

# Geschäftsbericht 2016

Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg

	Seite
Impressum	2
Vorwort des Vorstands LS	4
80 Jahre Autobahngeschichte zwischen den Großstädten Berlin und Stettin	6
B 1, Ortsumgehung Herzfelde	10
Radweg Landesstraße 911 Brandenburg a.d.H	15
B 102, Ortsdurchfahrt Dahme	18
L 15, Ortsdurchfahrt Schweinrich	21
Preisverleihung „Kreisverkehrswettbewerb 2016“	24
Lagebericht LS für Geschäftsjahr 2016	28
Gewinn- und Verlustrechnung für 2016	35
Bilanz	37
Organigramm	38

## Impressum:

Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg  
Der Vorstand

Lindenallee 51  
15366 Hoppegarten  
Telefon (03342) 355-0  
Fax (03342) 355-825  
poststellels@ls.brandenburg.de  
www.ls.brandenburg.de

Realisierung:  
Drechsel Kommunikations-Design  
www.drechsel-berlin.com

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

# Vorwort des Vorstands zum Geschäftsbericht 2016

Der Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg (LS) stand auch in diesem Geschäftsjahr vor der Aufgabe, sich den personellen und finanziellen Herausforderungen zu stellen. Dabei hat er seine vielfältigen Pflichten und Ziele erfolgreich erfüllt.

Die Erhaltung der Straßeninfrastruktur im Land Brandenburg gelangt immer mehr in den Fokus der umfangreichen Aktivitäten des LS, die Wahrnehmung der Erhaltungsaufgaben wird zum entscheidenden Dienstleistungselement gegenüber den Bürgern in ihrer Eigenschaft als Verkehrsteilnehmer und Anwohner unserer Straßen.

Mit nunmehr 2.140 Beschäftigten im Durchschnitt des Jahres 2016 unterhielt der LS landesweit insgesamt 12.233 km Straßennetz, gewährleistete die Verkehrssicherheit und setzte in diesem Netz über 200 Straßenbauvorhaben um.

Die Gesamtinvestitionen für Straßenbau, Straßenerhaltung und Betriebsdienst in Brandenburg beliefen sich 2016 auf ca. 360 Mio. EUR aus Bundes- und Landesmitteln.

Zu den wichtigen Vorhaben des LS, die aus Bundesmitteln finanziert werden, gehört auf den Autobahnen z. B. der 6-streifige Ausbau auf dem nördlichen Berliner Ring (A 10). Dieser Ausbau begann 2016 und wird nach seiner Fertigstellung die bestehende Lücke zwischen der Landesgrenze zu Berlin und dem Autobahndreieck Barnim schließen. Ebenfalls begonnen wurden 2016 die Straßenbauarbeiten zur Verlegung der Ortsdurchfahrt Finsterwalde im Zuge der B 96, wozu auch der Neubau von zwei Brücken und einer Lärmschutzwand gehört. Das Ziel der Maßnahme ist die Entlastung der Innenstadt durch die Verlagerung des Schwerverkehrs sowie die Entschärfung der Verkehrssituation an den innerörtlichen Knotenpunkten.

Der Schwerpunkt bei der Umsetzung von Planungs- und Baumaßnahmen auf den Landesstraßen lag auf der Fortsetzung derjenigen Vorhaben, die im Rahmen des sog. P100 zur beschleunigten Ertüchtigung von insbesondere Ortsdurchfahrten im Zuge von Landesstraßen – auch im Grünen Netz – realisiert werden. Dieses Programm mit einem Finanzvolumen in Höhe von 100 Mio. EUR wurde von der brandenburgischen Landesregierung im Jahr 2015 für die aktuelle Legislaturperiode aufgelegt und dient als Investitionsförderprogramm

der Stärkung unserer Straßeninfrastruktur. Von den für 2016 zur Verfügung stehenden ca. 54 Mio. EUR für die Landesstraßen waren allein 22 Mio. EUR für das P100 vorgesehen. 2015 wurden von den insgesamt 70 bereits 11 Maßnahmen fertiggestellt. 2016 haben unsere Kolleginnen und Kollegen aller Fachabteilungen gemeinsam beachtliche 36 Projekte bearbeitet – einige konnten abgeschlossen werden (u. a. L 200, OD Chorin/Kloster), andere befinden sich im Bau (u. a. L 15, OD Schweinrich) oder der Bau hat gerade begonnen (u. a. L 88, OD Beelitz-Heilstätten).

Darüber hinaus gab es genügend „interne Baustellen“, die uns beschäftigt haben. Angesichts der Personalentwicklung im LS seit seiner Gründung 2005 ist eine sukzessive Anpassung der Struktur sowie die aktive Gestaltung des Themas ‚Gesundheitsfürsorge‘ zwingend notwendig.

Wurde bisher die Optimierung der Geschäftsprozesse in Form einer Umstrukturierung im Rahmen der Spartenorganisation und die Neustrukturierung der Vorstandssäulen Betrieb und Verkehr (ohne Meistereien), Planung und Bau sowie Zentrale Dienste betrieben, gilt es nun, eine weitere wesentliche Säule, die Straßenmeistereien des Betriebsdienstes, an künftige Gegebenheiten anzupassen. Die Kolleginnen und Kollegen in den Straßen- und Autobahnmeistereien kommen ihren verantwortungsvollen Tätigkeiten täglich mit hohem Engagement nach – beispielsweise in Havariesituationen (z. B. Sturmereignisse, Gefahrgutunfälle), im Winterdienst, bei der Kontrolle und Pflege des Straßenbegleitgrüns (ca. 430.000 Straßenbäume und ca. 100.000 weitere Bäume, Baumgruppen an Waldrändern, Rastanlagen o. ä.). Die ungünstige Altersstruktur insbesondere in den Straßenmeistereien bei gleichzeitiger zunehmender Aufgabenkonzentration macht jedoch nunmehr eine weitere Unternehmensentwicklung (die sog. Stufe UE III) unverzichtbar.

Parallel wird versucht, neue Wege bei der qualifizierten Personalgewinnung zu gehen. 2016 wurde der Beschluss gefasst, ein duales Studium im LS anzubieten sowie mit einer kontinuierlichen Ausbildungsförderung das eigene Personal für die zukünftigen Herausforderungen besser zu ertüchtigen und auf diese Weise auch die eigene Attraktivität als Arbeitgeber zu erhöhen.



Dr. Albrecht Klein, Reinhardt Stuhr, Thomas Heyne, Edgar Gaffry

Am 29. Juli 2016 fand die Eröffnungsveranstaltung mit 24 neuen Auszubildenden des LS in der Dienststätte Stolpe statt. Wir wünschen allen Auszubildenden nach einem guten Start eine interessante und erfolgreiche Ausbildungszeit mit guten Ergebnissen.

Die Einführung des Betrieblichen Gesundheitsmanagements (BGM) wurde mit der Gründung einer AG Gesundheit manifestiert. Damit kann ein wesentlicher Baustein zur Entwicklung, Koordinierung und Evaluierung aller auf die Erhaltung und Förderung der Gesundheit möglichen Maßnahmen für die Beschäftigten im LS geschaffen werden, dessen positive Auswirkungen in den kommenden Jahren Früchte tragen sollen.

Unser Dank gilt allen Kolleginnen und Kollegen, aber auch allen Vertrags- und Geschäftspartnern, die mit uns engagiert, vertrauensvoll und erfolgreich zusammengearbeitet haben. Ebenso danken wir dem Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL), das uns in bewährter Weise konstruktiv als Aufsicht führende Behörde unterstützt hat.

Mit der vorliegenden Broschüre bieten wir Ihnen einen Überblick über die vielfältigen Aktivitäten des Landesbetriebs im Geschäftsjahr 2016 und wünschen eine informative Lektüre.

Dr. Albrecht Klein  
Vorstandsvorsitzender

Reinhardt Stuhr  
Vorstand Zentrale Dienste

Edgar Gaffry  
Vorstand Planung und Bau

Thomas Heyne  
Vorstand Betrieb und Verkehr

# Die A 11 – 80 Jahre Autobahn zwischen den Großstädten Berlin – Stettin

von Lars Kähler



historisches Foto der A 11

Achtzig Jahre nach der Verkehrsfreigabe der Autobahn A 11 Berlin – Stettin am 26.09.1936 unternahm die „Arbeitsgemeinschaft Autobahngeschichte e.V.“ eine Exkursion im Rahmen ihrer zweimal jährlich stattfindenden Treffen.



Die AG Autobahngeschichte

Mit Unterstützung des Landesbetriebs Straßenwesen Brandenburg wurde die Befahrung der A 11 und die Besichtigung einzelner Bauwerke und Abschnitte zu einem interessanten und kurzweiligen Ausflug, sowohl in die Geschichte als auch in die Gegenwart. Ein weiteres Mal erfüllte der Verein seinen Anspruch, verkehrsgeschichtliche Entwicklungen von Autobahnen in Deutschland zu bewahren und aufzuarbeiten.

Die Arbeitsgemeinschaft Autobahngeschichte realisiert neben bundesweiten Treffen und damit verbundenen fachkundigen Führungen beispielsweise auch die Veröffentlichung von fachbezogenen Forschungsergebnissen in Wort, Bild und Ton, Einsatz für den Denkmalschutz, aber auch diverse Sammlungen von historischen Dokumenten und deren Auswertung. Basis und Antrieb sind dabei stets die allen Mitgliedern gemeinsame Freude und das Interesse an Autobahngeschichte.

So gibt es auf der A 11 gleich hinter dem Autobahndreieck (AD) Barnim neben der sogenannten „Bärenbrücke“, ein mit einem „Anbau“ gespiegeltes Rahmenbauwerk, eine Einfeldrahmenbrücke (dies bedeutet freitragend zwischen zwei Widerlagern gespannt) nahe der Anschlussstelle (AS) Joachimsthal, die ebenfalls saniert wurde und somit als Altbestand erhalten werden konnte. Sämtliche Brücken über die Autobahn auf der zum großen Teil erneuerten A 11 sind bemerkenswert. Auf Grund des schmalen Querschnittes wurde den Brückenplanern eine besondere Vielfalt an Rahmenbauwerken – vom Stahlverbundrahmen über starre Stahlbetonrahmen, Stahlbetongelenkrahmen bis zum Rahmen mit Halbschalenfertigteilen – abverlangt. So ist eine sicher



Brücke mit Bärenrelief A 11

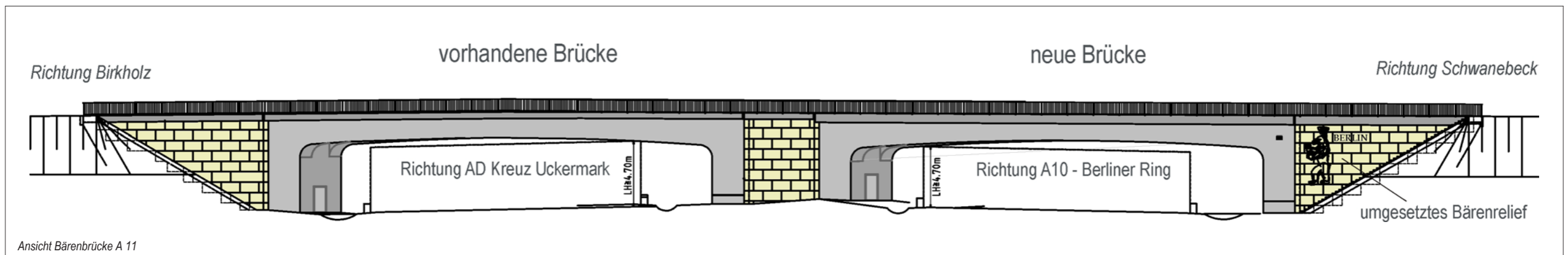
Foto: Copyright by Klähne Ingenieure GmbH



Brücke mit Bärenrelief A 11

unbewusste Parallele zu der Vielfalt an Konstruktionen aus den Jahren 1934 – 1936 entstanden. Grund dafür war der damalige Zwang zu kostengünstigen Typenlösungen für den Autobahnbau. Es gab Einfeld- und Zweifeldrahmen mit zum Teil besonders schlanken Überbauten, Durchlaufplattenbalken, aber auch Stahlkonstruktionen verschiedenster Art mit Fahrbahnen in Beton und Asphalt.

Unterwegs auf der A 11 wurde mitten im Wald auch ein noch älteres Relikt des Verkehrswegebbaus besucht. Der



Ansicht Bärenbrücke A 11

sogenannte „Steinknacker“, Rest eines Anfang des 20. Jahrhunderts errichteten Schotterwerkes bei Steinhöfel. Hier ist der Name Programm. Denn durch die schier unendlichen Mengen von Steinen als Hinterlassenschaft der Eiszeit in diesem Bereich wurden hier mehrere Schotterwerke errichtet, um auch die riesigen Findlinge nach der Verkleinerung durch Sprengungen mittels des Steinknackers zu zerkleinern. Gewonnen wurden so Schotter für den Eisenbahnstreckenbau, aber auch gebrochene Steine für Packlagen und Pflasterbeläge im Straßenbau.



Steinhöfel, Ruine einer alten Fabrik im Wald. Foto: Oliver Schwers

Transportiert wurden die Straßenbaustoffe mittels einer Klein- oder Feldbahn zum Bahnhof Wilmersdorf und von hier auf dem Schienenweg in die Großstädte.

Die Autobahnmeisterei Gramzow ist ein weiteres Beispiel dafür, dass Altbewährtes vortrefflich erhalten und fortgeführt werden kann. Zur Bewältigung des erweiterten Aufgabenbereiches nach dem Neubau der A 20 wurde in 2002 die Erweiterung der Meisterei mit einer weiteren Fahrzeughalle und einem neuen Wasch- und Pflegekomplex vorgenommen. Diese erhielten den märkischen Baustil der Altanlage, entsprechend mit Satteldach, Klinkerfassade und vor allem dem typischen Granitgesims. Ein Rundgang über das Gelände der Autobahnmeisterei war Bestandteil der Exkursion im September 2016, bei dem dazu viele Fachfragen erörtert wurden.

Hinter dem Autobahndreieck Kreuz Uckermark, der Anbindung zur Ostseeautobahn, gibt es noch einen letzten Bereich, der kurz vor der Sanierung steht. Drei Kilometer Richtungsfahrbahn und zwei Bauwerke im Zuge der Autobahn haben die 80 Jahre unter Verkehr



Historischer Siloturm in der AM Erkner



A 11 – AS und AM Gramzow im November 2016

überstanden, bald wird auch dieser letzte Abschnitt der originalen Reichsautobahn eine grundlegende Rekonstruktion erfahren.

Die „Arbeitsgemeinschaft Autobahngeschichte e. V.“ bedankt sich beim Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg für die Unterstützung bei diesem Treffen, aber auch für die nun schon langjährige Zusammenarbeit bei der autobahngeschichtlichen Sammlung auf dem Gelände der Autobahnmeisterei Erkner.

Lars Kähler ist Leiter der Autobahnmeisterei Gramzow und Mitglied der AG Autobahngeschichte



A 11 Reichsautobahn – grundlegende Rekonstruktion

# B 1, Ortsumgehung Herzfelde

von Marita Meyer

Am 30.06.2016 konnte die B 1n Ortsumgehung (OU) Herzfelde von Verkehrsministerin Kathrin Schneider und von Frank Süsser, Referatsleiter im Bundesverkehrsministerium, feierlich dem Verkehr übergeben werden. Die Kosten für das Projekt belaufen sich auf 18,5 Millionen Euro aus Bundesmitteln.



feierliche Verkehrsfreigabe

## Ausgangssituation

Die Bundesstraße B 1 verbindet die Hauptstadt Berlin mit dem Grenzort Küstrin / Kietz (Polen) und ist eine potentielle Ausweichstrecke für die BAB 12 in Richtung Frankfurt (Oder) / Polen. Dieser Sachverhalt wurde durch die bereits realisierten Ortsumgehungen Müncheberg und Seelow weiter verstärkt.

Neben dem Fernverkehr hat sie als Autobahnzubringer (BAB 10) und Verlängerung der hauptstädtischen radialen Hauptmagistrale auch die Verbindungsfunktion für die neu entstehenden und entstandenen Industrie- und Wohnsiedlungen, den Berufsverkehr, die Anbindung des Oderbruches und des Naturparkes „Märkische Schweiz“ zu übernehmen.

Auf einer Länge von 4 km verläuft die B 1 in Ost-West-Richtung durch den Ortskern von Herzfelde und kreuzt in der Ortsmitte die L 23.

Neben dem hohen Anteil an Durchgangsverkehr stellte besonders der überproportionale Anteil an Schwerverkehr, der durch den grenzüberschreitenden Fernverkehr und die Industrieansiedlungen um die Zementwerke Rüdersdorf verursacht wird, eine erhebliche Belastung für die Ortsdurchfahrt dar. Zusätzlich bindet der im Nordosten von Herzfelde gelegene Industriepark „Herzfelde“ innerörtlich an die B 1 an. Auch hier war ein erhöhtes Aufkommen an Schwerverkehr zu verzeichnen.

Das sehr große Verkehrsaufkommen der B1 (alt) verursachte sehr hohe Lärm- und Schadstoffbelastungen sowie einen hohen Überquerungswiderstand für die Anwohner.

Die Ortsumgehung Herzfelde wurde daher 1992 als Bedarfsplanmaßnahme in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen.

## Planung

Die Grundlage für die vorliegende Planung bildeten:

- die Umweltverträglichkeitsstudie von 1994/95,
- die Antragsunterlagen zum Linienbestimmungsverfahren (LBV) von 1995,
- das LBV vom 14.03.1995 bis zum 08.09.1995 und
- die Entwurfsplanung vom 30. Juni 1999

Entsprechend der Linienbestimmung waren drei Knotenpunkte vorgesehen:

- östlich, B 1n/ B 1 in Richtung Müncheberg
- B 1n / L 23
- westlich, B 1n/ B 1 in Richtung Berlin

Mit dem Ergebnis des Linienbestimmungsverfahrens erfolgte eine veränderte Zielstellung, in der anstelle des

östlichen KP B 1n/ B 1 eine Anbindung des Gewerbegebietes Herzfelde (B 1n / Rehfelder Weg) zu prüfen war. Die Anbindung des Gewerbegebietes wurde in der weiteren Planung umgesetzt.

Aus diesem Grund benutzt der langsam fahrende Verkehr zwischen Lichtenow und Herzfelde die B 1n bis zu dieser Anbindung, so dass die B 1n lediglich zwischen der westlichen Anbindung B 1n / B 1 und dem Rehfelder Weg als Kraffahrstraße ausgewiesen wird.

Der RE-Vorentwurf wurde am 22.11.2001 genehmigt, danach begann die Erstellung der Planfeststellungsunterlagen zur Erlangung des Baurechts.

Der Planfeststellungsbeschluss wurde am 17.02.2004 erteilt. Mit dem Planfeststellungsbeschluss hatte der Vorhabenträger zugesagt, im Rahmen der Ausführungsplanung Detailuntersuchungen zur Regenentwässerung

vorzunehmen. Dies führte zum Überdenken der bisherigen Entwässerungslösung und einer Umplanung der Gradientenführung im Mittelteil (3.BA) der OU.

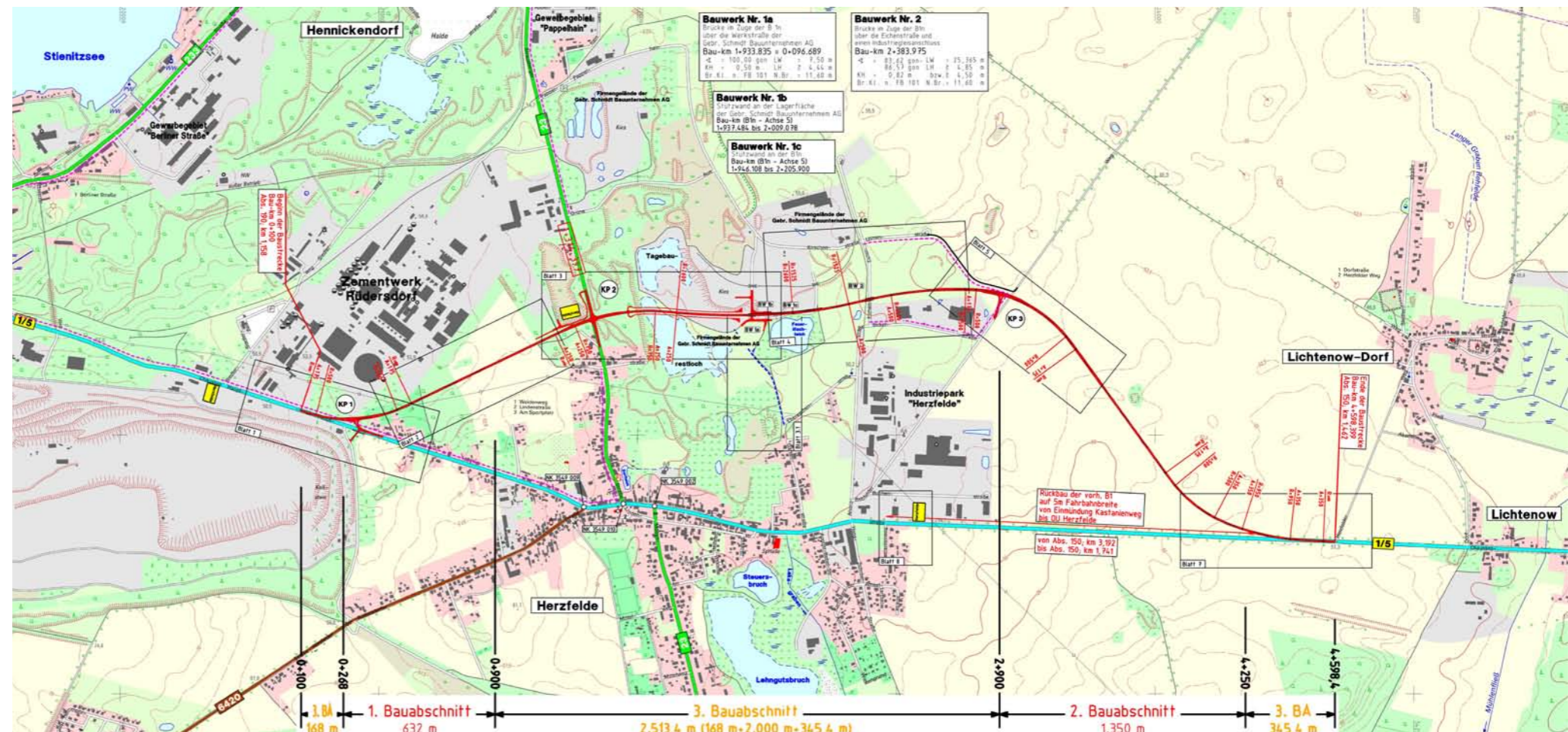
Diese Umplanung wurde mit einer Änderungsplanfeststellung am 13.07.2012 bestandskräftig und es konnte auch für den 3.BA mit der Erstellung der Ausführungsunterlagen begonnen werden.

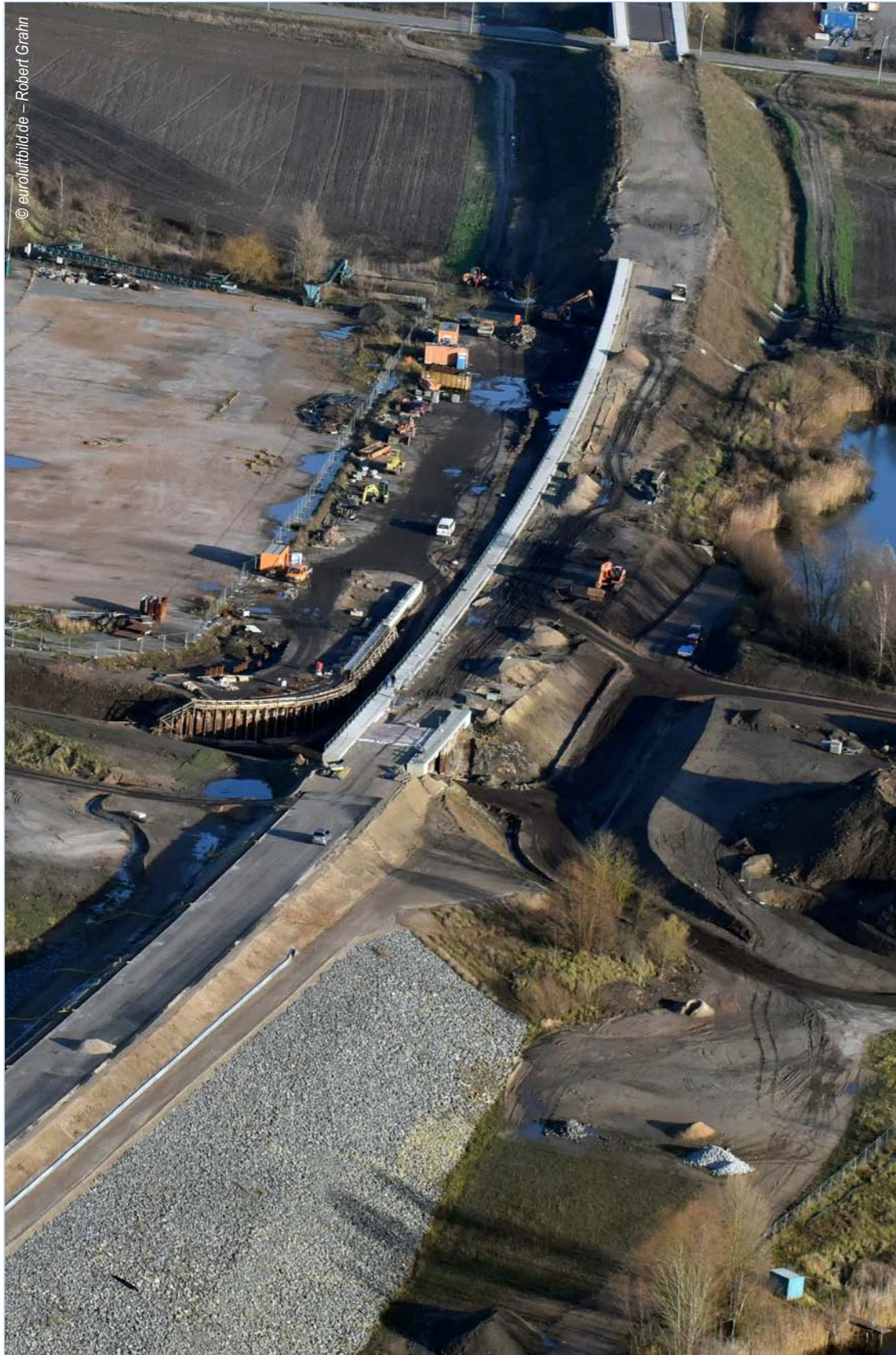
## Technische Lösung

Die Maßnahme umfasst den Neubau der B 1n, OU Herzfelde auf einer Gesamtlänge von 4,5 km.

Dem straßenbaulichen Entwurf lag die Straßenkategorie LS I, großräumige Straßenverbindung, mit einer Entwurfsgeschwindigkeit von 100 km/h zu Grunde.

Als Querschnitt kam ein RQ 11 (RQ 10,5\*) zum Einsatz. Zur Anbindung der OU an das bestehende Straßennetz





plante man 3 lichtsignalgeregelte Knotenpunkte. An der L 23 „Strausberger Straße“ waren Anlagen für Fußgänger und Radfahrer zu berücksichtigen.



Weitere Bestandteile der Baumaßnahme waren:

- 215 m Wirtschaftsweg
- 490 m Werkstraßen
- 180 m kommunale Straßen
- 2 Brückenbauwerke im Zuge der B 1n und
- 343 m Stützwand (Spundwandbauwerk mit Holm)

### Baudurchführung

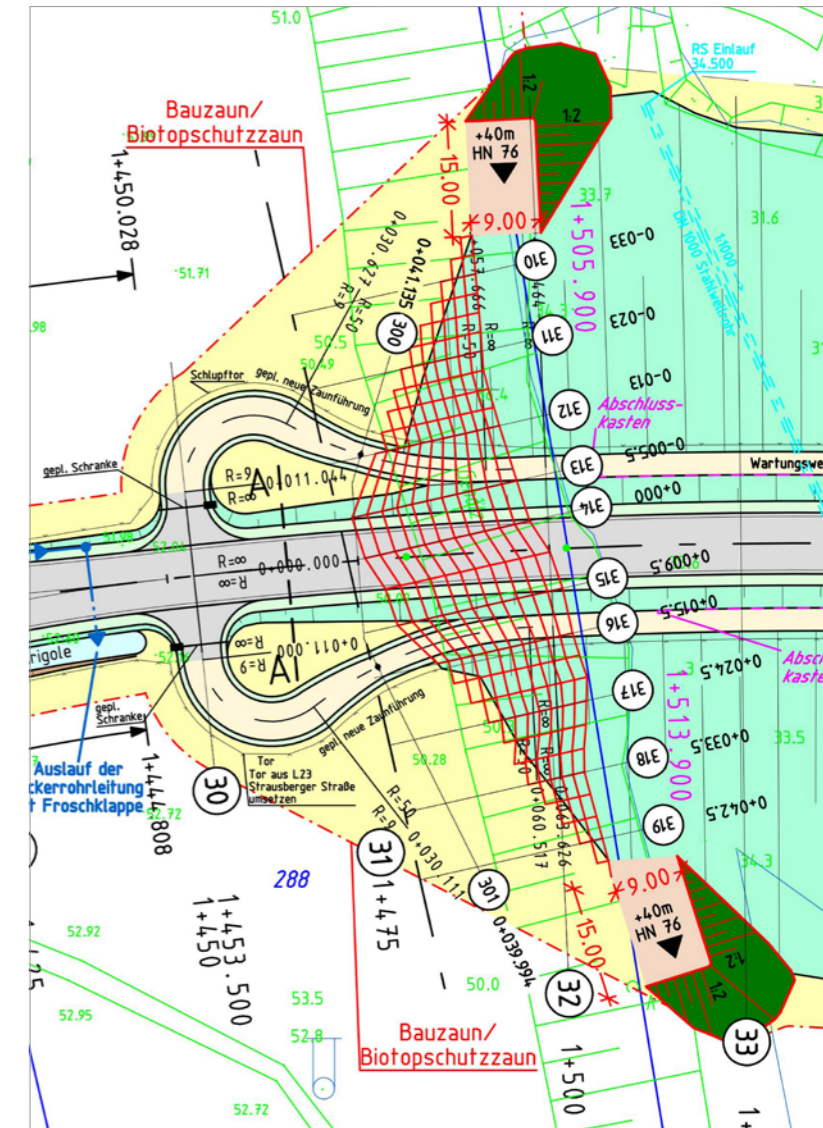
Der Neubau der B 1n OU Herzfelde erfolgte in 3 Bauabschnitten.

1. Bauabschnitt:  
von Bau-km 0+268 bis Bau-km 0+900
2. Bauabschnitt:  
von Bau-km 2+887,005 bis Bau-km 4+250
3. Bauabschnitt:  
von Bau-km 0+900 bis Bau-km 2+887,005 und Einschleifungen auf die vorh. B 1 am Anfang und Ende der OU

Die Aufteilung der Baumaßnahme in einzelne Bauabschnitte wurde aufgrund der Planungsänderung im 3. Bauabschnitt notwendig. Die Realisierung der Bauabschnitte 1 und 2 fand in den Jahren 2009 bis 2011 statt. Mit dem Bau des 3. BA wurde im Mai 2014 begonnen.

Hier sind einige Herausforderungen nennenswert:

- Querung des Tagebaurestlochs östlich der L 23 mittels einer 12 bis 20 m hohen Dammschüttung (344.000 m<sup>3</sup>), teilweise auch unter Wasser (18.000 m<sup>3</sup>), und standsichere Einbindung des Straßendamms in die 20 m hohe westliche rutschungsgefährdete Grubenböschung mittels Abtreppung und zusätzlicher Stützkörper am Böschungsfuß



- Berücksichtigung eines Wasseranstiegs im Tagebaurestloch durch entsprechende Böschungsgestaltung (Neigung und Wasserbausteine)



- Einbau von Durchlässen aus Wellstahlrohren zum Druckausgleich zwischen den Dammseiten unter Berücksichtigung der zu erwartenden Setzungen bei der Herstellung des Straßendamms
- Querung eines Altlastenbereiches auf dem Firmengelände der Gebr. Schmidt Bauunternehmen AG unter Anwendung eines Abfall-Managements (simulierte Haufwerke zu je rund 500 m<sup>3</sup>)
- Herstellung eines HDI-Körpers zur sicheren Gründung der Bauwerke 1a bis c und der umverlegten Werkstraße im Altlastenbereich



Bodenverbesserung im Bereich Bauwerk 1a – 1c

### Umweltschutz und Landschaftspflege

Der durch den Neubau der OU Herzfelde auftretende Haupteingriff besteht im Verlust der Bodenfunktion durch Versiegelung (Vollversiegelung: 46.385,3 m<sup>2</sup>; Teilversiegelung: 4.503,7 m<sup>2</sup>, Überformung: 73.503,5 m<sup>2</sup>). Ein Ausgleich ist nur durch entsprechende Entsiegelungsmaßnahmen in unmittelbarer Nähe des Wirkungsbereichs

ches des Eingriffes zu schaffen. Flächen für Entsiegelungsmaßnahmen stehen nur im begrenzten Umfang am Bauanfang mit Teilflächen der alten B 1 und vom Bauende bis zur Zufahrt Kiesabbau im Bereich der alten B 1 sowie im Bereich der Eichenstraße zur Verfügung. Dadurch muss der Eingriff teilweise mit Ersatzmaßnahmen kompensiert werden. Neben der trassenfernen Entsiegelung von Flächen eines ehemaligen Tanklagers bei Fürstenwalde und der Entsiegelung von Flächen in Kagel erfolgten auch Maßnahmen zum ökologischen Waldumbau mit Waldrandaufbau in Wilkendorf und Hohenfinow als Ersatzmaßnahmen.

Der Verlust von 23 Alleebäumen und einem Einzelbaum am Ort des Eingriffes wurde durch Pflanzung von 24 standortgerechten und einheimischen Laubbäumen im Anbindungsbereich Rehfelder Weg / B 1n kompensiert. Mit der Trasse kam es zur Zerschneidung von Lebensräumen für Amphibien. Das konnte durch den Bau von Amphibiendurchlässen mit dazugehörigen Leiteinrichtungen vermindert werden.



Endstückkonstruktion der Amphibienleiteinrichtung



Amphibienleiteinrichtungen

## Radweg Landesstraße 911 Brandenburg a.d.H.

von Michael Reisch, SG 531, LS DS Potsdam



Radweg Landesstraße 911 Brandenburg a.d.H – Teilabschnitt 2

Am 26.10.2017 wurde der nach einer Bauzeit von knapp fünf Monaten fertiggestellte Radweg an der L 911 zwischen dem Ortsausgang Stadt Brandenburg a. d. H und der Kreisgrenze Potsdam-Mittelmark feierlich dem Verkehr übergeben. Auf einer Baulänge von 2.432 m ist ein gemeinsamer Geh- und Radweg mit einer Breite von 2,50 m entstanden. Gleichzeitig erfolgte der Bau von zwei Durchlässen unter der Fahrbahn der L 911 und dem Radweg sowie der Bau eines Durchlasses im Zuge des Radweges für die Querung mit einem Landschaftsgraben. Außerdem wurde das Gelände rund um das Schöpfwerk Fuchsbruch für eine öffentliche Nutzung hergerichtet.

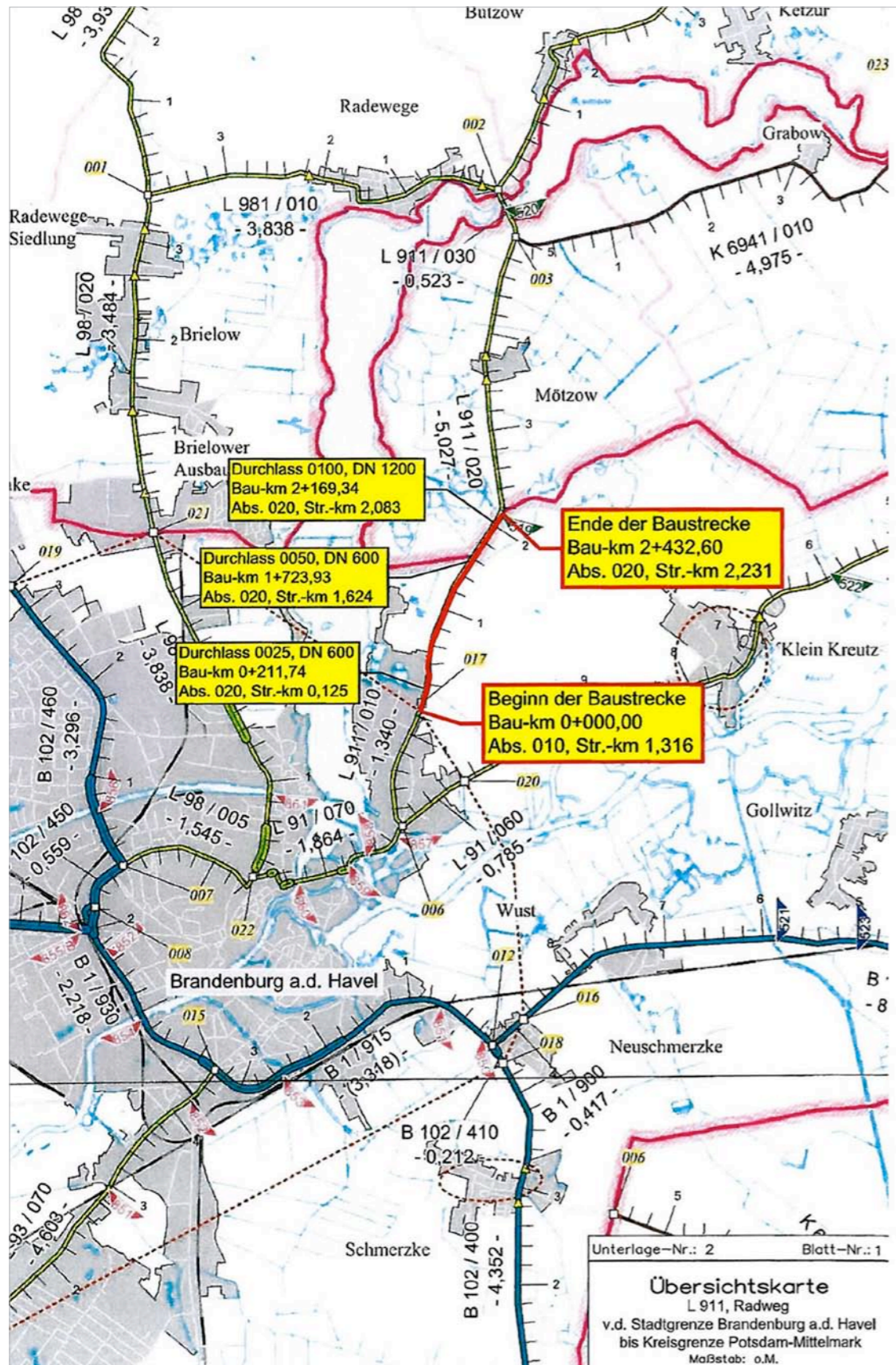
Die Baukosten betragen insgesamt 697 T €, davon entfielen auf den Radwegbau 522 T € und auf den Bau der insgesamt drei Durchlässe 175 T €.

Anlass für Planung und Bau war die Vervollständigung des Angebots einer komfortablen Radinfrastruktur im

Zuge der regionalen touristischen Hauptroute „Storchenradweg“ rund um den Beetzsee. Die vorhandenen Standorte – z.B. das Domstiftgut Mötzw – des regionalen Tourismus sollen in ihrer Attraktivität gesteigert werden. Die Separierung des Radverkehrs vom schnell-







len Verkehr > 50km/h außerorts erhöht die Verkehrssicherheit deutlich.



Radweg Bauarbeiten



fertiger Radweg entlang der L 911

© LS Andreas Kirsch



Rohrbau



Bauarbeiten Durchlass



Durchlass fertiggestellt, Umpflasterung mit Natursteinpflaster

Der Bau der Anlagen des Radverkehrs konnte mit Maßnahmen zur Verbesserung der Gewässerwirtschaft und des Hochwasserschutzes kombiniert werden. In diesem Zusammenhang gilt der besondere Dank des LS als Vorhabenträger dem Wasser- und Bodenverband Nauen.

Mit dem Bau wurden sowohl der Schutz als auch die Vitalisierung von Trockenrasenbiotopen erreicht. Durch die Auswahl einer schonenden Bautechnologie und eines sachgerechten Bauablaufes wurden Habitate geschützter Zauneidechsenpopulationen geschont und dauerhaft geschützt. Eingebettet in die Gesamtmaßnahme fanden umfangreiche Neupflanzungen von den Radweg säumenden Bäumen statt.



Feierliche Verkehrsfreigabe am 26.10.2016

# Ausbau Ortsdurchfahrt Dahme

von Torsten Wiemer



Der Ausbau der Bundesstraße B 102 in der Ortsdurchfahrt Dahme erfolgt in mehreren Bauabschnitten (siehe Ü-Lageplan Anlage). Der erste Bauabschnitt umfasste die Lose 1.0, 2.0 und 2.1, der zweite Bauabschnitt (Baulose 3 bis 5) ist noch in Planung, der Bau ist ab 2018 vorgesehen.

## Baulos 1.0

Das Regenrückhaltebecken vor der Einleitung in den Fluss Dahme und die Regenwasserleitungssysteme im Bereich der Schellstraße bis zur Bundesstraße wurden als Vorleistung 2013/2014 gebaut.

## Baulos 2.0

Baumfällarbeiten sind im Vorfeld abgeschlossen worden (Frühjahr 2014).

## Baulos 2.1

### Straßenbau

- Die Arbeiten wurden am 19.05.2014 begonnen
- Grundhafter Ausbau der Fahrbahn der B 102 in einer Regelquerschnittsbreite von 5,50 m bis 9,00 m mit Asphaltfahrbahn



Altzustand Engstelle

- Herstellung eines geschlossenen Entwässerungssystems (Hauptleitung mit Schachtbauwerken und Anschlussleitungen für Regenabläufe und Dachentwässerungen)
- Ersatzneubau Brücke über die Dahme; lichte Weite 2,70 m



Altzustand Richtung Rathaus



Baustelle Denkmalbereich Engstelle

- Wiederherstellung von kommunalen Straßen- und Wegeeinmündungen
- Herstellung von Tiefborden für die Begrenzung der Fahrbahn zu Parkflächen und Grundstückseinfahrten
- Herstellung von Hochborden für die Begrenzung der Fahrbahn zu Gehwegen und der Parkflächen zu Gehwegen
- Herstellung beidseitiger Gehwege vorwiegend mit „Berliner Platten“ (Granitplatten) und Mosaikpflaster in einer Breite von 2,50 m, an Engstellen von 1,00 m bis 2,50 m und an den Restflächen in den angrenzenden Bereichen in Mosaikpflaster
- Herstellung der Parkflächen in Lesesteinpflaster und Übergangstreifen in Mosaikpflaster
- Herstellung der Zufahrten und Grundstückseinfahrten in Natursteingroßpflaster
- Anpassung von Hauseingangstreppe und Herstellung von begehbaren Kellerlichtschächten
- Erneuerung der Straßenbeleuchtung
- Verlegung der Schmutzwasser- und Trinkwasserleitungen des Trink- und Abwasserzweckverband Luckau (TAZV Luckau)
- Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen (z.T. noch offen)

Das geplante Bauvorhaben befindet sich in einem denkmalgeschützten Bereich (ortsfestes Bodendenkmal Mittelalterlicher und Neuzeitlicher Stadtkern Dahme und Baudenkmal Stadtkern Dahme)

Im Zuge der Realisierung erfolgte eine archäologische Baubegleitung und Dokumentation. Aufgefunden wurde z.B. ein mittelalterlicher Brunnen und ein Blockbohlenweg.

## Parameter:

- Baulänge: 822 m
- RQ 5,50m (im Teilbereich Einengung) bis 9 m
- Anzahl Brückenbauwerke: 1 (Ersatzneubau Brücke über die Dahme)
- Auftragssummen für Baulos 2.1:
 

insgesamt:	2,680 Mio. EUR
Anteil Stadt Dahme/Mark:	1,280 Mio. EUR
Anteil TAZV Luckau:	0,102 Mio. EUR
Anteil Land:	0,023 Mio. EUR
Anteil Bund:	1,275 Mio. EUR

## Termine:

- Beginn der Planung: Herbst 1999
- Genehmigungsvermerk: 21.11.2008
- Plangenehmigung: 31.01.2013
- Baubeginn 1. Bauabschnitt: 19.05.2014
- Fertigstellung (feierliche Freigabe) 1. Bauabschnitt am 26. August 2016



- Baubeginn 2. Bauabschnitt geplant für 2018



fertige Leistung

#### Vorgesehene weitere Planungs- bzw. Bauabschnitte:

- 2. Bauabschnitt – Baulos 3 umfasst die Abschnitte 80 und 100 (km 0,638 – 0,013), das Baulos 5 den Abschnitt 100 (km 0,013 – 1,042) der B102 vom Bauende des Bauloses 2.1 bis OD-Ende in Richtung Jüterbog geplante Bauzeit: ab März 2018 – Dezember 2018 (nur Baulos 3). Baulos 5 folgt im Anschluss voraussichtlich ab 2019

- 1. Bauabschnitt (Baulos 4) umfasst den Abschnitt 70 (km 1,125 – 1,627) der B102 vom Bauende des Bauloses 2.1 bis OD-Ende in Richtung Luckau, geplante Bauzeit: ab 2018 bis 2019

#### Geschätzte Baukosten des Gesamtvorhabens:

6.251.000 Mio € netto  
7.439.000 Mio € brutto

#### Besonderheiten:

- geschlossene Grundwasserabsenkung wegen erhöhtem Grundwasserstand im gesamten Baubereich
- emissionsarme Bauweisen im Baufeld auf Grund denkmalgeschützter und gefährdeter Bausubstanz im Baubereich
- archäologische Baubegleitung – Fund eines 180 m langen Blockbohlenweges aus 6 m langen gespaltenen Kiefernstämmen – zweispurig



freigelegter Blockbohlenweg

## L 15, Ortsdurchfahrt Schweinrich

von Robby Werdermann

Am 14.10.2016 konnte die OD Schweinrich im Zuge der L 15 von der Staatssekretärin Frau Jesse, dem Vorstandsvorsitzenden des LS, Herrn Dr. Klein, dem Landrat, Herrn Reinhardt und dem Bürgermeister aus Wittstock, Herrn Gehrmann, feierlich dem Verkehr übergeben werden.



Foto: A. Winkler LS

#### Ausgangssituation

Die vorhandene Fahrbahn der L 15 ist sehr uneben und durch Spurrinnen gekennzeichnet. Es sind zahlreiche Flick- und Ausbesserungsstellen vorhanden. An vielen Stellen ist das alte Straßenpflaster der zwischenzeitlich mit einer Asphaltdecke überbauten Fahrbahn sichtbar. Der Verlauf des Fahrbahnrandes ist unregelmäßig. Kontinuierliche sowie regelgerechte Längs- und Querneigungen sind nicht vorhanden. Der Zustand der Fahrbahn sowie die weitestgehend fehlenden Entwässerungseinrichtungen wirken sich negativ auf eine funktionierende Fahrbahnentwässerung aus.

Mit dem Ausbau der L15 erfolgt eine Anpassung des Straßenzustandes an die Erfordernisse aus dem regel-

mäßigen Verkehrsaufkommen. Speziell für die nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmer verbessert sich die Verkehrssicherheit durch die Ergänzung von Rad- und Gehwegen.

Für die Anwohner verbessert sich die Wohnqualität entlang der Ortsdurchfahrt durch die vorgesehene Asphaltdecke der Fahrbahn als Ersatz des bestehenden Belages.

Die Lärmsituation wird sich positiv verändern, da durch die Ebenheit und Homogenität des neuen Fahrbahnbelages eine Geräusch- und Erschütterungsminderung zu erwarten ist.

#### Planung

Die L 15 wird entsprechend ihrer Funktion in der Ortslage Schweinrich gemäß RIN in die Kategoriegruppe angebaute Hauptverkehrsstraße, HS III eingestuft.

Die Betriebsform der Straße sieht keine Beschränkungen vor (allgemeiner Verkehr). Sie wird im Zweirichtungsverkehr betrieben.

Gemäß RASt wird die Landesstraße mit einer Fahrbahnbreite von 6,50 m ausgebaut und entspricht damit der Regelbreite einer zweistreifigen Fahrbahn mit Linienbusverkehr.

Die Linienführung im Grund- und Aufriss sowie die Knotenpunktgestaltung orientieren sich am Bestand und an den vorkommenden Zwangspunkten in der Ortslage. Der Knotenpunkt am westlichen Ortseingang von



Fahrbahnzustand



Schweinrich wird als Kreuzung ausgebildet (L15 / Dranser Straße / Wirtschaftsweg).

Die L 15 wird als bevorrechtigte Straße (Z 306) in der Ortslage ausgewiesen. Lichtsignalanlagen sind bei der geplanten Baumaßnahme nicht vorgesehen.

Die L 15 wird mit einer Fahrbahnbreite von 6,50 m ausgebaut. Der Querschnitt der Fahrbahn setzt sich wie folgt zusammen:

- 0,32 m Entwässerungsrinne (2-reihig gepflastert, Großpflaster)
- 2,93 m Fahrstreifen (Asphaltbefestigung)
- 2,93 m Fahrstreifen (Asphaltbefestigung)
- 0,32 m Entwässerungsrinne (2-reihig gepflastert, Großpflaster)

Das vorhandene Netz der Gehwege in der OD Schweinrich wird ergänzt und an die geänderte Lage der L 15 angepasst.



**Bauphase 1:** Realisierung 2015

- RW-Kanal, Vorflut und Sedimentationsanlagen, Seitenbereiche, Leitungsumverlegungen
- abschnittsweise halbseitige Sperrung der L 15

**Bauphase 2:** Realisierung 2016

- L 15, Stat. 0+303 bis 0+875 (Tannenstr. – Herzdorfer Str.)
- Vollsperrung des Durchgangsverkehrs, Umleitung des Busses über Tannen- u. Herzdorfer Str.

**Bauphase 3:** Realisierung 2016

- L 15 Bauanf. bis 0+303 und 0+875 bis Bauende
- Vollsperrung für Durchgangs- u. Busverkehr

Herausforderung während der Ausführung:

- Auf Grund eines locker gelagerten Sandbodens als Baugrund und der zum Teil sehr engen Bebauung war im Vorfeld eine Beweissicherung mit zusätzlichen Maßnahmen notwendig.
- Der Giebel einer Scheune musste vom Eigentümer abgetragen werden, da durch baubedingte Erschütterungen der komplette Giebel abgängig war und einzustürzen drohte. Ein Arbeiten im Gefahrenbereich war nicht mehr möglich.

Die Baumaßnahme war vertraglich mit einem Ausführungszeitraum vom 19.10.2015 bis 30.09.2017 vereinbart.

Das zeitliche Bausoll wurde durch den AN, Fa. Eurovia Wittstock, eingehalten.

Die Baukosten betragen ca. 1,521 Mio. EUR.

**Baudurchführung**

Die L 15 ist eine Landesstraße im Nordwesten des Bundeslandes Brandenburg im Landkreis Ostprignitz-Ruppin. Schweinrich gehört zur Stadt Wittstock/ Dosse. Die Baumaßnahme ist eine Gemeinschaftsmaßnahme des Landes Brandenburg (Landesbetrieb Straßenwesen) und der Stadt Wittstock.

Auf einer Länge von ca. 990 m wurde die Ortslage Schweinrich ausgebaut. Der Ausbau der Ortsdurchfahrt erfolgte für die Bauphasen 2 und 3 unter Vollsperrung des Durchgangsverkehrs. Der öffentliche Verkehr wurde großräumig umgeleitet.

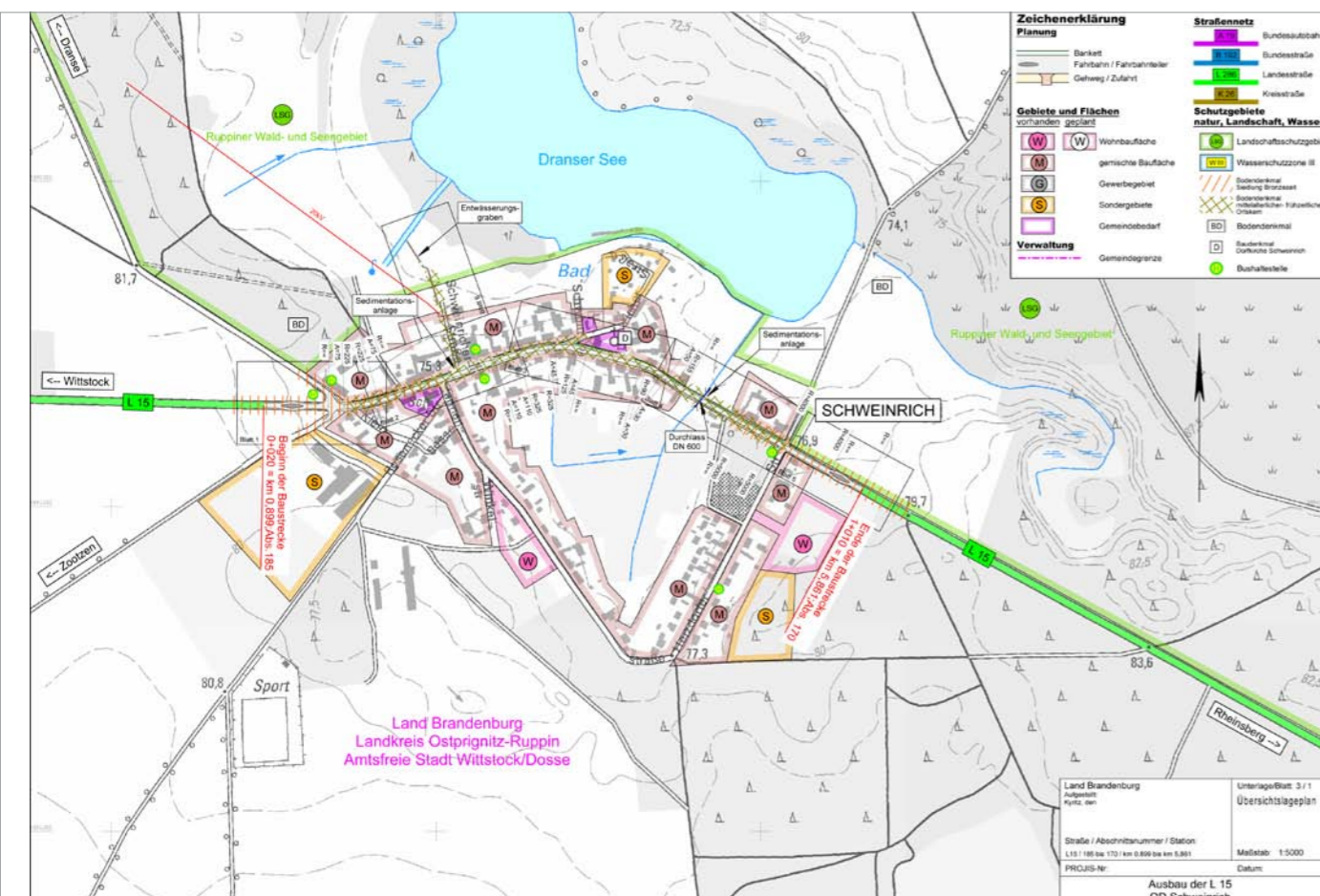


Giebel im Urzustand



Giebel abgebrochen

Fotos: A. Winkler



# Preisverleihung „Kreisverkehrswettbewerb 2016“

von Barbara Schlosser / Brigitte Sterl

Im feierlichen Rahmen fand am 16. November 2016 in Rathenow die 5. Preisverleihung des diesjährigen Kreisverkehrswettbewerbes statt, zu der die Jurymitglieder und die Platzierten eingeladen waren. Der Vorstandsvorsitzende des Landesbetriebes Straßenwesen Brandenburg (LS), Herr Dr. Albrecht Klein, nahm die Auszeichnung vor.

Das ursächliche Anliegen des 2010 durch den Vorstand des Landesbetriebs Straßenwesen ins Leben gerufenen Wettbewerbs zwischen den Niederlassungen – später Dienststätten – des LS um den Titel „Kreisverkehr des Jahres“ war die Optimierung des äußeren Erscheinungsbildes der Kreisverkehre, für die der LS im Zuge von Bundes- und Landesstraßen verantwortlich zeichnet. Doch schon mit Gründung der Arbeitsgruppe „Kreisverkehrswettbewerb“ unter Leitung des ehemaligen Leiters der Cottbuser Niederlassung, Herrn Ludwig Herrn, er-

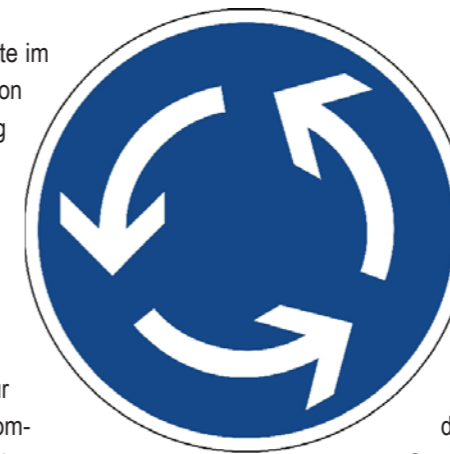


Der Vorstandsvorsitzende Herr Dr. Klein (links) und die Jurymitglieder Frau Susett Bark, Frau Uta Krüger, Herr Heinz-Michael Landes und Herr Karsten Ziehm

weiterte sich die Zielsetzung des Wettbewerbs deutlich über den Rahmen der Bewertung des reinen Pflegezustandes hinaus. Die Bewertungskriterien des Kreisver-

kehrswettbewerbes decken heute im Grunde das gesamte Spektrum von Planung, Bau und Unterhaltung von Kreisverkehren im klassifizierten Landstraßen- und innerörtlichen Hauptverkehrsstraßennetz ab.

Der Wettbewerb bietet über den Wettstreit hinaus eine Plattform für die interdisziplinäre fachliche Kommunikation zwischen den Verkehrsanlagen-, Freiflächen-, Stadt- und Landschaftsplanern, den Bauexperten und den mit der Unterhaltung betrauten Kolleginnen und Kollegen der Straßenmeistereien aus den drei Regionen, in denen der LS wirkt. Die Erfahrungen aus dem Wettbewerb sollen nicht nur zur weiteren Etablierung dieser verkehrssicheren Knotenpunktform in den unterschiedlichen Netzen beitragen, sondern vorrangig auch zur Verbesserung der Verkehrs-, Gestaltungs- und Bauqualität genutzt werden

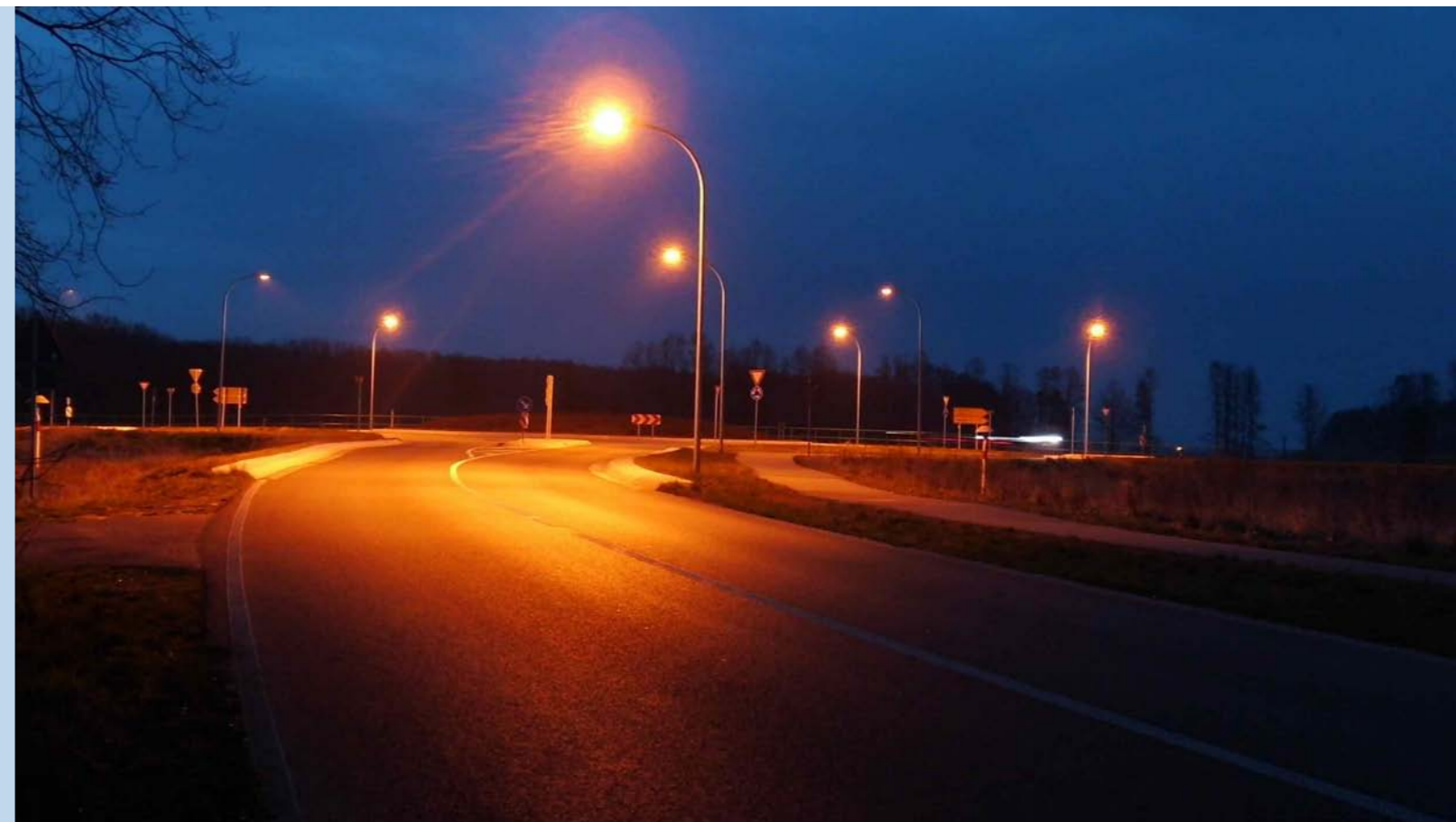
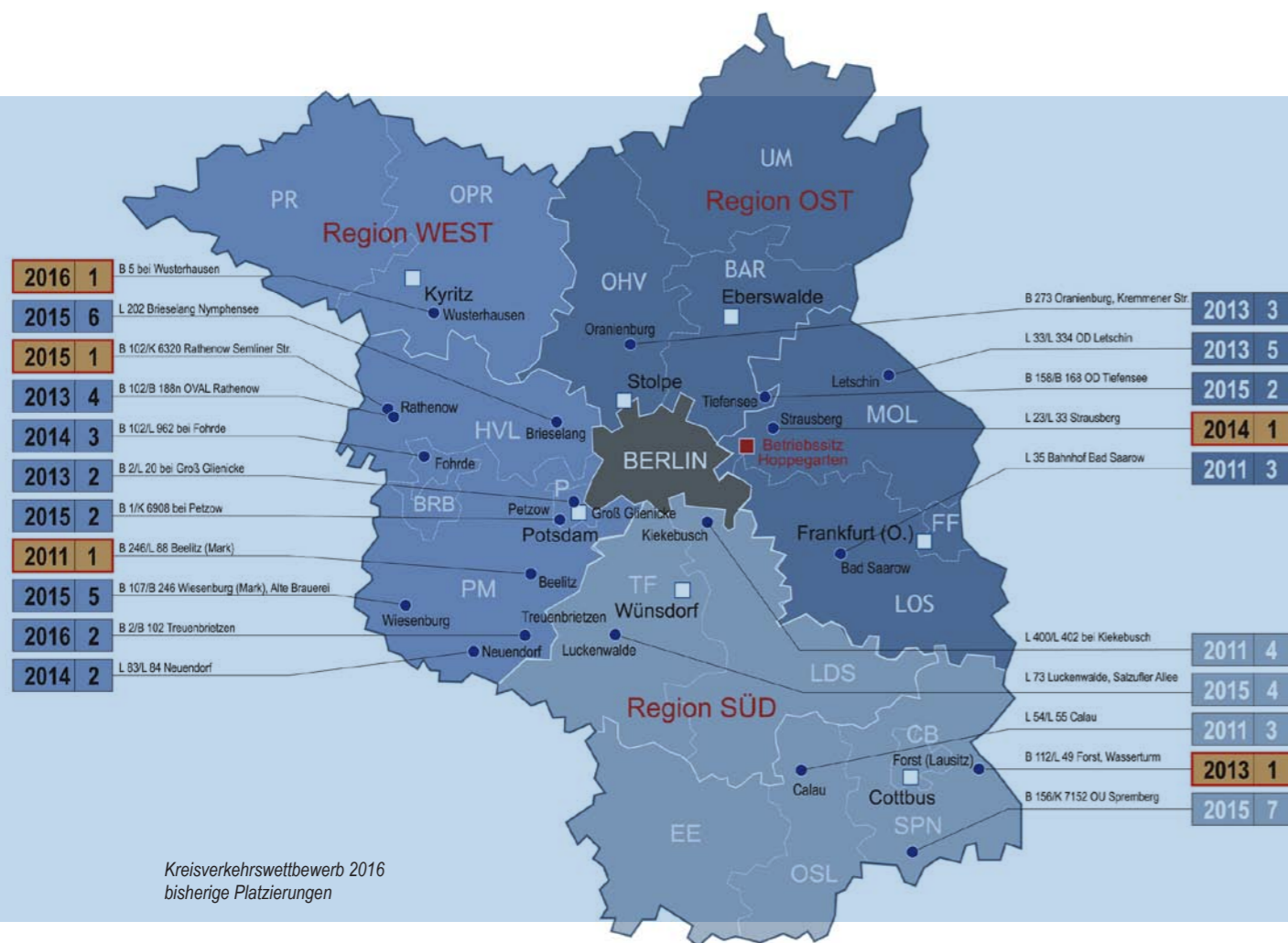


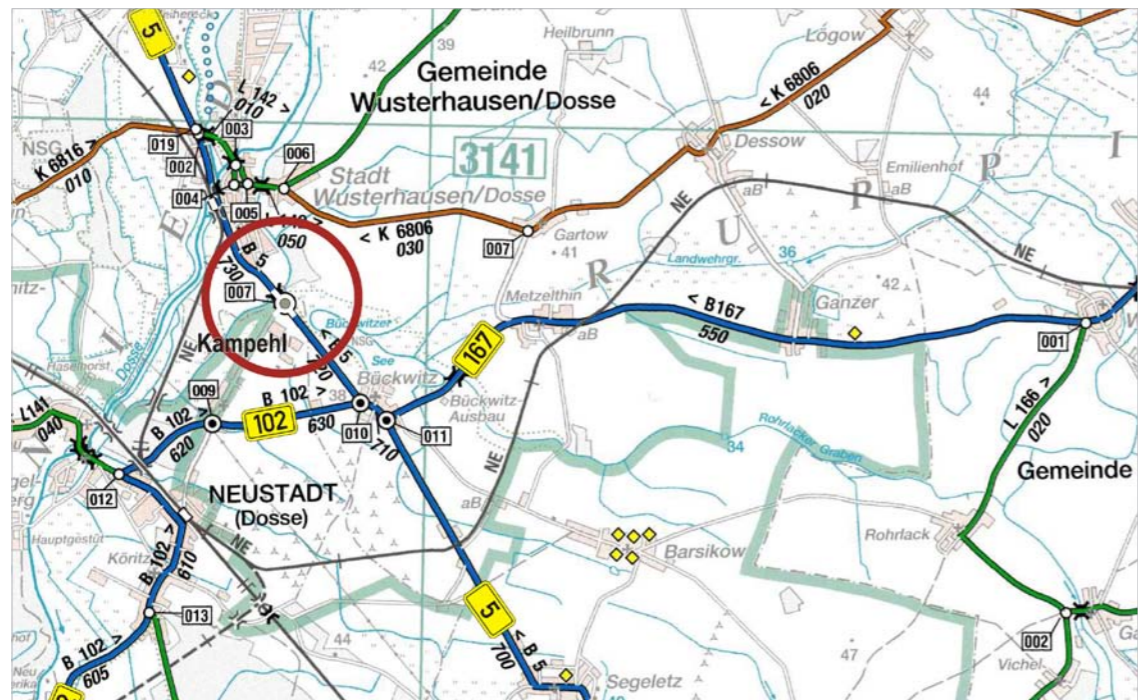
und dabei helfen, das Verhältnis des dafür erforderlichen Aufwandes zum angestrebten Ergebnis zu optimieren.

Nicht zu vernachlässigen ist der allen sinnvollen Wettbewerben innewohnende Effekt, die jeweiligen Zielgruppen zu inspirieren und die Identifikation mit der für den LS in besonderem Maß geltenden Gemeinschaftsaufgabe, dem Gemeinwohl zu dienen, zu stärken.

## 2016 auf Platz 1: Der Kreisverkehr an der B 5 bei Kampehl

Der dreiarmsige Kreisverkehr ersetzt seit 2013 die dreiarmsige Einmündung einer Gemeindestraße mit erheblicher regionaler Bedeutung in die überregional bedeutungsvol-





le Bundesstraße 5. Vor dem Umbau zum Kreisverkehr war der Knotenpunkt infolge des hohen tatsächlichen Geschwindigkeitsniveaus im Zuge der langgestreckt geradlinigen Bundesstraße ein Unfallschwerpunkt mit Toten und Verletzten.

Der Umbau bewirkte neben der Vereinfachung der Ein- und Abbiegevorgänge vor allem eine wirksame Anpassung des Geschwindigkeitsniveaus im Zuge der B 5 durch das Brechen der durchgängigen Geradlinigkeit in der Wahrnehmung des Straßenraums. Wichtig ist in diesem Zusammenhang auch die Ausstattung des Außerortskreisverkehrs mit einer optimalen Beleuchtung. Im Weiteren berücksichtigt die Ausstattung des Kreisverkehrs die Komplettierung eines ERA-gerechten regionalen Radverkehrsnetzes.

**2016 auf Platz 2:  
Der Kreisverkehr B 2/B 102 in Treuenbrietzen**

Die Besonderheit des Projekts liegt in der mehrstufigen Annäherung der Knotenpunktlösung an das aktuelle Erscheinungsbild des Kreisverkehrs. Die Optimierung des innerstädtischen Knotens stellt sich rückblickend als ein dynamischer Prozess dar, der unter Berücksichtigung der Gesichtspunkte „Verkehrssicherheit“, „stadträumliche Gestaltung“ sowie „Pflege und Unterhaltung“ abgelaufen ist. Nachdem die bis dahin durch eine Lichtsignalanlage (LSA) geregelte Kreuzung im Zuge der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt B 2 zu einem Kreisverkehr umgebaut wurde, senkte sich zwar die Unfallhäufigkeit und -schwere, dennoch gab es trotz



regelmäßiger Ausführung infolge der überaus hohen Verkehrsbeanspruchung immer wieder schwerwiegende Beschädigungen. Nach Auswertung der im Zuge einer kontinuierlichen Beobachtung vor Ort gewonnenen Erkenntnisse initiierte die Straßenmeisterei Bad Belzig den Umbau des Kreisverkehrs und entwickelte eine spezielle Form der Einfassung der Kreisinsel.

Deren abweisende Wirkung ist nunmehr durch eine hinter dem Innenring und dem die Kreisinsel begrenzenden massiven Natursteinbord angeordnete, ca. 1.00 m hohe Mauer aus Großpflastersteinen signifikant erhöht worden. Die Effektivität genau dieser Maßnahme hat sich seit Fertigstellung des Umbaus im Jahre 2012 in überzeugender Weise bestätigt.



# Lagebericht des Landesbetriebes Straßenwesen Brandenburg, Hoppegarten für das Geschäftsjahr 2016

## A. GESCHÄFTS- UND RAHMEN- BEDINGUNGEN

### A.1 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 Übergangs 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. Hierzu zählen gemäß Errichtungserlass insbesondere:

- Planung, Bau, Betrieb und Unterhaltung der Bundesfernstraßen,
- Planung, Bau, Betrieb und Unterhaltung der Landesstraßen,
- Verwaltung des Straßenlandes,
- Gewährleistung der Verkehrssicherheit auf allen Bundesfernstraßen und Landesstraßen,
- Förderung des kommunalen Straßenbaus.

Mit Stichtag 31.12.2016 verwaltete der LS 5.661 km Landesstraßen, 2.702 km Bundesstraßen und 805 km Autobahnen sowie 2.591 Brücken (Teilbauwerke), davon 1.835 Brücken im Rahmen der Auftragsverwaltung des Bundes.

### A.2 Aufbau und organisatorische Änderungen

Der LS besteht zum 31.12.2016 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 Betriebssitz Hoppegarten.

Es besteht eine funktionsorientierte Organisation mit den Vorstandsbereichen Zentrale Dienste, Planung und Bau sowie Betrieb und Verkehr. 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. Im Vorstandsbereich Betrieb und Verkehr ist die Stabstelle Vergabe/Vertragswesen dem Fachvorstand unterstellt. Der Stab Programmsteuerung sowie das Dezernat Straßennetz-Bedarfsplanung/Erhaltungsmanagement wurden mit Wirkung zum 01.01.2016 zusammengelegt und nehmen ihre Aufgaben ab dem genannten Zeitpunkt im Dezernat Programmsteuerung, Förderprogramme und Erhaltungsmanagement wahr. Im Zuge der Umsetzung des Projektes „Organisationsentwicklung“ wurden weiterhin die Dezernate „Straßenentwurf“, „Umweltschutz und Landschaftspflege“ und „Straßen- und Konstruktiver Ingenieurbau, Bauwerkserhaltung“ umbenannt in „Grundsatzangelegenheiten Planung“, „Grundsatzangelegenheiten Umweltschutz und Landschaftspflege“ sowie „Grundsatzangelegenheiten Straßen- und Konstruktiver Ingenieurbau“. Mit Auflösung des Dezernates „Bau BAB“ erfolgen die Bauvorbereitung sowie die Bauüberwachung BAB in den regionalen Baudezernaten.

### A.3 Entwicklung und wichtige Vorgänge im Berichtsjahr

Das im Jahr 2015 seitens der Brandenburgischen Landesregierung mit einem finanziellen Umfang von 100 Mio. € aufgelegte Investitionsförderprogramm zur Stärkung der Infrastruktur wurde im Geschäftsjahr 2016 fortgeführt. Von den insgesamt 70 Maßnahmen sind 28 Maßnahmen (40 %) bis Ende 2016 baulich fertiggestellt worden, 17 Maßnahmen (24 %) befinden sich derzeit im Bau und 25 Maßnahmen (36 %) werden planerisch vorbereitet. Für die Planung und Umsetzung der Maßnahmen des P100 wurden im Jahr 2016 finanzielle Mittel in Höhe von 22,5 Mio. € eingesetzt. Insgesamt wurden bis dato 32,1 Mio. € in die Maßnahmen des P100 investiert.

Seitens des Landesrechnungshofes (LRH) erfolgten u. a. eine Prüfung zum Erhaltungsmanagement an Radwegen, die Prüfung von Zuweisungen für Investitionen des Bundes für den kommunalen Straßen- und Brückenbau gemäß Entflechtungsgesetz und die Prüfung

der Struktur des Landesstraßennetzes im Kontext der Abstufung von Landesstraßen. Die genannten Prüfungen sind noch nicht abgeschlossen.

Die Richtlinie Mobilität als Grundlage für die Finanzierung der Radwege über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) wurde im September 2016 veröffentlicht. Erst ab diesem Zeitpunkt war die Antragstellung für EFRE-geförderte Maßnahmen möglich. Die Finanzierung eines Radwegs, der baulich im Oktober 2016 zu beginnen hatte, war demzufolge aus Landesmitteln vorzunehmen, da eine Antragstellung auf Fördermittel zeitlich nicht mehr möglich war. Die weiteren, über EFRE zu finanzierenden Radwege, für die ein Baubeginn in 2016 vorgesehen waren, wurden nicht ausgeschrieben. Die Ausschreibung erfolgt nach Antragstellung und Vorlage des vorzeitigen Maßnahmenbeginns. Bis Ende 2016 sind zwei EFRE-Anträge bei der Investitionsbank des Landes Brandenburg (ILB) gestellt worden. Die EFRE-Mittel sind aus Landesmitteln vorzufinanzieren und werden nach Bewilligung und Abrechnung durch die ILB erstattet. Die erforderlichen Mittel zur Kofinanzierung durch das Land Brandenburg stehen zur Verfügung. Baudurchführung für die Radwege soll jeweils im Jahr 2017 sein.

Im Bereich des Betriebsdienstes wurde mit der Umsetzung des Konzeptes des LS zur Baumkontrolle und Baumschau begonnen. Neben der Vorbereitung von zusätzlichen Stellenbesetzungen für Streckenwarte, der Fortbildungsplanung und der Organisation von Fremdleistungen für Teile der Kontrollen trat am 14.10.2016 die Dienstanweisung (DA) zur Regelung der Durchführung von Baumkontrollen und Baumschauen in Kraft. Die gemäß DA erforderlichen Baumnumerierungen und Erstkontrollen wurden begonnen. Die Vorbereitungen zur Untersuchung der Meistereien im Rahmen des Projektes Unternehmensentwicklung 3. Stufe konnten weitgehend abgeschlossen werden.

Im Berichtsjahr begann die Umsetzung eines projekt- und leistungsbereichsbezogenen Risikomanagements, welches sowohl den Landes- als auch den Bundeshaushalt betrachtet. Bei Erreichung diverser Schwellenwerte für die Mittelabfluss- und Budgetausschöpfungsquote erfolgt die detaillierte Analyse direkt auf der Ebene von Projekten (Planung/Bau) und Leistungsbereichen (Betrieb/Verkehr). Bei der dabei vorzunehmenden Risikobetrachtung wird nach (verwaltungs-) internen und

externen Risiken unterschieden, um Projekte und Leistungsbereiche im vorab festgelegten Kostenrahmen zu halten. Seit 2016 wird das Risikomanagement im LS zusätzlich in einer abteilungsübergreifenden Arbeitsgruppe koordiniert.

## 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 nachfolgend dargestellten Mitteln wurden im Jahr 2016 für zusätzliche Investitionen 1,8 Mio. € umgewidmet. In den ausgewiesenen Erstattungen Dritter sind Buchungen im Rahmen des Jahresabschlusses nicht berücksichtigt, da diese nicht liquiditätswirksam sind (Erstattungen BD ./ 0,2 Mio. €; Erstattungen Personal ./ 0,4 Mio. €).

	2015	2016
	€	€
Verwaltungswirtschaftliche Tätigkeit	12,6 Mio.	12,7 Mio.
Investitionen	5,0 Mio.	5,0 Mio.
Betriebliche Tätigkeit	31,1 Mio.	30,3 Mio.
Erstattung Dritter Betriebsdienst (BD)	8,8 Mio.	7,7 Mio.
Straßenbau und -planung (ohne EU)	52,1 Mio.	68,2 Mio.
Erstattung Dritter Planung u. Bau (P+B)	6,5 Mio.	7,6 Mio.
Förderzuschüsse der EU	3,0 Mio.	0,0 Mio.
Personalkostenzuschuß MIL	82,5 Mio.	83,8 Mio.
Erstattung Dritter Personal	30,4 Mio.	30,5 Mio.
Zentrale Erlöse*	1,4 Mio.	1,8 Mio.
<b>Summe</b>	<b>233,4 Mio.</b>	<b>247,6 Mio.</b>

Neben den Landesmitteln und den Erstattungen von Dritten wurden dem LS im Rahmen der Auftragsverwaltung vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) für den Bau und die Unterhaltung von

Bundesfernstraßen **231,2 Mio. €** (2015: 228,9 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 zugrundeliegenden 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 25,7 Mio. € (2015: 27,1 Mio. €) sowie für Verkehrssicherheitsarbeit in Höhe von 450 T€ (2015: 450 T€) durch das MIL bereitgestellt. Im Rahmen der Aufwandserstattung nach § 16 AEG für Bahnübergänge der nicht bundeseigenen Eisenbahnen gingen dem LS Mittel in Höhe von 400 T€ (2015: 410 T€) zu.

Ein Betrag in Höhe von 1,1 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,
- verfügbare Mittel,
- Budgetausschöpfungsgrad in [%],
- Mittelabfluss in [%].

Der Budgetausschöpfungsgrad ist als bedeutendster finanzieller Leistungsindikator des LS zu betrachten. Im Jahr 2016 betrug dieser bei Berücksichtigung aller Budgetbereiche 100 %. Damit wurden die Erwartungen, die zugewiesenen Mittel vollständig umzusetzen, erreicht. Insgesamt ist festzustellen, dass das Geschäftsjahr des LS erfolgreich verlaufen ist.

Die Erläuterung einzelner Ertrags- und 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 2015 erstellten bzw. im Frühjahr 2016 aktualisierten Projektprogramme für die Jahre 2016 bis 2019. Die zugewiesenen Mittel wurden entsprechend der erbrachten Leistungen umgesetzt bzw. für noch ausstehende Leistungen bereits vertraglich gebunden. Durch interne Umschichtungen und zusätzliche Zuweisungen aus zentralen Erlösen und Erstattungen Dritter konnten Mittel in Höhe von 4,5 Mio. € zusätzlich umgesetzt werden. Die zugelassene Überziehung wurde trotzdem fast vollständig in Anspruch genommen.

Im Bereich „Straßen- und Brückenbau“ sind im Geschäftsjahr 2016 Fremdleistungen (Einzelkosten) von insgesamt 88.169 T€ erbracht worden. Deren Verteilung stellt sich wie folgt dar:

<b>Baukosten (Land):</b>	<b>46.533 T€</b>
davon Bauüberwachung	2.183 T€
<b>Planungskosten (Land und EU):</b>	<b>7.753 T€</b>
<b>Planungskosten Bundesfernstraßen:</b>	<b>33.883 T€</b>
davon Bauüberwachung	7.658 T€

Folgende Vorhaben an Landesstraßen wurden im Berichtsjahr fertig gestellt und an Bundesfernstraßen planerisch vorbereitet bzw. bauseitig begleitet (Auswahl):

Maßnahmebezeichnung	Gesamtkosten [T€] bis 31.12. 2016	Istkosten [T€] 2016
<b>Landesstraßen (fertig gestellt)</b>		
L 15 OD Schweinrich	1.248	1.205
L 33 OD Strausberg, Prötzeler Chaussee	857	344
L 60 OD Finsterwalde, Kirchhainer Straße	2.062	836
L 85 OD Cammer	1.878	1.334
L 60 OD Schönborn, 1. BA	780	553
L 26 OD Brüssow	132	132
L 51 OD Werben	436	436
L 62 OD Sorno	263	263
L 170 KP L 170/L 17 (KP Schwante)	418	258

Maßnahmebezeichnung	Gesamtkosten [T€] bis 31.12. 2016	Istkosten [T€] 2016
<b>Landesstraßen (fertig gestellt)</b>		
L 213 SM-Grenze-Nassenheide	1.255	1.255
L 23 Herzfelde - Hennickendorf	385	385
L 93 LGr. SA/BB - Ziesar	1.236	1.236
L 233 Rehfelde - Strausberg	514	514
L 65 Brücke ü. d. Kleine Elster, Wahrenbrück	1.280	514
L 258 Br. ü. d. Köhntop, Trebenow	553	193
L 16 Br. ü. d. Rhin, Fehrbellin	1.282	410
L 911 RW Brandenburg - K 6941, 2. BA	835	808
<b>Bundesfernstraßen (planerische Vorbereitung bzw. Bauüberwachung)</b>		
A 12, km 1,0 - 17,5	3.984	544
A 11, km 81,6 - 90,5	2.492	394
B 96 OU Teschendorf / Löwenberg	2.853	166
B 97 OU Cottbus, 1.+2. VA	2.418	243
B 183 OU Bad Liebenwerda	2.205	298

### B.2.2 Betrieb und Verkehr

Bei einem in 2016 im Vorstandsbereich Betrieb und Verkehr in Anspruch genommenen konsumtiven Fachbudget von 36.988 T€ (davon Materialaufwand: 8.424 T€) verteilen sich die direkt den einzelnen Leistungspositionen des Betriebsdienstes zuordenbaren Fremdleistungen (Einzelkosten) für Bundes-, Landes- und Kreisstraßen wie folgt auf die einzelnen Leistungsbereiche:

Leistungsbereiche	Gesamt [T €]	dav. B-Str. [T €]	dav. L-Str. [T €]	dav. K- Str. [T €]
Sofortmaßnahmen am Straßenkörper	5.488	101	5.385	2
Grünpflege	5.109	15	4.961	133
Wartung und Instandhaltung	4.079	62	3.970	47
Reinigung	248	1	246	1
Winterdienst	1.515	520	984	11
Weitere Leistungen	1.128	79	1.049	0
Substanzerhaltende Maßnahmen	6.711	68	6.306	337
Verkehrszählungen	181	15	166	0
Leistungen für Dritte	23	0	23	0
Sonstiges	77	5	72	0
<b>Summe</b>	<b>24.559</b>	<b>866</b>	<b>23.162</b>	<b>531</b>

Insgesamt hat über alle Leistungsbereiche gesehen das Volumen der direkt einzelnen Fachaufgaben zuordenbaren Fremdleistungen (Einzelkosten) für Bundes-, Landes- und Kreisstraßen gegenüber 2015 (26.906 T€) um annähernd 8 % abgenommen. Dies ist vor allem auf die in 2016 geringeren Instandhaltungsmaßnahmen zurückzuführen.

Relativ ist das umgesetzte finanzielle Volumen in 2016 am stärksten bei „Substanzerhaltenden Maßnahmen“ (einschl. 11/12-Maßnahmen) zurückgegangen. Hier ist gegenüber dem Vorjahr eine Reduzierung um mehr als 30 % festzustellen. Von dem verbliebenen Volumen entfallen 743 T€ auf Rückstellungen für in 2016 erbrachte, aber noch nicht abgerechnete Instandhaltungsmaßnahmen. Ein Rückgang im Vergleich zum Vorjahr liegt ebenfalls, wenn auch weniger stark ausgeprägt, beim Leistungsbereich „Wartung und Instandhaltung“ (.J. 10 %) vor. Dem steht ein Anstieg des umgesetzten Fremdleistungsvolumens bei „Grünpflege“ (+ 19 %) und „Winterdienst“ (+ 106 %) gegenüber:

Leistungsbereiche	2015 [T €]	2016 [T €]	Δ [T €]	Δ [%]
Substanzerhaltende Maßnahmen	9.974	6.711	-3.263	-33
Wartung und Instandhaltung	4.519	4.079	-440	-10
Grünpflege	4.305	5.109	804	19
Winterdienst	736	1.515	779	106

Hintergrund für diese Entwicklung ist neben dem im Vergleich zum Vorjahr geringeren Gesamtbudget infolge zurückgegangener Erstattungen Dritter und eines niedrigeren Budgetvortrages aus dem Vorjahr der Beginn



der Umsetzung des Konzeptes des LS zu Baumkontrollen, welches einen erhöhten Aufwand sowohl bei den Kontrollleistungen als auch bei den daraus resultierenden Grünpflegeleistungen (Baumfällungen, Totholzbeiseitigung etc.) zur Folge hat. Neben den zuvor erläuterten bezogenen Fremdleistungen wurden direkt den einzelnen Leistungspositionen des Betriebsdienstes zuordenbare komplementäre Eigenleistungen in Höhe von 40.397 T€ erbracht. Davon entfallen 22.446 T€ auf direkte Personalkosten und 17.951 T€ auf direkte Kosten für den Einsatz von Technik und Material. Die gesamten Einzelkosten für Bundes-, Landes- und Kreisstraßen (ohne Leistungen an BAB) belaufen sich damit auf 64.956 T€. Daraus ergibt sich eine einzelkosten- bzw. leistungsheftbezogene Eigenleistungsquote von 62,2 %.

### B.2.3 Investitionen

Die Investitionen im gesamten LS haben im Geschäftsjahr 2016 die Größenordnung von insgesamt 6.797 T€ (einschl. geringwertiger Wirtschaftsgüter) erreicht. Hier-von wurden für IT Investitionen im Umfang von 280 T€ realisiert (124 T€ Hardware, 156 T€ Software). Im Verwaltungsbereich belief sich die Investitionssumme auf 963 T€, welche u. a. für die Anschaffung von 30 PKW, 2 Kleintransportern, 1 Kernbohrgerät sowie Büromöbeln verwendet wurde.

Im Betriebsdienst wurden für technische Ausrüstungsgegenstände sowie Fahrzeuge der Meistereien 5.554 T€ investiert, unter anderem für 18 Fahrzeuge für Bauwarte, 19 Kleintransporter, 8 Unimogs mit Anbaugeräten, 10 Anhänger für die Verkehrssicherung sowie diverse weitere Betriebsdienstgeräte.

### B.2.4 Personal

Der Personalaufwand betrug gemäß Gewinn- und Verlustrechnung im Berichtsjahr 109.269 T€ (einschließlich Inanspruchnahme/Zuführung von Rückstellungen). Die auszahlungswirksamen Ausgaben im Zusammenhang mit der Personalbewirtschaftung beliefen sich auf 113.045 T€. Hierin enthalten sind folgende Besoldungs- und Tarifierhöhungen:

- 2,3 % für Tarifbeschäftigte ab 03/2016
- 2,1 % für Beamte ab 07/2016

Die Mitarbeiterzahl hat sich wie folgt entwickelt:

Stand	31.12.2015	31.12.2016
<b>Tarifbeschäftigte</b>	<b>2.155</b>	<b>2.187</b>
dav. befristet Beschäftigte	343	387
dav. Winterdienstkräfte	275	290
Beamte	48	49
<b>Gesamt ohne Azubis</b>	<b>2.203</b>	<b>2.236</b>
Azubis	63	65
Referendare	0	2

Im Jahresdurchschnitt 2016 wurden 2.140 Mitarbeiter beschäftigt. Darin enthalten sind 62 Auszubildende, die der LS im anerkannten Ausbildungsberuf Straßenwärterin/Straßenwärter ausbildet. 5 Auszubildende haben im Januar 2016 ihre Ausbildung vorzeitig mit der Note „sehr gut“ und „gut“ beendet. Ebenfalls im Jahresdurchschnitt berücksichtigt sind 2 Referendare.

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. Durch den Landkreis Dahme-Spreewald erfolgte die vollständige Finanzierung von 16 Beschäftigten der Straßenmeistereien in der Region Süd. Des Weiteren hat sich das Land Berlin mit einem Anteil von 50 % an den Lohnkosten von 10 Mitarbeitern der Verkehrsrechnerzentrale beteiligt.

Im LS waren im Berichtsjahr 127 Arbeitsplätze von Schwerbehinderten bzw. Gleichgestellten besetzt.

Die für das Jahr 2016 vorgegebene Einsparung von 41 Stellen wurde durch den LS erbracht. Im Berichtsjahr standen 15 Stellen zur Einstellung von Nachwuchskräften zur Verfügung. Mit Stand 31.12.2016 waren davon 11 Stellen bereits besetzt. 4 Stellenbesetzungsverfahren befinden sich in Bearbeitung.

### B.2.5 Finanzlage

Zum 31.12.2016 betragen die liquiden Mittel des LS 84.410 T€, welche sich damit im Vergleich zum Vorjahr um 2.083 T€ erhöht haben.

## 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.

Durch das Bundeskabinett wurde im Dezember 2016 ein Gesetzentwurf zur Neuregelung des bundesstaatlichen Finanzausgleichsystems ab dem Jahr 2020 und zur Änderung haushaltsrechtlicher Vorschriften verabschiedet. Bestandteil dieses Gesetzespakets ist auch die Errichtung einer Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen. Um die sich aus dem Umstrukturierungsprozess ergebenden Chancen und Risiken frühzeitig zu analysieren und hieraus Handlungserfordernisse abzuleiten wird im Jahr 2017 eine Projektgruppe „Infrastrukturgesellschaft“ gebildet. Der Bund hat für die nächsten Jahre, insbesondere für Maßnahmen der Erhaltung, einen erhöhten Mittelansatz avisiert. Die für die Planung und die Bauüberwachung an Bundesfernstraßen vorgesehenen Landesmittel liegen gemäß Wirtschaftsplangenehmigung 2017 mit 33 Mio.€ um 5 Mio.€ über den Vorjahreswerten.

Gleichwohl bestehen grundsätzliche Risiken in der termin-, kosten- und qualitätsgerechten Planung und Baudurchführung der Projekte einerseits sowie der Aufgabenerfüllung in der Straßenunterhaltung andererseits. Schwerpunktrisiken sind insbesondere

- (1) die Sicherung eines qualitativ und quantitativ bedarfsgerechten Personalbestandes unter Berücksichtigung der Einsparvorgaben der Landesregierung Brandenburg. Mit der Ausbildung von 2 Referendaren (zzgl. zwei weiterer Referendarstellen ab 2017) sowie der Bereitstellung von 3 Plätzen für ein duales Studium ab dem Haushaltsjahr 2017 werden durch den LS Maßnahmen eingeleitet, die auf die eigenständige Ausbildung von Nachwuchskräften abzielen und eine Verjüngung der Belegschaft sowie die Gewährleistung des Wissenstransfers im LS sicherstellen sollen. Zum Erhalt und zur Förderung der Gesundheit der Beschäftigten des LS wurde im Berichtsjahr die Einführung eines betrieblichen Gesundheitsmanagements beschlossen und mittels Dienstvereinbarung eingeführt. Ziel ist es, die vielschichtigen Bedingun-

gen von Gesundheit positiv zu beeinflussen und damit einen langfristigen Erhalt der Leistungsfähigkeit sowie die Förderung der Motivation der Beschäftigten zu erreichen. Im Rahmen des betrieblichen Gesundheitsmanagements wird der LS ab dem 01.01.2017 allen Beschäftigten eine professionelle anonyme Mitarbeiterberatung für unterschiedliche Krisen- und Belastungssituationen des Lebens anbieten. Eine konsequent lösungsorientierte Beratung soll die Beschäftigten bei der Entdeckung und Stärkung eigener Fähigkeiten unterstützen und dabei helfen, schwierige Belastungen und Anforderungen zu bewältigen. Der LS sieht darin ein weiteres Instrument zur Reduzierung von Fehlzeiten.

- (2) Termin- und Kostenüberschreitungen in der Projektrealisierung infolge begrenzter Finanzierungsmöglichkeiten, langandauernder Genehmigungs-, Gerichts- und Vergabennachprüfverfahren sowie ungeplanter Störungen im Bauablauf,
- (3) die Gewährleistung der Verkehrssicherheit bei ständig wachsenden rechtlichen und tatsächlichen Anforderungen sowie ungeklärte Verhältnisse in Abwasserbeseitigungsfragen.

## D. Prognosebericht

Gemäß Genehmigung des Wirtschaftsplans 2017 und nachfolgenden Bewirtschaftungsübertragungen erhält der LS für das Jahr 2017 Zuweisungen in Höhe von 230,2 Mio. € (Stand 18.01.2016 inkl. Fördermittel). Hinzu kommen Erstattungen Dritter, die zunächst in Höhe von 45,3 Mio. € eingeplant sind. Dem Bereich Betrieb und Verkehr wurden davon inkl. Erstattungen Mittel in Höhe von 43,8 Mio.€ bewilligt. Dabei übersteigen die Zuweisungen für Investitionen und für betriebliche Tätigkeit die Vorjahreswerte um 2,8 Mio. € bzw. 1,5 Mio. €. Auf den Bereich Planung und Bau entfällt ohne Berücksichtigung von Fördermitteln ein Anteil von 77,1 Mio. €. Der zur Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen bestehende Mittelbedarf für die Planung und Bauüberwachung an Bundesstraßen sowie die Planung und den Bau an Landesstraßen ist jedoch weitaus höher, auch für die Folgejahre. Hier liegt im Bereich der Landesstraßen 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. Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Ortsdurchfahrten wird das 100 Mio. € umfassende Investitionsförderprogramm P100 fortgeführt. Im Jahr 2017 ist der Baubeginn von weiteren 9 Maßnahmen vorgesehen, so dass bis Ende 2017 voraussichtlich 77 % der Maßnahmen in der Umsetzung bzw. fertig gestellt sind. Insgesamt ist der Bedarf an Straßenbaumitteln sehr hoch, da insbesondere im Grünen Netz eine wirtschaftliche Straßenunterhaltung durch den Betriebsdienst kaum noch erfolgen kann. Sollten jedoch mehr Mittel zur Verfügung gestellt werden, muss damit auch ein Personalzuwachs verbunden sein, um die planerische Vorbereitung und die Bauüberwachung abzusichern.

Die EFRE-Förderperiode 2014 – 2020 sieht mit dem verfolgten Ziel der Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen den verstärkten Radwegneubau an Landesstraßen vor. In 2017 werden weitere Anträge auf Fördermittel für den Neubau von Radwegen gestellt und voraussichtlich vier Radwege baulich umgesetzt.

Im Rahmen der Auftragsverwaltung für den Bund werden dem LS für den Bau und die Unterhaltung von Bundesfernstraßen für das Haushaltsjahr 2017 Mittel in Höhe von 264,0 Mio. € zur Verfügung stehen (Stand 31.03.2017). Davon entfallen 114,4 Mio. € auf Erhaltungsmittel. Auf Grund der Vielzahl von erforderlichen Erhaltungsmaßnahmen, die vorbereitet wurden, zeichnet sich zum Zeitpunkt der Berichtserstellung ein Mehrbedarf an Erhaltungsmitteln ab. Im Verlauf des Jahres 2017 wird der Mittelbedarf belastbar ermittelt.

Im Organisationsprojekt des Betriebsdienstes (3. Stufe der Unternehmensentwicklung) beginnt im Jahr 2017 die Untersuchung der Aufgaben und Prozesse in den Meistereien. Diese umfasst bei den Straßenmeistereien sowohl den Verwaltungs- als auch den gewerblichen Bereich. In den Autobahnmeistereien wird nur der Ver-

waltungsbereich betrachtet. Im Ergebnis sollen mittels Geschäftsprozessoptimierung sowie einer damit verbundenen Personalbedarfsermittlung die Arbeitsabläufe unter Berücksichtigung der personellen und finanziellen Rahmenbedingungen des Landes noch effizienter gestaltet werden. Hierbei werden auch die absehbaren Änderungen in der Aufgabenzuordnung zwischen Bund und Ländern bei der Verwaltung der Bundesfernstraßen zu berücksichtigen sein.

Zur Optimierung und Effizienzsteigerung der Baumkontrollen ist es vorgesehen, eine zur Straßeninformationsbank kompatible Softwarelösung zu schaffen, welche den Einsatz dezentraler Tablets zur Datenerfassung möglich macht. Die Projektarbeit hierzu wird im Jahr 2017 aufgenommen.

Laut Personalbedarfsplanung sind im Jahr 2017 41 Stellen einzusparen. Diese Einsparvorgabe wird durch Altersabgänge erreicht. Zu den für 2017 bewilligten Stellenzugängen für Nachwuchskräfte und Tarifbeschäftigte erfolgten die Ausführungen bereits unter „C. Risiko- und Chancenbericht“.


Ziel ist es, in den nächsten Jahren durch das Zusammenspiel verschiedener Maßnahmen, wie z. B. einer weiteren Optimierung der Strukturen und Abläufe, Angeboten im Rahmen des Gesundheitsmanagements, Durchsetzung von Einstellungsmöglichkeiten im Rahmen kommender Haushaltsverhandlungen zu einer Kompensierung der Personalabgänge beizutragen. Zudem wird ein Budgetausschöpfungsgrad von 100 % angestrebt.


Für das Jahr 2017 sind keine weiteren, über die bereits benannten Entwicklungen hinausgehenden Sachverhalte bekannt, die einen wesentlichen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit des LS haben.

#### E. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag


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

Hoppegarten, 13.06.2017

  
Dr. Albrecht Klein  
Vorstandsvorsitzender

  
Reinhardt Stuhr  
Vorstand Zentrale Dienste

  
Edgar Gaffry  
Planung und Bau

  
Thomas Heyne  
Vorstand Betrieb und Verkehr

## Gewinn- und Verlustrechnung für 2016

	2016	2015
	€	€
<b>1. Umsatzerlöse</b>		
a) Erträge aus Gebühren und Entgelten	1.719.754,25	1.889.861,83
b) Erträge aus Zuweisungen und Zuschüssen	239.527.492,57	224.637.787,72
c) Veränderung des SoPo für sonst. Zuweisungen und Zuschüsse	1.140.747,21	2.565.038,58
	<b>242.387.994,03</b>	<b>229.092.688,13</b>
<b>2. Sonstige Erträge</b>	11.689.563,66	15.281.074,47
	<b>254.077.557,69</b>	<b>244.373.762,60</b>
<b>3. Aufwendungen für bezogene Waren und Dienstleistungen</b>		
a) Aufwendungen für Material, Energie und so. verwaltungswirtsch. Tätigkeit	-8.424.037,85	-7.423.793,17
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	-115.656.690,35	-109.813.039,58
	<b>-124.080.728,20</b>	<b>-117.236.832,75</b>
<b>4. Personalaufwand</b>		
a) Löhne, Gehälter und Bezüge	-91.295.441,45	-88.910.263,86
b) Soziale Abgaben u. Aufwendungen f. Altersversorgung u. Unterstützung	-17.973.220,50	-17.464.234,35
	<b>-109.268.661,95</b>	<b>-106.374.498,21</b>
<b>5. Abschreibungen</b>		
a) Abschreibungen auf immat. Vermögensgegenstände des AV	-68.382,71	-176.177,89
b) Abschreibungen auf Gebäude, Gebäudeeinrichtungen	-59.321,73	-59.344,39
c) Abschreibungen auf technische Anlagen und Maschinen	-2.093.072,80	-2.130.676,06
d) Abschreibungen auf andere Anlagen, BuG-ausstattung	-4.489.261,69	-4.581.559,46
	<b>-6.710.038,93</b>	<b>-6.947.757,80</b>
<b>6. Sonstige betriebliche Aufwendungen</b>		
a) Sonstige Personalaufwendungen	-928.472,81	-865.652,48
b) Aufwendungen für die Inanspruchnahme von Rechten und Diensten	-9.614.515,23	-9.767.815,05
c) Aufwendungen für Kommun.,Dokum.,Inform.,Reisen,Werbung	-1.742.221,06	-1.810.414,56
d) Aufwendungen für Beiträge,Sonstiges,Wertkorr., periodenfr. Aufw.	-1.729.265,63	-1.364.412,65
	<b>-14.014.474,73</b>	<b>-13.808.294,74</b>
<b>7. Zinsen und ähnliche Aufwendungen/Erträge</b>	-641,84	-3.918,70
<b>8. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>	3.012,04	2.460,40
<b>9. Sonstige Steuern</b>	-3.012,04	-2.460,40
<b>10. Jahresergebnis</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>

## Bilanz zum 31.12.2016

<b>Aktiva</b>	<b>31.12.2016</b>	<b>31.12.2015</b>
<b>A. Anlagevermögen</b>	EUR	EUR
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>		
Erworbene Software	167.753,98	79.681,44
<b>II. Sachanlagen</b>		
1. Bauten auf fremden Grundstücken	675.699,34	732.010,58
2. Technische Anlagen und Maschinen	19.437.385,03	20.396.103,85
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	5.660.799,67	4.785.584,34
	25.773.884,04	25.913.698,77
4. Anzahlungen auf Anlagen im Bau	55.225,68	0,00
	<b>25.996.863,70</b>	<b>25.993.380,21</b>
<b>B. Umlaufvermögen</b>		
<b>I. Vorräte</b>		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	4.032.494,93	4.308.883,99
<b>II. Forderungen und sonst. Vermögensgegenstände</b>		
1. Ausgleichsforderung gegen das Land Brandenburg	2.176.071,97	3.184.571,86
2. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.788.708,67	1.114.185,31
3. Sonstige Vermögensgegenstände	98.596,88	170,48
	<b>5.063.377,52</b>	<b>4.298.927,65</b>
<b>III. Flüssige Mittel (Kassenbest. und Guth. bei der Landeshauptkasse)</b>	84.409.793,49	82.327.168,10
- davon Forderungen gegen die Landeshauptkasse	84.409.439,76	82.326.556,50
	<b>93.505.665,94</b>	<b>90.934.979,74</b>
<b>C. Aktive Rechnungsabgrenzungsposten</b>	215.325,45	17.170,04
	<b>119.717.855,09</b>	<b>116.945.529,99</b>

<b>Passiva</b>	<b>31.12.2016</b>	<b>31.12.2015</b>
<b>A. Eigenkapital</b>	EUR	EUR
Basiskapital	3.204.964,26	3.204.964,26
	<b>3.204.964,26</b>	<b>3.204.964,26</b>
<b>B. Sonderposten</b>		
1. Sonderposten aus Zuweisungen und Zuschüssen für Investitionen	25.996.863,70	25.993.380,21
2. Sonderposten für sonstige Zuweisungen und Zuschüsse	12.214.771,99	13.355.519,20
	<b>38.211.635,69</b>	<b>39.348.899,41</b>
<b>C. Rückstellungen</b>		
1. Rückstellungen für Altersteilzeitverpflichtungen	1.055.396,10	4.308.604,00
2. Sonstige Rückstellungen	41.246.986,49	40.856.012,47
	<b>42.302.382,59</b>	<b>45.164.616,47</b>
<b>D. Verbindlichkeiten</b>		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	24.396.631,20	18.034.405,00
2. Verbindlichkeiten gegenüber dem Land Brandenburg	11.591.657,14	11.174.886,43
3. Sonst. Verbindlichkeiten	10.158,79	17.333,00
	<b>35.998.447,13</b>	<b>29.226.624,43</b>
<b>E. Passive Rechnungsabgrenzungsposten</b>	425,42	425,42
	<b>119.717.855,09</b>	<b>116.945.529,99</b>

# Organigramm des Landesbetriebs Straßenwesen Brandenburg Stand 31.12.2016

