0 Mio. EUR), in dieser Zeitspanne wurden insgesamt 197 EFRE-Maßnahmen bewilligt. Der kommunale Straßenbau in Brandenburg wurde 2015 mit insgesamt 27,1 Mio. EUR aus Mitteln des Bundes gemäß Entflechtungsgesetz gefördert.

Eine besondere Herausforderung ist das für diese Legislaturperiode aufgelegte Investitionsförderprogramm in Höhe von 100 Mio. EUR zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Ortsdurchfahrten, dessen Umsetzung 2015 mit der Realisierung der ersten Maßnahmen begann.

Im „100-Millionen-EUR-Programm“ finden insgesamt 71 Maßnahmen Berücksichtigung. Dabei handelt es sich sowohl um kurzfristige, als auch um längerfristige Maßnahmen, die in der aktuellen Legislaturperiode umgesetzt werden sollen. Mit Stand Jahresende 2015 befanden sich 12 Maßnahmen im Bau, 6 Maßnahmen waren bereits fertig gestellt worden.

Das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) hat, trotz fortbestehender personeller Einsparvorgaben des Landes, die Möglichkeit eingeräumt, für die Umsetzung dieser beträchtlichen Aufgabe eine gewisse Anzahl von Beschäftigten und Nachwuchskräften zusätzlich einzustellen.

Um generell die Folgen der Personalentwicklung zu mindern, betreibt der LS als Arbeitgeber im Sinne einer gesundheitlichen Fürsorge für die Beschäftigten ein aktives betriebliches Gesundheits- bzw. Eingliederungsmanagement (BGM/BEM). Im Weiteren wird mit dem künftigen Angebot eines dualen Studiums, insbesondere zur Sicherung der dringend benötigten Fachkräfte im LS, ein neuer Weg beschritten. Hierbei haben sowohl interne als auch externe Interessenten die Möglichkeit, an einer entsprechenden Hochschule parallel zur praktischen Arbeit einen Bachelor im Fach Bauingenieurwesen abzuschließen. Es ist vorgesehen, diese Studienmöglichkeit ab 2016 für erste Bewerber anzubieten.



Als großen Gewinn verzeichneten wir die Tatsache, dass 2015 der LS 16 seiner ehemaligen Auszubildenden, die herausragende Abschlussleistungen aufzuweisen hatten, in ihr künftiges Berufsleben übernehmen konnte. Für fünf weitere ehemalige Azubis wurden Auswahlverfahren durchgeführt. Zu verdanken ist dies insbesondere den Kolleginnen und Kollegen, die sich mit erheblichem Engagement der Unterstützung der angehenden Fachkräfte widmeten.

Ein weiterer, kontinuierlich betrachteter Baustein der personellen Sicherung ist die Organisationsentwicklung im Landesbetrieb, die konsequent fortgesetzt wird. Im Vorstandsbereich Planung und Bau ist 2015 eine neue Organisationsstruktur entwickelt worden, die zum 01.01.2016 umgesetzt wurde. Für den Vorstandsbereich Betrieb und Verkehr wurde das Projekt „Stufe 3 – Meistereien“ planmäßig vorangetrieben.

Der Umfang der Aufgaben war auch 2015 ein stetiger Antrieb für die Aktivitäten zur Personalgewinnung und -fortbildung, insbesondere auch im Bereich des Betriebsdienstes, wo die Kolleginnen und Kollegen einer permanenten Kontrolle ihres Handelns in der Öffentlichkeit unterliegen. So stand 2015 z. B. das Thema Baumpflege, Baumfällung und Baumwarte ganz oben auf der Agenda.

Aufgrund der verhältnismäßig milden Witterung und der gleichbleibend hohen Bevorratung mit Streustoffen von rund 70.000 t, ergaben sich in der Winterdienstsaison 2014/2015 keine Engpässe oder Einschränkungen hinsichtlich der Durchführung. Das zeigte sich auch im

Salzverbrauch, der mit circa 32.000 t nur geringfügig höher war als 2013/2014 und damit deutlich unter dem langjährigen Mittel lag (5-Jahres-Mittel ca. 48.500 t). Unabhängig davon ist ein kontinuierlicher, auf die Bedarfe der Meistereien ausgerichteter Ausbau der Streustofflagerkapazitäten weiterhin Aufgabe im LS.

Ein anderes wichtiges Projekt, das sowohl eine Qualitätssteigerung bei den Arbeitsergebnissen, als auch eine Optimierung der praktischen Arbeit im LS bewirken wird, ist die Einführung und Nutzung des Programms MaVIS. Das Ziel für die Implementierung dieser Software besteht in der Bündelung von Fachprogrammen und Informationen im Zusammenhang mit Straßenbauprojekten des LS, wodurch standortbezogene Einzelsysteme abgelöst werden. Damit sollen eine einheitliche Dokumentation und eindeutige Prozessabläufe erreicht werden. Dadurch, dass ein Zugriff von mehreren Ebenen auf die verfügbaren aktuellen Daten ermöglicht wird, kann der Aufwand für Information und Dokumentation der verschiedenen Projekte deutlich reduziert und eine Transparenz für die Entscheidungsträger im LS und im MIL erreicht werden. 2015 wurden dafür die entscheidenden Grundlagen geschaffen. Zukünftig wird die Einbeziehung weiterer Organisationseinheiten, z. B. Betriebsdienst oder Abteilung Verkehr, sowie die Anbindung der Straßeninformationsbank (SIB) möglich sein.

Mit dem Geschäftsbericht 2015 möchten wir Ihnen ausgewählte Aufgaben und Projekte näherbringen und hoffen damit die Vielfältigkeit unserer Straßenbauverwaltung anschaulich zu vermitteln.

Dr. Albrecht Klein
Vorstandsvorsitzender

Reinhardt Stühr
Vorstand Zentrale Dienste

Edgar Gaffry
Vorstand Planung und Bau

Thomas Heyne
Vorstand Betrieb und Verkehr

Neubau der B 112, Ortsumgehung Brieskow-Finkenheerd/Wiesenaу

von Marko Jürgen

Am 22. Dezember 2015 konnte nach fast 4-jähriger Bauzeit die B 112, Ortsumgehung Brieskow-Finkenheerd/Wiesenaу feierlich für den Verkehr freigegeben werden. Das Bauvorhaben wurde aus Straßenbaumitteln des Bundes finanziert und von der Europäischen Union aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung gefördert.



Operationelles Programm Verkehr EFRE Bund 2007-2013



Ausgangssituation

Die Schaffung einer neuen, leistungsfähigen Oder-Lausitz-Straße im Bereich Brieskow-Finkenheerd und Wiesenaу ist mit einer grundlegenden Veränderung der Verkehrsverhältnisse in den Ortslagen verbunden. Die innerörtlichen Situationen waren von einer starken Verkehrsbelastung der B 112 (alt) zwischen Frankfurt (Oder) und Eisenhüttenstadt geprägt.

Entsprechend der Straßenverkehrszählung 2010 des Landes Brandenburg waren für die im Bestand zwei-

streifige B 112 (RQ 10,5) im Vorhabenbereich folgende Belastungen ausgewiesen:

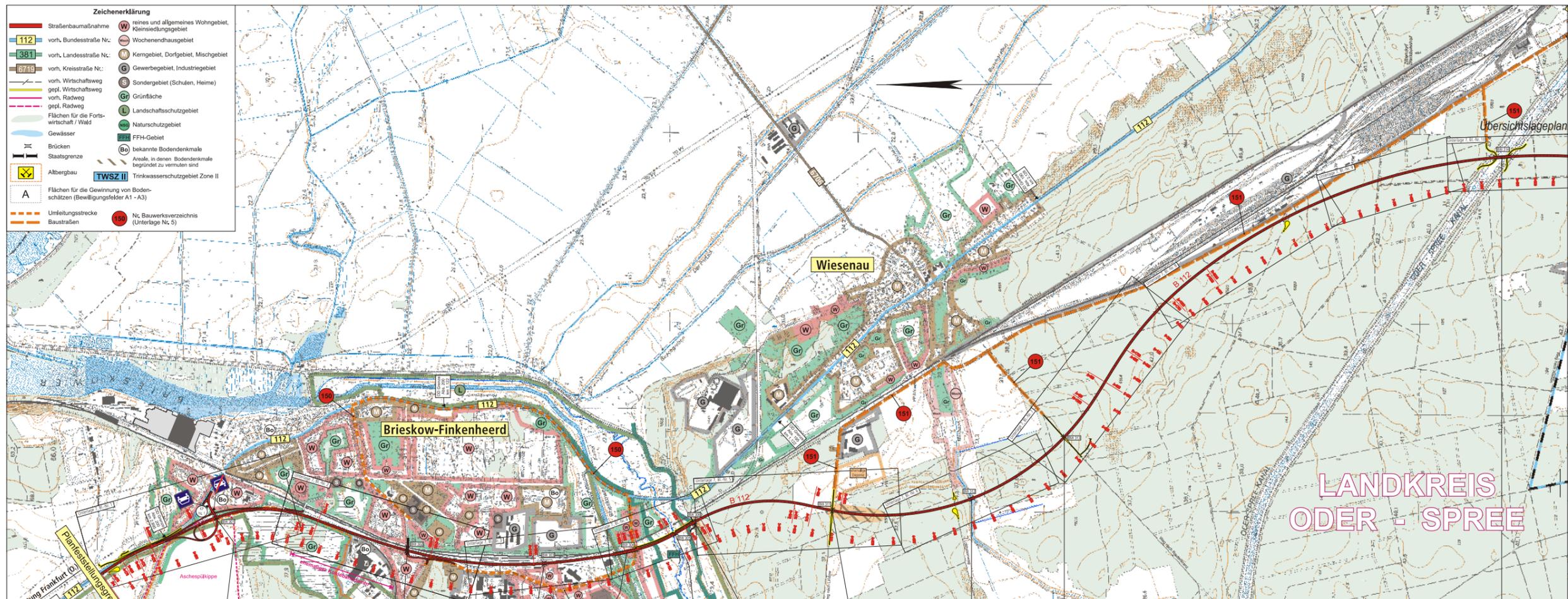
- zwischen den Abzweigen nach Lossow und Ziltendorf (L 373): 11.000 Kfz/24 h
- zwischen den Abzweigen nach Ziltendorf (L 373) und Pohlitz (L 371): 10.000 Kfz/24 h
- Schwerverkehrsanteil bis zu ca. 9 %.

Verkehr dieser Größenordnung, der bei unverändertem Straßennetz und steigendem Individualverkehr gemäß Straßenverkehrsprognose 2025 des Landes Brandenburg auf dem sich unmittelbar nördlich der Ortsumgehung anschließenden Streckenabschnitt perspektivisch bis zum Jahr 2025 auf 22.000 Kfz/24 h mit einem prognostizierten Schwerverkehrsanteil von 12 % noch erheblich zunimmt, ist ortsunverträglich. Er bedeutet eine starke Beeinträchtigung der Lebensqualität der Bevöl-

kerung in den Ortsdurchfahrten sowie eine permanente Absenkung der Verkehrsqualität der Bundesstraße aufgrund der Überschreitung der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Verkehrsanlage.

Darüber hinaus besteht ein hohes Gefährdungspotential für die Verkehrsteilnehmer. So ereigneten sich allein im Zeitraum 1997 bis Juni 2001 zwischen Brieskow-Finkenheerd und Ziltendorf (B112, Abschnitt 190 und 195) 32 Unfälle mit 34 Leichtverletzten, zwei Schwerverletzten und einem Getöteten. Die bei den Unfällen verursachten volkswirtschaftlichen Kosten wurden mit ca. 1,32 Mio. € bewertet.

Bedingt durch die Überlagerung der ausgeprägten Aufenthalts- und Erschließungsfunktion in den Ortslagen mit der Verbindungsfunktion ergaben sich kompli-



Übersichtslageplan der OU Brieskow-Finkenheerd/Wiesenaу

zierte Verkehrsabläufe, die bereits bei der damaligen Verkehrsbelastung zu erheblichen Behinderungen des Verkehrsflusses führten. Damit verbunden waren eine überdurchschnittliche Erhöhung der Betriebs- und Unfallkosten sowie eine starke Belastung der Umwelt durch Lärm- und Schadstoffemissionen.

Da die vorhandenen Ortsdurchfahrten den verkehrlichen Anforderungen einer Bundesstraße mit einer überregionalen Verbindungsfunktion unter den genannten Randbedingungen nicht mehr gerecht werden konnten, wurde das Vorhaben dem vordringlichen Bedarf des Bundesverkehrswegeplanes 2003 zugeordnet. Das Vorhaben ist ein Teilabschnitt der Oder-Lausitz-Straße und Bestandteil der Schwerpunktmaßnahmen Bundesfernstraßen des Landes Brandenburg. Die Maßnahme beinhaltet den Bau der OU Brieskow-Finkenheerd/Wiesenu und bildet einen Lückenschluss in den Ausbaubereichen der B 112.

Laut der Verkehrsprognose 2025 des Landes Brandenburg weist die OU Brieskow-Finkenheerd/Wiesenu eine Verkehrsbelastung von 16.000 Kfz/24 h mit einem Schwerverkehrsanteil von 14 % auf. In den Ortsdurchfahrten Brieskow-Finkenheerd, Wiesenu und Ziltendorf wird auf der ehemaligen B 112 dann nur noch eine Verkehrsstärke zwischen 2.000 und 7.000 Kfz/24 h prognostiziert. Damit ist für die zukünftige städtebauliche Entwicklung der entlasteten Gemeinden im Sinne der Gewährleistung einer hohen Aufenthalts- und Lebensqualität der Einwohner und Gäste sowie für die Entwicklung des Tourismus in der Grenzregion die Voraussetzung geschaffen.

Unter Berücksichtigung der zukünftigen Verkehrsbelastung wurde für die Ortsumgehung ein dreistreifiger Querschnitt (RQ 15,5) gewählt und die notwendigen Anbindungen des untergeordneten Straßennetzes über planfreie Knotenpunkte vorgesehen. Die Neubaustrecke wird als anbaufreie Krafffahrstraße betrieben. Die Überprüfung des gewählten Querschnitts hatte die Wirtschaftlichkeit der gewählten Lösung bestätigt. Bei Ausführung eines nur zweistreifigen Querschnitts wäre die für Straßen der Verbindungskategorie AI angestrebte mittlere Reisegeschwindigkeit deutlich unterschritten worden. Zudem liegen die vermeidbaren Unfallkosten bei Einsatz des RQ 15,5 mindestens 2-fach über den

Mehrkosten für dessen Herstellung gegenüber den Baukosten eines RQ 10,5.

Planung

In den Jahren 1996, 1997, 2000, 2001 und 2002 wurden mehrere Studien im Bereich zwischen der OD Brieskow-Finkenheerd und Wiesenu Richtung Süden (bis etwa zur L 371 bzw. B 246) zur Trassenfindung bezüglich einer Verlegung der Bundesstraße 112 (alt) erarbeitet. Dabei wurde auch die Mitnutzung der B 112 (alt) zwischen Wiesenu und Ziltendorf geprüft. Untersucht wurden auch großräumige Alternativtrassen, u. a. über Müllrose – Schlaubetal.

In Abarbeitung der Maßgaben der landesplanerischen Beurteilung vom 2. Dezember 1997 des Raumordnungsverfahrens „Ortsumgehung Neuzelle /Eisenhüttenstadt im Zuge der Bundesstraße 112“ wurde durch das damalige Brandenburgische Straßenbauamt Frankfurt (Oder) eine gesamträumliche Betrachtung für den Raum von Neuzelle über Eisenhüttenstadt bis Frankfurt (Oder) in verschiedenen Untersuchungen/Studien vorgenommen und Alternativvorschläge unter dem Aspekt der Trassenbündelung in einer Machbarkeitsstudie untersucht. Ergänzend dazu wurden mit Schreiben vom 22. September 2000 die Planungsabsichten zu den einzelnen Teilabschnitten für den Ausbau der Oder-Lausitz-Straße zwischen Frankfurt (Oder) und Eisenhüttenstadt / Neuzelle gegenüber der Raumordnungsbehörde konkretisiert.

Im Ergebnis dieser umfassenden Untersuchungen unter Einbeziehung der Träger öffentlicher Belange und unter Berücksichtigung des vorhandenen Raumwiderstandes ergab sich nach Abwägung aller untersuchten Varianten die der Planfeststellung zugrunde gelegte Trassenführung.

Der Planfeststellungsbeschluss wurde mit Datum vom 30. September 2010 erlassen. Die sofortige Vollziehbarkeit dieses Planfeststellungsbeschlusses wurde mit Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts vom 6. April 2011 bestätigt. Die Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss wurden durch Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 30. Mai 2012 endgültig abgewiesen.

Technische Lösung

Das Vorhaben umfasste die Realisierung des ca. 10 km langen Neubaus der B 112 als Ortsumgehung von Brieskow-Finkenheerd, Wiesenu und Ziltendorf. Im Bereich der Gemeinde Brieskow-Finkenheerd erfolgte eine Trassenbündelung mit der Bahnstrecke Frankfurt (Oder) – Guben.

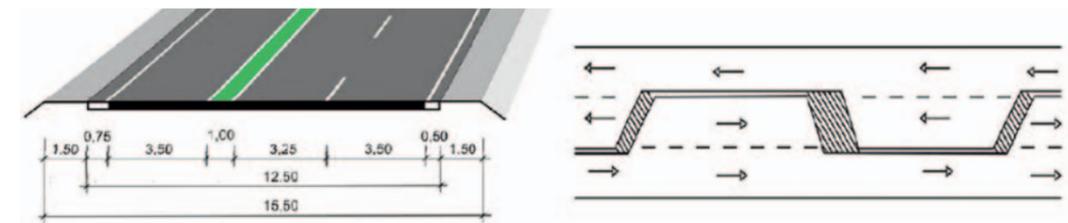
Die Baumaßnahme begann nördlich von Brieskow-Finkenheerd und endet westlich von Ziltendorf. Bestandteil der Ortsumgehung sind auch die planfreien Knotenpunkte „Brieskow-Finkenheerd“ und „L 371“. Der nördliche Knotenpunkt („Brieskow-Finkenheerd“) verbindet die B 112 im Anfangsbereich mit der vorhandenen B 112 (Lindenstraße Brieskow-Finkenheerd). Der südliche Knotenpunkt („L 371“) im Endbereich der Linienführung verbindet die B 112 mit der L 371.

Die B 112 entspricht in ihrer Funktion als großräumige Straßenverbindung entsprechend den Richtlinien für integrierte Netzgestaltung (RIN 2008) der Straßenkategorie LS I mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von 100 km/h.

In Auswertung der prognostizierten Verkehrsstärken und den Festlegungen zur Oder-Lausitz-Straße erhielt die B 112 einen Querschnitt RQ 15,5.

Im Zusammenhang mit dem Bau der Ortsumgehung wurden insgesamt 11 Ingenieurbauwerke, davon 7 im Zuge der B 112 und 4 Brücken zur Überführung von Straßen und Wirtschaftswegen über die Neubaustrecke errichtet.

Die B 112 ist als Krafffahrstraße ausgewiesen. Für den langsam fahrenden sowie für den Radverkehr verbleibt die alte B 112. Zur Flächenschließung und zur Auf-



Skizze: Fahrbahnaufteilung und Prinzipdarstellung des Regelquerschnitts (RQ) 15,5

| BW-Nr. | Bezeichnung | Länge | Nutzbreite |
|--------|---|----------|--------------------|
| 301 | Brücke im Zuge der B 112 über die Verbindungsrampe des planfreien Knotens | 19,00 m | 16,25 m |
| 302 | Brücke im Zuge der Bahnhofstraße über die B 112 | 31,28 m | 8,75 m bis 11,24 m |
| 303 | Fußgängertunnel am Bahnhof unter der B 112 | 6,00 m | 15,50 m |
| 304 | Brücke im Zuge der B 112 über den Friedrich-Wilhelm-Kanal, die L 373 und einen Wirtschaftsweg | 102,00 m | 16,25 m |
| 305 | Brücke im Zuge der B 112 über die Schlaube | 42,00 m | 23,79 m |
| 306 | Brücke im Zuge der B 112 über den Weg an der Schlaube | 6,30 m | 16,25 m |
| 311 | Brücke im Zuge des Verbindungsweges nach Lindow über die B 112 | 22,73 m | 4,50 m |
| 312 | Brücke im Zuge der B 112 über den Mirrbach | 13,40 m | 21,60 m |
| 313 | Brücke im Zuge des Verbindungsweges nach Rautenkranz über die B 112 | 22,66 m | 4,50 m |
| 314 | Brücke im Zuge der B 112 über den Oder-Spree-Kanal | 74,00 m | 16,25 m |
| 315 | Brücke im Zuge der L 371 über die B 112 | 21,53 m | 11,50 m |

rechterhaltung unterbrochener Wegebeziehungen wurden im Bereich der Trasse zwei Überführungen gebaut.

Baudurchführung

Nachdem auf Grundlage der erteilten Planfeststellung die vorbereitenden Arbeiten zur Baufeldfreimachung abgeschlossen waren, begannen im April 2012 die Hauptbauleistungen. Der feierliche Spatenstich erfolgte am 22. Juni 2012. Neben dem brandenburgischen Verkehrs- und Landwirtschaftsminister, Herr Vogelsänger waren der Staatssekretär beim Bundesverkehrsministerium, Herr Mücke, der Landrat vom Landkreis Oder-Spree, Herr Zalenga und der Vorstandsvorsitzende des Landesbetriebes Straßenwesen, Herr Reuter anwesend, um feierlich den Baubeginn dieses komplizierten Abschnittes der Oder-Lausitz-Straße zu begleiten.



Spatenstich

Als wesentliche, bauvorbereitende Leistungen sind der Rückbau von Bahnanlagen, der Abriss zweier Wohnhäuser, die Munitionsbergung und die Rodung zu nennen. Die Hauptbauleistungen wurden in insgesamt fünf Einzelabschnitten von separat nutzbaren Zuwegungen über das vorhandene Straßen- und Wegenetz realisiert. Die entsprechenden Bauleistungen erfolgten parallel mit zeitlich gestaffelten Bauphasen. Dadurch wurde einerseits eine Bauzeitoptimierung erreicht und andererseits Belastungsspitzen der Anwohner durch Baustofftransporte reduziert.

Begonnen wurden die Bautätigkeiten im Süden mit den Losen 6 und 7. Im April und Juni 2012 wurden die Bauleistungen für den Neubauabschnitt vom BW 311, Brücke im Zuge des Verbindungsweges nach Lindow (Baukm 4+082) bis zum Bauende vergeben. Neben dem Straßenbau wurden insgesamt 5 Bauwerke errichtet, u. a. die Brücke über den Oder-Spree-Kanal.

Im Oktober 2012 wurde der Abriss der Brücke über die Anlagen der Deutschen Bahn AG im Zuge der Bahnhofstraße und deren Neubau bezuschlagt.

Hierzu war die Errichtung einer Behelfsbrücke zum Bahnsteig und zur Sicherung der fußläufigen Verbindung innerorts erforderlich.

Im Februar 2013 wurde das umfangreichste Baulos 5.2 vergeben. Hier waren drei Brücken und zwei Steildämme zu errichten. Die größte Brücke mit über 100 m Länge überspannt den Friedrich-Wilhelm-Kanal und die L 373. Im angrenzenden Bereich wurde bis zur Schlaube in einem aufwändigen Verfahren der anstehende Torf

ausgebaggert und anschließend tragfähiger Sand als Untergrund für den bis zu 7 Meter hohen Straßendamm, teilweise unter Wasser, eingebaut.

Eine weitere Brücke führt über die Schlaube. Zur Minderung der Beeinträchtigung der im Gebiet lebenden reproduktiven Biber war die Baudurchführung im jahreszeitlichen Ablauf nicht durchgängig möglich. In Abstimmung mit der Fachbehörde wurde eine Bauzeitenbeschränkung festgelegt. Danach galt für die Vorbereitung, Baustelleneinrichtung und Herstellung des Unterbaus ein Bauverbot von Anfang April bis Ende September.

Im August 2013 wurde das Baulos 2.2 beauftragt. Dieser Abschnitt reichte vom Baubeginn am Knotenpunkt „Finkenheerd“ bis fast an die Bahnhofstraße. In diesem

und dem sich anschließenden Abschnitt war die Besonderheit, dass die neue Bundesstraße auf einem Teil der entwidmeten Bahntrasse unmittelbar neben der bestehenden Bahnlinie durch den Ort führte. Zwischen der Schutzeinrichtung und der Bahnstrecke wird in einem Teilbereich eine beidseitig hochabsorbierende Lärmschutzwand angeordnet, die auch als Blendschutz dient. Als letztes Hauptbaulos wurde im November 2014 das Los 3.2 vergeben. Hierbei handelt es sich um einen ca. 1,1 km langen Straßenbauabschnitt ohne Bauwerke.

Bis Ende 2014 waren alle Aufträge für die Hauptbauleistungen erteilt, so dass Arbeiten im gesamten Streckenabschnitt der Ortsumgehung erfolgten.

Im Jahr 2015 wurden die Arbeiten an allen Teilabschnitten der Ortsumgehung inklusive der Brückenbauwerke



Bodenaustausch zwischen der L 373 und der Schlaube



Einschub der Brücke über den Oder-Spree-Kanal



Behelfsbrücke zum Bahnsteig und Ortsverbindung während der Bauzeit



Steildamm



Trassenbündelung
Bahn / Straße in
Brieskow-Finkenheerd

ke sowie der Komplettierung mit Lärmschutzwänden, Leit- und Schutzeinrichtungen sowie Fahrbahnmarkierungen abgeschlossen. Am 22. Dezember 2015 erfolgte die Verkehrsfreigabe und vollständige Inbetriebnahme dieses für die weitere wirtschaftliche Entwicklung der Region wichtigen und durch die EU geförderten Infrastrukturprojektes.

Immissionsschutz

Zum Schutz der angrenzenden Wohnbebauung wurden auf einer Länge von 2.831 m bis zu 5 m hohe Lärmschutzwände errichtet.

Umweltschutz und Landschaftspflege

Auf Grund der vorhandenen hohen Beeinträchtigungen wurden Maßnahmen der Schadensbegrenzung festgelegt. Diese tragen wesentlich dazu bei, die möglichen negativen Auswirkungen zu mindern bzw. zu vermeiden und waren zwingend umzusetzen.



Lärmschutzwände in Brieskow-Finkenheerd

| Maßnahmennummer | Bezeichnung der Maßnahme |
|----------------------------|--|
| Schutzmaßnahmen | |
| S 1 | Temporärer Schutzzaun/Baumschutz |
| Minderungsmaßnahmen | |
| V 1 (FFH M 4) | Einsatz lärm- und schadstoffreduzierter Baumaschinen/Verwendung biologisch abbaubarer Hydrauliköle |
| V 2 | Schutz von Bodendenkmalen |
| V 3 | Ausweisung von Tabuzonen für Bauebenenflächen |
| V 4 | fischottergerechte Bauweise der Bauwerke 304, 305, 312 |
| V 5 | Einbau von Amphibiendurchlässen mit Leiteinrichtungen |
| V 6 (FFH M 2) | Erhalt/Einbringen von natürlichem Sohlsubstrat an Bauwerken 305 und 312 |
| V 7 (FFH M 1) | ökologische Bauüberwachung |
| V 8 (FFH M 3) | nächtliches Bauverbot |
| V 9 | zeitlich versetzter Bau BW 304, 305, 312 |
| V 10 | artgerechte Dimensionierung BW 304 und 314 |
| (FFH M 5) | ausreichende Dimensionierung BW über die Schlaube |
| (FFH M 6) | Bauzeitenbeschränkung |
| ASB 1 | Ausweisung und Erhalt von Bäumen mit Tendenz zur Höhlenbildung |
| ASB 2 | temporäre Amphibienleiteinrichtungen |
| ASB 5 | |
| ASB 3 | Abriss Gebäude Gubener Straße außerhalb der Reproduktionszeit |
| ASB 4 | Baufeldfreimachung außerhalb der Fortpflanzungs- und Brutzeit |
| ASB 6 | Kontrolle von Altbäumen vor Fällung |
| CEF 1 | Umsetzen der Zauneidechse |
| CEF 2 | Anlage von Fledermausquartieren |

Zum Ausgleich und Ersatz der unvermeidbaren erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft wurden bzw. werden folgende Maßnahmen umgesetzt:

| Maßnahmennummer | Bezeichnung der Maßnahme |
|-----------------------------|--|
| Gestaltungsmaßnahmen | |
| G 1 | lockere Gehölzpflanzungen am Sickerbecken und auf Zwickelflächen |
| G/A 2 | Waldrandaufbau und Unterbau auf und am Arbeitsstreifen |
| G 3 | Ansaat auf Böschungen, Mulden |
| G/A 4 | Gehölzpflanzungen auf Böschungsflächen |
| G/A 5 | Baumpflanzungen trassenbegleitend |
| G 6 | abschnittsweise Begrünung der Lärmschutzwand |
| Ausgleichsmaßnahmen | |
| A 1 | Entsiegelung trassennah |
| A 2 | Nutzungsintensivierung am Pohlitzer See |
| A 3 | Anlage flächiger und linearer feuchter Gehölzstrukturen an Gräben |
| A 4 | Entwicklung von ruderalen Trockenstandorten |
| A 5 | Aufforstungen trassennah |
| A 6 | Voranbau mit Laubgehölzen in Kiefernreinbeständen trassennah |
| A 7 | Sukzessionsflächen un gelenkt und Waldrandaufbau |
| A 8 | Erhalt eines Altarmabschnittes an der Schlaube, Extensivierung von Flächen |
| A 9 | Wildobstpflanzung |
| Ersatzmaßnahmen | |
| E 2 | Voranbau mit Laubgehölzen trassenfern |
| E 3 | Entsiegelung und anschließende Aufforstung trassenfern |
| E 4 | Voranbau mit Laubgehölzen trassenfern |
| E 5 | Aufforstung trassenfern |

Radweg entlang der B 107 von Neuhütten bis nach Börnecke

von Rainer Reichel

Am 21.05.2015 wurde der Radweg straßenbegleitend zur B 107 zwischen Wiesenburg und Börnecke für den Radverkehr freigegeben.

Die Planung und die Umsetzung der Baumaßnahme umfasste die Errichtung eines straßenbegleitenden einseitigen Radweges mit drei Durchlässen südwestlich der B 107 zwischen den Ortschaften Neuhütten und Börnecke mit einer Länge von 4.929,00 m und 2,50 m Breite. Betrieben wird der Radweg für den Zweirichtungsverkehr.

Der Radweg beginnt am nördlichen Ortsausgang von Neuhütten in Richtung Görzke und verläuft bis zum Anschluss an den vorhandenen Radweg in Börnecke in Höhe „Neue Straße“.

Vorhandene verkehrliche Situation

Die B 107 stellt in ihrem Gesamtverlauf auf einer Länge von 295 km eine bedeutende überregionale Straßenverbindung dar. Sie ist südlich von Wiesenburg mit der Bundesautobahn A 9 verbunden (Anschlussstelle (AS) Köselitz) und endet in der Stadtlage von Chemnitz. Nördlich der Gemeinde Wiesenburg, ca. 2 km südlich von Ziesar, unterfährt die B 107 die Bundesautobahn A 2, bindet in Genthin auf die B 1 auf und endet an der Ortsumfahrung von Pritzwalk. Die B 107 verbindet im unmittelbaren Planungsbereich die Ortschaft Neuhütten mit dem Ortsteil Börnecke der Gemeinde Görzke. Die B 107 wird im betrachteten Abschnitt hauptsächlich

als anbaufreie regionale Hauptverkehrsstraße charakterisiert und ist der Straßenkategorie LS II zuzuordnen. Die Fahrbahn weist eine Breite von 6,50 bis 7,00 m auf. Es ist eine Geschwindigkeit von 100 km/h zulässig. Im Planungsbereich befindet sich beidseitig der B 107 eine Allee mit teils mächtigem Buchen- und Eichenbestand. Der Verkehrsverlauf im gesamten Planungsabschnitt wird durch ein besonders hohes Aufkommen an Schwerverkehr durch die verbindende Funktion der B 107 von der A 9 zur A 2 maßgeblich geprägt.

Weiterhin wird die regionale und überregionale Verbindungsfunktion der B 107, zwischen den Städten Lutherstadt Wittenberg – Wiesenburg – Ziesar – Genthin sowie den angrenzenden kleineren Ortschaften im betrachteten Planungsabschnitt maßgeblich vom Pendlerverkehr bestimmt. Binnen-, Quell- und Zielverkehre können vernachlässigt werden. Das Verkehrsaufkommen und insbesondere der hohe Anteil des Schwerverkehrs macht die Errichtung eines Radweges zwingend notwendig. Die Trennung von Kraftfahrzeug- und Radverkehr führt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer.

Planerische Beschreibung

Der geplante Radweg stellt einen Lückenschluss zwischen den bereits vorhandenen Abschnitten in Neuhütten und Börnecke dar. Fertiggestellt ist die Radwegverbindung zwischen Wiesenburg und Neuhütten sowie von Börnecke bis nach Ziesar.



Radwegführung außerhalb des Kronentraufbereichs der Alleebäume auf dem Acker. Zum späteren Zeitpunkt werden hier entlang im vier Meter breiten Pflanzstreifen radwegbegleitend Bäume gepflanzt.

Der fast fünf Kilometer lange und 2,50 m breite Abschnitt verläuft straßenbegleitend, schlängelt sich aber – landschaftlich reizvoll – einige Meter entfernt durch den Wald. Auf den ersten 3.100 m wird der Radweg weitestgehend über den vorhandenen Brandschutzstreifen im seitlichen Abstand zur Fahrbahn der B 107 zwischen ca. 10 m bis 25 m geführt. Im Anschluss an diesen Abschnitt schwenkt der Radweg im Ackerbereich weiter an die Fahrbahn heran und verläuft hinter einer mächtigen durchgängigen Eichenallee mit einem Abstand von ca. 8 m zum Fahrbahnrand der B 107. Der gesamte Radweg entwässert offen in angrenzende Mulden.

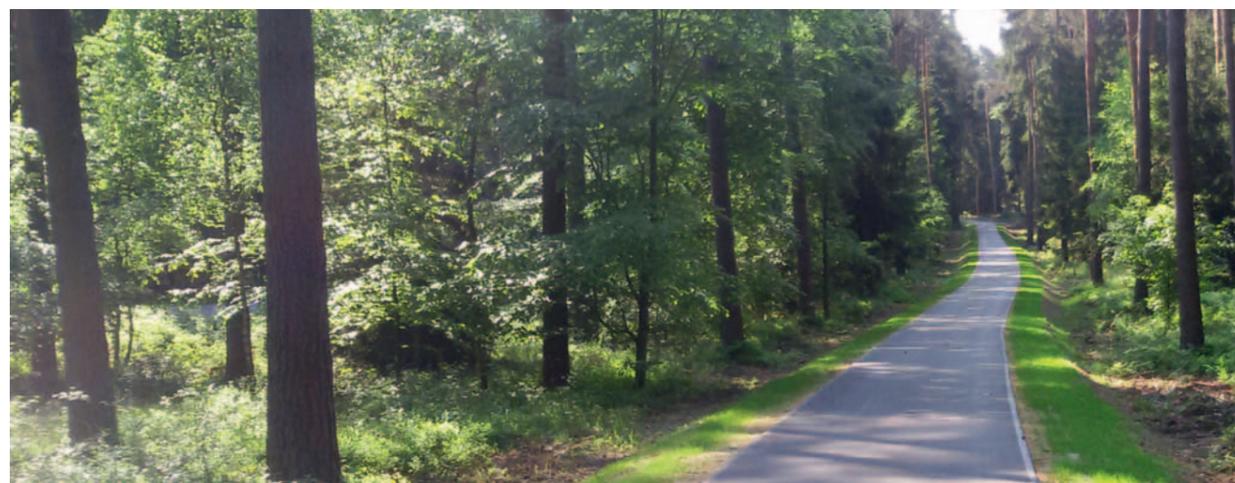
Zusammen mit den bereits bestehenden Radwegabschnitten zwischen Wiesenburg und Neuhütten ist nun abseits der – werktags von vielen Lkw genutzten – B 107 eine entspannte Radtour zwischen Wiesenburg über Neuhütten bis nach Görzke und von dort aus auf der einstigen Trasse der Ziesarer Kleinbahn bis nach Kirchmöser, immer leicht bergab, möglich. Somit wird der Alltagsradverkehr zwischen den umliegenden Orten und Ortsteilen per Fahrrad erleichtert. Mit der Errichtung des Radweges wird somit zur Aufwertung des Gesamtgebietes aus touristischer und wirtschaftlicher Sicht ein großer Beitrag geleistet. Der Radweg stellt nicht nur den Lückenschluss zwischen den vorhandenen Radwegen

in Neuhütten und Börnecke her, sondern dient der Verbesserung des Radwegenetzes in der Gesamtregion. Die Ausbaustrecke liegt im Naturpark „Hoher Fläming“. Die Orte entlang der Ausbaustrecke und darüber hinaus bis Ziesar in Richtung Norden, Wiesenburg, Raben in Richtung Süden, sind eingebettet in sanfte Hügel und ausgedehnte Wälder und umgeben von landwirtschaftlich genutzten Arealen. Hier gibt es viele Möglichkeiten für aktive Erholung wie Wandern und Radfahren. Zahlreiche touristische Ziele und Sehenswürdigkeiten in der näheren Umgebung sind jetzt besser mit dem Rad zu erreichen, so z. B. das Schloss in Wiesenburg und die Burg Ziesar. Der Ort Görzke ist für sein Töpferhandwerk über die Region hinaus bekannt. So findet alljährlich zu Ostern der Töpfermarkt mit zahlreichen Töpferwerkstätten aus ganz Deutschland statt. Kleine Gasthöfe und Cafés laden entlang der Radwegetrasse zum Verweilen ein.

Ausgleich und Ersatz für die Eingriffe in Natur und Landschaft

Für die Eingriffe in Natur und Landschaft werden für den Bau des Radweges folgende Kompensationsmaßnahmen gemäß BNatSchG durchgeführt:

- Entlang des neu gebauten Radweges werden im Bereich der Führung der Trasse über den Ackerbereich 161 Bäume in einem ca. vier Meter breiten Pflanzstreifen gepflanzt.
- In der Gemeinde Görzke sind zur Aufwertung eines Gemeindeweges 108 Obstbäume wegbegleitend gepflanzt worden.
- An der B 246 sind zwischen Brück und Gömnik radwegbegleitend und zur Neuanlage einer Allee 39 Bäume gepflanzt worden.
- Durch den Voranbau mit Eichen und Buchen wurden Waldverbesserungsmaßnahmen auf einer ca. 3 ha großen Kiefernwaldfläche durchgeführt.
- Weiterhin wurde eine Zahlung einer Walderhaltungsabgabe geleistet.



Führung des Radweges im ausgleichelten Brandschutzstreifen abseits der B 107



Beginn der Radwegführung entlang der B 107 in Neuhütten im Bereich der westlichen Ortseingangsinsel

AKR-geschädigte Fahrbahndecken im Bereich des Autobahnnetzes des Bundeslandes Brandenburg

von Dr. Maik Schüßler

1. Einleitung

Bei der Alkali-Kieselsäure-Reaktion (AKR) handelt es sich um eine chemische Reaktion von alkalilöslicher Kieselsäure der Gesteinskörnung mit dem Alkalihydroxid der Porenlösung des Betons. Das bei dieser Reaktion entstehende Alkali-Silikat ist stark hygroskopisch. Mit der Wasseranlagerung entsteht bei entsprechender Volumenvergrößerung das schädigende Alkali-Silikat-Gel. Durch diese Volumenvergrößerung (Quellen) können in der Betonmatrix Spannungen erzeugt werden, die die Biegezugfestigkeit des Betons übersteigen und zu Rissbildungen mit zunächst sehr geringen Rissöffnungsweiten führen. Über diese Rissstrukturen kann wiederum verstärkt Feuchtigkeit eindringen. Mit fortschreitender AKR entstehen immer größere Rissweiten. Fehlt eine der in Bild 1 dargestellten stofflichen Voraussetzungen, ist eine Schädigung durch AKR ausgeschlossen.

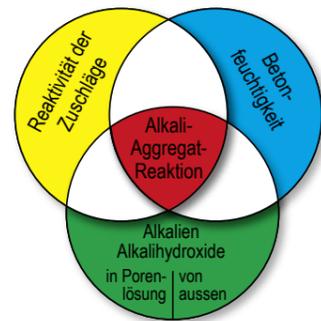


Bild 1: Darstellung des Zusammenspiels der Einflussfaktoren als Bedingung für die Entwicklung einer AKR (Quelle: Bundesamt für Straßen 2007)

Infolge der Schädigung der Betondecke durch die AKR führt die Verkehrsbelastung durch das rollende Rad mit den Kräften, die auf die Betonoberfläche einwirken zu verstärkten Rissbildungen an den Querfugen. In der Endphase führt dies zur Verschotterung der Betondecke, die an den Querfugen beginnt. Aufgrund der höheren Belastung durch LKW läuft dieser Prozess im 1. Fahrstreifen schneller ab. Neben den stofflichen Voraussetzungen und der mechanischen Beanspruchung einer Betonfahrbahn (Verkehrsbelastung) haben u. a. der Herstellungszeitpunkt der Betondecke (Temperatur), die hydrogeologischen Verhältnisse und die klimatischen Bedingungen Einfluss auf den Ablauf einer schädigenden AKR.

Da eine Betondecke der Witterung ausgesetzt ist und damit der Zutritt von Feuchtigkeit natürlich und durch den Winterdienst der Eintrag von Alkalien von außen nicht ausgeschlossen werden kann, verbleibt nur eine Möglichkeit, eine AKR zu vermeiden. Diese besteht darin, Zuschlagstoffe aus nichtreaktiven Gesteinen bei der Betonherstellung zu verwenden. Hierfür liegen für den Neubau derzeit ausreichend strenge Prüfkriterien vor, sodass künftig das Auftreten einer schädigenden AKR vermieden werden kann.

2. Visuelle Zustandserfassung an Betonfahrbahnen in Brandenburg

Neben labortechnischen Nachweisen zum Auftreten einer schädigenden AKR erfolgt in Brandenburg vorrangig eine visuelle Zustandserfassung. 2011 erfolgten im Auftrag der Bundesanstalt für Straßenwesen und 2014 durch den Landesbetrieb Straßenwesen Befahrungen der Betonfahrbahnen des brandenburgischen Autobahnnetzes. 2015/2016 wurden die Befahrungsergebnisse durch örtliche Begehungen an ausgewählten Streckenabschnitten fortgeschrieben. Eine weitere komplette Befahrung ist für 2017 vorgesehen. Ziel dieser Befahrungen ist die visuelle Zustandserfassung von AKR-Schadensmerkmalen nach Schadenskategorien. Die Zuordnung eines Schadens erfolgt nach drei Schadenskategorien:

- **Schadenskategorie I** – dunkle Verfärbung im Bereich der Querfugen/Fugenkreuze; keine über Schwindrisse hinausgehende Rissbildung
- **Schadenskategorie II** – ausgeprägte Verfärbung im Bereich der Fugen; ausgeprägte Netzrisbildung; ausgeprägte Längs- und Querrissbildung an Querfugen; zusätzliche Längsrissbildung in Rüttelgassen; kein Substanzverlust
- **Schadenskategorie III** – ausgeprägte Verfärbung im Bereich der Fugen; ausgeprägte Rissbildung; einbrechende Querfugenbereiche; beginnende „Verschotterung“ mit Substanzverlust (Ausbrüche)

Im Zuge der visuellen Zustandserfassung war erkennbar, dass die ab 2006 hergestellten Betonfahrbahnen keine AKR-Merkmale aufweisen. Weiterhin konnte festgestellt werden, dass Fahrbahndecken aus Beton auch nach 20 Jahren Nutzungszeit keine AKR-Schädigung aufweisen müssen.



Bild 2: Beispiele für Schadenskategorie II (links) und Schadenskategorie III (rechts)

Das Land Brandenburg besitzt ca. 686 km Richtungsfahrbahn in Betonbauweise mit einer Gesamtfahrbahnrfläche von ca. 8,7 Mio. m². Derzeit sind ca. 275 km Richtungsfahrbahnen sogenannten AKR-Verdachtsflächen zuzuordnen. Für ca. 125 km Richtungsfahrbahn besteht ein gesicherter Erkenntnisstand hinsichtlich Schadenskategorie I bis III. Ca. 18 % der Betonfahrbahnen weisen damit eindeutige, visuell feststellbare AKR-Merkmale auf. Davon entfallen ca. 56,5 km Richtungsfahrbahn auf die Schadenskategorie II und ca. 15,3 km Richtungsfahrbahn auf die Schadenskategorie III. Weitere 150 km Richtungsfahrbahn sind Fahrbahnrflächen mit dem Verdacht einer beginnenden AKR.

Erfahrungen haben gezeigt, dass eine Zunahme des Schädigungsgrades einer von AKR betroffenen Betondecke keine lineare Tendenz aufweist. Die größten Schädigungen treten im Alter der Betonfahrbahnen zwi-

schen 14 und 18 Jahren auf. In diesem Zeitraum kann eine sehr schnelle Zunahme der Schädigung erfolgen. Dieses Verhalten wurde an der A 9 (2011 bis 2014) und an der A 13 (2014 bis 2016) festgestellt.

Ca. 2/3 der Betonfahrbahnen haben derzeit ein Alter zwischen 14 und 18 Jahren erreicht. In diesem Alter wurden auch die höchsten Schadenskategorien festgestellt. Damit ist das derzeitige augenscheinlich vermehrte Auftreten einer schädigenden AKR erklärbar. Ein analoges Bild zwischen Alter der Betonfahrbahn und Schädigungsgrad zeigte sich auch am südlichen Berliner Ring.

Für nicht AKR-geschädigte Betonfahrbahnen ist ab ca. dem 20. Nutzungsjahr bis zum 30. Nutzungsjahr zumindest im ersten Fahrstreifen mit 5 % Erneuerungsbedarf der Betonplatten zu rechnen. Aufgrund des Alters der Betonfahrbahnen in Brandenburg muss somit künftig ein erhöhter Instandsetzungsaufwand eingeplant werden. Dies zeigte sich z.

B. an der A 2. Hier traten im Bereich km 28 bis 38, RF Magdeburg vermehrt Schäden im ersten Fahrstreifen auf. Eine Schadensursache durch AKR konnte durch Laboruntersuchungen ausgeschlossen werden. Die Schäden resultieren aus fertigungsbedingten Horizontalrissen in der Betonfahrbahn, geschädigten gebundenen Tragschichten und teilweise zu gering festgestellten Spaltzugfestigkeiten im Zusammenhang mit der hier vorhandenen sehr hohen Verkehrsbelastung.

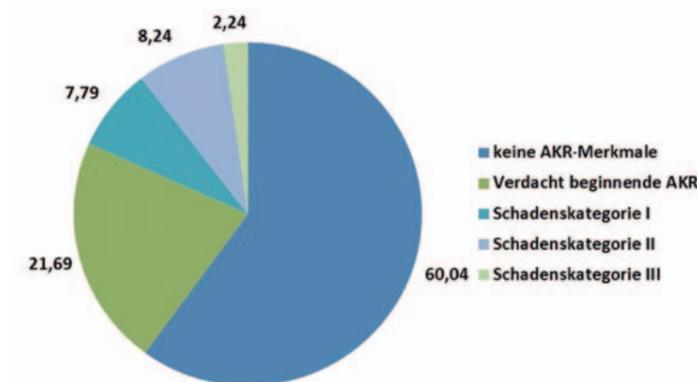


Bild 3: Prozentuale Verteilung der Schadenskategorien nach km-Richtungsfahrbahn (Stand 12/2014)

Einführung der FS 100-Streutechnologie in den Betriebsdienst des LS

von Gunnar Loichen

3. Ausgeführte Maßnahmen an AKR-geschädigten Betondecken und Kosten

An in den 90-er Jahren hergestellten AKR-geschädigten Betondecken des Autobahnnetzes des Landes Brandenburg wurden in den Jahren 2005 bis 2015 bereits 28 Erhaltungsmaßnahmen mit Gesamtkosten von 61 Mio. EUR ausgeführt. Davon entfallen 8,7 Mio. EUR auf das Jahr 2015 für Maßnahmen an der A 2 und A 13.

Bei 28 ausgeführten Erhaltungsmaßnahmen handelte es sich um folgende wesentliche Maßnahmentypen mit entsprechenden Vor- und Nachteilen:

- Überbauung mit Asphaltdeck- und Binderschicht 9 – 12 cm mit Asphalteinlage bzw. mit bitumenhaltiger Zwischenschicht (SAMI), Gesamtdicke 10 cm
- Überbauung mit Asphaltdeck- und Binderschicht, Gesamtdicke 8 cm auf 8 cm abgefräster Betondecke
- Überbauung mit 4 cm SMA-Deckschicht und Nachschneiden des Fugenrasters
- Erneuerung der Betondecke in Asphaltbauweise bzw. Betonbauweise

Die Überbauungen verfolgen das Ziel, die Restnutzungsdauer der Betonbefestigung zu verlängern. Sie stellen nur eine Zwischenlösung bis zur Erneuerung dar. Vorteil einer Überbauung sind die relativ kurzen Planungs- und Bauzeiten gegenüber einer Erneuerung. Aufgrund festgestellter Vor- und Nachteile kommen bei stärker AKR-geschädigten Betonfahrbahndecken (Schadenskategorie II und III) künftig prinzipiell zwei Varianten in Betracht:

- Überbauung mit Asphaltdeck- und Binderschicht mit bitumenhaltiger Zwischenschicht (SAMI) oder
- Erneuerung der Betondecke im Tiefenbau mit Wiederverwendung des gebrochenen AKR-geschädigten Betons in der Schottertragschicht

Derzeit werden durch die FGSV die „Hinweise für die Schadensdiagnose und die bauliche Erhaltung von AKR-geschädigten Fahrbahndecken aus Beton – H BEB-AKR“ erarbeitet. Bei stärker geschädigten Betondecken werden auch hier nur noch die zwei vorgenannten Maßnahmentypen empfohlen.

Nach derzeitigem Kenntnisstand sind für die Überbauung Gesamtbaukosten von ca. 60,- EUR / m² und für die Erneuerung in Betonbauweise ca. 100,- EUR / m² anzusetzen. Bei beiden Maßnahmentypen sind die Fahrzeurückhaltesysteme anzupassen. Die Kosten hierfür betragen ca. 15,- EUR / m² und sind in den vorgenannten Gesamtbaukosten enthalten.

4. Geplante Erhaltungsmaßnahmen an AKR-geschädigten Betonfahrbahnen

Grundlage für die geplanten Erhaltungsmaßnahmen bildet das Ergebnis der visuellen Zustandserfassung 2014. Aufgrund der nicht immer eindeutig vorhersagbaren Schadensentwicklung müssen ursprünglich für nach 2019 vorgesehene Erhaltungsmaßnahmen früher realisiert werden bzw. muss auf eine teilweise schnelle Schadensentwicklung (Verdachtsfläche mit unsicherer Zuordnung 2014 und jetzt beginnende AKR-Schädigung) reagiert werden.

Der Schwerpunkt der geschädigten Strecken liegt auf der A 2, A 9 und A 13.

Die voraussichtlichen Gesamtkosten für die Erhaltung AKR-geschädigter Betondecken in Brandenburg belaufen sich zwischen 2016 und 2023 auf 137,1 Mio. EUR. Dies betrifft ausschließlich Betonfahrbahnen der Schadenskategorie I bis III. Im Zuge der visuellen Zustandserfassung 2014 wurde festgestellt, dass bei ca. 150 km Richtungsfahrbahn eine Zuordnung unsicher ist bzw. ein Verdacht auf eine beginnende AKR-Schädigung möglich jedoch die Merkmale nicht eindeutig sind. Tritt auch hier zunehmend eine AKR-Schädigung ein, sind weitere Erhaltungsmaßnahmen unausweichlich. Vorsorglich ist an ausgewählten Streckenabschnitten, welche geringfügige Verfärbungen im Fugenbereich zeigen zur Verzögerung eines möglichen Schadensfortschrittes vorgesehen, ab 2017 Hydrophobierungen auszuführen.

Ab 2025 bis 2029 ist die Erneuerung der Zwischenausbauvarianten (vorwiegend Überbauung südlicher Berliner Ring) vorgesehen. Dafür sind derzeit Kosten von ca. 55 Mio. EUR zu erwarten.



Winterdienst-Einsatz

Allgemeines

Voraussetzung für einen effektiven Winterdienst bilden – neben der Ausstattung der Straßen- und Autobahnmeistereien mit entsprechendem Personal und zuverlässiger Fahrzeug- und Gerätetechnik – das Vorhandensein geeigneter Streustoffe und deren gezielte Anwendung. Die Anwendung der FS 30-Technologie, bei der eine Mischung aus 70 % Trockensalz und 30 % Salzlösung ausgebracht werden, stellt seit nunmehr mehreren Jahrzehnten den anerkannten Stand der Technik dar. Lediglich bei Temperaturen von unter -12 bis -15 °C und in Abhängigkeit von der zur Anfeuchtung des Trockensalzes (Natriumchlorid) eingesetzten Sole (Natriumchlorid- oder Magnesiumchloridsole) wird im LS der Einsatz reinen Trockensalzes praktiziert.

Neben der wissenschaftlichen Untersuchung von Feuchtsalz-Streutechnologien mit höheren Salzlösungsanteilen (FS 50, FS 70) ist in den letzten Jahren auch die FS 100-Streutechnologie, bei der reine Salzsole ausgebracht wird, fundiert untersucht und bewertet worden. Der LS war – nicht zuletzt aufgrund der Mitgliedschaft des Leiters der Autobahnmeisterei (AM) Erkner, Herr Andreas Müller, im Arbeitsausschuss 4.8 (neu 3.12) – Winterdienst der FGSV – von Beginn an in die laufenden Forschungsvorhaben und die Entwicklung der Technik zur Serienreife eingebunden.

Gleichwohl (und im Gegensatz zu vielen anderen Bundesländern) beschränkte der LS die Beschaffung FS 100-fähiger Winterdiensttechnik bis zur offiziellen Anwendungsempfehlung des Bundes im November 2012 (Einführung des Maßnahmenpapiers „Weiterentwicklung und Optimierung des Winterdienstes, Anforderungen und Maßnahmen“ mit dem ARS 20/2012) auf ein einziges Fahrzeug, das seit 2011 in der SM Bad Freienwalde erfolgreich zum Einsatz kommt. Die AM Erkner wurde zu Unterstützung der Forschungstätigkeit beginnend mit der Wintersaison 2010/11 mit gemieteten oder teilweise ausgeliehenen FS 100-Streuern mehrerer Hersteller versorgt. Die bei diesen vielzähligen Praxiseinsätzen gewonnenen Erfahrungen sind für die planmäßige Einführung und Anwendung der Technologie nun äußerst wertvoll.

Winterdienst-Streutechnik für die Soleausbringung

Grundsätzlich können zwei Arten von Streuern (bzw. Streuerkombinationen) Anwendung finden:

1. Reine Salzsolestreuer, bei denen die komplette Kapazität für den Transport von Salzsole genutzt wird. Mit diesen Streuautomaten ist ausschließlich die Ausbringung von Sole möglich; für Einsätze bei hierfür ungeeigneten Witterungsverhältnissen sind parallel konventionelle Feuchtsalzstreuer vorzuzulassen.

ten und die Fahrzeuge dann entsprechend umzurüsten.

2. Kombinationsstreuer, die neben der Ausbringung von Feuchtsalz auch eine reine Soleausbringung ermöglichen. Gegenüber einem reinen Solestreuer ist das Ladevolumen an Salzsole geringer, jedoch kann ein derart aufgerüstetes Winterdienstfahrzeug flexibel und ohne erheblichen Umrüstungsbedarf für beide Einsatzfälle eingesetzt werden.

Als Weiterentwicklung des „konventionellen“ Kombinationsstreuers, bei dem Salzsole ausschließlich in fest neben dem Trockenstreustoffbehälter mitgeführten Tanks transportiert werden kann, werden von einem arrivierten Streuautomatenhersteller mittlerweile auch sackförmige Einsätze für den Streugutbehälter angeboten, mit denen eine (weitere) Erhöhung des Transportvolumens an Salzsole erreicht werden kann. Die Umbauzeit für das Einsatzfahrzeug fällt hierbei äußerst gering aus.



6 m³-Fahrzeug

In Kombination mit einer Umstellung der WD-Lkw auf ein Wechselrahmensystem (Absetzen von Pritsche und Kipperstempel und Aufbau des Streuautomaten mit integriertem Hilfsrahmen direkt auf den Rahmen) halten nunmehr seit 2016 Fahrzeuge in AM und ab 2017 in SM (Erstausstattung SM Prenzlau in 01/2017) Einzug, die eine Mitnahme von zusätzlichen 20 % an Trockenstreustoff (= bis zu 6 m³) ermöglichen und somit die Reichweite und /oder maximal ausbringbare Streudichte erheblich erhöhen. Im FS 100-Einsatz ist so in Kombination mit dem „Solesack“ die Mitnahme von bis zu 8.200 l Sole möglich.

Einsatzbereiche der FS 100-Technologie

Gegenüber angefeuchtetem Trockensalz, bei dem ein hoher Anteil der Salzkörner nicht in Lösung geht und durch äußere Einflüsse (z. B. Fahrtwind) von der Strecke verweht wird, kann mit reiner Sole eine wesentlich längere Liegedauer erreicht werden. Hierdurch ist die Salzsolestreue auch und gerade als Präventivstreue geeignet. Selbst nach längeren Dauern ist immer noch eine deutliche Restmenge der Sole mit entsprechender Tauwirkung auf der Fahrbahn nachweisbar. Der wirtschaftlichere und gleichzeitig umweltschonende Umgang mit Streumitteln wird somit durch eine erhöhte Tauleistung bei zugleich schnellerer Reaktionszeit ergänzt. Aufgrund des hohen Wasseranteils der Sole ist der Einsatz der FS 100-Technologie jedoch auf den Temperaturbereich oberhalb von ca. -6 °C bei nur geringen zu erwartenden Niederschlagsmengen (z. B. bei überfrierendem Raureif) und Ausschluss von Temperaturstürzen begrenzt.

Die Streubreite eines FS 100-Streuers entspricht der eines konventionellen FS 30-Streuers, sodass bei BAB-WD-Fahrzeugen in einem Übergang 3-streifige Fahrbahnen bearbeitet werden können. Während Feuchtsalz sowie Sole bis 8 m Streubreite (für Einsatz in SM) ausschließlich über den Streuteller des Streuautomaten ausgebracht werden, erfolgt dies bei FS 100-Streuer in Autobahnausstattung (bis 12 m Streubreite) zusätzlich über Sprühköpfe oder Düsen. Diese Technik

ermöglicht bei Gewährleistung einer gleichmäßigen Verteilung der Sole auf der gesamten Streubreite eine Einsatzgeschwindigkeit von 60 km/h (FS 30-Regelgeschwindigkeit für Streueinsätze: 45 km/h). Eine höhere Geschwindigkeit ist streutechnisch möglich, jedoch ist die Höchstgeschwindigkeit der per Ausnahmege-nehmigung auf ein zulässiges Gesamtgewicht von 23 t aufgelasteten Zweiachsfahrzeuge ohnehin auf 62 km/h begrenzt.



Einbau des Sacks

Der LS verfügt ab der Wintersaison 2016/17 über sechs eigene FS 100-fähige WD-Lkw. Neben der bereits erwähnten Straßenmeisterei Bad Freienwalde können somit auch durch die AM Niemeck (Beschaffung 2015), Rangsdorf (2015), Birkenwerder (2016), Niemeck/Stützpunkt Michendorf und Wittstock (2016) WD-Fahrzeuge mit FS 100-Technologie eingesetzt werden. Eine weitere Beschaffung wird planmäßig vorangetrieben.



Sprühbalken/Teller

Der Ausbau der L 23 in der Ortsdurchfahrt Templin (Obere Mühlenstraße, Am Markt, Mühlenstraße)

von Hans-Jürgen Otte

Die Stadt Templin und ihre Umgebung, im Norden des Landes Brandenburg gelegen, sind bekannt durch ihre naturbelassenen Landschaften und Seen, die mittelalterliche Stadtmauer mit ihren 3 Haupttoren und ihre wunderschöne Lage inmitten mehrerer Großschutzgebiete. Eine besondere Attraktion ist das Thermalsoleheilbad, das jährlich ebenfalls Tausende Besucher anzieht.

Der Landesbetrieb Straßenwesen plante seit Beginn der 90-er Jahre des letzten Jahrhunderts die Ortskernumfahrung, um die Innenstadt vom Durchgangsverkehr zu entlasten.

In Abstimmung mit dem Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg hat der Landesbetrieb der Stadt Templin mitgeteilt, dass die Ortskernumfahrung aus Kostengründen in absehbarer Zeit nicht realisiert werden kann.

Das Ministerium für Umwelt, Gesundheit und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg hat die Verlängerung der staatlichen Anerkennung der Stadt Templin als „Thermalsoleheilbad“ davon abhängig gemacht, dass „umfangreiche Maßnahmen der Verkehrsberuhigung

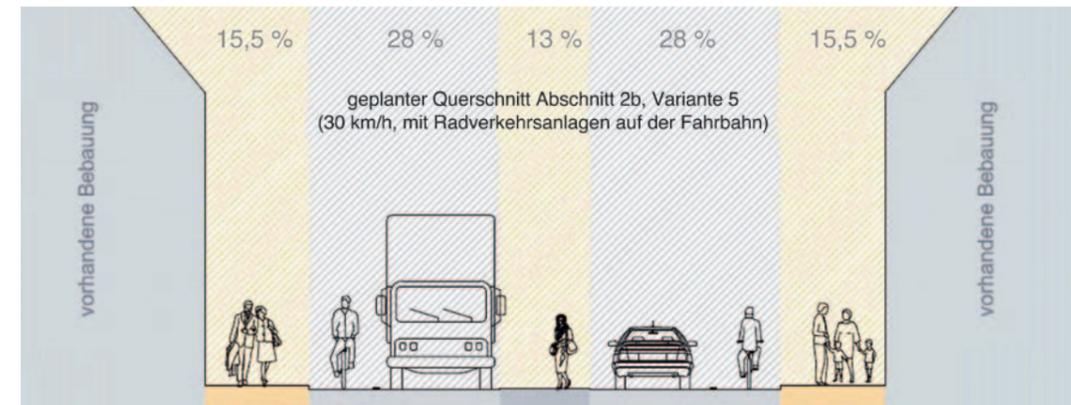
innerhalb des Kernstadtbereichs (Stadtmauern...)“ bis zum 31.12.2015 realisiert sein müssen.“

Um für die Stadt Templin den Status als Thermalsoleheilbad zu erhalten, wurde ein Konzept für die Umgestaltung der L 23 im Bereich der Altstadt erarbeitet, mit dem einerseits die verkehrsbezogenen Ansprüche der Landesstraße und andererseits die Anforderungen an eine Minimierung der vom motorisierten Straßenverkehr ausgehenden Lärm- und Schadstoffemissionen erfüllt werden sollen.

Zustand der L 23 vor dem Ausbau

Alle Bundes- und Landesstraßen in Templin, bis auf den Innenstadtbereich, wurden durch den Landesbetrieb Straßenwesen instand gesetzt. Im Rahmen der Städtebauförderung wurden die Nebenstraßen im Stadtzentrum saniert.

Die Ortsdurchfahrt Templin im Zuge der L 23 hingegen ist – von punktuellen Verbesserungen und von Unterhaltungsmaßnahmen zur Gewährleistung der Funktionsfähigkeit (Verkehrssicherheitspflicht des Bausträgers)



Vorzugsvariante

abgesehen – noch nicht instand gesetzt worden. Die 822 m lange Fahrbahn bestand aus Asphaltbeton, Betonplatten und Pflaster. Die Gehwege genügten nicht mehr den Ansprüchen an eine moderne Infrastruktur.

Der bauliche Zustand der gesamten Verkehrsanlagen war als schlecht einzustufen. Eine bauliche Instandsetzung in der Form eines grundhaften Ausbaus war dringend notwendig. Gleichzeitig wurde damit die Möglichkeit zur Umgestaltung des Straßenraumes eröffnet. In der Altstadt von Templin wurden insgesamt fast 25.000 Kfz-Fahrten pro Tag im Quell-, Ziel- und Durchgangsverkehr festgestellt. Bezogen auf alle Kfz-Fahrten hat der Durchgangsverkehr einen Anteil von 43,7 %, während Quell- und Zielverkehr zusammen 56,3 % der Kfz-Fahrten ausmachen.

Umgestaltungskonzept

Die Stadt Templin führte mit Hilfe des Büros StadtPlan Ingenieure GmbH eine umfassende Diskussion zur Gestaltung des Straßenraumes im Stadtzentrum mit ihren Bürgern durch. Vorausgegangen war eine Analyse der vorhandenen Situation. Im Ergebnis dessen wurden mehrere Varianten zur Umgestaltung der L 23 innerhalb der Altstadt von Templin erarbeitet. Am 14.12.2011 beschlossen die Stadtverordneten die Umgestaltungsvorschläge des Büros StadtPlan Ingenieure GmbH.

Die Straßenraumaufteilung erfolgt mit einer 8,0 m breiten Fahrbahn, auf der beidseitig 1,5 m breite Schutzstreifen markiert sind. Die angrenzenden Seitenräume

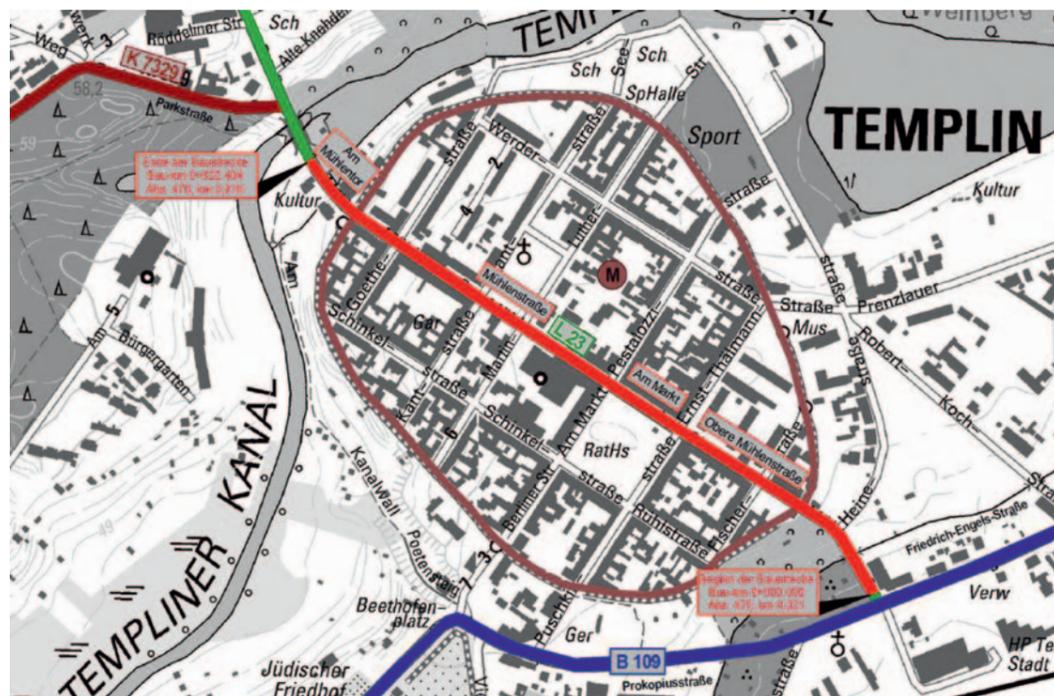
sind als Gehwege durch Bordsteine von der Fahrbahn abgegrenzt.

Am Mühlentor trifft der Rundweg entlang der Stadtmauer von beiden Seiten auf die Mühlenstraße (L 23). Es wird deshalb an dieser Stelle eine Mittelinsel als Querungshilfe angeordnet.

Im Bereich der südlichen Ein-/Ausfahrt der Altstadt am Akzisehaus ist analog zu dem Bereich am Mühlentor eine Mittelinsel als Querungshilfe vorgesehen.

Die Schutzstreifen für den Radverkehr enden jeweils vor der Mittelinsel, da ein Überholen von Radfahrern im Bereich der Mittelinseln bei einer Breite der beiden Richtungsfahrbahnen von jeweils 3,25 m nicht möglich ist. Die Mittelinseln sind mit einer Breite von 2,5 m ausgebildet. Am Mühlentor wird der südwestliche Fahrbahnrand um 1,0 m vom Gebäude abgerückt. Damit soll gewährleistet werden, dass zwischen Fußgängern, die aus Richtung Südwesten kommend die Fahrbahn queren wollen und hinter dem Gebäude hervortreten sowie Fahrzeugführern, die die L 23 in Richtung Altstadt befahren, der gegenseitige Blickkontakt ermöglicht wird. Mit der Mittelinsel wird der Übergang von dem Bereich außerhalb der Altstadt in die Altstadt hinein für die Fahrzeugführer sinnfällig betont.

Aufgrund der unterschiedlichen Breite der Mittelstreifen und wegen der größeren Breite des Seitenraumes an der nordöstlichen Seite des Marktplatzes, die nicht eingeschränkt werden soll, sind Verschwenkungen der



Fahrbahn zwischen den jeweiligen Teilabschnitten erforderlich. Diese Verschwenkungen können aufgrund der kleinen seitlichen Versätze innerhalb der jeweiligen Knotenpunkte vorgenommen werden.

Die bestehende Mittelinsel zwischen der Einmündung der Heinestraße und der Prokopiusstraße entfällt, da in diesem Bereich kein Überquerungsbedarf besteht.

Ausschreibung und Bau

Nach Vorliegen des Beschlusses der Stadtverordneten konnte der Landesbetrieb Straßenwesen mit der Ausführungsplanung und Erstellung der Vergabeunterlagen beginnen.



Straßenbau im Bereich des Marktes

Es war klar, dass nicht nur der Verkehrsraum in der Innenstadt, sondern auch die unterirdische Infrastruktur zur Ver- und Entsorgung der anliegenden Grundstücke erneuert werden musste. Leitungen und Schächte bis in eine Tiefe von 5,00 m mussten ausgetauscht bzw. instand gesetzt werden.

Gemeinsam mit der Stadt Templin und dem Zweckverband Wasser- und Abwasserentsorgung der Westuckermark (ZVWU) hat der Landesbetrieb Straßenwesen die Ausführungsunterlagen erarbeitet und abgestimmt. Zu beachten war dabei, dass der Ausbaubereich der L 23 in der Innenstadt in einem denkmalgeschützten Bereich lag. Die Auswahl der verwendeten Baustoffe (Platten, Beläge) wurde mit der unteren Denkmalschutzbehörde abgestimmt.

Weiterhin befindet sich im Baubereich ein Bodendenkmal „Stadtkern Templin“. Deshalb war während der Bau-

zeit eine baubegleitende archäologische Dokumentation notwendig.

Die Fahrbahn der L 23 erhielt eine dünne Asphaltdeckschicht in Heißbauweise auf Versiegelung (DSH-V). Die DSH-V führt zu einer Verringerung der Rollgeräusche der Fahrzeuge bereits ab 30 km/h.

In der Innenstadt befinden sich rund 100 Gewerbetreibende. Der Ausbau der Landesstraße hat natürlich einen großen Einfluss auf die Geschäfte der Gewerbetreibenden. Gleichzeitig mit der Ausführungsplanung wurde ein Verkehrskonzept zur Führung des Durchgangsverkehrs und zur Erreichbarkeit der Innenstadt erarbeitet.

Der Ausbau der Landesstraße konnte nur unter Vollsperrung erfolgen, da die vorhandenen Fahrbahnbreiten nicht ausreichten, um den Verkehr an der Baustelle vorbei zu führen.

Insgesamt wurden drei Bauabschnitte gebildet. Der LKW-Durchgangsverkehr wurde weiträumig umgeleitet. Der innerörtliche Verkehr ist über kommunale Straßen in der Innenstadt umgeleitet worden. Im Bereich des Mühlentores war eine halbseitige Verkehrsführung vorgesehen. Eine ortsnahe Umleitung war hier nicht vorhanden.



Fertige Leistung

Der Landesbetrieb Straßenwesen als Vorhabenträger hat frühzeitig alle Gewerbetreibenden schriftlich über die geplante Baumaßnahme informiert. Zusammen mit der Stadt, dem Arbeitsamt und dem Landesbetrieb Straßenwesen fanden Informationsveranstaltungen für Gewerbetreibende und Anwohner statt.

Die Planungen, Ausschreibung und Abstimmung zwischen den drei Beteiligten waren Ende 2013 soweit, dass am 19.12.2013 die Baumaßnahme ausgeschrieben werden konnte.

Die STRABAG AG, Direktion Berlin / Brandenburg / Mecklenburg-Vorpommern, Bereich Brandenburg aus Templin erhielt am 31.03.2014 den Zuschlag. Für insgesamt 2,441 Mio. EUR konnte die L 23 ausgebaut werden. Die Kosten teilten sich das Land (1,070 Mio. EUR) die Stadt Templin (763 TEUR) und der ZVWU (607 TEUR). Dabei wurden die Baukosten des Landes über EFRE-Mittel (Förderperiode 2007 – 2013) finanziert.



Am 12.05.2014 begann der **1. Bauabschnitt**.

Innerstädtisches Bauen weckt immer das Interesse der Einwohner einer Stadt. Deshalb war fast zu jeder Bau- besprechung die örtliche Presse zugegen und berichtete anschließend über den Fortgang der Arbeiten.

Im **2. Bauabschnitt** kamen die Archäologen zum Zug. Neben vielen alten Fundamenten und Kellern wurde unter der alten Betonfahrbahn ein alter Brunnen gefunden. Die Funde wurden durch die Archäologen dokumentiert. Die Abstimmung der Arbeit der Archäologen und der Bauarbeiten war enorm wichtig, um den Bau möglichst wenig zu behindern.

Im Bereich des Mühlentores war eine halbseitige Bauweise vorgesehen. Viele Fahrzeugführer, besonders LKW-Fahrer, nutzten die ausgewiesene Umleitung nicht und fuhren verkehrswidrig in die Baustelle ein. Die Bauarbeiten waren dadurch stark behindert und die Bauarbeiter gefährdet. Deshalb musste kurzfristig durch den Landesbetrieb Straßenwesen eine Vollsperrung angeordnet werden, um die Sicherheit auf der Baustelle zu garantieren.

Am 30.09.2015 wurden die Bauarbeiten planmäßig beendet, am 14.10.2015 erfolgte die **VOB-Abnahme**.

Endlich: Brückenbau in München!

von Manfred Ragotzky

Im südlichsten Zipfel Brandenburgs, zwischen Herzberg und Bad Liebenwerda, liegt das kleine Dorf München.

Nach dem Vorbild seiner großen Schwester aus dem Bayrischen wird auch hier das Oktoberfest gefeiert. Alljährlich pilgern mehr als 10.000 Besucher in die – wie die Veranstalter es nennen – kleinste „Oktoberfestmetropole“ Deutschlands. Statt der Isar überqueren sie dabei die Schwarze Elster.

Bis zum Jahr 2014 stand hier im Zuge der L 60 eine Brücke, die nur schwerlich als schöne Einladung für die Gäste dienen konnte: reichlich marode, mit ungenügender Tragfähigkeit und darüber hinaus provozierte die schlechte Kurvenlage immer wieder Verkehrsunfälle.

Im Frühjahr 2014 hatte das Leiden von Altbrücke und deren Benutzern ein Ende. Nach 2-jähriger Vorbereitungszeit und der darauf folgenden öffentlichen Ausschreibung konnte der Bauauftrag für den Brückenneubau an die ARGE BETAM GmbH, NL Ingenieurbau Oebisfelde und EUROVIA VBU GmbH, NL Cottbus vergeben werden.



Geländerschaden nach Unfall



Altbrücke



Bereits in den Wintermonaten davor wurden in Abstimmung mit der Naturschutzbehörde 5 Bäume für die erforderliche Baufreiheit gefällt. Als notwendige Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen erfolgten zwischenzeitlich die Neupflanzung von 24 „Spitz-Ahörnern“ sowie die Herstellung von Otterpassagen vor den Widerlagern.

Da der Brückenneubau am Standort der Altbrücke erfolgen sollte galt es, vor dem Brückenabbruch die Befahrbarkeit der L 60 zu sichern: kurzräumige Umleitungsstrecken waren nicht vorhanden und aus dem Zwang heraus, sparsam mit den Haushaltsmitteln des Landes umzugehen, konnte auch keine Behelfsbrücke errichtet werden.

Deshalb hatten sich die Planer etwas Besonderes ausgedacht: Der Standort der neuen Brücke wurde in der Linienführung so optimiert, dass mit einem vorgezogenen Teilabbruch der Altbrücke der Platz für den Brückenneubau geschaffen werden konnte. Der übrig gebliebene „Brückenrest“ wurde als bauzeitliche Umfahrung stand- und verkehrssicher hergerichtet.

Hierbei war der halbseitige Abbruch des Überbaus sicher nicht die technische Herausforderung. Die vorhandene Plattenbalken-Konstruktion kann in diesem Falle als äußerst „gutmütig“ bezeichnet werden. Die Betonplatte wurde am Balken entlang einfach in kleine Teile zersägt und mittels Krantechnik ausgehoben.

Aufwendiger gestaltete sich da schon der halbseitige Abbruch der Widerlager und Pfeilerscheiben, insbesondere im Unterwasserbereich.

Schlussendlich war der Baustellenbereich von allen Abbruchrümern geräumt und mit den Gründungsarbeiten konnte der Brückenneubau beginnen.

Trotz der beengten Platzverhältnisse wurden die Bohrpfahlarbeiten in guter Qualität ausgeführt.

Teilweise sehr eng wurde es auch für die Schalarbeiten an Widerlager und Überbau.

Der Hochwasserschutz gebot eine deutliche Anhebung der Konstruktionsunterkante für den neuen Überbau im Vergleich zur Bestandsbrücke sowie den Wegfall der bisherigen Stropfweiler. Aus Letzterem resultierte die vergrößerte neue Brücken-Stützweite von 38,30 m, die als wirtschaftliche Lösung eine Stahlverbundkonstruktion bedingt.

In Zweikranmontage erfolgte das Verlegen der Verbund-Fertigteilträger. Der Überbau greift mit biegesteif ausgeführten Rahmenecken in die Widerlager ein. Hierdurch entfallen aufwendige Brückenlager und Fahrbahnübergänge. Diese Konstruktionsart wird dadurch dauerhaft und wartungsfreundlich.

Nach Fertigstellung des Überbaus und der Komplettierung mit Kappen, Geländer und Gussasphaltfahrbahn



Halbseitiger Brückenabbruch beendet



Herstellung der Großbohrpfähle



Beton sägearbeiten für den Teilabbruch

Lagebericht des Landesbetriebes Straßenwesen Brandenburg, Hoppegarten für das Geschäftsjahr 2015



Fertigteilmontage

sowie der Herstellung der Rampenanschlüsse, in dessen Verlauf auch noch ein Durchlassbauwerk erneuert wurde, konnte der Verkehr auf die Neubautrasse umgelegt werden. Danach erfolgte der Abbruch der Restbrücke. Am 30. Mai 2015 wurden sämtliche Arbeiten innerhalb der Vertragsfristen abgeschlossen.

Die Baumaßnahme wurde mit 1.613 TEUR bezuschlagt und mit 1.727 TEUR abgerechnet.

Signifikante Nachträge gab es nicht; die Kostenerhöhung von ca. 7 % resultierte aus Mengenmehrungen und hielt sich unter Berücksichtigung der Kompliziertheit des Vorhabens im vertretbaren Rahmen.

An dieser Stelle soll die Tatsache nicht unerwähnt bleiben, dass mit dem H1-Bauwerksprüfbericht nach Fertigstellung allen an der erfolgreichen Realisierung der Baumaßnahme Beteiligten eine ausgezeichnete Arbeit attestiert wurde – Zustandsnote: 1,0 – ein guter Grund, um auf das Wohl der Erbauer – sowohl auf der Auftragnehmerseite als auch auf der Auftraggeberseite – ein zünftiges Oktoberfestbier zu trinken!



Einschub der Brücke über den Oder-Spree-Kanal



Kappenbewehrung verlegt



Abdichtungsarbeiten im Gange



Endzustand

A. GESCHÄFTS- UND RAHMENBEDINGUNGEN

A.1 Angaben zur gesamtwirtschaftlichen Situation

Die deutsche Wirtschaft hat sich im Jahresdurchschnitt 2015 insgesamt als stabil erwiesen. Das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) war um 1,7 % höher als im Jahr 2014.

A.2 Tätigkeit und Aufgabendarstellung des Landesbetriebs Straßenwesen

Mit Erlass des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung vom 08.12.2004 wurde der Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg (LS) zum 01.01.2005 gegründet. In Folge des Überganges zur Spartenstruktur wurde der Erlass zum 21.05.2013 neu gefasst.

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, beim LS eingerichtet.

Im Land Brandenburg nimmt der LS die Aufgaben der Straßenbauverwaltung wahr. Mit Stichtag 31.12.2015 verwaltete er 5.707 km Landesstraßen, 2.751 km Bundesstraßen, 805 km Autobahnen sowie 2.576 Brücken (Teilbauwerke), davon 1.822 Brücken im Rahmen der Auftragsverwaltung des Bundes.

Dem Landesbetrieb obliegt der Neu-, Aus- und Umbau sowie die bauliche und betriebliche Erhaltung von Bundes- und Landesstraßen, Autobahnen und Ingenieurbauwerken einschließlich der erforderlichen Planung.

Weiterhin zählen zu den 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 Umbau, Ausbau und Erhaltung von Radwegen

- Verkehrslenkende und verkehrsorganisatorische Maßnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit
- Brückenprüfungen nach DIN 1076
- Genehmigung von Großraum- 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 LS besteht zum 31.12.2015 aus den Dienststätten Frankfurt (Oder), Eberswalde, Cottbus, Wünsdorf, Potsdam, Kyritz und Stolpe mit insgesamt 12 Autobahn-, 1 Fernmelde- und 33 Straßenmeistereien, 3 Brückeninspektionen, 3 Bauüberwachungen sowie dem Betriebsrat Hoppegarten.

Der LS ist in einer funktionsorientierten Organisation mit den Vorstandsbereichen Zentrale Dienste, Planung und Bau sowie Betrieb und Verkehr strukturiert. Die Vorstandssäulen gliedern sich auf in 3 Querschnittsabteilungen (Verwaltung, Personal, Finanzen) sowie 4 Fachabteilungen (Planung, Bau, Betrieb, Verkehr).

Die Stabstellen Innenrevision und Datenschutz, Öffentlichkeitsarbeit sowie Controlling unterstehen unmittelbar dem Vorstandsvorsitzenden. Gemäß Organisationsverordnung 02/2015 vom 31.08.2015 wurde die Stabstelle Arbeitssicherheit aufgelöst, da seit dem 01.01.2015 das beim Landesamt für Arbeitsschutz eingerichtete Kompetenzzentrum für Sicherheit und Gesundheit die sicherheitstechnische Betreuung aller Beschäftigten des LS gewährleistet. Im Vorstandsbereich Betrieb und Verkehr ist die Stabstelle Vergabe/Vertragswesen dem Fachvorstand unterstellt. Analog verhält es sich mit dem Stab Programmsteuerung im Vorstandsbereich Planung und Bau.

A.3 Entwicklung und wichtige Vorgänge im Berichtsjahr

Bis zum Beschluss des Haushaltsgesetzes am 12.06.2015 und der Genehmigung des Wirtschaftsplanes 2015 des LS am 17.06.2015 galten die Vorschriften der vorläufigen Haushalts- und Wirtschaftsführung nach Artikel 102 der Landesverfassung Brandenburg. Vor diesem Hintergrund stellte das von der Brandenburgischen Landesregierung aufgelegte Investitionsförderprogramm zur Stärkung der Infrastruktur mit einem finanziellen Umfang von 100 Mio. € eine besondere Herausforderung dar. Ziel dieses bis zum Jahr 2019 ausgelegten Programmes ist die Verbesserung der innerörtlichen Verkehrsverhältnisse. Insgesamt umfasst das Programm 71 Maßnahmen. Hiervon sind 13 Maßnahmen bis Ende des Jahres fertiggestellt worden. Weitere 9 Maßnahmen befinden sich im Bau. In diesem Jahr wurden für die Maßnahmen des Programms finanzielle Mittel von rd. 9 Mio. € eingesetzt. Im Jahr 2015 wurde die EFRE-Förderperiode 2007 – 2013 bau- und finanztechnisch abgeschlossen. Hierbei wurden im Berichtsjahr bei neun Maßnahmen Ausgaben getätigt, vier Maßnahmen wiesen Ausgaben größer 500 T€ auf.

Darüber hinaus wurden Maßnahmen zur Umsetzung des Organisationskonzeptes 2020 für den Vorstandsbereich Planung und Bau weiter vorangetrieben. Es erfolgte, ausgehend von der neuen Aufbauorganisation, die Entwicklung künftiger Arbeitsaufteilungen und -abläufe, die Erarbeitung eines neuen Geschäftsverteilungsplanes sowie neuer Tätigkeitsdarstellungen.

Im Bereich des Betriebsdienstes war es im Jahr 2015 wegen fehlender eigener Personalkapazitäten zunehmend erforderlich, kompensierende Fremdleistungen in Anspruch zu nehmen. Hiervon waren auch hoheitliche Aufgaben wie z. B. die Baumkontrolle betroffen.

B. ERTRAGS-, FINANZ- UND VERMÖGENSLAGE

B.1 Allgemeines

Zur Finanzierung seiner Aufgaben dienen dem LS die vom Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung

(MIL) übertragenen Landesmittel sowie Erstattungen von Dritten für Personal- und Verwaltungsausgaben, Planungs- und Bauleistungen und betriebliche Tätigkeiten.

Aus den auf der Folgeseite dargestellten Mitteln wurden im Jahr 2015 für zusätzliche Investitionen 507 T€ umgewidmet. In den ausgewiesenen Erstattungen Dritter sind Buchungen im Rahmen des Jahresabschlusses nicht berücksichtigt, da diese nicht liquiditätswirksam sind (Erstattungen BD + 1.411 T€; Erstattungen Personal ./ 64 T€).

| | 2015 | 2014 |
|---|-------------------|-------------------|
| | € | € |
| Verwaltungswirtschaftliche Tätigkeit | 12,6 Mio. | 11,0 Mio. |
| Investitionen | 5,0 Mio. | 4,7 Mio. |
| Betriebliche Tätigkeit | 31,1 Mio. | 27,8 Mio. |
| Erstattung Dritter Betriebsdienst (BD) | 8,8 Mio. | 5,9 Mio. |
| Straßenbau und -planung (ohne EU) | 52,1 Mio. | 47,8 Mio. |
| Erstattung Dritter Planung u. Bau (P+B) | 6,5 Mio. | 6,8 Mio. |
| Förderzuschüsse der EU | 3,0 Mio. | 7,1 Mio. |
| Personalkostenzuschuß MIL | 82,5 Mio. | 83,0 Mio. |
| Erstattung Dritter Personal | 30,4 Mio. | 29,8 Mio. |
| Zentrale Erlöse* | 1,4 Mio. | 0,7 Mio. |
| Summe | 233,4 Mio. | 224,6 Mio. |

*Vorjahresdarstellung angepasst

Neben den Landesmitteln und den Erstattungen von Dritten wurden dem LS im Rahmen der Auftragsverwaltung vom BMVI für den Bau und die Unterhaltung von Bundesfernstraßen **228,9 Mio. €** (2014: 243,6 Mio. €) zur Bewirtschaftung übertragen. Die genannten Bundesmittel sind nicht Gegenstand dieses Jahresabschlusses, da die Abbildung im Rahmen des Bundeshaushaltes erfolgt. Für die übernommenen Planungs- und Verwaltungsaufgaben im Zusammenhang mit Bundesprojekten erhält der LS eine Erstattung von 3 % der zugrunde liegenden Bausumme.

Zudem wurden dem LS als Bewilligungsbehörde Förderzuschüsse des Bundes zur Bewilligung von Maßnahmen

für den kommunalen Straßen- und Brückenbau gemäß Entflechtungsgesetz in Höhe von 27,1 Mio. € (2014: 27,1 Mio. €) sowie für Verkehrssicherheitsarbeit in Höhe von 450 T€ (2014: 450 T€) vom MIL übertragen. Im Rahmen der Aufwandserstattung nach § 16 AEG für Bahnübergänge der nicht bundeseigenen Eisenbahnen gingen dem LS Mittel in Höhe von 410 T€ (2014: 410 T€) zu.

Ein Betrag in Höhe von 2,6 Mio. € wird dem Sonderposten für sonstige Zuweisungen und Zuschüsse entnommen, so dass ein ausgeglichenes Jahresergebnis ausgewiesen wird.

Die interne Budgetsteuerung erfolgt im LS auf der Grundlage von wöchentlich durch die Stabstelle Controlling bereitgestellten Budgetberichten. Diesen SAP-basierten Berichten können getrennt nach Budgetbereichen folgende Informationen entnommen werden:

- Budgetansatz
- Ist-Buchungen lfd. Jahr und Vorjahr
- Obligo
- verfügt Gesamt
- verfügbar
- Budgetausschöpfungsgrad in [%]
- Mittelabfluss in [%]

Der Budgetausschöpfungsgrad ist als bedeutsamster finanzieller Leistungsindikator des LS zu betrachten. Im

Jahr 2015 betrug dieser bei Berücksichtigung aller Budgetbereiche 99 %. Damit wurden die Erwartungen, die zugewiesenen Mittel vollständig umzusetzen, erreicht.

Die Erläuterung einzelner Aufwandspositionen erfolgt im Anhang.

B.2 Verwendung der Zuweisungen

B.2.1 Planungs- und Bauvorhaben

Der Neu-, Aus- und Umbau sowie die bauliche Erhaltung von Straßen und Ingenieurbauwerken einschließlich der erforderlichen Planungen erfolgten auf der Grundlage der im Herbst 2014 erstellten bzw. im Frühjahr 2015 aktualisierten Projektlisten für die Jahre 2015 – 2019. Die zugewiesenen Mittel wurden entsprechend der erfolgten Leistungen umgesetzt bzw. für noch zu erbringende Leistungen bereits vertraglich gebunden. Durch interne Umschichtungen und zusätzliche Zuweisungen aus zentralen Erlösen und Erstattungen Dritter konnten Mittel in Höhe von 3,6 Mio. € zusätzlich umgesetzt werden. Der Bedarf im Landeshaushalt für weitere zusätzliche Mittel ist auch für die nächsten Jahre vorhanden.

Im Berichtsjahr 2015 wurden folgende Vorhaben an Landesstraßen fertiggestellt und an Bundesfernstraßen planerisch vorbereitet bzw. bauseitig begleitet (Auswahl):

| Maßnahmebezeichnung | Gesamtkosten [T€] bis zum 31.12.2015 | Ist-Kosten 2015 [T€] |
|---|--------------------------------------|----------------------|
| Landesstraßen (fertig gestellt) | | |
| L 122 OD und BW Mesekow | 1.121,1 | 221,2 |
| L 23 OD Templin | 1.091,1 | 537,4 |
| L 237 OD Britz | 1.405,1 | 1.356,9 |
| L 35 OD Fürstenwalde, Bahnhofstraße – BAB 12, 1. BA | 2.232,3 | 1.222,1 |
| L 792 OD Blankenfelde-Mahlow, BA 2.2 | 1.282,7 | 1.146,2 |
| L 23 OD Spreenhagen | 693,8 | 693,8 |
| L 23 OD Strausberg, Hennickendorfer Chaussee | 347,9 | 347,9 |
| L 51 OD Burg | 254,9 | 254,9 |
| L 88 Kurvenverbesserung bei Beelitz-Heilstätten | 797,6 | 796,2 |
| L 40 Nuthestraße | 5.061,3 | 5.061,3 |
| L 100 SM-Grenze – Gollin | 374,4 | 374,4 |
| L 36 Jahnsfelde – Trebnitz | 1.164,9 | 615,3 |
| L 200 Ersatzneubau d. Straßenbrücke Eberswalde über die HOW | 3.280,0 | 1.980,0 |
| L 50 Brücke über die Spree bei Fehrow | 1.594,2 | 1.594,2 |

| Maßnahmebezeichnung | Gesamtkosten [T€] bis zum 31.12.2015 | Ist-Kosten 2015 [T€] |
|---|--------------------------------------|----------------------|
| Landesstraßen (fertig gestellt) | | |
| L 60 Brücke über die Schwarze Elster bei München | 1.777,1 | 376,6 |
| L 73 RW Zauchwitz – Stücken | 1.554,0 | 1.554,0 |
| L 382 RW Frankfurt (Oder) – Booßen | 654,7 | 654,7 |
| Bundesfernstraßen (planer. Vorbereitung bzw. Bauüberwachung) | | |
| A 12, km 1,0 – 17,5 | 3.439,6 | 802,9 |
| A 11, km 81,6 – 90,5 | 2.097,5 | 246,4 |
| B112 OU Brieskow-Finkenheerd/Wiesenaue | 3.135,6 | 359,4 |
| B 97 OU Cottbus, 1. + 2. VA | 2.174,9 | 13,0 |
| B 183 OU Bad Liebenwerda | 1.907,0 | 223,7 |

Im Bereich „Straßen- und Brückenbau“ sind im Geschäftsjahr 2015 Fremdleistungen (Einzelkosten) von insgesamt 78,6 Mio. € erbracht worden. Deren Verteilung stellt sich wie folgt dar:

| | |
|--|--------------------|
| Baukosten (Land und EU): | 45,3 Mio. € |
| davon Bauüberwachung | 1,7 Mio. € |
| Planungskosten (Land und EU): | 6,6 Mio. € |
| Planungskosten Bundesfernstraßen: | 26,7 Mio. € |
| davon Bauüberwachung | 5,7 Mio. € |

B.2.2 Betrieb und Verkehr

Bei einem in 2015 im Vorstandsbereich Betrieb und Verkehr in Anspruch genommenen Fachbudget von annähernd 39,3 Mio. € (davon Materialaufwand: 7,4 Mio. €) verteilen sich die direkt den einzelnen Leistungspositionen des Betriebsdienst zuordenbaren Fremdleistungen (Einzelkosten) für Bundes-, Landes- und Kreisstraßen wie folgt auf die einzelnen Leistungsbereiche:

| Leistungsbereiche | Gesamt [T €] | davon B-Str. [T €] | davon L-Str. [T €] | davon K- Str. [T €] |
|----------------------------------|---------------|--------------------|--------------------|---------------------|
| Sofortmaßnahmen am Straßenkörper | 5.570 | 78 | 5.492 | 0 |
| Grünpflege | 4.305 | 26 | 4.215 | 64 |
| Wartung und Instandhaltung | 4.519 | 51 | 4.417 | 51 |
| Reinigung | 252 | 0 | 247 | 5 |
| Winterdienst | 736 | 233 | 495 | 8 |
| Weitere Leistungen | 1.125 | 126 | 996 | 3 |
| Substanzerhaltende Maßnahmen | 9.974 | 31 | 9.722 | 221 |
| Verkehrszählungen | 384 | 7 | 377 | 0 |
| Leistungen für Dritte | 3 | 0 | 3 | 0 |
| Sonstiges | 38 | 0 | 38 | 0 |
| Summe | 26.906 | 552 | 26.002 | 352 |

Insgesamt hat im Betriebsdienst das Volumen der direkt einzelnen Fachaufgaben zuordenbaren Fremdleistungen (Einzelkosten) für Bundes-, Landes- und Kreisstraßen über alle Leistungsbereiche gegenüber 2014 (20.767 T€) um annähernd 30 % zugenommen. Dies ist vor allem auf in 2015 verstärkt vorgenommene Instandhaltungsmaßnahmen zurückzuführen und spiegelt sich auch in einer deutlich höheren (+ 18 %) Inanspruchnahme des Fachbudgets i. H. v. 39,3 Mio. € gegenüber dem Vorjahr (33,5 Mio. €) wider.

Das finanzielle Volumen bei der Umsetzung nachhaltig wirksamer substanzerhaltender Maßnahmen (einschließlich I1/I2-Maßnahmen) weist den höchsten Anstieg gegenüber dem Vorjahr auf und hat sich mehr als verdoppelt. Davon entfallen 1.925 T€ u. a. auf Rückstellungen für Deckensanierungen und Abstufungsvereinbarungen mit Landkreisen. Eine Erhöhung im Vergleich zum Vorjahr liegt ebenfalls, wenn auch weniger stark ausgeprägt, bei den Leistungsbereichen „Sofortmaß-

nahmen“ (+ 6 %), „Grünpflege“ (+ 13 %) und „Wartung und Instandhaltung“ (+ 17 %) vor:

| Leistungsbereiche | 2015 [T €] | 2014 [T €] | Δ [T €] | Δ [%] |
|----------------------------------|------------|------------|---------|-------|
| Sofortmaßnahmen am Straßenkörper | 5.570 | 5.233 | 337 | 6 |
| Grünpflege | 4.305 | 3.825 | 480 | 13 |
| Wartung und Instandhaltung | 4.519 | 3.875 | 644 | 17 |
| Substanzerhaltende Maßnahmen | 9.974 | 4.722 | 5.252 | 111 |

B.2.3 Investitionen

Die Investitionen im gesamten LS haben im Geschäftsjahr 2015 die Größenordnung von insgesamt 5,5 Mio. € (einschließlich geringwertiger Wirtschaftsgüter) erreicht. Hiervon wurden für IT Investitionen im Umfang von 508 T€ realisiert (Hardware). Im Verwaltungsbereich belief sich die Investitionssumme auf 277 T€. Hiervon wurden u. a. 1 PKW, 2 Messgeräte und Büromöbel angeschafft.

Im Betriebsdienst wurden für technische Ausrüstungsgegenstände sowie Fahrzeuge der Meistereien 4,7 Mio. € investiert, u. a. für 8 Unimog mit Anbaugeräten, 2 Tandem-Dreiseitenkipper, 9 Kleintransporter, 18 fahrbare Absperrtafeln, 7 Buschholzhacker und 14 Meistereifahrzeuge < 2,0 t.

B.2.4 Personal

Der Personalaufwand betrug gemäß Gewinn- und Verlustrechnung im Berichtsjahr 106,4 Mio. € (einschließlich Inanspruchnahme/Zuführung von Rückstellungen). Die auszahlungswirksamen Ausgaben im Zusammenhang mit der Personalbewirtschaftung beliefen sich auf 111,5 Mio. €. Hierin enthalten sind folgende Besoldungs- und Tariferhöhungen:

- 2,1 % für Tarifbeschäftigte ab 03/2015
- 1,9 % für Beamte ab 06/2015
- 30,00 €/Monat für Azubis ab 05/2015

Die Mitarbeiterzahl hat sich wie folgt entwickelt:

| Stand | 31.12.2015 | 31.12.2014 |
|-----------------------------|--------------|--------------|
| Tarifbeschäftigte | 2.155 | 2.165 |
| dav. befristet Beschäftigte | 343 | 342 |
| dav. Winterdienstkräfte | 275 | 253 |
| Beamte | 48 | 48 |
| Gesamt ohne Azubis | 2.203 | 2.213 |
| Azubis | 63 | 59 |

Im Jahresdurchschnitt 2015 wurden 2.116 Mitarbeiter beschäftigt. Darin enthalten sind 60 Auszubildende, die der LS im anerkannten Ausbildungsberuf Straßenwärterin / Straßenwärter ausbildet. 3 Auszubildende haben im Januar 2015 ihre Ausbildung vorzeitig mit der Note „sehr gut“ und „gut“ beendet.

Die Beschäftigten und Auszubildenden werden nach dem TV-L und der dazugehörigen Entgeltordnung, die Beamten nach dem Landesbesoldungsgesetz vergütet. In den Autobahnmeistereien wurden die Lohnkosten von 419 Beschäftigten zu 100 % vom Bund finanziert. Vom Landkreis Dahme-Spreewald wurden 16 Beschäftigte der Straßenmeistereien in der Region Süd zu 100 % finanziert. Außerdem wurden zusätzlich 10 Mitarbeiter der Verkehrsrechnerzentrale zu 50 % vom Land Berlin finanziert.

Im LS waren im Berichtsjahr 129 Arbeitsplätze von Schwerbehinderten bzw. Gleichgestellten besetzt.

Der LS hat im Jahr 2015 die vorgegebene Stelleneinsparung von 45 Stellen erbracht. Der LS erhielt einen Einstellungskorridor von 30 Stellen, darunter 15 Stellen für Nachwuchskräfte. Mit Stand 31.12.2015 waren davon 21 Stellen bereits besetzt. 3 weitere Verfahren sind abgeschlossen, 6 befinden sich noch in Bearbeitung.

B.2.5 Finanzlage

Zum 31.12.2015 betragen die liquiden Mittel des LS 82.327 T€, welche sich damit im Vergleich zum Vorjahr um 4.161 T€ verringert haben. Hauptursache ist der in Anspruch genommene Überziehungsrahmen im Bereich Planung und Bau. Hier stehen wegen des Mittelmehr-

bedarfs der Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und bau GmbH (DEGES) den Kreditorenzahlungen keine Zuweisungszahlungen in der entsprechenden Höhe gegenüber.

C. RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Der LS ist Bestandteil der Landesverwaltung. Bestandsgefährdende Risiken ergeben sich nicht, da die Aufgabenwahrnehmung nicht durch Nachfrageschwankungen beeinflusst wird und die Finanzierung des LS aus Landes- und Drittmitteln mittelfristig gesichert ist. Aktuell erfolgen durch den Bund Untersuchungen zur Optimierung der von den Bundesländern wahrgenommenen Auftragsverwaltung für Bundesfernstraßen. Auswirkungen auf den LS sind zurzeit nicht absehbar.

Die ab 01.01.2015 erfolgte Veränderung in der Planfeststellungsbehörde (Aufgabenverlagerung vom MIL zum Landesamt für Bauen und Verkehr (LBV)) führt zu mehr Transparenz hinsichtlich der Baurechtsverfahren. Im Hinblick auf eine Reihe von Verfahren im Bereich des Radwegebaus an Landesstraßen, die vollumfänglich für eine Finanzierung über EFRE ab 2016 vorgesehen sind, besteht das Risiko, dass bei nicht rechtzeitigem Vorliegen der Planfeststellungsbeschlüsse die geplanten Umsetzungstermine nicht eingehalten werden können.

Die DEGES teilte dem MIL im 1. Quartal 2015 mit, dass sich die zu Lasten des LS-Planungs- und Baubudgets gehenden Verwaltungskosten für die Jahre 2015 – 2019 erheblich erhöhen werden. Daraufhin wurde dem LS im Rahmen der Bewirtschaftungsübertragungen für 2015 und 2016 ein Überziehungsrahmen in Höhe von insgesamt 5,0 Mio. € eingeräumt.

Aufgrund der Personaleinsparvorgaben des Landes Brandenburg können Personalabgänge nicht vollständig kompensiert werden. Im Rahmen des 100 Mio.- € Programmes konnte für das Jahr 2015 jedoch eine Einstellungsmöglichkeit von 30 Stellen geschaffen und umgesetzt werden. Erschwerend wirkt sich die fehlende Verfügbarkeit von Fachkräften am Markt aus. Im Vorstandsbereich Betrieb und Verkehr sind bei Ausscheiden der bisherigen Stelleninhaber zunehmend die Absicherung der rechtssichernden und verkehrssichernden

Grundlast des LS zu berücksichtigen. Hierzu wurden für das Jahr 2016 Mehrmittel zur Finanzierung von Fremdleistungen sowie für die Jahre 2017/2018 zusätzliche Stellen zur Absicherung des notwendigen Eigenleistungsanteils beantragt. Neben den Beteiligungen am Projektgeschäft des Vorstandsbereiches Planung und Bau umfasst der Aufgabenbereich im Vorstandsbereich Betrieb und Verkehr u. a. originäre Kernaufgaben der Straßenbauverwaltung wie den Straßenbetriebsdienst, die Straßenverwaltung, verkehrsbehördliche Aufgaben, die Verkehrslenkungs- und Verkehrsinformation sowie die Genehmigung von Großraum- und Schwertransporten.

Eine Festigung der im Rahmen des Projektes Unternehmensentwicklung neu entwickelten Strukturen sowie eine weitere Umsetzung der Ergebnisse der vorgenommenen Organisationsuntersuchungen bieten die Chance, Prozesse zu beschleunigen und Personalabgänge zumindest teilweise zu kompensieren.

Gemäß einem Schreiben des Ministeriums der Finanzen des Landes Brandenburg vom 24.04.2006 wurde in der Eröffnungsbilanz zum 01.01.2005 von der Bildung von Rückstellungen für Pensions- und Beihilfeverpflichtungen für beim LS beschäftigte Beamte abgesehen, da deren Bildung eine noch ausstehende Entscheidung über den Pensionsfonds und dessen Dotierung bedingt. Dies ergibt sich analog aus Nr. 13.2.1 der Bilanzierungsrichtlinie des Landes Brandenburg. Bestehende und zukünftige Pensions- und Beihilfeansprüche wurden somit nicht in der Bilanz des LS passiviert. Diese Handhabung wird seit der Gründung des LS zum jeweiligen Abschlussstichtag beibehalten, da eine Entscheidung über den Pensionsfonds und dessen Dotierung weiter ausgesetzt ist. Bei Vorliegen einer verbindlichen Regelung hinsichtlich der finanziellen Absicherung zukünftiger Vorsorgeaufwendungen für Landesbeamte des Landes Brandenburg besteht somit die Verpflichtung, korrespondierende Rückstellungen für Pensions- und Beihilfeverpflichtungen zu bilden.

D. PROGNOSEBERICHT

Gemäß Genehmigung des Wirtschaftsplans 2016 und nachfolgenden Bewirtschaftungsübertragungen erhält der LS für das Jahr 2016 Zuweisungen in Höhe von

218,0 Mio. € (Stand 18.01.2016 inkl. Fördermitteln). Hinzu kommen Erstattungen Dritter, die zunächst in Höhe von 43,4 Mio. € eingeplant wurden. Insgesamt ergibt sich für den Bereich Planung und Bau ohne Berücksichtigung von Fördermitteln ein Anteil von 69,0 Mio. €. Wie bereits im Risikobericht dargestellt reduziert sich der verfügbare Betrag um die Höhe der Überziehung des Jahres 2015.

Im Rahmen der Auftragsverwaltung für den Bund wird dem LS für den Bau und die Unterhaltung von Bundesfernstraßen für das Haushaltsjahr 2016 Mittel i. H. v. 241,4 Mio. € zur Verfügung stehen (Stand 08.03.2016). Der Anteil der Erhaltungsmittel wird in den nächsten Jahren erheblich steigen.

In den nächsten Jahren liegt der Fokus auf der Umsetzung von Maßnahmen an Ortsdurchfahrten, an Bauwerken und Maßnahmen Dritter (z. B. Deutsche Bahn), bei denen der LS gesetzliche Verpflichtungen zur Mitfinanzierung hat. Grundsätzlich steht in den nächsten Jahren die Sicherung des Bestandsnetzes im Vordergrund. Maßnahmen zu dessen Erhalt und Modernisierung haben Vorrang vor Erweiterung und Neubau. Die im Rahmen des 100 Mio. €-Programmes bereits 2015 begonnenen Maßnahmen werden im Jahr 2016 fortgeführt. Bis Ende 2016 werden von den insgesamt 71 Maßnahmen voraussichtlich 51 in der Umsetzung bzw. fertig gestellt sein. Die Absicherung der Maßnahmen des 100 Mio. €-Programmes insbesondere für die Jahre ab 2017 wird durch die planerische Vorbereitung bestimmt. Hierbei bestehen bei einigen Maßnahmen Schwierigkeiten hinsichtlich der Abstimmung mit den Kommunen (z. B. L 401 OD Zeuthen, L 23 OD Templin). Die zeitliche Umsetzung kann sich hierdurch sowie bei Problemen im Planfeststellungsverfahren verzögern.

Eine neue EFRE-Förderperiode ist ab 2016 avisiert. Im Zusammenhang mit dem hierbei verfolgten Ziel der Reduzierung von CO₂-Emissionen soll der Radwegbau an Landesstraßen unterstützt werden. Mittel in Höhe von jährlich 2,0 Mio. € sind vorgesehen. Ein offizielles Bestätigungsschreiben zur Förderperiode wurde dem LS seitens des MIL noch nicht zur Verfügung gestellt. Der Bau der Radwege kann erst nach Bewilligung der Mittel erfolgen. Eine finanzielle Absicherung im Landeshaushalt ist derzeit nicht gegeben.

Der aktuell vorliegende Umfang des Landesstraßennetzes entspricht in Teilen nicht mehr der Bedeutung nach dem Straßengesetz. Auf Grundlage der bereits durchgeführten Untersuchung der Straßenbauverwaltung zum Grünen Netz (Umstufungskonzept) werden auch im Jahr 2016 wieder Gespräche mit den Kommunen geführt, um in Abstimmung mit ihnen Abstufungen vorzunehmen.

Der LS muss im Jahr 2016 zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit an Bundes- und Landesstraßen im Bereich der Baumkontrolle neue Lösungsansätze erarbeiten und umsetzen. Aus Kapazitätsgründen werden hier zur Unterstützung des LS-Personals zunächst private Dienstleister als Verwaltungshelfer herangezogen werden müssen. Da die veranschlagten Fremdleistungskosten deutlich über den Eigenleistungskosten liegen und zusätzlich noch der Aufwand für Überwachung und Kontrolle beim LS liegt, wurde für den Doppelhaushalt 2017/2018 entsprechender Stellenbedarf zur Verstärkung des LS-Personals angemeldet. Auch im Winterdienst und weiteren Unterhaltungsleistungen wird der Fremdleistungsanteil ansteigen und damit das Unterhaltungsbudget zusätzlich belasten. Dies ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass bisher auch im Winterdienst eingesetzte unbefristet Beschäftigte künftig ganzjährig als Baumkontrolleur tätig sein werden.

Im Organisationsprojekt des Betriebsdienstes (3. Stufe der Unternehmensentwicklung) sind ab 2016 eine Geschäftsprozessoptimierung sowie eine damit verbundene Personalbedarfsermittlung mit dem Ziel vorgesehen, die Arbeitsabläufe noch effizienter zu gestalten. Vorgesehen ist hierzu neben der Erhebung sämtlicher derzeit durch die Meistereien wahrgenommenen Aufgaben die Untersuchung verschiedener Szenarien, wie welche Leistungen mit dem zukünftig zur Verfügung stehenden Personal und Budget erbracht werden können.

Laut Personalbedarfsplanung 2018 sind im Jahr 2016 41 Stellen einzusparen. Diese Einsparvorgabe wird durch Altersabgänge erreicht. Es wurde beim Ministerium der Finanzen für 2016 die Einstellung von weiteren 15 Nachwuchskräften beantragt. Im genannten Jahr ist die Einführung des Personalinformationssystems PerIS vorgesehen.

Ab dem Jahr 2016 wird im LS ein projektbezogenes Risikomanagement im Bereich der beiden Kernsparten zum Einsatz kommen. Zum 01.07.2016 soll es in einer ersten Ausbaustufe vorliegen. Weitere Anpassungen werden dann anschließend im Rahmen der Risikomanagementpraxis im LS erfolgen.

Insgesamt ist festzustellen, dass das Geschäftsjahr des LS erfolgreich verlaufen ist.

Ziel ist es, durch eine weitere Optimierung der Strukturen und Abläufe auch in den nächsten Jahren die Einsparvorgaben im Personalbereich zu kompensieren. Zudem

wird ein Budgetausschöpfungsgrad von 100 % angestrebt.

Für das Jahr 2016 sind keine weiteren, über die bereits benannten Entwicklungen hinausgehenden Sachverhalte bekannt, die einen wesentlichen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit des LS haben.

E. NACHTRAGSBERICHT

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

Hoppegarten, 13.06.2016



Dr. Albrecht Klein
Vorstandsvorsitzender



Reinhardt Stuhr
Vorstand Zentrale Dienste



Edgar Gaffry
Vorstand Planung und Bau



Thomas Heyne
Vorstand Betrieb und Verkehr

Gewinn- und Verlustrechnung für 2015

| | 2015 | 2014 |
|---|------------------------|------------------------|
| | € | € |
| 1. Umsatzerlöse | | |
| a) Erträge aus Gebühren und Entgelten | 1.889.861,83 | 1.435.665,93 |
| b) Erträge aus Zuweisungen und Zuschüssen | 224.637.787,72 | 217.624.666,07 |
| c) Veränderung des SoPo für sonst. Zuweisungen und Zuschüsse | 2.565.038,58 | 2.276.891,64 |
| | 229.092.688,13 | 221.337.223,64 |
| 2. Sonstige betriebliche Erträge | 15.281.074,47 | 10.131.609,27 |
| | 244.373.762,60 | 231.468.832,91 |
| 3. Aufwendungen für bezogene Waren und Dienstleistungen | | |
| a) Aufwendungen für Material, Energie und so. verwaltungswirtsch. Tätigkeit | -7.423.793,17 | -8.392.816,50 |
| b) Aufwendungen für bezogene Leistungen | -109.813.039,58 | -95.442.808,15 |
| | -117.236.832,75 | -103.835.624,65 |
| 4. Personalaufwand | | |
| a) Löhne, Gehälter und Bezüge | -88.910.263,86 | -89.502.267,88 |
| b) Soziale Abgaben u. Aufwendungen f. Altersversorgung u. Unterstützung | -17.464.234,35 | -17.336.830,84 |
| | -106.374.498,21 | -106.839.098,72 |
| 5. Abschreibungen | | |
| a) Abschreibungen auf immat. Vermögensgegenstände des AV | -176.177,89 | -162.935,37 |
| b) Abschreibungen auf Gebäude, Gebäudeeinrichtungen | -59.344,39 | -58.502,56 |
| c) Abschreibungen auf technische Anlagen und Maschinen | -2.130.676,06 | -2.202.672,54 |
| d) Abschreibungen auf andere Anlagen, BuG-ausstattung | -4.581.559,46 | -4.951.436,63 |
| | -6.947.757,80 | -7.375.547,10 |
| 6. Sonstige betriebliche Aufwendungen | | |
| a) Sonstige Personalaufwendungen | -865.652,48 | -730.457,43 |
| b) Aufwendungen für die Inanspruchnahme von Rechten und Diensten | -9.767.815,05 | -9.617.073,53 |
| c) Aufwendungen für Kommun.,Dokum.,Inform.,Reisen,Werbung | -1.810.414,56 | -1.741.420,37 |
| d) Aufwendungen für Beiträge,Sonstiges,Wertkorr., periodenfr. Aufw. | -1.364.412,65 | -1.322.719,77 |
| | -13.808.294,74 | -13.411.671,10 |
| 7. Zinsen und ähnliche Aufwendungen/Erträge | -3.918,70 | -2.004,82 |
| 8. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit | 2.460,40 | 4.886,52 |
| 9. Sonstige Steuern | -2.460,40 | -4.886,52 |
| 10. Jahresergebnis | 0,00 | 0,00 |

Bilanz zum 31.12.2015

| Aktiva | 31.12.2015 | 31.12.2014 |
|--|-----------------------|-----------------------|
| A. Anlagevermögen | EUR | EUR |
| I. Immaterielle Vermögensgegenstände | | |
| Erworbene Software | 79.681,44 | 255.859,33 |
| II. Sachanlagen | | |
| 1. Bauten auf fremden Grundstücken | 732.010,58 | 762.106,24 |
| 2. Technische Anlagen und Maschinen | 20.396.103,85 | 21.439.379,70 |
| 3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | 4.785.584,34 | 4.984.195,31 |
| | 25.913.698,77 | 27.185.681,25 |
| | 25.993.380,21 | 27.441.540,58 |
| B. Umlaufvermögen | | |
| I. Vorräte | | |
| Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe | 4.308.883,99 | 4.063.595,20 |
| II. Forderungen und sonst. Vermögensgegenstände | | |
| 1. Ausgleichsforderung gegen das Land Brandenburg | 3.184.571,86 | 3.353.504,14 |
| 2. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 1.114.185,31 | 3.141.274,36 |
| 3. Sonstige Vermögensgegenstände | 170,48 | 1.792.158,03 |
| | 4.298.927,65 | 8.286.936,53 |
| III. Flüssige Mittel (Kassenbest. und Guth. bei der Landeshauptkasse) | 82.327.168,10 | 86.487.746,69 |
| - davon Forderungen gegen die Landeshauptkasse | 82.326.556,50 | 86.486.926,13 |
| | 90.934.979,74 | 98.838.278,42 |
| C. Aktive Rechnungsabgrenzungsposten | 17.170,04 | 262.374,52 |
| | 116.945.529,99 | 126.542.193,52 |

| Passiva | 31.12.2015 | 31.12.2014 |
|--|-----------------------|-----------------------|
| A. Eigenkapital | EUR | EUR |
| Basiskapital | 3.204.964,26 | 3.204.964,26 |
| | 3.204.964,26 | 3.204.964,26 |
| B. Sonderposten | | |
| 1. Sonderposten aus Zuweisungen und Zuschüssen für Investitionen | 25.993.380,21 | 27.441.540,58 |
| 2. Sonderposten für sonstige Zuweisungen und Zuschüsse | 13.355.519,20 | 15.920.557,78 |
| | 39.348.899,41 | 43.362.098,36 |
| C. Rückstellungen | | |
| 1. Rückstellungen für Altersteilzeitverpflichtungen | 4.308.604,00 | 8.306.737,00 |
| 2. Sonstige Rückstellungen | 40.856.012,47 | 42.147.837,39 |
| | 45.164.616,47 | 50.454.574,39 |
| D. Verbindlichkeiten | | |
| 1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 18.034.405,00 | 14.551.768,79 |
| 2. Verbindlichkeiten gegenüber dem Land Brandenburg | 11.174.886,43 | 14.780.757,41 |
| 3. Sonst. Verbindlichkeiten | 17.333,00 | 15.310,53 |
| | 29.226.624,43 | 29.347.836,73 |
| E. Passive Rechnungsabgrenzungsposten | 425,42 | 172.719,78 |
| | 116.945.529,99 | 126.542.193,52 |

Organigramm des Landesbetriebs Straßenwesen Brandenburg Stand 31.12.2015:

