



## Geschäftsbericht 2017

## **Impressum**

### **Herausgeber:**

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

### **Fotos:**

© Landesbetrieb Straßenwesen

Layout und Druck: LGB (Landesvermessung  
und Geobasisinformation Brandenburg)

### **Satz und Layout:**

LGB (Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg)

# Vorwort des Vorstands zum Geschäftsbericht 2017

Der Landesbetrieb Straßenwesen (LS) meisterte die Herausforderungen des Jahres 2017 auf gewohnt hohem Niveau.

An den 60 Standorten des LS in allen Teilen des Landes setzen sich die etwa 2 000 Beschäftigten dafür ein, die Straßen in einem guten Zustand zu halten. Das umfasst die Planung neuer Bauvorhaben, die Betreuung der Bauvorhaben und die Verwaltung der Straßen. Der LS sichert die Befahrbarkeit eines Straßennetzes von insgesamt 12 233 Kilometern. In der kalten Jahreszeit sind etwa 1 000 Winterdienstkräfte im Einsatz und befreien die Straßen und Radwege von Schnee und Eis.

In diesem Jahr standen 157 Baumaßnahmen auf der Vorhabenliste. Sanierungsprojekte auf den Autobahnen gehörten genauso dazu, wie der Ausbau von Ortsdurchfahrten aus dem 100-Millionenprogramm für Landesstraßen. Auf vielen Kilometern Bundes- und Landesstraßen sind die Deckschichten erneuert worden. Mit dem Bau neuer Radwege an fünfzehn Streckenabschnitten haben sich die Verkehrsverhältnisse für die Radfahrer\*innen weiter verbessert. Des weiteren beinhaltete das Programm die Instandsetzung von Brücken.

Wichtige Vorhaben im Jahr 2017 waren der Ausbau der Bundesstraße B 102 vom Gewerbegebiet Schmerzke bis zur Bundesautobahn A 2. Wichtig für die Region Elbe-Elster war die Sanierung der Bundesstraße B 101 zwischen Elsterwerda und Bad Liebenwerda. Neun neue Vorhaben aus dem Ausbauprogramm für Ortsdurchfahrten auf Landesstraßen standen auf dem Programm. Siebzehn weitere Projekte wurden weitergeführt und teilweise in diesem Jahr beendet. Unter anderem sind Schäden an den Ortsdurchfahrten Milmersdorf im Zuge der L 100 und in Rägelin an der Landesstraße L 18 beseitigt worden. In Blankenfelde-Mahlow ist die Sanierung an der L 792 fortgesetzt worden. Gegenüber dem Vorjahr sind die Investitionen um 50 Millionen Euro auf insgesamt 450 Millionen Euro für die Planung, den Bau und die Unterhaltung von Straßen gestiegen: 314 Millionen Euro aus Bundesmitteln, etwa 137 Millionen Euro aus Landesmitteln. Darin enthalten sind 22,5 Millionen Euro für Projekte aus dem 100-Millionen-Euro-Programm.

Ein wichtiges Thema im Straßenbau des Landes war die Schäden durch Alkali-Kieselsäure-Reaktion auf Autobahnen zu beseitigen. Im Rahmen des 2005 gestarteten Programms wurden auf Abschnitten der Bundesautobahnen A 2, A 9 und A 13 der sogenannte „Betonkrebs“ entfernt und durch neuen Beton oder Asphalt ersetzt. Kosten: Etwa 50 Millionen Euro.

Zu den zentralen Aufgaben im Betriebsdienst gehört die Umsetzung des Konzeptes zur Baumkontrolle und zur Baumschau. Ziel ist es, genauere Daten zum Baumbestand des Landesbetriebs zu erhalten. Nach ersten Erkenntnissen, befinden sich, Stand 2017, etwa 480 000 Bäume im Bestand. Im Rahmen des Konzeptes werden Baumnummerierungen, Erstkontrollen und Schulungen des Kontrollpersonals zu den „Richtlinien für Regelkontrollen zur Überprüfung der Verkehrssicherheit von Bäumen“ durchgeführt. Die Bedeutung dieser Richtlinien wurden insbesondere durch die Stürme des Jahres deutlich. Im Oktober 2017 haben die Sturmtiefs Xavier und Herwart erhebliche Schäden an den Bäumen entlang der Straßen im Land Brandenburg verursacht. Sie wurden von den Beschäftigten des LS mit großem Engagement beseitigt. Anschließend werden eine Fülle von außerordentlichen Baumkontrollen durchgeführt: 3 650 Bäume sind durch die starken Winde zu Schaden gekommen. Mit ihrem Einsatz haben die Straßenmeisterei-

en dafür gesorgt, dass die sturmbedingten Verkehrsbeeinträchtigungen schnell behoben werden konnten. Die Nacharbeiten zur Beseitigung der Sturmschäden dauern bis ins Jahr 2018 an.

Abschließend danken wir allen Kolleginnen und Kollegen des LS, die zuverlässig und mit aller Kraft die täglichen Aufgaben und Probleme meistern und einen unverzichtbaren Beitrag zum Erhalt unserer Straßeninfrastruktur leisten.

Dr. Albrecht Klein

Dr. Reinhardt Stuhr

Edgar Gaffry

Thomas Heyne



*Dr. Albrecht Klein, Reinhardt Stuhr, Edgar Gaffry, Thomas Heyne (v.l.n.r.)*



# AKR geschädigte Fahrbahnen auf Autobahnen

Der erste Eindruck bestätigt sich: Experten des Landesbetriebes haben 2004 die Deckschichten auf den Autobahnen begutachtet und vermuteten, dass es sich bei den sich immer mehr ausbreitenden Schäden um Alkali-Kieselsäure-Reaktionen (AKR) handeln könnte. Diese Einschätzung bewahrheitet sich später durch Labortests. Der sogenannte „Betonkrebs“ ist auf dem Vormarsch. Allein mit baulicher Unterhaltung sind die Schäden nicht mehr zu stoppen. Deshalb wird ein Maßnahmenprogramm erstellt, für die Beseitigung der Schäden durch eine gründhafte Sanierung in den folgenden Jahren.

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. Eine AKR findet grundsätzlich nur dann statt, wenn Wasser in größerem Umfang eingedrungen ist und Betonzuschlagstoffe aus reaktivem Gestein und Alkalien verwendet worden sind. Fehlt eine dieser Voraussetzungen, ist eine Schädigung durch AKR ausgeschlossen. Wurde eine AKR einmal ausgelöst, läuft sie über einen langen Zeitraum und irreversibel ab. Eine Vorhersage des zeitlichen Verlaufes ist nicht möglich. Zu unterschiedlich sind die klimatischen Voraussetzungen. Trockenheit, Feuchtigkeit und Frost können den Prozess der Schädigung verlangsamen oder aber beschleunigen.

Der Verlauf einer AKR wird weiterhin beeinflusst durch:

- die Art des Gesteins und der Löslichkeit der Kieselsäure in der verwendeten Gesteinskörnung. Grauwacke und Quarzporphyr gelten z. B. als AKR auslösende Gesteine, wobei die Reaktion mit Grauwacke wesentlich schneller und heftiger abläuft als mit Quarzporphyr.

- die Konzentration der Alkalihydroxidlösung im Beton in Abhängigkeit vom Zementgehalt und der Größe des Natriumäquivalents im eingesetzten Zement
- die hydrogeologischen Bedingungen
- den Einfluss der Alkalien aus Tausalz
- der Festigkeit, der Dichtigkeit und des Formänderungsvermögen des Betons
- dem Gehalt an wasserlöslichen Alkalien bei Verwendung von Betonzusatzmitteln
- den Herstellungsbedingungen und möglichen Vorschädigungen und
- der Verkehrsbelastung.

## Visuelle Zustandserfassung an Betonfahrbahnen in Brandenburg

Neben labortechnischen Nachweisen einer AKR wird der Zustand der Autobahnen im Land Brandenburg vorrangig visuell erfasst. Dabei werden die Schäden in drei Kategorien unterteilt:

- Schadenskategorie I – dunkle Verfärbung im Bereich der Querfugen/Fugenkreuze; keine über Schwindrisse hinausgehende Rissbildung
- Schadenskategorie II – ausgeprägte Verfärbung im Bereich der Fugen; ausgeprägte Netzrissbildung; 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)

Darüber hinaus wurde zusätzlich ein Schadensbild bei nicht eindeutigen Merkmalen mit Verdacht auf eine beginnende AKR-Schädigung aufgenommen.

In der Praxis ist eine Zuordnung zu den Schadenskategorien gut möglich. Allerdings treten alle Schadensbilder kleinräumig und meist

gleichzeitig auf. Deshalb ist eine eindeutige Zuordnung längerer Streckenabschnitte zu einer Schadenskategorie schwierig. Eine weitere Einschränkung ist, dass mit der Beurteilung der Oberfläche keine Rückschlüsse auf den Zustand des Untergrundes („Unterbeton“) gezogen werden können. Laboruntersuchungen sind unumgänglich. Zeitliche Prognosen lassen aber auch die Labortests nicht zu. Auf einer Länge von etwa 726 km Richtungsfahrbahnen haben die Autobahnen im Land Brandenburg eine Betonoberfläche (Stand 12/2016, ca. 45 % des Gesamtnetzes). Dies entspricht einer Gesamtfahrbahnfläche von ca. 9,2 Mio. m<sup>2</sup>. Dabei sind 59 % der Fahrbahnen nicht von einer AKR betroffen, ca. 22 % der Fahrbahnen weisen eindeutige AKR-Merkmale auf. Dies entspricht etwa 160 km Richtungsfahrbahn. Davon sind ca. 66 km Richtungsfahrbahn der Schadenskategorie II und III zuzuordnen. Bei weiteren ca. 19 %, ca. 138 km Richtungsfahrbahn besteht ein Verdacht auf eine beginnende AKR-Schädigung. Etwa 298 km Richtungsfahrbahn gelten als AKR-Verdachtsflächen. In Abbildung 1 ist eine Verteilung der Schadenskategorie je Autobahn im brandenburgischen Autobahnnetz als Ergebnis der Befahrung 2014 und der Begehungen an aus-

gewählten Streckenabschnitten 2015/2016 angegeben.

Die Erfahrung hat gezeigt, dass es keine lineare Zunahme der Schädigung gibt. Am stärksten betroffen sind Betonfahrbahnen in einem Alter zwischen 14 und 18 Jahren, das entspricht zwei Drittel der Autobahnen im Land. Beobachtet wurde auf diesen Strecken, dass die Schädigung schnell fortschreiten kann. Beispiele dafür sind die A 9 (2011 bis 2014) und die A 13 (2014 bis 2016). Ein ähnliches Bild ergibt sich auf der A 10 Südlicher Berliner Ring.

### Sanierung geschädigter Betondecken

In der Zeit von 2005 bis 2016 werden 32 Sanierungsvorhaben auf knapp 100 km AKR geschädigten Richtungsfahrbahnen durchgeführt. Die Kosten dafür liegen bei etwa 75,8 Mio. Euro.

- Im Jahr 2017 wird das Erhaltungsprogramm fortgesetzt Für neun Erhaltungsmaßnahmen auf knapp 54 km an den Autobahnen A 2, A 9, A 10, A 12 und A 13 werden 46,5 Mio. Euro investiert. Je nach Art der Schädigung sind folgende Arbeiten ausgeführt worden: Überbauung mit Asphaltdeck- und Bin-

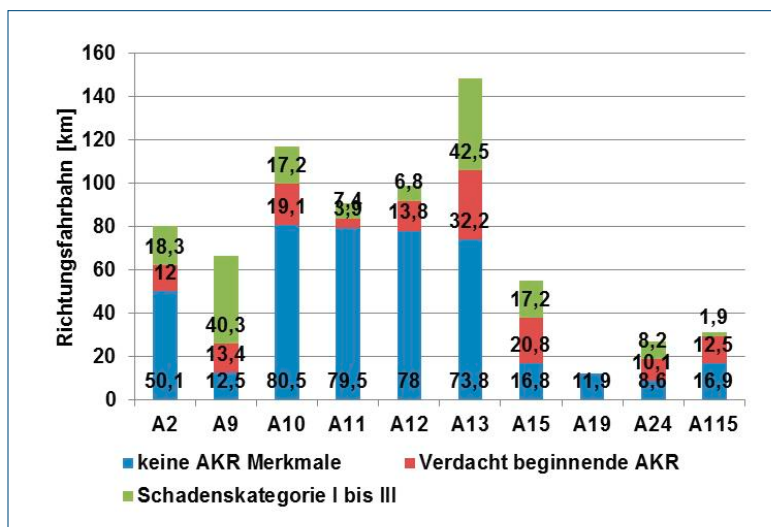


Abb. 1: Ergebnisse der visuellen Zustandserfassung (Stand 12/2016)

derschicht mit bitumenhaltiger Zwischenschicht (SAMI), Gesamtdicke 10 cm

- Überbauung mit 4 cm SMA-Deckschicht auf abgefräster Betondecke und Nachschneiden des Fugenrasters
- Erneuerung der Betondecke in Asphaltbauweise bzw. Betonbauweise

Mit einer Überbauung wird die Restnutzungsdauer der Betonbefestigung verlängert. Der Vorteil ist, dass eine Überbauung relativ schnell geplant und umgesetzt werden kann. Sie stellt jedoch nur eine Zwischenlösung bis zur nächsten Grundsanierung dar.

### **AKR an Brückenbauwerken**

Von AKR sind an Brückenbauwerken nur solche betroffen, die mit Fertigteilen aus DDR-Produktion errichtet wurden. Davon gibt es wenige auf der A 10 Nördlicher und Westlicher Berliner Ring und der A 24. Die Schäden sind beseitigt. Bauwerke, bei denen lediglich ein Verdacht auf AKR besteht, werden alle zwei Jahre einer gründlichen Prüfung unterzogen.

### **Ausblick**

Voraussichtlich wird es bis zum Jahr 2030 dauern, bis alle Schäden durch AKR beseitigt sind. Grundlage für diese Einschätzung sind die Zahlen zu Schäden und ihrer Beseitigung aus den vergangenen Jahren. Bis Ende 2016 sind etwa 300 km Richtungsfahrbahn als AKR-Verdachtsflächen eingestuft worden. Von 2005 bis 2017 wurden etwa 90 km geschädigte Richtungsfahrbahnen mit Asphalt überbaut, die in den kommenden Jahren nach und nach grundhaft saniert werden müssen. Geht man von etwa 30 km pro Jahr aus, die grundhaft saniert werden können, wird es bis etwa 2030 dauern, bis alle Schäden beseitigt sind.

Im Jahr 2011 wird an der Brücke eine Ampelanlage eingerichtet und der Verkehr auf einer Fahrspur über die Brücke geleitet. Bei Prüfungen ist zuvor ein unzureichender Bauwerkszustand festgestellt worden. Darunter auch eine Spannungsrissskorrosionsgefährdung. Klar ist, die Spannstähle des Bauwerks über die Gleise der Deutschen Bahn AG müssen ersetzt werden.

Die Planungen sehen vor, den Ersatzneubau der Brücke mit einem Radweg westlich neben dem bestehenden Bauwerk im Zuge einer neuen Trasse zu errichten. Das bestehende Bauwerk wird während der Bauzeit weiter benutzt.

Die Baulänge beträgt 1 300 m. Die Gesamtkosten (Stand 01.08.2017) liegen bei 8,537 Mio. Euro. Auf Basis einer Kreuzungsvereinbarung mit der Deutschen Bahn Netz AG, trägt der Bund davon 4,578 Mio. Euro und die Deutsche Bahn Netz AG 3,959 Mio. Euro.

# B 96, Brücke über die Gleise der Deutschen Bahn AG bei Dannenwalde Landkreis Oberhavel



Abb. 2: Lageplan der Baumaßnahmen

Im Jahr 2011 wird an der Brücke eine Ampelanlage eingerichtet und der Verkehr auf einer Fahrspur über die Brücke geleitet. Bei Prüfungen ist zuvor ein unzureichender Bauwerkszustand festgestellt worden. Darunter auch eine Spannungsrisskorrosionsgefährdung. Klar ist, die Spannstähle des Bauwerks über die Gleise der Deutschen Bahn AG müssen ersetzt werden.

Die Planungen sehen vor, den Ersatzneubau der Brücke mit einem Radweg westlich neben dem bestehenden Bauwerk im Zuge einer neuen Trasse zu errichten. Das bestehende Bauwerk wird während der Bauzeit weiter benutzt.

Die Baulänge beträgt 1 300 m. Die Gesamtkosten (Stand 01.08.2017) liegen bei 8,537 Mio. Euro. Auf Basis einer Kreuzungsvereinbarung mit der Deutschen Bahn Netz AG, trägt der Bund davon 4,578 Mio. Euro und die Deutsche Bahn Netz AG 3,959 Mio. Euro.



Abb. 3: Bundesstraße B 96, Kilometer 1,585



Abb. 4:  
Ansicht von Westen –  
vorhandenes  
Brückenbauwerk



## Planungsparameter

- Regelquerschnitt: Fahrbahnbreite 8,00 m
- 13,35 m zwischen den Geländern auf der Brücke
- 2,50 m breiter Geh- und Radweg auf der Ostseite, Weiterführung nach Fürstenberg geplant
- DTV 2009: 6.519 Kfz/24 h an Dauerzählstelle
- DTV-Prognose 2025 (SV-Anteil): 7.000 Kfz/24 h (7%)

## Planungsabfolge



- 2008** Beendigung der Vorplanung
- 2011** Abschluss des Vorentwurfs
- 2013** Munitionsabsuche des Baubereiches (56 000 m<sup>2</sup>)
- 2014** Abschluss der Kreuzungsvereinbarung mit der Deutschen Bahn Netz AG
  - PFST-Beschluss am 05.09.2014
  - Erstellung Bauwerksentwurf
  - Erstellung Ausführungsunterlage Straße
  - archäologische Prospektion in der Baufläche
- 2015** Baufeldfreimachung durch den Bundesforstbetrieb Westbrandenburg, über eine Verwaltungsvereinbarung geregelt

## Baurechtsverfahren

Antrag auf Planfeststellung:	21.09.2012
Planfeststellungsbeschluss:	05.09.2014
Bestandskraft:	22.12.2014

## Vergabeverfahren

Öffentliche Ausschreibung, EU- weit,	
Beginn:	12.11.2014
Submission:	11.12.2014
Zuschlag :	28.04.2015

## Baudurchführung

Zu Baubeginn wird neben der bestehenden Brücke ein neuer Damm aus über 180 000 m<sup>3</sup> natürlichem Bodenmaterial aufgebaut. Darauf wird der künftige Stahlüberbau vormontiert. Er erreicht einschließlich Schalungsgewicht ein Gesamtgewicht von etwa 480 t. Während einer Vollsperrung des Bahnverkehrs im Oktober 2016 wird mittels eines Kranes und einer hydraulischen Verschiebetechnik der, bereits in leuchtend blauer Deckfarbe gestrichene,

fast 60 m lange Stabbogenüberbau von den Behelfs-Lagern auf den neuen Widerlager abgesetzt.

Für die Qualitätssicherung der eingesetzten Stahl-Materialien, für die schweißtechnische Überwachung beim Montieren der Stahlteile und beim abschließenden Korrosionsschutz war Frank-Rainer Hesse aus dem Sachgebiet Konstruktiver Ingenieurbau BAB des LS mehrmals als Fotograf im Fertigungswerk und später auf dem Vormontageplatz im Einsatz.



**Abb. 5:**  
Vormontageplatz

Die alte Brücke wird während der Bauzeit weiter genutzt.



**Abb. 6:**  
Beginn der neuen Dammaufschüttung westlich neben dem bestehenden Bauwerk



**Abb. 7:**  
*Im Werk*



**Abb. 8:**  
*Vortrieb des  
Stahlüberbaues durch  
Litzenheber*



**Abb. 9:**  
*während des  
Vortriebs*





**Abb. 10:**  
Der Raupenkran hinter Widerlager Achse 20 übernahm nach circa 26 m freien Verschiebung den Überbau und setzte ihn in seine Sollage.



**Abb. 11:**  
Während des Verschiebens

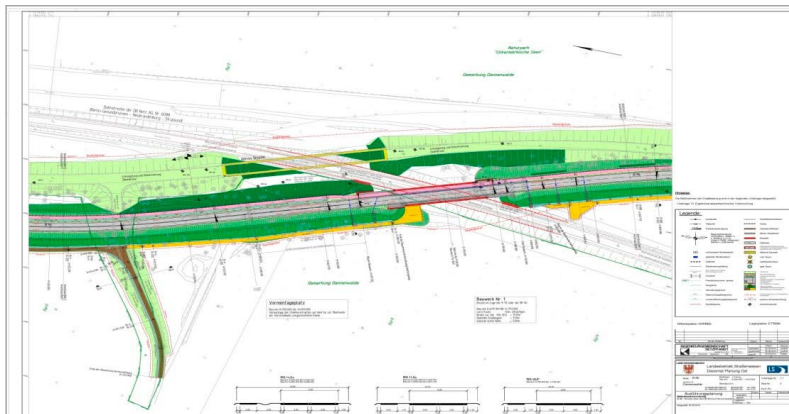
Während der Errichtung der neuen Brücke sind auch umfangreiche Umbauarbeiten an den Bahnanlagen notwendig. Mehrere Oberleitungsmasten werden ersetzt, mehrere hundert Meter Kabel der Leit-, Sicherungs- und Kommunikationstechnik der Bahn sowie Kabel der Starkstrom-Verstärkerleitungen werden umverlegt.

Unter der Regie des Bundesverkehrsministeriums werden das Brückenbauwerk und die neue 1 300 m lange Straßenanbindung bei einer feierlichen Verkehrsfreigabe der Öffentlichkeit übergeben.





**Abb. 12:**  
 Nach Inbetriebnahme des neuen Bauwerkes wird die alte Brücke abgerissen und die Radweganschlüsse fertiggestellt.



**Abb. 13:**  
 Lageplan  
 Brückenbauwerk alt oben,  
 neu unten



**Abb. 14:**  
 Luftbild während  
 des Baus

Zu dem Vorhaben gehören auch Landschaftsbauarbeiten. Es werden Amphibienleiteinrichtungen gebaut, Trockenrasenflächen angelegt und eine bepflanzte Geländemodellierung vorgenommen. Aufgeschüttet werden etwa 50 m lange und 3,50 m breite Erdwälle mit einer Höhe von 1,50 m als Barrieren. Die verdeutlichen die Verkehrsführungen an den Ein- und Ausschwenkbereichen der neuen Fahrbahn.



**Abb. 15:**  
Erdwall



**Abb. 16:**  
Für die Wege der Fischotter wird zwischen dem „Kleinen Költch“ und dem „Großen Költch“ ein 1500 mm breiter und insgesamt 30 m langer Rohrtunnel gebaut.



## Ausbau der L 27 Ortsdurchfahrt Casekow

Nicht nur der „Landschleicher“ der rbb-Sendung „Brandenburg aktuell“ stellte bei seinem Besuch 2009 fest: „Schöne viele richtig leise Straßen hat die Uckermark. Kein Holpern nirgends. Kurz vor Casekow wird das anders.“ Heute gibt es für solche Bemerkungen keinen Anlass mehr. Mithilfe des 100 Millionen Investitionsprogramms des Landes für die Sanierung von Ortsdurchfahrten und Mitteln des Amtes Gartz wird die Ortsdurchfahrt Casekow im Berichtsjahr grundhaft saniert.

Die L 27 ist eine wichtige Verbindung zwischen der Grenze zu Mecklenburg-Vorpommern zur A 11 und der Stadt Gartz mit Anschluss an die B 2. Die Fahrbahnverhältnisse in Casekow waren über Jahre unzureichend. Insbesondere zwischen dem Bahnübergang und der Schulstraße und auf der L 272 von der L 27 bis zum Blumberger Weg sind die Schäden erheblich. Die Fahrbahnbefestigung besteht aus Großpflaster und Feldsteinpflaster ohne klassifizierte Tragschicht. Asphaltreste von einem Dünnschichtbelag sind erkennbar.



**Abb. 17:**  
vor dem Ausbau



**Abb. 18 :**  
nach dem Ausbau



**Abb. 19:**  
vor dem Ausbau



**Abb. 20:**  
nach dem Ausbau

Auch die zwischenzeitlich verlegte Schmutzwasserleitung, bei der eine Fahrbahnhälfte mit Asphalt befestigt wird, verbessert die Lage nicht. Dadurch war der Restverbund des Pflasters gänzlich gestört. Im Dorfzentrum befindet sich eine gefährliche Kreuzung mit versetzten Fahrbahnästen, die für Kraftfahrer\*innen unübersichtlich ist.

Die Planungen für die grundlegende Erneuerung der Landesstraßen in Casekow und die Verlegung der Fahrbahn beginnen. So wird es möglich die Vorfahrtsregelung und damit

den Verkehrsfluss zu verbessern. Der Planfeststellungsbeschluss für das Vorhaben liegt im Mai 2014 vor.

Zwei Jahre später rollen die Baumaschinen an.

Für die Neugestaltung des Knotenpunktes müssen Gebäude in der Woltersdorfer Str. und der Schulstraße abgerissen werden. Anschließend wird eine Leitung zur Vorflut über einen Betriebshof verlegt. Die Entwässerung der gesamten Ortslage wird erneuert bzw. erstmalig hergestellt. Zur Klärung des Re-





**Abb. 21:**  
*vor dem Ausbau*



**Abb. 22:**  
*nach dem Ausbau*

genwassers wird eine Sedimentationsanlage errichtet. Erst danach beginnt die grundlegende Sanierung der Fahrbahnen der L 27 und der L 272, verbunden mit der Anlage neuer Gehwege. An den Ortseingängen der L 27 werden Fahrbahnteiler barrierefrei als Querungshilfen eingebaut.

Die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in Casekow soll im Januar 2018 mit einer feierlichen Verkehrsfreigabe im Beisein von Infrastrukturministerin Kathrin Schneider gewürdigt werden.

Die Baukosten liegen bei insgesamt etwa 1,9 Mio. Euro für den Straßenbau, davon trägt das Land fast 1,3 Mio. Euro und die Gemeinde 661 Tsd. Euro. Am Abbruch der Gebäude beteiligt sich der Landesbetrieb mit 24 Tsd. Euro.

Nach Ende Baumaßnahme hat die Gemeinde noch weitere Gebäude mit dem Ziel abgebrochen, die gesamte Dorfmitte neu zu gestalten. Die Ortslage wird neu bepflanzt und befindet sich in der Fertigstellungspflege. Für die Bepflanzung, Fertigstellungspflege und Entwicklungspflege sind 77 Tsd. Euro vorgesehen.

# Ortsdurchfahrt Groß Pankow im Zuge der B 189 fertiggestellt

In der letzten Novemberwoche des Berichtsjahres wird die Ortsdurchfahrt Groß Pankow im Zuge der B 189 nach etwa 25 Monaten Bauzeit fertiggestellt und für den Verkehr freigegeben.

Die Gesamtbaulänge beträgt 1 930 m, davon verläuft der erste Abschnitt über 880 m als freie Strecke von Retzin bis zum Beginn der Ortsdurchfahrt Groß Pankow. Bestandteile dieses Abschnitts sind zwei Brückenbauwerke über die Panke sowie ein straßenbegleitender Radweg.

Der zweite Bauabschnitt liegt in der Ortsdurchfahrt Groß Pankow – hier wurde die Fahrbahn grundhaft ausgebaut, zwei Ortseinganginseln dienen nun zur Geschwindigkeitsreduzierung und als Querungshilfen für nichtmotorisierte Verkehrsteilnehmer\*innen. Eine Mittelinsel im Bereich der neu angelegten Bushaltestelle verbessert die Verkehrssicherheit, ebenso wie die beidseitig neu gebauten gemeinsamen Geh-/Radwege in der Ortslage.

Der dritte Bauabschnitt führt von der Ortsdurchfahrt Groß Pankow bis zum bereits ausgebauten Teil der B 189 in Richtung Kuhbier. Über eine Länge von ca. 570 m wurde die Fahrbahn mit 7,50 m Breite grundhaft ausgebaut, es entstand ein straßenbegleitender Radweg und zwei Knotenpunkte („Am Karpfenteich“, K 7053) wurden zusammengeführt. Der Wirtschaftsweg Groß Pankow – Kuhbier erhielt eine Anbindung an den Weg zum Karpfenteich.

Die Kosten in Höhe von insgesamt 3,68 Mio. Euro werden überwiegend vom Bund getragen, auf die Gemeinde Groß Pankow entfällt ein Anteil in Höhe von 160 Tsd. Euro.

Die jetzt fertiggestellte Baumaßnahme auf der B 189 gehört zu den Teilprojekten zum Ausbau der Bundesstraße. Zu den Vorhaben der vergangenen Jahre gehören die Ortsumgehungen Weisen, Perleberg, Kuhbier, Pritzwalk und die dazwischen liegenden Streckenabschnitte. Die Gesamtkosten liegen bisher bei ca. 87 Mio. Euro.

# L 67 Verlegung Ortsdurchfahrt Mühlberg

Im Juni 2017 gibt Verkehrsministerin Kathrin Schneider die neue Streckenführung der Ortsdurchfahrt Mühlberg im Zuge der L 67 frei. Mit dabei sind auch die Kinder der Tagesstätte „Elbekinder“. Mit selbst gemalten Bildern bedanken sie sich dafür, dass die Straße jetzt deutlich verkehrssicherer für alle geworden ist.

## Ausgangssituation

Die Stadt Mühlberg nahe der Grenze zu Sachsen ist durch die L 66 und L 67 an das übergeordnete Netz angebunden. Die ursprüngliche Trasse der L 67 verläuft durch das Zentrum von Süd nach Nord, eng und kurvenreich. Grund dafür ist die Bebauung der Stadt. Die L 67 ist im Bereich der Ortslage überwiegend mit Naturstein gepflastert. Starker LKW-Verkehr schränkt die Wohn- und Aufenthaltsqualität ein und sorgt für unsichere Verkehrsverhältnisse. Mit der Verlegung der Ortsdurchfahrt L 67 wird mit dem Anschluss an die im Norden der Stadt verlaufende L 66 ein weiterer Schritt zur Verbesserung der Infrastruktur in diesem Raum gemacht.

## Planung

Die Planung beginnt 2007. Die neue L 67 soll vom südlichen Ortseingang von Mühlberg unter abschnittweiser Nutzung vorhandener Straßen und Wege östlich der Stadt verlaufen, parallel zu den Gleisanlagen der Elbekies GmbH bis zum Kreisverkehr der L 66. Dadurch wird die Innenstadt vom Durchgangsverkehr entlastet, die Lärm- und Abgasemissionen reduziert und eine Verkehrsberuhigung erreicht.

Die Neubaustrecke für den Straßenbau ist ca. 2,3 km lang. Sie wurde der Straßenkategorie VS II zugeordnet. Entlang der neuen Trasse schränken bauliche Anlagen die Querschnittbreite, den Verlauf, die Lage und Höhe sowie die konstruktive Ausbildung der Verkehrsanlage des Abschnitts ein:

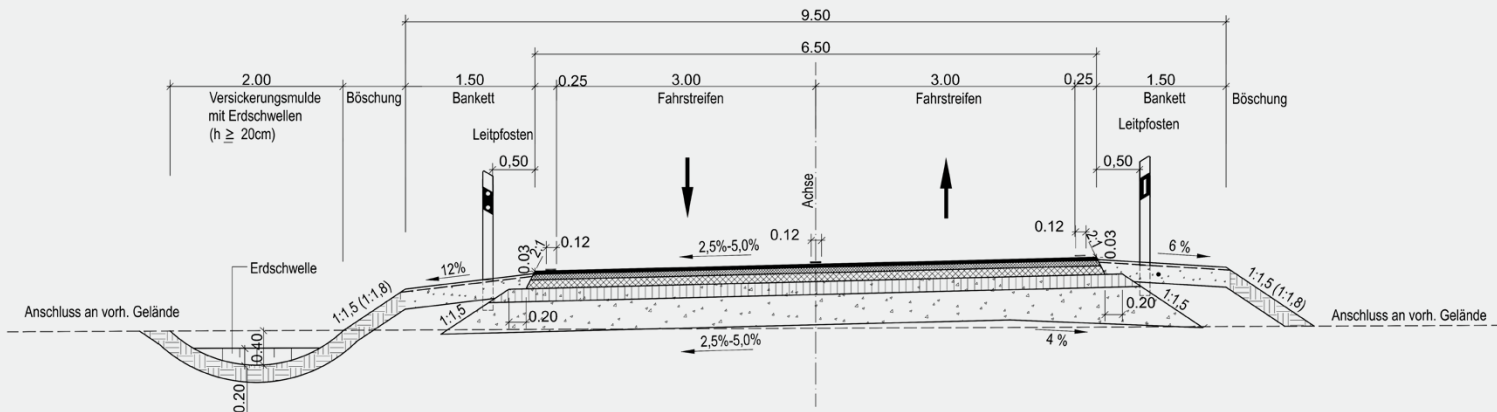
- Deichanlagen
- Nutzung vorhandener Wege
- Knotenpunkt L 663
- Einmündung Zufahrt Elbekies GmbH
- Lärmschutzwand und Gleisanlagen
- Betriebstankstelle Elbekies GmbH
- Gleisanschluss Bahnhof Mühlberg
- Überdachung der Getreidesiloanlage



Abb. 23: Verkehrsministerin Kathrin Schneider gibt die neue Streckenführung frei

## Straßenquerschnitt

- L 67 neu -



**Abb. 24:** Querschnitt des neuen Straßenaufbaus

Der Querschnitt wird nach den entwerfsprägenden Nutzungsansprüchen der RAST 06 bemessen. Da städtebauliche Merkmale wie Umfeldnutzung und Aufenthaltsfunktion bei der Bemessung keine wesentliche Rolle spielen, wurde der Querschnitt ausschließlich nach der verkehrlich notwendigen Fahrbahnbreite bestimmt. Bei einer Verkehrsbelegung von ca. 2.400 Kfz/24 h bei einem Schwerlastanteil von 20 %, ergab sich eine Breite von 6,50 m zuzüglich beidseitigem Bankett.

Ein bedeutender Wirtschaftszweig in der Region ist die Gewinnung von Kies. Der Schwerlastanteil am Gesamtverkehrsaufkommen ist deshalb hoch. Im Zusammenspiel mit der L 66 Netzergänzung (Prognosebelegung von 5 000 Kfz/24 h) führt die Verlegung der L 67 zu einer wesentlichen Entlastung des historischen Stadtkerns.

Der Elberadweg verläuft von Süden her kommend entlang der L 67 auf dem Deichverteidigungsweg. Die Planung dafür wur-

de in Abstimmung mit der Deichplanung des Landesamtes für Umwelt umgesetzt. In Mühlberg kann die alte L 67 und die L 66 genutzt werden. Damit sind touristischen Ziele durch die Verlegung der Ortsdurchfahrt sicher zu erreichen. Mit dem Planfeststellungsbeschluss vom August 2011 ist die rechtliche Grundlage für die Umsetzung des Vorhabens geschaffen.

### Baudurchführung

Der Bau erfolgt in zwei Abschnitten. Der 1. Teilabschnitt mit einer Baulänge von 600 m wird 2012 fertiggestellt. Die Erreichbarkeit des Mühlberger Hafens ist damit gesichert. Der 2. Teilabschnitt mit einer Länge von 1,6 km wurde im Juni 2017 für den Verkehr freigegeben. Vor Beginn der Bauarbeiten werden die Bodendenkmäler mittels Prospektionen voruntersucht. Zusätzlich wurden im 1. Teilabschnitt für das Bodendenkmal 32 (Fundplatz der Urgeschichte) und im 2. Teilabschnitt für das Bodendenkmal 15 (Gräberfeld der Bronzezeit) archäologische



Hauptuntersuchungen während der Bau-  
maßnahme durch das Brandenburgische  
Landesamt für Denkmalpflege und dem  
archäologischen Landesmuseum durchge-  
führt.

Nach der Fertigstellung werden im Januar  
2018 ca. 2,6 km Landesstraße zur Gemein-  
destraße abgestuft. Die Kosten für das Pro-  
jekt belaufen sich auf ca. 2,4 Mio. Euro aus  
Landesmitteln.

#### Weitere Informationen

Im Mai 2010 verwüstete ein Tornado den  
Klosterpark in Mühlberg, der Bestandteil der  
denkmalgeschützten Klosteranlage „Gül-  
denstern“ ist. Im Zuge der landschaftspfle-  
gerischen Ausgleichsplanung werden in Zu-  
sammenarbeit mit der Stadt die Beräumung  
und der Wiederaufbau des Waldes mit hei-  
misch standortgerechten Laubbaumbestand  
im Jahre 2015 umgesetzt. Weitere LAP-  
Maßnahmen sind in der Planung.



*Abb. 25: Abschnitt der L 67 nach Fertigstellung*

# Jahresabschluss mit GuV

## Lagebericht für das Geschäftsjahr 2017

### Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Hoppegarten

#### A. Geschäfts- und Rahmenbedingungen

##### 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 31.12.2017 verwaltete der LS 5.633 km Landesstraßen, 2.702 km Bundesstraßen und 805 km Autobahnen sowie 2.576 Brücken (Teilbauwerke), davon 1.826 Brücken im Rahmen der Auftragsverwaltung des Bundes.

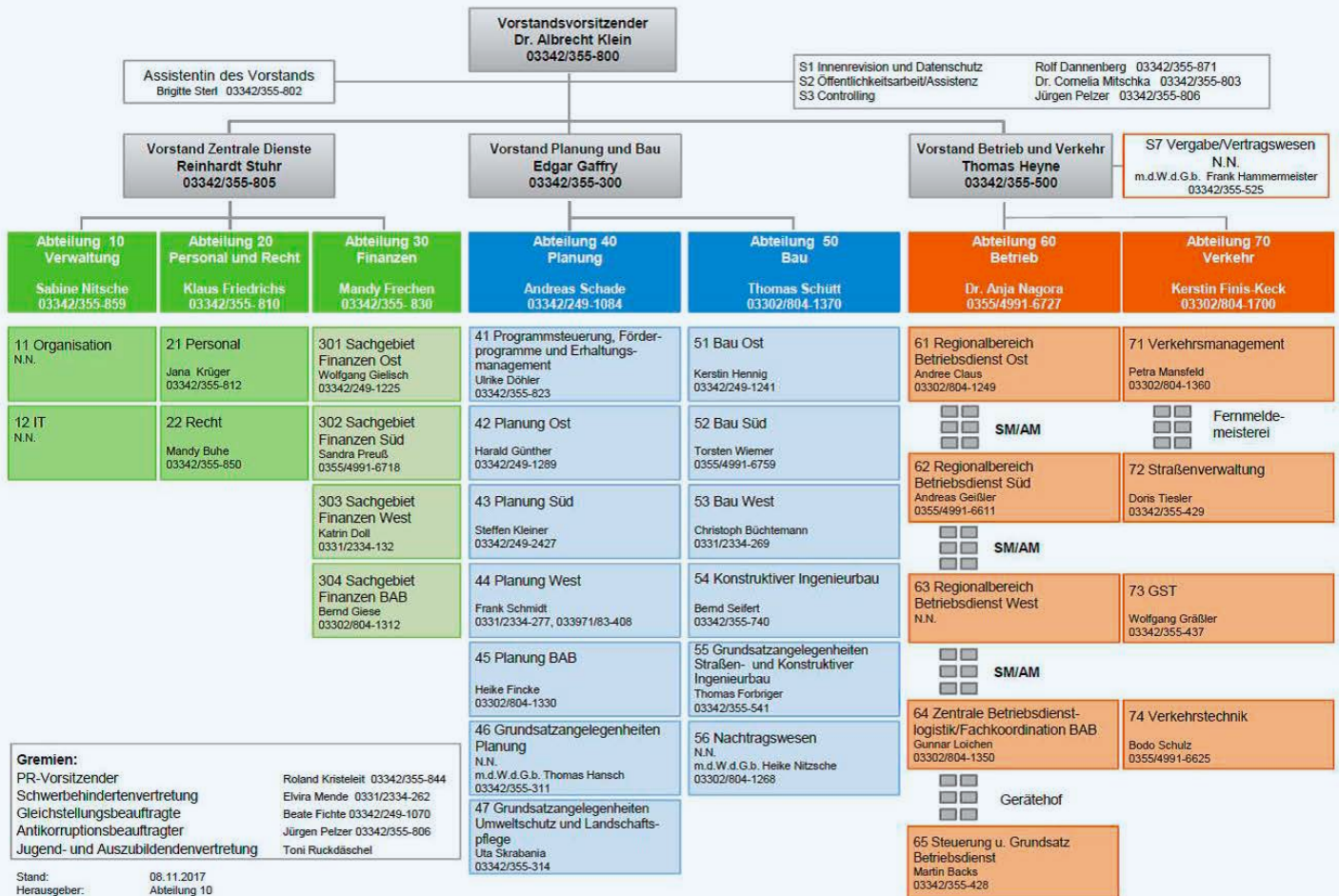
##### A.2 Aufbau und organisatorische Änderungen

Der LS besteht zum 31.12.2017 aus den Dienststätten (DS) 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. Im November 2017 wurde auf Veranlassung des Ministeriums der Finanzen (MdF) aus übergeordneten Gesichtspunkten der Unterbringungsoptimierung der Umzug der DS Potsdam auf dem Gelände der Steinstraße 104 – 106 von den Häusern 2 und 3 in einen Teilbereich des zuvor von der Investitionsbank des Landes Brandenburg (ILB) genutzten Gebäudes erforderlich.

Es besteht eine funktionsorientierte Organisation mit den Vorstandsbereichen Zentrale Dienste (VZD), Planung und Bau (VPB) sowie Betrieb und Verkehr (VBV). 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.

## Organigramm des Landesbetriebs Straßenwesen Brandenburg Stand 31.12.2017



Im Berichtsjahr erfolgte im Vorstandsbereich VPB im Dezernat Planung Ost eine Zusammenlegung der Aufgaben der Sachgebiete „Planfeststellung und Grunderwerb Ost I“ und „Planfeststellung und Grunderwerb Ost II“. Das Sachgebiet wird nunmehr unter der Bezeichnung „Planfeststellung und Grunderwerb Ost“ geführt. Im Dezernat „GST“ des Vorstandsbereichs VBV werden die Aufgaben künftig in den Sachgebieten „GST Ost“ und „GST West“ wahrgenommen. Im Rahmen einer Organisationsverfügung wurden zudem Umfang und Zuständigkeiten für die Gewährleistung der sicherheitstechnischen und betriebsärztlichen Betreuung neu geregelt.

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

Das im Jahr 2015 seitens der Brandenburgischen Landesregierung mit einem finanziellen Umfang von 100,0 Mio. € aufgelegte Investitionsförderprogramm zur Stärkung der Infrastruktur (P100) wurde im Geschäftsjahr 2017 fortgeführt. Da bei sechs ursprünglich vorgesehenen Maßnahmen eine Umsetzung bis zum Ende der Laufzeit des P100 nicht möglich war, wurden Ersatzmaßnahmen aufgenommen, für die ein Baubeginn bis Ende 2019 gewährleistet werden kann. Unter Berücksichtigung der Ersatzmaßnahmen umfasst das P100 somit 76 Maßnahmen. Von diesen konnten bis Ende 2017 bereits 38 Maßnahmen (50 %) baulich fertiggestellt werden,

17 Maßnahmen (22 %) befinden sich derzeit im Bau und 21 Maßnahmen (28 %) werden planerisch vorbereitet. Für die Planung und Umsetzung der Maßnahmen des P100 wurden im Jahr 2017 finanzielle Mittel in Höhe von 29,5 Mio. € eingesetzt. Insgesamt liegt das bisherige Investitionsvolumen für die Maßnahmen des P100 bei 61,0 Mio. €.

Die Realisierung von straßenbegleitenden Radwegen an Landesstraßen mit einer Finanzierung über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) wurde im Jahr 2017 begonnen. Insgesamt konnten im Berichtsjahr 4 EFRE-finanzierte Radwegneubaumaßnahmen umgesetzt werden. Dafür wurden im Jahr 2017 Baumittel in Höhe von rund 1,8 Mio. € verausgabt. Hierin sind EFRE-Mittel in Höhe von rund 1,4 Mio. € enthalten, deren Auszahlung bei der ILB Ende 2017 bzw. Anfang 2018 beantragt wurde.

Innerhalb des LS und in Zusammenarbeit mit dem Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) fanden 2017 Abstimmungen zur schrittweisen Einführung eines projektbezogenen Risikomanagements (RM) für Straßenbauprojekte statt. Im vierteljährlich stattfindenden Jour Fixe mit dem MIL wurde bereits für ausgewählte Maßnahmen eine Risikobetrachtung durchgeführt. Das RM soll die Regelungen des 2017 im LS eingeführten Handbuchs zur Projektarbeit ergänzen.

Im Bereich des Betriebsdienstes wurde im Berichtsjahr die Umsetzung des Konzepts des LS zur Baumkontrolle und Baumschau weitergeführt. Die Arbeiten umfassten u. a. die Fortführung der erforderlichen Baumnummerierungen, Erstkontrollen sowie die Schulungen des Kontrollpersonals zu den „Richtlinien für Regelkontrollen zur Überprüfung der Verkehrssicherheit von Bäumen“. Im Ergebnis liegen nunmehr genauere Daten über den durch den LS zu betreuenden Baumbestand vor. Es ist davon auszugehen, dass die Straßenmeistereien ca. 480.000 Bäume kontrollieren und unterhalten müssen. Die enorme Bedeutung dieser Aufgaben wird auf Grund des vermehrten Auftretens von Starksturmereignissen weiter verstärkt. So verursachten im Oktober 2017 die Sturmtiefs Xavier und Herwart erhebliche Schäden am Baumbestand. Durch die Beschäftigten des LS wurde mit großem Engagement an der Beseitigung der unmittelbaren Sturmschäden sowie an der Durchführung der sich anschließenden außerordentlichen Baumkontrollen gearbeitet. Hierdurch konnten die sturmbedingten direkten Verkehrsbeeinträchtigungen schnellstmöglich behoben werden. Es wird von 3.650 geschädigten Bäumen an Bundes- und Landesstraßen ausgegangen. Die Nacharbeiten zur Beseitigung der Sturmschäden dauern bis ins Jahr 2018 an.

Im Organisationsprojekt des Betriebsdienstes (Unternehmensentwicklung Stufe 3) konnten im Berichtsjahr folgende Aufgabenbereiche abgeschlossen werden:

- Aufgabenkritik,
- Geschäftsprozessanalyse,
- Personalbedarfsermittlung sowie die
- Ableitung von organisatorischen Handlungsempfehlungen.

Im Ergebnis sollen mittels Prozessoptimierung die Arbeitsabläufe unter Berücksichtigung der personellen und finanziellen Rahmenbedingungen des Landes noch effizienter gestaltet werden. Der Gesamtbericht wird voraussichtlich im 1. Quartal 2018 fertig gestellt.



Ein wesentlicher Meilenstein wurde im Überleitungsprojekt der IT-Infrastruktur zum Zentralen IT-Dienstleister des Landes Brandenburg (ZIT-BB) erreicht. Neben der Vereinbarung einer verbindlichen Überleitungsplanung mit dem ZIT-BB wurden die Beschaffung und Inbetriebnahme der Interims-Fast-IT abgeschlossen. Diese hochmoderne leistungsfähige Infrastruktur versetzt den LS in die Lage, die technischen und systemseitigen Voraussetzungen für eine Migration der verifizierten Fachanwendungen an den ZIT-BB zu schaffen.

Mit Verabschiedung des Gesetzes zur Neuregelung des bundesstaatlichen Finanzausgleichsystems ab dem Jahr 2020 und zur Änderung haushaltsrechtlicher Vorschriften durch den Deutschen Bundestag wurde im Juni 2017 die Errichtung einer Infrastrukturgesellschaft für Autobahnen und andere Bundesfernstraßen (IGA) beschlossen. Um die sich aus dem Umstrukturierungsprozess ergebenden Veränderungen frühzeitig zu analysieren und hieraus Handlungserfordernisse abzuleiten, nahm im Berichtsjahr die Projektgruppe „LS 2021“ ihre Arbeit auf. Diese zielt u. a. darauf ab, unter Berücksichtigung der veränderten Rahmenbedingungen die für die künftige Aufgabenerfüllung geeignetste Organisationsvariante herauszuarbeiten.

## B. Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

### B.1 Allgemeines

Zur Finanzierung seiner Aufgaben dienen dem LS die vom 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 2017 für zusätzliche Investitionen 0,7 Mio. € umgewidmet. In den ausgewiesenen Erstattungen Dritter sind Buchungen im Rahmen des Jahresabschlusses nicht berücksichtigt, da diese nicht liquiditätswirksam sind (Erstattungen BD ./ 0,3 Mio. €).

Die Auszahlung der Förderzuschüsse der EU erfolgt in der laufenden Förderperiode durch die ILB.

	2016	2017
Verwaltungswirtschaftliche Tätigkeit	12,7 Mio. €	12,7 Mio. €
Investitionen	5,0 Mio. €	7,8 Mio. €
Betriebliche Tätigkeit	30,3 Mio. €	32,3 Mio. €
Erstattung Dritter Betriebsdienst (BD)	7,7 Mio. €	8,1 Mio. €
Straßenbau und –planung (ohne EU)	68,2 Mio. €	73,6 Mio. €
Erstattung Dritter Planung u. Bau (P + B)	7,6 Mio. €	8,0 Mio. €
Förderzuschüsse der EU	0,0 Mio. €	0,4 Mio. €
Personalkostenzuschuss MIL	83,8 Mio. €	86,1 Mio. €
Erstattung Dritter Personal	30,5 Mio. €	32,2 Mio. €
Zentrale Erlöse	1,8 Mio. €	1,8 Mio. €
<b>Summe</b>	<b>247,6 Mio. €</b>	<b>263,0 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 296,8 Mio. € (2016: 231,2 Mio. €) zur Bewirtschaftung übertragen. Die genannten Bundesmittel sind nicht Gegenstand dieses Jahresabschlusses, da die Umsetzung im Rahmen des Bundeshaushalts erfolgt. Für die übernommenen Planungs- und Verwaltungsaufgaben im Zusammenhang mit Bundesprojekten erhält der LS eine Erstattung von 3 % der zugrundeliegenden Bausumme.

Neben den bereits aufgeführten Mitteln wurden dem LS als Bewilligungsbehörde durch das MIL Förderzuschüsse des Bundes zur Bewilligung von Maßnahmen für den kommunalen Straßen- und Brückenbau gemäß Entflechtungsgesetz in Höhe von 30,6 Mio. € (2016: 25,7 Mio. €) sowie für Verkehrssicherheitsarbeit in Höhe von 450 T€ (2016: 450 T€) bereitgestellt. Im Rahmen der Aufwandserstattung nach § 16 AEG für Bahnübergänge der nicht bundeseigenen Eisenbahnen gingen dem LS Mittel in Höhe von 400 T€ (2016: 400 T€) zu.

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 2017 betrug dieser bei Berücksichtigung aller Budgetbereiche 100 %. Damit wurden die Erwartungen, die zugewiesenen Mittel vollständig umzusetzen, erreicht. Für den Bereich Planung und Bau erfolgte zur Absicherung der Mehrbedarfe bei Maßnahmen des P100-Programms sowie für die Vorbereitung von EFRE-finanzierten Radwegen an Landesstraßen die Einräumung eines Überziehungsrahmens in Höhe von 8.100 T€. Dessen Inanspruchnahme ist ursächlich für das zum 31.12.2017 vor Ausgleich gegen den Sonderposten ausgewiesene Jahresergebnis von ./ 5.349 T€. Mit Entnahme des genannten Betrages aus dem Sonderposten für sonstige Zuweisungen und Zuschüsse wird ein ausgeglichenes Jahresergebnis ausgewiesen.

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 2016

erstellten bzw. im Frühjahr 2017 aktualisierten Projektprogramme für die Jahre 2017 bis 2020. Im Berichtsjahr konnten durch das MIL neben den planmäßig zugewiesenen Haushaltsmitteln weitere 2.680 T€ bereitgestellt werden. Interne Umschichtungen sowie Zuweisungen aus zentralen Erlösen und Erstattungen Dritter machten darüber hinaus eine Budgeterhöhung um 6.406 T€ möglich. Die zugewiesenen Mittel (s. S. 4) sowie der in Anspruch genommene Überziehungsrahmen (8.001 T€) wurden umgesetzt bzw. für noch ausstehende Leistungen bereits vertraglich gebunden.

Den im Bereich „Straßen- und Brückenbau“ höchsten Kostenanteil stellen Fremdleistungen (Einzelkosten) dar, welche im Berichtsjahr mit 99.059 T€ in Anspruch genommen wurden. Deren Verteilung stellt sich wie folgt dar:

<b>Baukosten (Land und EU):</b>	<b>60.053</b>	<b>T€</b>
davon Bauüberwachung	2.214	T€
<b>Planungskosten (Land):</b>	<b>6.127</b>	<b>T€</b>
<b>Planungskosten Bundesfernstraßen:</b>	<b>32.879</b>	<b>T€</b>
davon Bauüberwachung	8.872	T€

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

<b>Maßnahmebezeichnung</b>	<b>Gesamtkosten [T€] bis zum 31.12.2017</b>	<b>Ist-Kosten 2017 [T€]</b>
<b>Landesstraßen (fertig gestellt)</b>		
L 201 OD Falkensee, 1. BA, Spandauer Straße	3.840	1.980
L 211 OD Oranienburg, 2. BA, Lehnitzstraße	2.366	1.894
L 217 OD Klaushagen	1.760	799
L 60 OD Hennersdorf	1.649	927
L 67 OD Mühlberg, Verlegung	1.600	656
L 703 BÜ Brenitz, Bahn-km 93,326	1.103	989
L 711 BÜ Altgölßen, Bahn-km 62,045	1.562	1.308
L 622 BÜ Rückersdorf, Bahn-km 108,844	1.167	1.050
L 52 Kreisverkehr Calau	329	329
L 79/L 77 Kreisverkehr bei Phillipsthal	342	342
L 79/K 6903, Kreisverkehr bei Nudow	264	264
L 18/A24 – L 16, 2. BA	2.093	1.775
L 233 Rehfelde – Strausberg	1.086	572
L 474 Brücke über der DB AG, Peitz	2.212	1.498
L 62 EÜ Hohenleipisch, Bahn-km 113,919	4.467	3.995
L 173 BW 3 über den Graben, Dreibrück	329	327
L 14 RW Wulfersdorf – Freyenstein	1.050	998
L 20 RW Schönwalde – Kreisgrenze HVL/OHV	443	443
L 20 RW Falkensee – Schönwalde (Erhaltung)	162	162
L 79 RW Nudow – Phillipsthal (Erhaltung)	302	302

weiter auf S 28

Maßnahmebezeichnung	Gesamtkosten [T€] bis zum 31.12.2017	Ist-Kosten 2017 [T€]
<b>Bundesfernstraßen (planerische Vorbereitung bzw. Bauüberwachung)</b>		
A 12, km 1,0 – 17,5	4.351	367
A 11, km 81,6 – 90,5	3.047	555
B 96 OU Teschendorf/Löwenberg	2.986	133
B 97 OU Cottbus, 1. + 2. VA	2.457	39
B 183 OU Bad Liebenwerda	2.382	177

## B.2.2 Betrieb und Verkehr

Bei einem in 2017 im Vorstandsbereich Betrieb und Verkehr in Anspruch genommenen konsumtiven Fachbudget von 39.768 T€ (davon Materialaufwand: 8.861 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	dav. B-Str.	dav. L-Str.	dav. K-Str.
	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
Sofortmaßnahmen am Straßenkörper	4.563	17	4.395	151
Grünpflege	3.816	37	3.719	60
Wartung und Instandhaltung	4.159	89	3.917	153
Reinigung	156	3	153	0
Winterdienst	1.243	408	825	10
Weitere Leistungen	3.812	974	2.833	5
Substanzerhaltende Maßnahmen	6.131	78	5.991	62
Verkehrszählungen	167	7	160	0
Sonstiges	45	7	38	0
<b>Summe</b>	<b>24.092</b>	<b>1.620</b>	<b>22.031</b>	<b>441</b>

Insgesamt hat über alle Leistungsbereiche gesehen das Volumen der direkt einzelnen Fachaufgaben zuordenbaren Fremdleistungen (Einzelkosten) für Bundes-, Landes- und Kreisstraßen gegenüber 2016 (24.559 T€) um annähernd 2 % abgenommen. Die wesentlichsten Veränderungen sind in den folgenden Leistungsbereichen festzustellen:

Leistungsbereiche	2016	2017	Δ	Δ
	[T€]	[T€]	[T€]	[%]
Sofortmaßnahmen am Straßenkörper	5.488	4.563	- 925	- 17
Grünpflege	5.109	3.816	- 1.293	- 25
Winterdienst	1.515	1.243	- 272	- 18
Weitere Leistungen	1.128	3.812	2.684	238
Substanzerhaltende Maßnahmen	6.711	6.131	- 580	- 9



Dabei ist der Rückgang im Leistungsbereich „Grünpflege“ in direktem Zusammenhang mit der Erhöhung im Bereich „Weitere Leistungen“ zu sehen, da diese zu einem großen Teil aus der Beseitigung von Schäden in Folge der unter Punkt A.3 aufgeführten Starksturmereignisse resultiert (1.024 T€). Bei gemeinsamer Betrachtung des Anteils Beseitigung Sturmschäden sowie des regulären Leistungsbereichs „Grünpflege“ belaufen sich die Fremdleistungen für Grünpflege im Jahr 2017 auf 4.840 T€ und entsprechen damit nahezu dem Vorjahreswert. Zur weiteren Umsetzung des Konzepts zur Baumkontrolle und Baumschau erfolgte mit der Ausbildung von Straßenwärtern zu Streckenkontrolleuren Grün eine Aufgabenverschiebung. Das entsprechende Personal stand nach Abschluss der Qualifizierung für Straßenwärteraufgaben u. a. im Leistungsbereich „Sofortmaßnahmen“ nicht mehr zur Verfügung und widmete sich stattdessen den neu übertragenen Tätigkeiten im Bereich der Baumkontrolle und Baumschau. Dies verdeutlichen die Leistungsanteilsänderungen bei „Sofortmaßnahmen“ und „Weiteren Leistungen“. Der im Vergleich zum Jahr 2016 um 9 % geringere Fremdleistungsanteil bei substanzerhaltenden Maßnahmen liegt in der Übernahme von Baumaßnahmen durch den Vorstandsbereich Planung und Bau begründet. Im Leistungsbereich „Winterdienst“ führte der relativ milde Winter ebenfalls zu einer reduzierten Inanspruchnahme von Fremdleistungen.

Neben den zuvor erläuterten bezogenen Fremdleistungen wurden direkt den einzelnen Leistungspositionen des Betriebsdienstes zuordenbare komplementäre Eigenleistungen in Höhe von 41.745 T€ erbracht. Davon entfallen 23.351 T€ (2016: 22.446 T€) auf direkte Personalkosten und 18.394 T€ (2016: 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 65.837 T€ (2016: 64.956 T€). Daraus ergibt sich eine einzelkosten- bzw. leistungsheftbezogene Eigenleistungsquote von 63,4 % (2016: 62,2 %).

### **B.2.3 Investitionen**

Die Investitionen im gesamten LS haben im Geschäftsjahr 2017 die Größenordnung von 8.435 T€ (einschl. geringwertiger Wirtschaftsgüter) erreicht. Hiervon entfällt ein Anteil von 1.633 T€ auf IT-Investitionen (1.485 T€ Hardware, 148 T€ Software). Den Schwerpunkt stellt hier die Beschaffung der Interims-FAST-IT dar. Im Verwaltungsbereich belief sich die Investitionssumme auf 658 T€, welche u. a. für die Anschaffung von 4 Vermessungsgeräten, 1 Transporter, diverse Büromöbel, sowie 4 Einbauküchen verwendet wurde.

Für technische Ausrüstungsgegenstände des Betriebsdienstes sowie Fahrzeuge der Meistereien investierte der LS im Berichtsjahr 6.144 T€ u. a. für 32 Kleintransporter, 6 Unimogs mit Anbaugeräten, 5 LKW mit Ladekran, 4 Teleskoplader, 10 Anhänger für die Verkehrssicherung sowie 4 Transportanhänger.

Der im Vergleich zum Vorjahr vorliegende Anstieg der bereitgestellten Investitionsmittel um 2.750 T€ hat die Entwicklung des Rückgangs im Bereich des Anlagevermögens gestoppt und machte eine Erhöhung des Anlagevermögens um 5 % möglich.

## B.2.4 Personal

Der Personalaufwand betrug gemäß Gewinn- und Verlustrechnung im Berichtsjahr 112.958 T€ (einschließlich Inanspruchnahme/Zuführung von Rückstellungen). Die auszahlungswirksamen Ausgaben im Zusammenhang mit der Personalbewirtschaftung beliefen sich auf 114.455 T€. Hierin enthalten sind folgende Besoldungs- und Tariferhöhungen:

- 2,00 % für Tarifbeschäftigte ab 01/2017,
- 2,45 % für Beamte ab 01/2017,
- 35 €/Monat für Auszubildende ab 01/2017.

Die Mitarbeiterzahl des LS hat sich wie folgt entwickelt:

Stand	31.12.2016	31.12.2017
<b>Tarifbeschäftigte</b>	<b>2.187</b>	<b>2.175</b>
dav. befristet Beschäftigte	387	394
dav. Winterdienstkräfte	290	272
<b>Beamte</b>	<b>49</b>	<b>46</b>
<b>Gesamt ohne Azubis</b>	<b>2.236</b>	<b>2.221</b>
<b>Azubis</b>	<b>65</b>	<b>61</b>
<b>Duales Studium</b>		<b>2</b>
<b>Referendare</b>	<b>2</b>	<b>4</b>

Im Jahresdurchschnitt 2017 wurden 2.147 Mitarbeiter beschäftigt. Darin enthalten sind 59 Auszubildende, die der LS im anerkannten Ausbildungsberuf Straßenwärterin/Straßenwärter ausbildet. Ebenfalls im Jahresdurchschnitt berücksichtigt sind 4 Referendare und 2 Auszubildende des dualen Studiums Bauingenieurwesen. Im LS waren im Berichtsjahr 124 Arbeitsplätze von Schwerbehinderten bzw. Gleichgestellten besetzt.

Die Beschäftigten und Auszubildenden werden nach dem TV-L und der dazugehörigen Entgeltordnung, die Beamten nach dem Landesbesoldungsgesetz vergütet. Derzeit bestehen mit 5 Beschäftigten Langzeitkontenverträge sowie mit 3 Beschäftigten Altersteilzeitverträge nach dem Altersteilzeitgesetz.

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 Berichtsjahr wurden gemäß Haushaltsplan 43 neue Einstellungsmöglichkeiten geschaffen und 20 Stellenhebungen vorgesehen. Daneben standen 15 weitere Stellen zur Einstellung von Nachwuchskräften zur Verfügung. Die für das Jahr 2017 vorgegebene Einsparung von 41 Stellen wurde durch den LS erbracht.

## **B.2.5 Finanzlage**

Zum 31.12.2017 betragen die liquiden Mittel des LS 83.807 T€, welche sich damit im Vergleich zum Vorjahr um 603 T€ reduziert 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.

Wie bereits unter A.3 ausgeführt, wurde zur Analyse der sich aus der veränderten Aufgabenzuordnung bei der Bewirtschaftung von Bundesfernstraßen ergebenden Chancen und Risiken sowie sich hieraus ableitender Handlungserfordernisse die Projektgruppe „LS 2021“ gegründet. Bis zum teilweisen Aufgabenübergang an die IGA wird der LS weiterhin die ihm vom Bund übertragenen Aufgaben erfüllen. So sind für die Planung und die Bauüberwachung an Bundesfernstraßen gemäß Wirtschaftsplangenehmigung 2018 wiederum 33,0 Mio. € Landesmittel vorgesehen. Für die nächsten Jahre wurde durch den Bund insbesondere für Maßnahmen der Erhaltung ein höherer Mittelansatz avisiert, um u. a. die Beseitigung der durch eine Alkali-Kieselsäure-Reaktion hervorgerufenen Schädigungen an Bundesautobahnen fortführen zu können. Die für das Jahr 2018 im Nachtragshaushalt zusätzlich angemeldeten 20,0 Mio. € Landesmittel für den Bereich Planung und Bau machen deutlich, dass Investitionen in die Straßeninfrastruktur politisch im Fokus stehen. Hier ist es jedoch dringend erforderlich, unter Beachtung des zeitlich notwendigen Vorlaufs für die Projektplanung auch die personellen Kapazitäten entsprechend anzupassen.

Grundsätzliche Risiken bestehen 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 Personalbestands unter Berücksichtigung der Vorgaben der Landesregierung Brandenburg.

Mit der Ausbildung von durchschnittlich 59 Auszubildenden im Ausbildungsberuf Straßenwärter/-in, 4 Referendaren sowie der Bereitstellung von 2 Plätzen für einen dualen Studiengang Bauingenieurwesen ab dem Haushaltsjahr 2017 wurden 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. Aufgrund des festgestellten Bedarfs und der angespannten Situation am Arbeitsmarkt ist eine weitere Erhöhung der Zahl der Ausbildungs- und Studienplätze in den kommenden Jahren vorgesehen.

Im Rahmen des betrieblichen Gesundheitsmanagements bietet der LS seit dem 01.01.2017 in Zusammenarbeit mit einem externen Dienstleister allen Beschäftigten eine professio-

nelle anonyme Mitarbeiterberatung für unterschiedliche Krisen- und Belastungssituationen des Lebens an. Die Möglichkeit der psychosozialen Beratung wurde von den Beschäftigten bzw. deren Angehörigen aktiv genutzt. Der LS sieht darin ein weiteres Instrument zur Reduzierung von Fehlzeiten. Zur Erschließung weiterer Verbesserungspotentiale im Sinne der Beschäftigten führte der LS im ersten Halbjahr 2017 eine Mitarbeiterbefragung zur „Psychischen Belastung am Arbeitsplatz“ durch. Die Ergebnisse wurden analysiert und Handlungsfelder ausgemacht.

- (2) Termin- und Kostenüberschreitungen in der Projektrealisierung infolge begrenzter Finanzierungsmöglichkeiten, langandauernder Genehmigungs-, Gerichts- und Vergabenachprüfverfahren sowie ungeplanter Störungen im Bauablauf,
- (3) Kapazitätsengpässe bei Auftragnehmern resultierend aus erhöhter Nachfrage durch Bund, Länder und Kommunen sowie hieraus resultierende Preissteigerungen,
- (4) die Gewährleistung der Verkehrssicherheit bei ständig wachsenden rechtlichen und tatsächlichen Anforderungen sowie ungeklärte Verhältnisse in Abwasserbeseitigungsfragen.

#### **D. Prognosebericht**

Gemäß Genehmigung des Wirtschaftsplans und nachfolgenden Bewirtschaftungsübertragungen erhält der LS für das Jahr 2018 Zuweisungen in Höhe von 255,0 Mio. € (Stand 04.04.2018 incl. Fördermittel). Hinzu kommen Erstattungen Dritter, die zunächst in Höhe von 45,3 Mio. € eingeplant sind. Dem Bereich Betrieb und Verkehr wurden davon incl. Erstattungen Mittel in Höhe von 43,8 Mio. € bewilligt. Auf den Bereich Planung und Bau entfällt ohne Berücksichtigung von Fördermitteln ein Anteil von 93,6 Mio. €, welcher damit auf Grund der zusätzlichen Mittel aus dem Nachtragshaushalt 2018 deutlich über dem Vorjahreswert liegt. Die Mittel lt. genehmigtem Wirtschaftsplan sind mit den Maßnahmen des Projektprogrammes untersetzt. 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 100,0 Mio. € umfassende Investitionsförderprogramm P100 fortgeführt. Im Jahr 2018 ist der Baubeginn von weiteren 11 Maßnahmen vorgesehen, so dass bis Ende 2018 voraussichtlich der überwiegende Teil der Maßnahmen in der Umsetzung bzw. fertiggestellt ist. 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. Zum weiteren Umgang mit dem Grünen Netz erfolgt die Aufstellung eines Konzepts, in welchem Regelungen zur Umstufung und zum weiteren Umgang mit dem als Landesstraßen weiter verbleibenden Teil des Netzes festgelegt werden. Dazu ist die Gründung einer Stabstelle im LS vorgesehen.



Die EFRE-Förderperiode 2014 – 2020 sieht mit dem verfolgten Ziel der Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen den verstärkten Radwegneubau an Landesstraßen vor. Neben den bereits 4 fertiggestellten Radwegen an Landesstraßen befinden sich weitere 7 Maßnahmen in Vorbereitung. Für das Jahr 2018 ist ein Mitteleinsatz von 2,5 Mio. € (ohne Kofinanzierungsmittel) vorgesehen.

Im Rahmen der Auftragsverwaltung für den Bund werden dem LS für den Bau und die Unterhaltung von Bundesfernstraßen für das Haushaltsjahr 2018 Mittel in Höhe von 271,7 Mio. € zur Verfügung stehen (Stand 23.03.2018). Davon entfallen 129,9 Mio. € auf Erhaltungsmittel. Auf Grund der Vielzahl von erforderlichen Erhaltungsmaßnahmen, die vorbereitet wurden, zeichnet sich zum Zeitpunkt der Berichterstellung bereits ein Mehrbedarf an Erhaltungsmitteln ab. Im Verlauf des Jahres 2018 wird der Mittelbedarf belastbar ermittelt. Bis zur Verabschiedung des Haushaltsgesetzes 2018 gelten die Regelungen der vorläufigen Haushaltsführung gemäß Artikel 111 Grundgesetz.

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 2018 fortgeführt.

Neben der auch für das Jahr 2018 angestrebten 100%igen Budgetausschöpfung ist es das Ziel des LS, in den nächsten Jahren durch das Zusammenspiel verschiedener Faktoren, 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. Dabei wird die Anfang des Jahres 2018 gegründete Stabstelle „Veränderungsmanagement“ künftig Organisationsprojekte mit strategischer Bedeutung betreuen. Hierzu zählen die Projekte „Unternehmensentwicklung Stufe 3“ und „LS 2021“.

Für das Jahr 2018 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 besondere Ereignisse sind bis zur Fertigstellung dieses Berichts nicht eingetreten.

Hoppegarten, 14.06.2018



Dr. Albrecht Klein  
Vorstandsvorsitzender



Dr. Reinhardt Stuhr  
Vorstand  
Zentrale Dienste



Edgar Gaffry  
Vorstand  
Planung und Bau



Thomas Heyne  
Vorstand  
Betrieb und Verkehr



Gewinn- und Verlustrechnung

Bilanz

## Gewinn- und Verlustrechnung 01.01. - 31.12.2017

		2017		2016
	€	€	€	€
<b>1. Umsatzerlöse</b>				
a) Erträge aus Gebühren und Entgelten	1.942.747,72		1.719.754,25	
b) Erträge aus Zuweisungen und Zuschüssen	252.403.586,85		239.527.492,57	
c) Veränderung des SoPo für sonst. Zuweisungen und Zuschüsse	5.348.822,74	<b>259.695.157,31</b>	1.140.747,21	<b>242.387.994,03</b>
<b>2. Sonstige Erträge</b>	13.050.171,15	<b>13.050.171,15</b>	11.689.563,66	<b>11.689.563,66</b>
		<b>272.745.328,46</b>		<b>254.077.557,69</b>
<b>3. Aufwendungen für bezogene Waren und Dienstleistungen</b>				
a) Aufwendungen für Material, Energie und so. verwaltungswirtsch. Tätigkeit	-8.860.741,73		-8.424.037,85	
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	-129.111.826,23	<b>-137.972.567,96</b>	-115.656.690,35	<b>-124.080.728,20</b>
<b>4. Personalaufwand</b>				
a) Löhne, Gehälter und Bezüge	-94.505.212,83		-91.295.441,45	
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	-18.452.410,92	<b>-112.957.623,75</b>	-17.973.220,50	<b>-109.268.661,95</b>
<b>5. Abschreibungen</b>				
a) Abschreibungen auf immat. Vermögensgegenstände des AV	-85.613,98		-68.382,71	
b) Abschreibungen auf Gebäude, Gebäudeeinrichtungen	-59.407,03		-59.321,73	
c) Abschreibungen auf technische Anlagen und Maschinen	-2.100.295,65		-2.093.072,80	
d) Abschreibungen auf andere Anlagen, BuG-ausstattung	-4.965.337,67	<b>-7.210.654,33</b>	-4.489.261,69	<b>-6.710.038,93</b>
<b>6. Sonstige betriebliche Aufwendungen</b>				
a) Sonstige Personalaufwendungen	-908.466,90		-928.472,81	
b) Aufwendungen für die Inanspruchnahme von Rechten und Diensten	-9.727.944,68		-9.614.515,23	
c) Aufwendungen für Kommun.,Dokum.,Inform., Reisen,Werbung	-1.855.084,03		-1.742.221,06	
d) Aufwendungen für Beiträge,Sonstiges, Wertkorr.,periodenfr. Aufw.	-2.008.912,52		-1.729.265,63	
		<b>-14.500.408,13</b>		<b>-14.014.474,73</b>
<b>7. Zinsen und ähnliche Aufwendungen/Erträge</b>	-100.914,25	<b>-100.914,25</b>	-641,84	<b>-641,84</b>
<b>8. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>		<b>3.160,04</b>		<b>3.012,04</b>
<b>9. Sonstige Steuern</b>	-3.160,04	<b>-3.160,04</b>	-3.012,04	<b>-3.012,04</b>
<b>10. Jahresergebnis</b>		<b>0,00</b>		<b>0,00</b>

## Bilanz zum 31.12.2017

A K T I V A	31/12/2017	31/12/2016
	€	€
<b>A. ANLAGEVERMÖGEN</b>		
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>		
1. Erworbene Software	230.107,50	167.753,98
2. Anzahlung auf erworbene Software		
	230.107,50	167.753,98
<b>II. Sachanlagen</b>		
1. Bauten auf fremden Grundstücken	619.363,07	675.699,34
2. Technische Anlagen und Maschinen	19.776.192,76	19.437.385,03
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	6.527.265,35	5.660.799,67
	26.922.821,18	25.773.884,04
4. Anzahlungen auf Anlagen im Bau	55.409,29	55.225,68
	<b>27.208.337,97</b>	<b>25.996.863,70</b>
<b>B. UMLAUFVERMÖGEN</b>		
<b>I. Vorräte</b>		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	4.054.903,65	4.032.494,93
<b>II. Forderungen und sonst. Vermögensgegenstände</b>		
1. Ausgleichsforderung gegen das Land Brandenburg	1.670.581,89	2.176.071,97
2. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.919.954,80	2.788.708,67
3. Sonstige Vermögensgegenstände	328.088,26	98.596,88
	3.918.624,95	5.063.377,52
<b>III. Flüssige Mittel (Kassenbest. und Guth. bei der Landeshauptkasse)</b>	83.807.262,92	84.409.793,49
- davon Forderungen gegen die Landeshauptkasse	83.807.122,71	84.409.439,76
	<b>91.780.791,52</b>	<b>93.505.665,94</b>
<b>C. AKTIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>	348.045,07	215.325,45
	<b>348.045,07</b>	<b>215.325,45</b>
	<b>119.337.174,56</b>	<b>119.717.855,09</b>



<b>PASSIVA</b>	<b>31/12/2017</b>	<b>31/12/2016</b>
	<b>€</b>	<b>€</b>
<b>A. EIGENKAPITAL</b>		
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	27.208.337,97	25.996.863,70
2. Sonderposten für sonstige Zuweisungen und Zuschüsse	6.865.949,25	12.214.771,99
	<b>34.074.287,22</b>	<b>38.211.635,69</b>
<b>C. RÜCKSTELLUNGEN</b>		
1. Rückstellungen für Altersteilzeitverpflichtungen	378.766,04	1.055.396,10
2. Sonstige Rückstellungen	38.405.654,57	41.246.986,49
	<b>38.784.420,61</b>	<b>42.302.382,59</b>
<b>D. VERBINDLICHKEITEN</b>		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	30.252.077,88	24.396.631,20
2. Verbindlichkeiten gegenüber dem Land Brandenburg	13.010.880,96	11.591.657,14
3. Sonst. Verbindlichkeiten	10.292,05	10.158,79
	<b>43.273.250,89</b>	<b>35.998.447,13</b>
<b>E. PASSIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN</b>	251,58	425,42
	<b>251,58</b>	<b>425,42</b>
	<b>119.337.174,56</b>	<b>119.717.855,09</b>







**Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg**

**Betriebssitz**

Lindenallee 51

15366 Hoppegarten

<https://www.ls.brandenburg.de>

