



2010 Geschäftsbericht

Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg

Impressum:

Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg
Der Vorstand

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

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

Inhalt

	Seite
Vorwort des Vorstands	4
Winterdienst 2010 im Landesbetrieb Straßenwesen	6
Netzwerkbogenbrücke im Zuge der A 10 über den Havelkanal bei Brieselang	8
Ausbau der Ortsdurchfahrt Wegendorf im Zuge der L 235	12
Neubau der Ortsumgehung Rathenow im Zuge der B 188	14
Zwei neue Brücken über die Schwarze Elster	24
Lagebericht	28
Gewinn- und Verlustrechnung für 2010	37
Bilanz zum 31.12.2010	38
Organigramm	39

Vorwort des Vorstands zum Geschäftsbericht 2010

Das Jahr 2010 war aus Sicht der Straßenbauverwaltung geprägt von strengen Wintermonaten und von einer Haushaltssperre, die es erst ab Jahresmitte möglich machte, den gewohnten Geschäfts- und Handlungsablauf zu gewährleisten.

Herr Minister Vogelsänger hatte mit einer Dankesveranstaltung zum Saisonende des Winterdienstes 2009/2010 die beachtlichen Leistungen in den Straßen- und Autobahnmeistereien gewürdigt. Häufig begann der Dienst der Meistereien auf den in der Zuständigkeit des LS Brandenburg liegenden insgesamt ca. 10.000 km Straße um 3:00 Uhr morgens, endete nachts um 22:00 Uhr und im Bedarfsfall wurde der Einsatz rund um die Uhr abgedeckt. Dazu kamen aufgrund der Strenge und Dauer des Winters Salzknappheit und personelle Ausfälle, die aber kollegial und unbürokratisch im Austausch zwischen den Meistereien und niederlassungsübergreifend bewältigt wurden.

Die Härten des Winters traten dann ab November 2010 wieder auf den Plan und bescherten den Autobahn- und Straßenmeistereien insbesondere unruhige Tage über Weihnachten und den Jahreswechsel.

Wie auch in den Vorjahren galt für das Jahr 2010, dass die personelle Substanz des LS sich weiter verschlechterte. Das ist die logische Folge einer jahrelangen, bewusst von der Landesregierung betriebenen Nicht-Einstellungspolitik – und das wird sich auch durch den 2010 erstmals eröffneten Einstellungskorridor für Nachwuchskräfte nicht entscheidend verändern. Insbesondere ist es eine fast unlösbare Aufgabe, den Verlust von Fachwissen zu kompensieren.

Dennoch konnten für 62 im Zeitraum vom 1. Oktober 2009 bis zum 30. September 2010 überwiegend aus Altersgründen ausgeschiedene Kolleginnen und Kollegen 38 neue Beschäftigte dauerhaft im LS begrüßt werden. Hierunter fallen 10 ehemalige Auszubildende, die in unbefristete Arbeitsverhältnisse übernommen werden konnten und 23 Kollegen aus dem Landesbetrieb Forst, die nun mithelfen, die im Betriebsdienst anstehenden Arbeiten zu bewältigen.

Einen hohen Aufwand erforderte es, die bereitgestellten Mittel aus den Konjunkturpaketen (KP) der Jahre 2009–2010 weiter auszureichen. Aus dem KP I standen insgesamt 54,5 Mio. EUR zur Verfügung, wobei der Mittelumsatz für 2009 bei 31,5 Mio. EUR und für 2010 bei 23,0 Mio. EUR lag.

Das KP II umfasste ein Finanzvolumen von insgesamt 43,0 Mio. EUR für den Zeitraum 2009–2010. Maßnahmen aus diesem Paket waren unter anderem Projekte wie die B 179 – Ortsumgehung Königs Wusterhausen, B 1 – Ortsumgehung Herzfelde, B 102 – Ortsumgehung Dahnsdorf, das Bauwerk 72 im Zuge der A 10 – BW 72, Autobahn-Rastanlagen u. a. m.

Ebenfalls Konjunkturpaket-Projekte sind drei Grünbrücken, für die das Vergabeverfahren 2010 eingeleitet bzw. abgeschlossen wurde. Sie führen über die A 9, A 12 und A 13. Für das Bauwerk über die A 13 hat nach feierlichem Spatenstich im August durch Herrn Minister Vogelsänger und Frau Umweltministerin Tack die Bauausführung bereits begonnen.

Auch bei den Landes- und EU-Mitteln galt es, einen höchstmöglichen Ausnutzungsgrad des zur Verfügung stehenden Budgets zu erreichen, was seinerzeit aufgrund des lobenswerten hohen Engagements in den Niederlassungen zu einer Übersteuerung des letztjährigen Haushaltes geführt hat.

Die Mittelzuweisung 2010 beziffert sich beim Landesbudget auf insgesamt 116 Mio. EUR. Das Ziel besteht darin, bis zum Ende des Jahres einen ausgeglichenen Haushalt zu erreichen.

Bei den mit Landesmitteln zu finanzierenden Aktivitäten im Grünen Netz wurden zur Ankurbelung der Konjunktur bereits seit 2009 überdurchschnittlich viele Erhaltungsmaßnahmen realisiert.

Die Mittel aus der Förderung des kommunalen Straßenbaus in Höhe von 32,5 Mio. EUR wurden wie in den vergangenen Jahren erfolgreich umgesetzt.

Der LS ist seit Jahren eine der Behörden, die die Einführung des neuen Finanzmanagements im Land Brandenburg maßgeblich mitgestaltet.



Die technische Grundlage ist dabei das SAP-System, mit dem der LS u. a. die Kosten-Leistungsrechnung sowie die Budgetüberwachung durchführt.

Im Frühjahr 2010 wurde nun entschieden, dem LS den Betrieb und die Weiterentwicklung des SAP-Systems zu überantworten. Daher läuft derzeit ein sogenanntes SAP-Separierungsprojekt, an dessen Ende der LS im nächsten Jahr ein „eigenes“ SAP-System betreiben wird.

Mit den zu erwartenden Erleichterungen und Verbesserungen in den LS-internen Arbeits- und Buchungsprozessen ist die SAP-Separierung Chance und Risiko zugleich.

Auf dem Gebiet der Auszubildenden wurde auch in diesem Jahr wieder engagiert gearbeitet. Beispielhaft zu nennen sind zahlreiche Teilnahmen an verschiedenen Ausbildungsmessen und Jobbörsen im ganzen Land Brandenburg, bei denen jungen Menschen der Beruf des Straßenwärters erläutert und näher gebracht wurde.

Der 5. Tag des Tiefbaus fand unter Teilnahme des Staatssekretärs Bretschneider im Mai dieses Jahres statt und war verbunden mit dem Tag der offenen Türen des Überbetrieblichen Ausbildungszentrums und des Oberstufenzentrums Havelland in Friesack. Aufgrund der vielseitigen Beteiligung und Unterstützung war diese Veranstaltung ein voller Erfolg.

Alljährliche Tradition hat inzwischen das Fußballturnier in Friesack und der 5 x 5 km-Teamstaffellauf im Berliner Tiergarten. Beim Fußballturnier konnte eine deutliche Zunahme an Mitspielern und Zuschauern verzeichnet werden.

Positive Entwicklungen sind auch aus dem Bereich Genehmigung von Groß- und Schwerlasttransporten zu vermelden, wofür unter anderem die Nutzung neuer Fachanwendungen wie NOVALAST und VEMAGS mit verantwortlich sind und die durch eine direkte Datennutzung aus der Straßeninformationsbank unterstützt werden.

Auch künftig wird der LS aktiv an der Weiterentwicklung solcher Programme, wie beispielsweise VEMAGS, mitarbeiten, um effizientere Arbeitsabläufe zu schaffen und den zu erwartenden Steigerungsraten der Zukunft zu entsprechen. Übrigens gehört VEMAGS im Rahmen des eGovernment-Wettbewerbes 2010 unter der Schirmherrschaft des Bundesinnenministers zu den vier nachhaltigsten eGovernment-Projekten des Jahrzehnts im Verkehrssektor.

Zum Thema Preisverleihungen ist zu vermerken, dass im März 2010 in der TU Dresden zum dritten Mal der Deutsche Brückenbaupreis im feierlichen Rahmen verliehen wurde. In der Kategorie der Straßen- und Eisenbahnbrücken wurde die Elbbrücke Mühlberg mit dem begehrten Preis ausgezeichnet. Diese Brücke verbindet die Länder Sachsen und Brandenburg und ersetzt die bisherige Fährverbindung über die Elbe.

An dieser Stelle ist auch unbedingt der Einsatz im Kampf gegen das Hochwasser der Straßenmeistereien Forst und Cottbus im August und der Straßenmeistereien Elsterwerda, Herzberg und Schwarzheide sowie der Niederlassung Autobahn im September zu erwähnen. Der Dank gilt dem engagierten und solidarischen Einsatz, der die Rückkehr zur Normalität in den betroffenen Bereichen wesentlich beschleunigte.

Hans-Reinhard Reuter
Vorstandsvorsitzender

Reinhardt Stuhr
Vorstand Personal/Finanzen/Recht

Edgar Gaffry
Vorstand Planung

Thomas Heyne
Vorstand Bau und Betrieb

Winterdienst 2010 im Landesbetrieb Straßenwesen



Der Landesbetrieb Straßenwesen, zuständig für rund 10.000 km Straßen im Land Brandenburg, hatte einen langen und zähen Kampf zu führen: Der Winter 2010 erwies sich als echte Herausforderung für den Straßenbetriebsdienst. Dabei zeigten die Einsatzkräfte des LS – etwa 340 Mitarbeiter mit insgesamt 84 Räum- und Streufahrzeugen in den 12 Autobahnmeistereien, etwa 660 Mitarbeiter mit 196 Räum- und Streufahrzeugen in den 33 Straßenmeistereien und weitere vertraglich gebundene Kräfte mit 118 Fahrzeugen für den Winterdienst auf Bundes- und Landesstraßen – eine sehr hohe Einsatzbereitschaft und Leistungsfähigkeit – über viele Wochen rund um die Uhr.

Ungewöhnlich waren für den Winterdienst dabei nicht die tiefen Temperaturen und die häufigen Glättebildungen, sondern die Schneemengen, die immer wieder massive Räum- und Streueinsätze erforderten.

Eine besondere Verantwortung für den weitestgehend reibungslosen Ablauf des Winterdienstes trugen dabei die Schlosser in den Meistereien. Sie ermöglichten mit ihrem engagierten Einsatz das Funktionieren der Technik – auch an den Wochenenden und in den Spätschichten. Nur so konnte sichergestellt werden, dass es zu keinen nennenswerten Ausfällen von Fahrzeugen und Geräten gekommen ist.

Probleme bereiteten den Einsatzkräften in mehreren Regionen Schneeverwehungen, die aufgrund des starken Windes bei anhaltendem Schneefall an ungeschützt im freien Gelände verlaufenden Straßen auftraten. Selbst die B 96 im Landkreis Oberhavel musste aus diesem Grund stundenweise gesperrt werden. So erwies sich der über viele Jahre nicht mehr ausgeübte – weil nicht notwendige – Gebrauch von Schneezäunen (in vergangenen Jahren haben

außerdem Diebe die Schneezäune oft gestohlen) und das Fehlen von Schneefräsen und -schleudern in einigen Meistereibereichen als nachteilig.

Oft führten Tages- und Nachttemperaturen um den Gefrierpunkt im Zusammenspiel mit starken Schneefällen zu einer sehr komplizierten Lage auf den Straßen. Gerade in dieser Situation musste verstärkt Tausalz gestreut werden, um die ansonsten unvermeidlichen Glätteerscheinungen mindern oder gar verhindern zu können. Allerdings brachten gefrierendes Tauwasser und Neuschnee bei gleichzeitig rationierter Salzlieferung die Autobahn- und Straßenmeistereien in sehr schwierige Situationen: Der Bedarf an Streusalz überstieg zeitweise deutlich die in den Meistereien eintreffenden Salzmengen. Daher musste der Einsatz von Streusalz – insbesondere zum Jahresende 2010 – auf die wichtigsten Straßen und Brücken im Land konzentriert werden.

Vorrangiges Ziel war es, die Befahrbarkeit der Autobahnen sowie wichtiger Bundes- und Landesstraßen weiterhin mit hoher Qualität sicherzustellen. Um dies zu gewährleisten, wurden im nachgeordneten Netz häufig nur noch Räumfahrten durchgeführt. Ausnahmen

bildeten besondere Gefahrenstellen wie Kreuzungen und Steigungen, an denen auch weiterhin gestreut wurde – wenn auch mit reduzierten Streumengen. Auf den Autobahnen hatte die Lastspur oberste Priorität beim Streumiteinsatz.

Als Glücksfall erwies sich die „Technikneuzuführung“ zu Jahresbeginn in Form von 14 LKW und 7 Unimog, die, komplett mit Winterdiensttausrüstung ausgestattet, sofort für den Winterdienst eingesetzt werden konnten. Die intern organisierte meistere- und niederlassungsübergreifende unbürokratische Unterstützung bei Reparaturen bzw. dem Austausch von Technik – gerade auch zwischen den Niederlassungen Straße und der Autobahn – trug ebenfalls zum letztlich erfolgreichen Verlauf des Winterdienstes bei.

Alles in allem konnte der LS eine überaus positive Bilanz ziehen, was die Bewältigung der winterlichen Begleiterscheinungen auf den Straßen betraf. Ein wesentliches Argument für die gute Bewertung unserer Leistungen war die Tatsache, dass es seitens der Verkehrsteilnehmer wenige Beschwerden gab und die Darstellung der Winterdienstaktivitäten des LS in den Medien überwiegend positiv war.



Netzwerkbogenbrücke im Zuge der A 10 über den Havelkanal bei Brieselang

Autor: Kay Degenhardt-Herberger



Ansicht Neubau von Westen



Ansicht ehem. Bestand von Westen

Die interessante Vorgeschichte zum Bauwerk

Den Ausgangspunkt zur Erneuerung des Bauwerkes Nr. 72 im Zuge der A 10 über den Havelkanal bei Brieselang bildete ein im Jahr 2001 festgestellter Bauwerksschaden. Der westliche Überbau war auf das nördliche Widerlager aufgelaufen und hatte größere Teile des Flügelgesimses zerstört. Die genaue Ursache des Schadens konnte bis zum Abbruch des Bauwerks im Jahr 2010 nie eindeutig geklärt werden. Der Schaden gab jedoch Anlass, das Bauwerk detaillierter zu untersuchen. In Folge dessen stellte sich heraus, dass ein Teil des Lagersystems der Überbauten irreparable Schäden aufwies.

Das Bauwerk Nr. 72 wurde 1978 im Zuge des damaligen Autobahnneubaus Berlin–Rostock im Bereich des sogenannten Westverbinders – dem heutigen westlichen Berliner Ring – in Form zweier einzelliger, stählerner Hohlkastentragwerke mit orthotroper Fahrbahnplatte und tief gegründeten massiven Unterbauten konzipiert. Die Stützweite betrug 82,20 m. Aufgrund des sehr kleinen Kreuzungswinkels zwischen Autobahn und Havelkanal und des in fast der gleichen Größenordnung gewählten Bauwerkswinkel sowie der relativ torsionssteifen Ausbildung des Hohlkastentragwerks ergaben sich in den Auflagerpunkten der spitzen Überbauten weitgehend abhebende Auflagerlasten. Zur Aufnahme

dieser Lasten wurde von den damaligen Bauwerksplanern eine spezielle Zug-/Druck-Lagerkonstruktion entwickelt. Die Konstruktion bestand im Wesentlichen aus drei oberen – sichtbaren – stählernen Zugstangen, drei in ein Ankerbarren-Gerüst tief eingreifenden – größtenteils nicht sichtbaren – stählernen Zugstangen im Widerlager, einem Druckballen, drei Druckrohren und drei Verteilertellern.

Die nicht vorgespannten Zugstangen waren rechnerisch einer ständigen Zugschwellbeanspruchung ausgesetzt. Ein Betriebsfestigkeitsnachweis der stählernen Zugstangen fehlte in den Bestandsunterlagen. Der Bruch nur einer Zugstange hätte das Gesamtversagen des Lagers und damit eine massive Minderung der Tragfähigkeit der Brücke zu Folge gehabt.

Die Zug-/Druck-Sonderlagerkonstruktionen wurden 2005 – im zugänglichen Bereich – ausgetauscht und die Lagerkonstruktionen im zugänglichen Bereich genauestens untersucht. Ferner wurden Lagerkraftmessungen vorgenommen.

Im Ergebnis der Untersuchungen konnten an einer ausgebauten Zugstange Risse nachgewiesen werden. Ein positiver Nachweis der Ermüdungssicherheit ließ sich anhand der ermittelten Daten nicht mehr führen, so dass daraufhin umgehend die Nutzung beider Überbauten mittels einer dauerhaften, einstreifigen Verkehrsführung stark eingeschränkt werden musste.

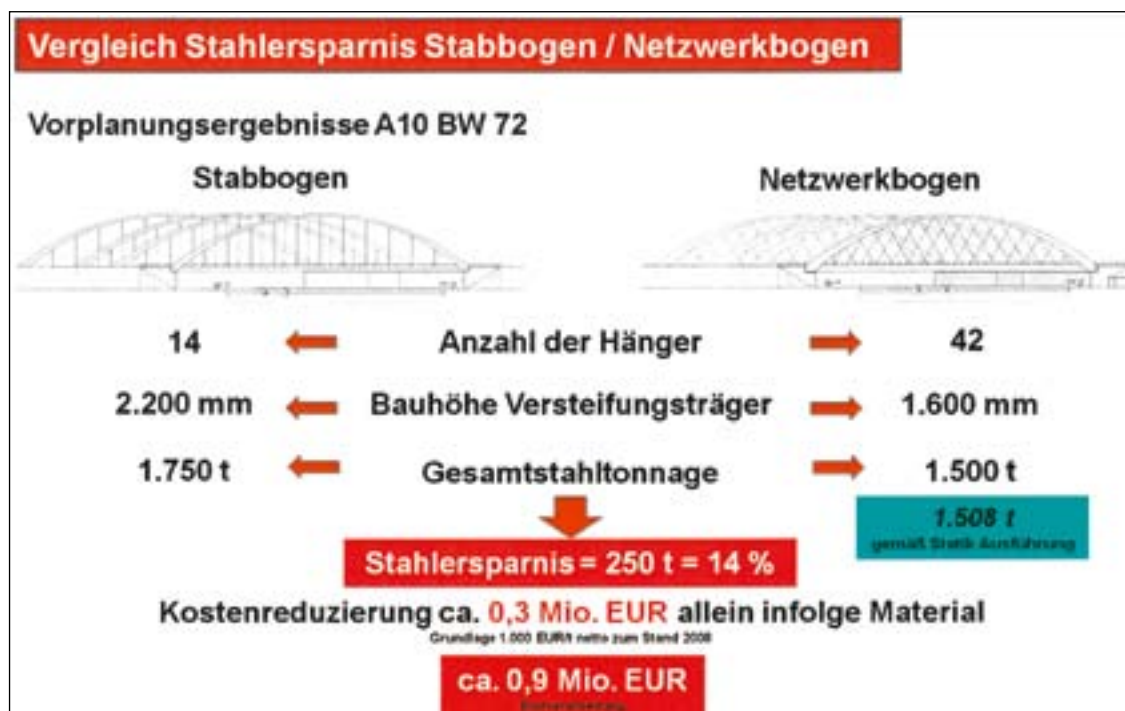
Eine befriedigende Behebung des konstruktiven Mangels erwies sich für das der Brückenklasse 30/30 zugeordnete Bauwerk als technisch sehr schwierig und wirtschaftlich nicht sinnvoll. Deshalb entschloss man sich Anfang 2007, das Bauwerk Nr. 72 komplett zu erneuern.

Wieso ein Netzwerkbogentragwerk für das neue Bauwerk?

Die Netzwerkbogenkonstruktion wurde etwa 1960 vom norwegischen Ingenieur Per Tveit entwickelt. Das eigentliche Konstruktionsprinzip ist jedoch schon viel älter und reicht bis zum Entwurf von Claus Köpcke für eine Brücke über die Elbe im Jahr 1878 zurück. Netzwerkbogenbrücken sind demnach keine neue Erfindung. Die bekannteste deutsche Brücke dieser Art ist die 1963 gebaute Fehmarnsundbrücke in Schleswig-Holstein. Die Netzwerkbogenbrücke zeichnet sich gegenüber der herkömmlichen Stabbogenbrücke durch einen geringeren Stahlverbrauch aus. Nachteilig ist der höhere Fertigungsaufwand. Um die Stahleinsparung gewährleisten zu können, sollte der Verschub derartiger Tragwerke bei der Montage möglichst in einem dem Endzustand naheliegenden Tragverhalten erfolgen.



Zug-/Druck-Sonderlager des ehemaligen Bestandes



Vergleich Stabbogen/Netzwerkbogen – Konstruktion und Stahlverbrauch



Ansicht Netzwerk



Ansicht Neubau von Osten

Weiterhin benötigen die gegenüber dem Stabbogentragwerk wesentlich längeren Hänger des Netzwerk bogens Schwingungsdämpfer, da sie sonst zu durch Regen, Wind und Wirbel erregten Resonanzschwingungen neigen. Die aufgezeigten Nachteile begründeten bis Anfang der Jahrtausendwende die eher ablehnende Haltung deutscher Ingenieure und öffentlicher Bauherren gegenüber solch einer Konstruktion. Mit der signifikanten Steigerung der Stahlpreise in den letzten Jahren und einer sich stetig weiterentwickelnden Technologie in der Stahlfertigung und Montage wurde die Netzwerkbogenbrücke immer mehr zu einer interessanten Alternative.

Die Untersuchungen zur Vorplanung des Bauwerkes Nr. 72 zeigten, dass sich durch die Wahl eines Netzwerkbogentragwerks statt eines Stabbogentragwerks für die vorliegende Planungsaufgabe ca. 250 t Baustahl einsparen ließen. Das entspricht im konkreten Fall einem Einsparvolumen von 14 % bzw. einer alleinigen Materialkostenreduzierung von ca. 0,3 Mio. EUR.

Der Bau- und Planungsprozess

Für das neue Bauwerk wurden zunächst drei wesentliche Planungsparameter zugrunde gelegt:

- 6-streifiger Ausbauquerschnitt
- Bauwerkswinkel ≥ 50 gon
- Erneuerung unter laufendem Verkehr

Seitens der Wasserstraßenverwaltung für den Havelkanal wurden – ausgenommen die Einhaltung des bestehenden Lichtraumes – keine weiteren Forderungen für das neue Bauwerk erhoben. Ferner waren folgende zwei Randbedingungen zu berücksichtigen:

- die Erneuerung des ca. 800 m nördlich gelegenen Bauwerks Nr. 73 über die ICE-Trasse Berlin–Hamburg
 - die Lage der Altgründung in Form einer nicht abschließend genau zu ermittelnden Pfahlgründung
- Aufgrund des Zwangspunktes aus der Erneuerung von Bauwerk Nr. 73 ergab sich ein um mindestens 12 m einzuhaltender Achsversatz der Autobahn. Die zuerst zu errichtende Bauwerkshälfte des neuen Bauwerks Nr. 72 musste – analog der Vorgehensweise beim benachbarten Bauwerk Nr. 73 – östlich neben dem Bestand geplant werden. Um die Berührungspunkte mit der Bestandsgründung so gering wie möglich zu halten, sollte die Gründung der nachfolgend zu errichtenden zweiten Bauwerkshälfte so weit wie möglich hinter den bestehenden Widerlagern geplant werden.

Die Vorplanung zur Bauwerkserneuerung beschränkte sich aufgrund der eng gesetzten Planungsparameter auf zwei wesentliche Punkte. Zum einen wurde die Stellung der Widerlager zwischen erstem und zweitem Teilbauwerk untersucht und zum anderen wurden wirtschaftliche Tragwerksvarianten für die Überbauten herausgearbeitet.

Die Untersuchung der Widerlagerstellung erbrachte, dass sich bei einer versetzten Anordnung der Widerlager zwischen linkem und rechtem Überbau die Stützweite um ca. 9 m gegenüber einer durchgehend angeordneten Auflagerwand verkürzen ließe. Zudem könnten die Eingriffe in den Altgründungsbereich weiter minimiert werden.

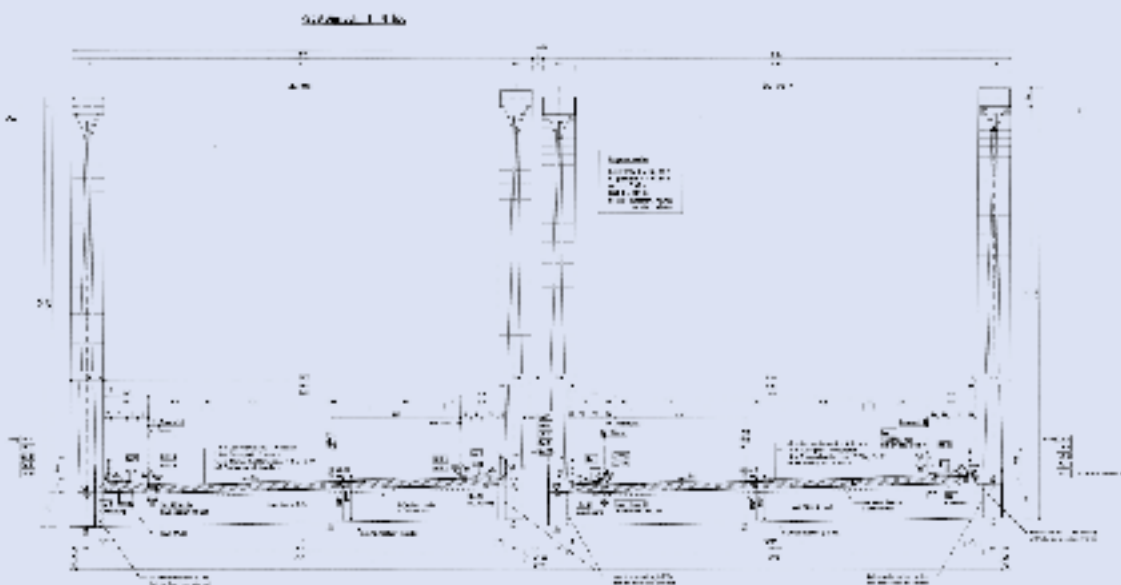
Hinsichtlich möglicher Überbaukonstruktionen wurden zunächst alle gängigen Tragwerke für diesen Stützweitenbereich – vom Stabbogen über die Zügelgurtbrücke und Schrägeilbrücke bis hin zur einfachen Stahldeckbrücke – untersucht. Alternativ zum Stabbogentragwerk wurde auch ein Netzwerkbogentragwerk näher betrachtet.

Im Ergebnis der Vorplanung fiel die Entscheidung zugunsten einer Netzwerkbogenkonstruktion mit zwischen den beiden neuen Überbauten versetzt angeordneten und flach auf einer Unterwasserbetonsohle gegründeten Widerlagern. Das Netzwerkbogentragwerk stellte die wirtschaftlichste Planungslösung dar. Der gesamte Planungs- und Genehmigungsprozess konnte dank der engen Zusammenarbeit aller Beteiligten innerhalb von zwei Jahren weitestgehend abgewickelt werden.

Im Vergabeverfahren wurden explizit Sondervorschläge für ein Stabbogentragwerk zugelassen. Das wirtschaftlichste Angebot wurde jedoch für die Netzwerkkonstruktion abgegeben, womit sich die vorangegangenen Planungsentscheidungen bestätigten.

Mit der Ausführung wurde im Februar 2009 begonnen. Am 07. Juli 2010 erfolgte die Verkehrsfreigabe des neuen östlichen Überbaues. Im III. Quartal 2011 wird das Bauwerk voraussichtlich fertiggestellt sein.

Das neue Bauwerk hat eine Stützweite von 106 m. Die Gesamtbreite zwischen den beiden äußeren Bögen beträgt 43,58 m. Beide Überbauten weisen zusammen eine Fläche von 3.852 m² auf. Die Bögen sind 22 m hoch und je Bogenscheibe sind 42 sich kreuzende Hänger im Radialnetz mit Durchmessern von 80 bis 100 mm eingebaut. Das gesamte Stahltragwerk ist aus Stahl der Güte S355 J2 gefertigt. Die Fahrbahntafeln sind aus Beton der Güte C 35/45 gefertigt. Das Gesamtleistungsvolumen einschließlich Streckenbau liegt bei voraussichtlich 21 Mio. EUR. Mit dem neuen Bauwerk Nr. 72 wurde im Bereich der Ortschaft Brieselang eine weithin sichtbare Landmarke geschaffen und für das Land Brandenburg ein wesentlicher Beitrag zur Ingenieurbaukunst und damit zur Baukultur geleistet.



Regelquerschnitt

Ausbau der Ortsdurchfahrt Wegendorf im Zuge der L 235

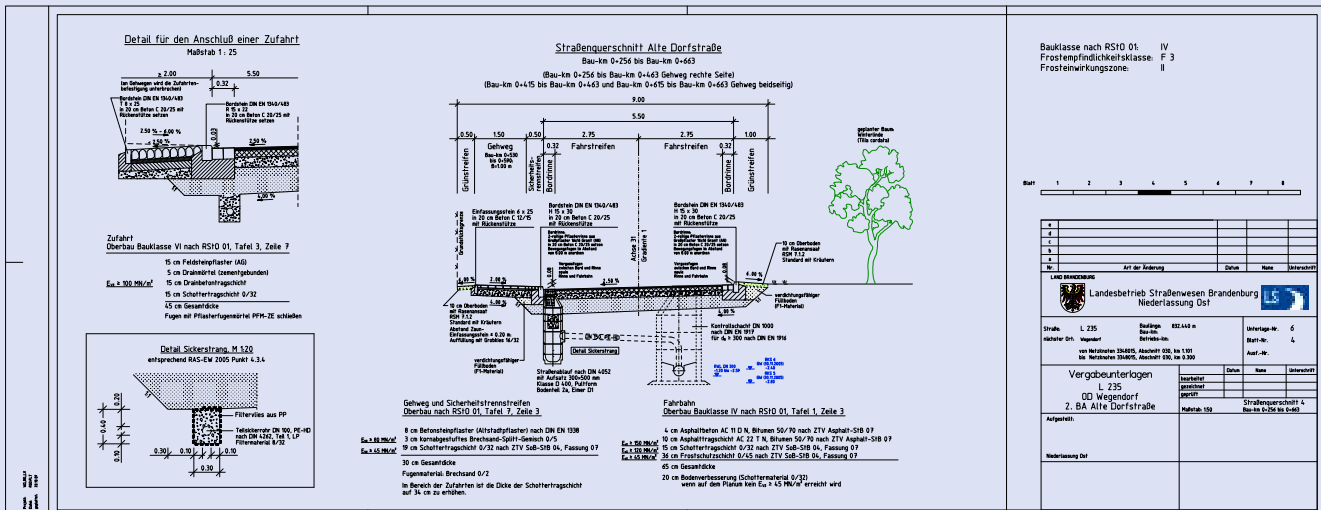
Autorin: Margitta Schlager



Aufgrund des schlechten baulichen Zustandes der Ortsdurchfahrt Wegendorf einschließlich des vorhandenen Durchlasses war die Gewährleistung einer sicheren Befahrbarkeit der Straße mit Mitteln der Instandhaltung nicht mehr möglich. Außerdem konnte man beobachten, dass Kfz-Fahrer den befestigten Gehweg als Fahrweg nutzten, weil der Fahrbahnzustand so schlecht war – das stellte vor allem für Schulkinder ein erhöhtes Sicherheitsrisiko dar. Die einzige Lösung des Problems bestand darin, die volle Funktionalität der Straße im Zuge eines grundhaften Ausbaus wiederherzustellen.

Das erste 265 Meter „kurze“ Teilstück der Ortsdurchfahrt Wegendorf war bereits im Herbst 2006 fertiggestellt worden – nun stand die Komplettierung des weit aus größeren Teils der Ortsdurchfahrt an.

Im März 2010 wurde mit der umfassenden Sanierung der Ortsdurchfahrt im Rahmen einer Gemeinschaftsbaumaßnahme des Landes Brandenburg und der Stadt Altlandsberg begonnen. Dazu gehörten der Neubau der Alten Dorfstraße über ca. 790 m inkl. Regenentwässerung, der Ausbau des Knotenpunkts mit der Alten Schulstraße über 40 m inkl. Regenentwässerung





und die Anbindung der Alten Poststraße über eine Länge von ca. 50 m. Diese Arbeiten dauerten bis August 2010. Die Neugestaltung der Gehwege, Längsparkstreifen, Zufahrten und sonstigen Nebenanlagen wurde bis Oktober 2010 abgeschlossen.

Mit dem Abschluss der Baumaßnahme konnten Verkehrssicherheit und -qualität, der Fahrkomfort und die Wohn- und Lebensqualität der Anwohner wesentlich erhöht werden. Die infrastrukturellen Voraussetzungen für die weitere wirtschaftliche Entwicklung der Gemeinde sind nun gegeben.

Die Gesamtkosten der Baumaßnahme inkl. EFRE-Förderung betragen ca. 510.000 EUR. Auf die Stadt Altlandsberg entfielen davon ca. 150.000 EUR, wobei ca. 50.000 EUR als kommunale Fördermittel nach Entflechtungsgesetz bereitgestellt wurden.

Eine Besonderheit bei der Ausführung der Baumaßnahme bestand in der archäologischen Baubegleitung zum bestehenden Bodendenkmal „mittelalterlicher Ortskern Wegendorf/Gräberfeld der Bronzezeit“.

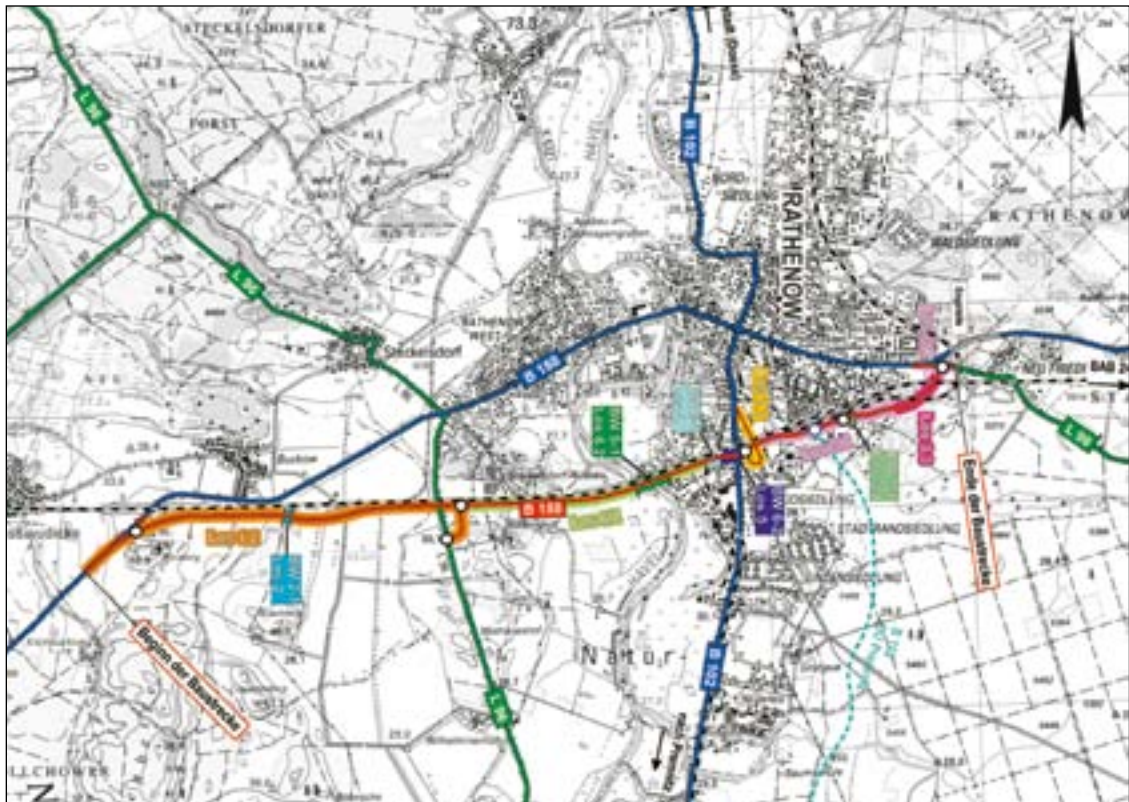
Technische Angaben:

- Gesamtbaulänge 880 m
- grundhafter Ausbau der L 235 nach Bauklasse IV mit einer Fahrbahnbreite von nur 5,50 m einschl. Pflasterrinne
- Neubau der Regenentwässerungsleitung DN 300 ca. 500 m
- Gehwegausbaubreite 1,50 m
- 2.050 m³ Bodenabtrag
- 2.620 m² Feldsteinpflasteraufnahme
- 1.850 m³ Schottertragschichteinbau
- 4.750 m² Asphalttragschicht und -deckschicht



Neubau der Ortsumgehung Rathenow im Zuge der B 188

Autor: Stefan Friedel



Lageplan der Ortsumgehung einschließlich Darstellung der Baulose

1. Einführung

Die Bundesstraße 188 ist eine der längsten Bundesstraßen quer durch den Norden Deutschlands. Sie verbindet die B 5 mit der B 3 und führt auf einer Gesamtlänge von 214 km durch die Länder Brandenburg, Sachsen-Anhalt und Niedersachsen.

Auf dem Gebiet des Landes Brandenburg quert die B 188 das Havelland auf ca. 37 km Länge.

Im Zuge der B 188 (alt) wurde die Ortsdurchfahrt Rathenow in Spitzenzeiten mit über 2.500 Kfz/h belastet. Diese Verkehrsmengen sind mit hohen Lärm- und Abgasbelastungen verbunden und haben die Wohnqualität der Rathenower erheblich beeinträchtigt. Insbesondere im Kreuzungsbereich der B 188 mit der B 102 kam es im Zentrum der Havelstadt regelmäßig zu Stauscheinungen. Zudem hat die Unfallhäufigkeit erheblich zugenommen. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit war eine Verlegung der Bundesstraße dringend geboten. Im aktuellen Bedarfsplan für Bundesfernstraßen wurde der Neubau als vordringlicher Bedarf ausgewiesen.

Bereits 1991 ist in der Antragskonferenz zum Raumordnungsverfahren der Untersuchungsraum für die OU Rathenow festgelegt worden. Weitere Meilensteine der Planung waren die Umweltverträglichkeitsstudie von 1992 bis 1997, das Raumordnungsverfahren und die Linienbestimmung. Mit der Entwurfsplanung wurde am 13. Januar 1998 begonnen, wobei die Entwurfslösung nicht von der Linienbestimmung abweicht. Letztendlich ist der Entwurf zur OU Rathenow am 07. Januar 2002 bestätigt worden.

Durch den Neubau der B 188n – Ortsumgehung Rathenow – wird der Durchgangsverkehr verlagert.

Der Neubau beginnt westlich von Rathenow bei Großwudicke, führt entlang der Südseite der ICE-Strecke Hannover–Berlin (VDE Nr. 4) und endet östlich von Rathenow in Höhe des Eichendreiecks in der Gemarkung Neu-Friedrichsdorf. Im Rahmen der Ortsumgehung Rathenow waren insgesamt 9,24 km Bundesstraße neu herzustellen.

Die B 188n wurde auf ca. 6 km Länge als anbaufreie Straße außerhalb bebauter Gebiete und auf ca. 3 km innerhalb bebauter Gebiete mit vorwiegender Verbindungsfunktion hergestellt. Dafür mussten sechs plan- gleiche bzw. teilplanfreie Knotenpunkte errichtet werden.

Gebaut wurde ein einbahniger Straßenquerschnitt RQ 10,5 in Bauklasse 2.

Die Ortsumgehung Rathenow erforderte im gewählten Trassenverlauf den Bau von 8 Brückenbauwerken:

- BW 2-1** Überführung eines Wirtschaftsweges über die B 188n
- BW 3-1** Überführung der L 96, Abfangung (Bestand) der Böschung einschließlich Herstellung der Berme
- BW 5-1** Überführung der B 188n über die Havel, lichte Weite ca. 204 m
- BW 6-1** Überführung der B 188n über die Nebenbahn Treuenbrietzen–Neustadt/Dosse
- BW 6-2** Überführung der B 188n über die B 102
- BW 7-1** Verlängerung des bestehenden (Bestand) Fußgängertunnels
- BW 8-1** Überführung der B 188n über die Nebenbahn Treuenbrietzen–Neustadt/Dosse
- BW 8-2** Überführung der B 188n über die ICE-Strecke Hannover–Berlin und die Stammstrecke Stendal–Berlin

Da die Trasse auch einige vorhandene Gräben kreuzt, war die Anlage mehrerer Durchlassbauwerke einschließlich amphibiengeeichtester Gestaltung mit entsprechenden Leiteinrichtungen erforderlich.

2. Baumaßnahme

Mit dem Bau der Ortsumgehung Rathenow wurde 2004 begonnen.

Neben der Baufeldfreimachung waren umfangreiche Umverlegungen von Leitungen und Kabeln öffentlicher Versorgungsträger erforderlich. Diese Leistungen konnten jedoch nur teilweise vor Beginn der losweisen Vergabe der Straßen- und Brückenbauleistungen erfolgen.

Die Baufeldfreimachung umfasste u. a. archäologische Grabungen zur Sicherung und Dokumentation von Bodendenkmälern, Fäll- und Rodungsarbeiten, eine Bahnübergangverschiebung und umfangreiche Flächenentsiegelungen ehemals gewerblich genutzter Flächen einschließlich Altlastenentsorgung.

Um den abschnittsweise vorgesehenen Streckenbau kontinuierlich realisieren zu können, wurden die Brückenbauwerke losweise gesondert ausgeschrieben und beauftragt. Begonnen wurde mit dem Bauwerk 2-1, hier die Überführung eines Wirtschaftsweges über die B 188n.



BW 2-1, Überführung eines Wirtschaftsweges



Bahnparallele Trassenführung



BW 3-1, Überführung der L 96, Abfangen der Böschung einschließlich Herstellung der Berme

Die Realisierung des Bauvorhabens erfolgte in drei Bauabschnitten:

1. **BA:** vom Bauanfang bis Knotenpunkt mit der L96 (Bau-km 0 + 000 bis 3 + 803)
2. **BA:** von Bau-km 3 + 803 bis 6 + 181 einschließlich Havelquerung (BW 5-1)
3. **BA:** von Bau-km 6 + 181 bis Bauende (Bau-km 8 + 839) einschließlich Ausbau Grünauer Weg

Mit dem Bau des ersten Abschnitts wurde am 07. März 2005 begonnen, die Inbetriebnahme erfolgte am 26. September 2006. Parallel zum Streckenbau des 1. BA wurden nach losweiser Vergabe die Bauwerke 6-1, 6-2, 7-1, 8-1 und BW 8-2 errichtet.

Wichtige Zwangspunkte im 1. Bauabschnitt waren u. a.:

- die parallele Trassenführung zur vorhandenen ICE-Strecke



Unterführung der 110-kV-Bahnstromleitung



Knotenpunkt B 188n/L 96



Amphibien- und Otterdurchlass

- die Unterführung einer 110-kV-Bahnstromleitung einschließlich Umfahrung eines Unterwerkes der DB
- die Unterführung der Trasse durch ein vorhandenes Bauwerk
- der Anschluss der B 188n an die vorhandene L 96

Im Zuge des 1. BA der B 188n waren u. a. fünf Amphibien- und Otterdurchlass-Bauwerke zu errichten, inklusive Anschluss an straßenparallel geführte Amphibienleitwände und Otterschutzzäune.

Nach Fertigstellung und Verkehrsfreigabe des 1. BA im Herbst 2006 wurde mit dem 3. Bauabschnitt begonnen.

Hier erfolgte im Zuge der Ausschreibung und Vergabe eine weitere Losunterteilung, einerseits in den Streckenbau von Bau-km 6 + 181 bis 8 + 000 (Los 3.1.1) und andererseits in Los 3.1.2 zur Herstellung des Knotenpunktes 5 als Kreisverkehr am Bauende der B 188n (Bau km 8 + 839).

Die Baustrecke des Loses 3.1.1 begann westlich des bereits fertiggestellten Bauwerkes 6-1. Die Trasse verläuft dann weiter über das Bauwerk 6-2 in östlicher Richtung in Parallellage zur Hochgeschwindigkeitsstrecke Hannover–Berlin auf ehemaligen Kleingarten-, Industrie- und Gewerbeflächen.



Verkehrsfreigabe: Ansprache des Ministers



Verkehrsfreigabe: Banddurchschnitt und Autokorso



Widerlagerhinterfüllung



Bauwerk 6-1

Die Bauwerke 6-1 und 6-2 waren nicht Bestandteil des Streckenbaus. Im Rahmen der Dammschüttung wurden die Widerlagerhinterfüllungen bei beiden Bauwerken durch den Streckenbau ausgeführt.

Wichtiger Bestandteil des Bauloses 3.1.1 war die Anpassung und neuerliche Ertüchtigung des untergeordneten Netzes, da die bestehenden Wegebeziehungen der Stadt Rathenow durch den Bau der Ortsumgehung teilweise unterbrochen wurden. Außerdem war das untergeordnete Netz im Bereich der Wolzensiedlung mit der neuen Ortsumgehung zu verknüpfen.

Im Rahmen dieser Arbeiten wurden ca. 1.875 m klassifizierte Straßen, ca. 940 m Wirtschaftswege, ca. 1150 m Geh-/Radwege sowie eine Wendeanlage und ein Parkplatz mit 16 Stellplätzen errichtet.

Im weiteren Streckenverlauf der B 188n wurde bei Bau-km 7 + 519 ein plangleicher Knotenpunkt (KP 4) gebaut. Durch diesen Knotenpunkt konnten die Wolzensiedlung über die verlängerte Eigendorffstraße sowie eine Zufahrt zu den Werkstätten der DB AG an die B 188n angeschlossen werden.

Bei Bau-km 7 + 658 wurde die B 188n über das Tunnelbauwerk 7-1 geführt. Dieses Bauwerk stellt eine Fußgängerunterführung dar und dient als unterirdische Zuwegung zum Bahnhof der Stadt Rathenow.

Die Baulänge der im Rahmen des Loses 3.1.1 neu gebauten Bundesstraße betrug ca. 1.820 m. Fertiggestellt wurde der Bauabschnitt im Februar 2008 nach rd. einem Jahr Bauzeit.



KP 3, Anschluss Grünauer Weg



Trassenverlauf im Los 3.1.1, Rückblick vom Bauwerk 8-1



KP 4, vorher



KP 4, nach dem Ausbau



Bauwerk 7-1, Fußgängerunterführung



Kreisverkehr Knotenpunkt 5, Vorblick vom Bauwerk 8-2

Die weiterführende Trasse der B 188n über die bereits fertiggestellten Bauwerke 8-1 und 8-2 musste nunmehr am Bauende mit dem vorhandenen Straßennetz verknüpft werden. Das erfolgte durch den Bau eines Kreisverkehrs (KP 5) als Baulos 3.1.2.

Der KP 5 bildet die Verknüpfung der B 188n mit der L 98 und der B 188alt und stellt somit das östliche Ende der Ortsumgehung Rathenow dar. Der Knotenpunkt wurde

als vierarmiger Kreisverkehrsplatz ausgebildet, er besitzt einen Außendurchmesser von 40 m. Die Kreisfahrbahnbreite beträgt 6,50 m. Die Mittelinsel erhielt einen Durchmesser von 27 m und wurde mit Flachborde eingefasst. Die äußeren 2 m der Mittelinsel wurden in Richtung des Durchfahrtsverkehrs der B 188n überfahrbar gestaltet und mit Natursteingroßpflaster befestigt.



Kreisverkehr Knotenpunkt 5, Anschluss der L 98 nach Bamme



Kreisverkehr Knotenpunkt 3.2



Gemeinsamer Geh-/Radweg

Sämtliche Knotenpunktarme wurden mit einseitig straßenbegleitenden Geh-/Radwegen ausgestattet, die durch einen um den Kreisverkehr verlaufenden Geh-/Radweg verknüpft werden. Die Herstellung des Kreisverkehrs erfolgte im Zeitraum von Juni 2007 bis Februar 2008.

Zur innerörtlichen Verknüpfung der B 188n (umgewidmeter Grünauer Weg) mit der B 102 (Große Milower Straße) musste ein weiterer Knotenpunkt neu gebaut werden (KP 3.2).

Der Knotenpunkt 3.2 wurde als vierarmiger Kreisverkehrsplatz in Form eines Ovals ausgebildet, er besitzt eine Gesamtlänge von 55 m und eine Breite von 32 m. Der Außendurchmesser der beiden Kreissegmente

beträgt 32 m. Der befahrbare Kreisring hat eine Gesamtbreite von 6,75 m und unterteilt sich in eine asphaltierte Kreisfahrbahn mit einer Breite von 4,75 m (einschließlich gepflasterter Bordrinne) und einen gepflasterten Innenring mit einer Breite von 2 m. Die Fahrbahnteiler wurden als gekrümmte Tropfen mit 5 m breiten Rad- und Gehwegquerungen ausgebildet und erhielten vorgelagerte Schattenflächen aus Natursteinkleinpflaster. Alle Knotenpunktarme wurden beidseitig mit kombinierten Geh-/Radwegen ausgestattet. Die Verknüpfung erfolgte durch einen um den Kreisverkehr verlaufenden Geh-/Radweg.

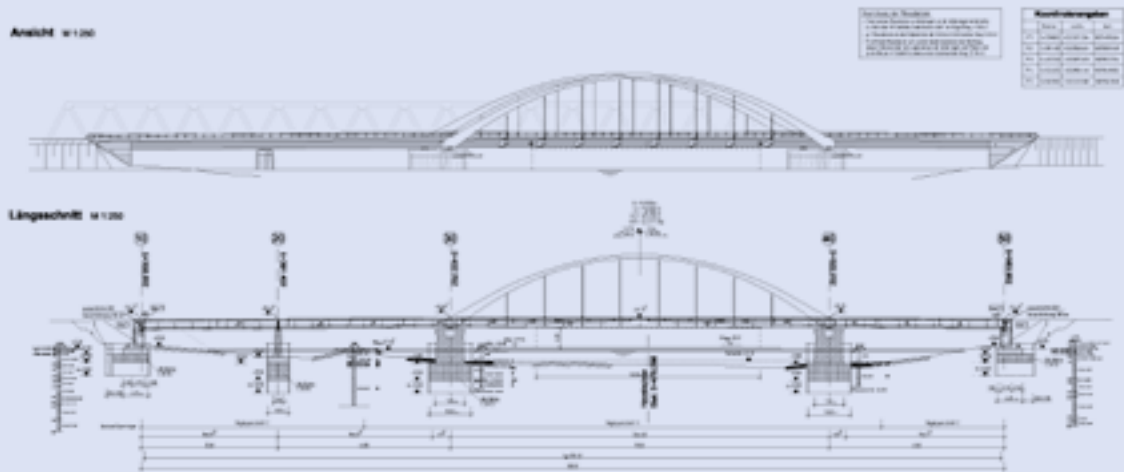
Dieses Vorhaben wurde im Zeitraum von Februar bis November 2009 realisiert.



KP 3.2 Anschluss Grünauer Weg



B 102, Große Milower Straße



BW 5-1, Auszug aus der Entwurfsplanung

3. Weiterer Ablauf

Der 2. Bauabschnitt von Bau-km 3 + 803 bis 6 + 181 einschließlich der Havelquerung (BW 5-1) wurde im Herbst 2010 fertiggestellt und dem Verkehr übergeben.

Die Trasse des 2. BA verläuft hier nahezu parallel, südlich der vorhandenen ICE-Strecke Hannover–Berlin. Vor dem Bau der neuen Havelquerung mussten die vorhandenen Bauwerke der sogenannten Stammbahn

(Baujahr 1926) abgerissen werden. Es handelte sich hierbei um eine Hauptbrücke aus einem dreifeldrigen Fachwerkträgerüberbau und um vier Einfeld-Blechträgerbrücken über zwei Felder.

Das Bauwerk 5-1 über die Havel wurde als ca. 204 m lange Stabbogenbrücke mit anschließenden Deckbrückenfeldern in Verbundbauweise (durchlaufender Fahrbahn-Verbundträger) mit flach gegründeten Unterbauten errichtet.

Im Rahmen der Fertigstellung dieses Bauloses sind 2010 auch die Fachlosleistungen Markierung, Schutz- und Leiteinrichtungen sowie verkehrsregelnde und wegweisende Beschilderung fertiggestellt worden.

Die Begrünung im Zuge der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung erfolgte im Anschluss an die Verkehrsfreigabe und wird voraussichtlich im Frühjahr/Herbst 2011 abgeschlossen sein.

Die Baukosten des Gesamtvorhabens zum Neubau der B 188n – Ortsumgehung Rathenow – belaufen sich auf ca. 32 Mio. EUR.

Im Rückblick auf die seit 2004 andauernden Bauarbeiten ist diese Investition zum Nutzen der Stadt Rathenow und ihrer Bürger sowie der im Havelland auf der Ost-West-Achse Reisenden gut angelegt.



altes BW der Stammbahn



BW 5-1 im Bau

Zwei neue Brücken über die Schwarze Elster

Autor: Reinhard Franke



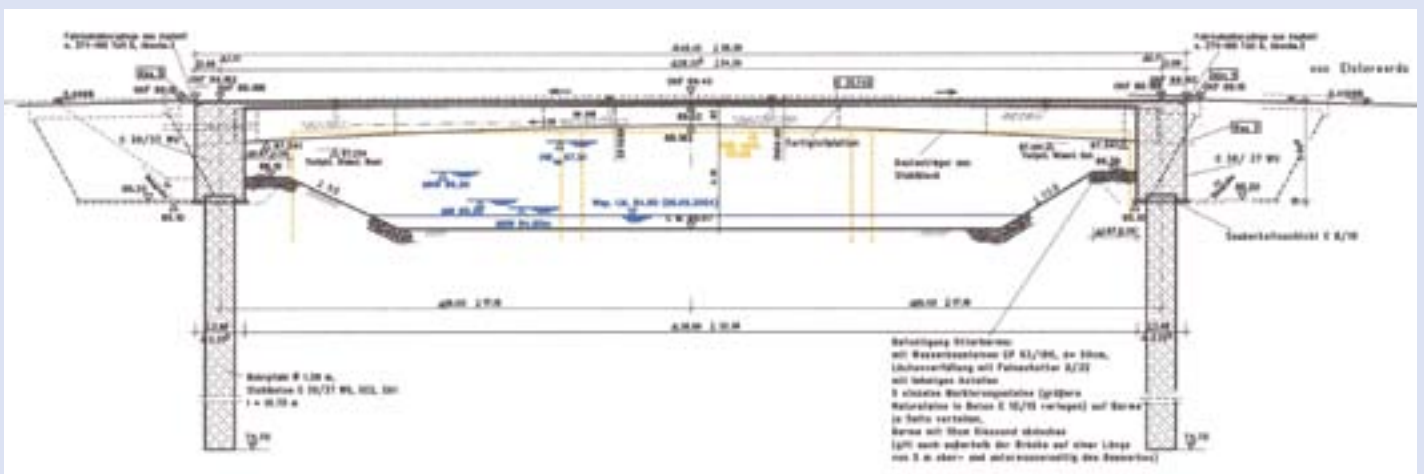
Die Niederlassung Süd des Landesbetriebs Straßenwesen verwaltet ca. 355 Brücken im Zuge von Bundesstraßen. Fünf davon weisen zurzeit eine Zustandsnote schlechter als 3,4 aus. Der Ersatzneubau der zwei Elsterbrücken in Elsterwerda und Bad Liebenwerda hat dazu beigetragen, dass die Niederlassung Süd diesen Stand erreicht hat. Beide Brücken wiesen vorher eine Zustandsnote von 3,5 aus.

Notwendigkeit der Maßnahmen

Beide Brückenbauwerke befinden sich im Zuge von innerörtlichen, stark frequentierten Bundesstraßen. Die

Bundesstraßen B 101, B 169 in Elsterwerda und B 183 in Bad Liebenwerda besitzen wegen ihres Verlaufs nach Großenhain und Gröditz/Riesa bzw. nach Torgau in Sachsen überregionale Bedeutung. Die Brücken stellen dabei die einzigen leistungsfähigen Querungen der Elster im stadtnahen Bereich dar. Die Notwendigkeit der Bauwerkserneuerungen ergab sich aus den Bauwerkszuständen – insbesondere wegen der Schädigungen an tragenden Bauteilen – sowie aus Anforderungen beim Ausbau der Ortsdurchfahrten.

Die neuen Brückenquerschnitte wurden entsprechend an die geplanten und teilweise bereits vorhandenen Straßenausbauparameter angepasst.





Bauwerksgestaltung

Die Brückenbauwerke wurden als Einfeld-Rahmenkonstruktion in Stahlverbundbauweise mit einer etwa gleichen lichten Weite zwischen den Widerlagern von 32,30 m sowie einer Stützweite von 34,30 m ausgeführt. Die fünf bzw. vier Hauptträger haben einen Achsabstand von 2,50 m bzw. 3,08 m.

Der Überbau für Bad Liebenwerda wurde als 4-stegiger Plattenbalken in Stahlverbundbauweise (VFT) mit einer nach Aufbringen des Ortbetons insgesamt 30 bis 40 cm dicken Stahlbetonplatte hergestellt. In Elsterwerda besteht die Fahrbahnplatte aus 10 bis 12 cm dicken Fertigteileplatten und über Kopfbolzendübel verbundenen 20 bis 30 cm Stahlbeton aus Ortbeton C 35/45. Die Fertigteileplatten liegen auf den Trägerobergurten mit aufgeklebten Elastomerstreifen auf. Die Verbundträger sind jeweils in 2 m breite Widerlagerwände eingespannt, die auf Bohrpfählen gegründet sind. Die Flügelwände wurden gemäß Flü 1 ausgebildet und als Kragflügel an die Widerlager angehängen.

Kommunale Wünsche zu wesentlichen Gestaltungselementen wie Geländerausbildung, farbliche Gestaltung der Stahlbauteile, Anordnung von Brückenleuchten und Ausbildung der Widerlager vor dem Hintergrund des denkmalgeschützten Schlosses in Elsterwerda waren ausgewogen zu berücksichtigen.

Gründung

Die Gründung erfolgte als Tiefgründung mithilfe von etwa 11 m langen Ortbetonbohrpfählen (Durchmesser 1,20 m) aus Stahlbeton C 30/37.





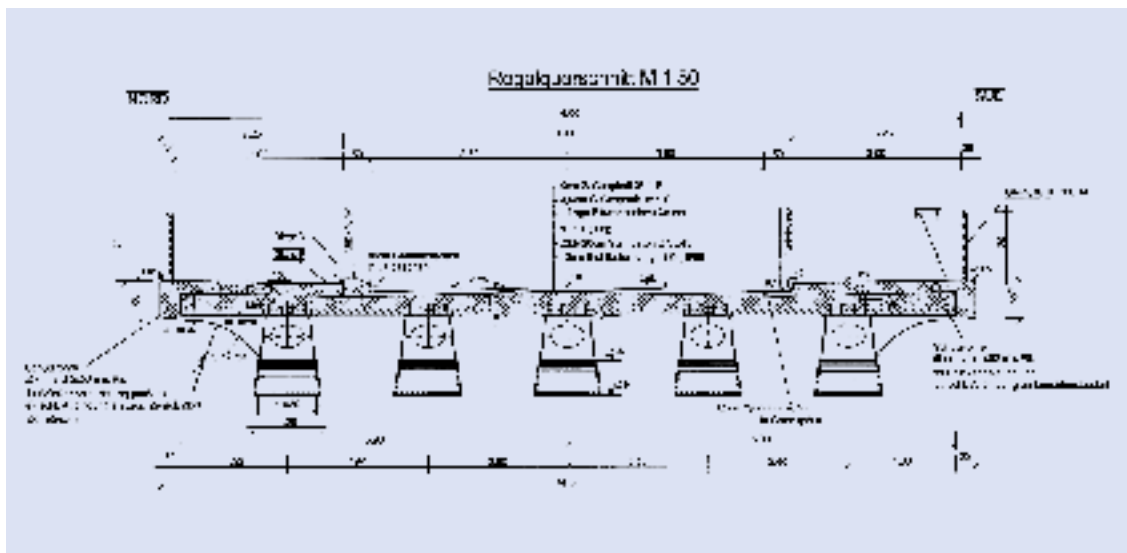
Umweltschutz

Der Ersatzneubau einer Elsterbrücke ist wegen des besonderen Habitats der Flusslandschaft und der Lage im FFH-Gebiet „Mittellauf der Schwarzen Elster“ immer verbunden mit einer Beeinflussung der Umwelt. Sowohl die Brücke als auch die darunter- und umliegenden Flächen besitzen eine wichtige Habitat-Funktion für besondere, streng geschützte Arten. Für beide Brücken wurden Artenschutzfachbeiträge erarbeitet. Konnten während der Erhebung in Elsterwerda noch keine Fledermäuse festgestellt werden, wurden kurz nach Fertigstellung der Ersatzquartiere Kotpuren an den Flächen

der Hohlkastenstege nachgewiesen. In Bad Liebenwerda wurden unter dem Brückenbauwerk Kotmarkierungen des Fischotters auf Bermensteinen gesichtet. Damit erwies sich der hohe Aufwand für Artenschutzfachbeiträge und Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen als gerechtfertigt.

Hochwasserschutz

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Ortsdurchfahrt Elsterwerda wurden strengere Anforderungen an den Hochwasserschutz gestellt. Daraus ergaben sich auch für den Brückenersatzneubau neue Anforderungen





bezüglich der Gradienten. Das alte Bauwerk hatte bezogen auf HW100 lediglich einen Freibord in der Brückenmitte von 9 cm!

Eine deutliche Anhebung des Freibords begründete die Erneuerung der Brücke zusätzlich. Mit hydraulischen Berechnungen wurde bei beiden Brücken der Kompromiss zwischen Vermeidung des Eintauchens der Brückenträger bei einem HW 100 und optimaler Gradienten der überführten Straße gesucht. In Bad Liebenwerda konnte z. B. mit dem gewählten Überbau aus Stahlverbundträgern mit Hohlkästen und gewölbter Unterseite

auf 62 % des Bauwerksquerschnitts die Freibordhöhe $\geq 0,5$ m erreicht werden. Das Nichteinhalten der verbleibenden 38 % des Bauwerksquerschnitts im Randbereich ist vertretbar, weil die Fließgeschwindigkeit mit $1,06$ m/s und in den Randbereichen $0,56$ m/s beim HQ 100 beträgt.

Eine deutliche Verbesserung der beiden neuen Brückenkonstruktionen gegenüber den Vorgängern besteht in dem Fehlen der Pfeiler, die ehemals ein Abflusshindernis darstellten und Verlandungserscheinungen bewirkten. Besonders bei Eisgang bestand dadurch eine Gefährdung für die Deichanlagen.

Lagebericht des Landesbetriebes Straßenwesen Brandenburg, Hoppegarten für das Geschäftsjahr 2010

A. Geschäfts- und Rahmenbedingungen

1. Angaben zur gesamtwirtschaftlichen Situation

Die deutsche Wirtschaft ist im Jahr 2010 wieder kräftig gewachsen. Mit + 3,6 % stieg das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) so stark wie seit der Wiedervereinigung nicht mehr. Diese überraschend schnelle Erholung der deutschen Volkswirtschaft nach der weltweiten Finanz- und Wirtschaftskrise war eines der herausragenden Ereignisse des Jahres 2010.

Eine vorläufige Haushaltsführung und darauf folgende Haushaltssperre bezüglich des Landes- und Bundeshaushalts beeinflussten das Wirtschaftsjahr 2010 maßgeblich.

2. Tätigkeit und Aufgabendarstellung des Landesbetriebs Straßenwesen

Mit Erlass des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung vom 08. Dezember 2004 wurde der Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg (LS) zum 01. Januar 2005 gegründet.

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

Im Land Brandenburg nimmt der LS die Aufgaben der Straßenbauverwaltung wahr. Er verwaltet (gemäß Längstatistik des Landes Brandenburg – Stand zum 01. Januar 2010) 5.805 km Landesstraßen, 2.814 km Bundesstraßen und 795 km Autobahnen. Des Weiteren werden durch den LS 2.474 Brücken (Teilbauwerke nach ASB-ING) verwaltet, davon 1.742 Brücken (Teilbauwerke nach ASB-ING) im Rahmen der Auftragsverwaltung des Bundes.

Dem Landesbetrieb obliegt dabei der Neu-, Aus- und Umbau sowie die bauliche und betriebliche Erhaltung von Bundes-, Landes- und optional klassifizierten Straßen und Ingenieurbauwerken einschließlich der erforderlichen Planung.

Weitere Aufgaben, denen der LS nachgeht:

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

Der LS besteht aus den Niederlassungen Autobahn (Hauptsitz Stolpe), West (Hauptsitz Potsdam; Nebensitz Kyritz), Ost (Hauptsitz Frankfurt [Oder]; Nebensitz Eberswalde), Süd (Hauptsitz Cottbus; Nebensitz Wünsdorf) mit insgesamt 12 Autobahn-, 1 Fernmelde- und 33 Straßenmeistereien sowie der Zentrale in Hoppegarten.

Die Leistungen der Niederlassungen umfassen Service, Planung und Entwurf des Straßennetzes, Straßen- und konstruktiven Ingenieurbau sowie den Betrieb der Straßen und die Gewährleistung der Verkehrssicherheit.

Leitungs-, Koordinations- und Kontrollaufgaben für den LS werden durch die Zentrale wahrgenommen, die sich in 3 Vorstandsbereiche und 13 Fachbereiche gliedert. Kosten- und Leistungsrechnung/Controlling, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit sowie Innenrevision sind dem Vorstand unmittelbar zugeordnet.

3. Entwicklung und wichtige Vorgänge im Berichtsjahr

Die im Jahr 2010 geltende vorläufige Haushaltsführung sowie die anschließende Haushaltssperre hatten entscheidende Auswirkungen auf den Mittelabfluss. Im Rahmen der vorläufigen Haushaltsführung war die Ausschreibung neu zu beginnender Baumaßnahmen an Landesstraßen nicht möglich, da lediglich die bereits in den Vorjahren begonnenen Maßnahmen bzw. die im Jahr 2009 mit den zur Verfügung stehenden Verpflichtungsermächtigungen bis 31. Dezember 2009 gebunden waren. Dies betraf sowohl die Landesmittel als auch die Mittel, die seitens der EU über EFRE zur Verfügung gestellt werden, da für die Realisierung über EFRE in jedem Fall Landesmittel zur Kofinanzierung benötigt werden. Die Bewirtschaftungsbefugnis zur uneingeschränkten Verfügung der Landesmittel wurde Anfang August letzten Jahres erteilt. Bereits zu diesem Zeitpunkt war abschätzbar, dass die neu zu beginnenden Baumaßnahmen nicht mehr im Jahr 2010 ausgeschrieben und bauseitig so begonnen werden konnten, dass ein hoher Mittelabfluss gewährleistet war. Erschwerend kam im Berichtsjahr hinzu, dass der Winter sehr frühzeitig begann und vorgesehene Baumaßnahmen zum Teil auch dadurch in das Frühjahr 2011 verlegt werden mussten.

Im Berichtsjahr setzten sich in allen Bereichen die Bemühungen bezüglich einer Weiterentwicklung der Organisationsstruktur und der kontinuierlichen Durchführung von Strukturveränderungen fort.

Im Hinblick auf die von der Landesregierung beschlossenen Stelleneinsparvorgaben wurde das Projekt „Unternehmensentwicklung“ auch 2010 fortgeführt. Die Mitglieder der Arbeitsgruppe, die sich aus Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Landesbetriebes zusammensetzt, haben zwei Modelle für eine neue Aufbauorganisationsstruktur entwickelt und dem MIL vorgestellt.

Für das Jahr 2011 ist eine Überprüfung dieser Modelle erforderlich, um die Machbarkeit und Praxistauglichkeit konkreter zu untersuchen. In enger Zusammenarbeit mit dem MIL wird die weitere Vorgehensweise im ersten Quartal 2011 erörtert.

Im Jahr 2010 wurde gemäß Vorgabe MIL der gesamte Geschäftsverteilungsplan (GVPL) des LS neu erarbeitet. Im Rahmen der Erstellung des aktuellen GVPL wurden wesentliche Erkenntnisse für die weitere Organisationsentwicklung des LS und das strategische Projekt Unternehmensentwicklung des LS gewonnen. Bereits im Jahr 2010 musste der LS damit beginnen, aufgrund der beginnenden massiven Altersteilzeitabgänge des Personals und der nicht mehr bestehenden Möglichkeit, diese Abgänge im vollen Umfang durch Neueinstellungen zu kompensieren, bisher standortbezogene Sachgebiete der Niederlassungen zu niederlassungsübergreifenden Sachgebieten zusammenzufassen. Im Ergebnis der bei der GVPL-Erstellung gewonnenen Erkenntnisse werden im Jahr 2011 Harmonisierungen der Aufbauorganisation in den Niederlassungen und der Zentrale des LS begonnen. Ein Schwerpunkt dieser Harmonisierungen wird die Anpassung der Strukturen der NL AB an die der NL Straße sein, soweit dies möglich und sinnvoll ist.

Aufgrund der Vorgaben des MdF sowie des MIL wurde im zweiten Halbjahr des Jahres 2010 mit dem Aufbau eines eigenen SAP-Betreuungsteams zur Absicherung der Separierung des SAP-Systems des LS aus dem Landessystemverbund innerhalb des FB 14 begonnen. Gleichzeitig wurde die zur Separierung notwendige externe Unterstützung im Rahmen eines europaweiten Vergabeverfahrens ausgeschrieben. Mit Übernahme des SAP-Systems werden dem LS dauerhafte jährliche Unterhaltskosten von mindestens 750 Tsd. EUR p. a. entstehen, da der LS schon im Neuen Finanzmanagement (NFM)-Verbund des Landes rund ein Viertel der gesamten Nutzermenge des Landes ausmacht und damit die mit Abstand größte NFM-Einzelinstallation des ab 2011 separierten SAP-Betriebes darstellen wird.

Die Vorarbeiten zur ZIT-Überleitung der Infrastruktur des LS gemäß Kabinettsbeschluss wurden bis Ende 2010 weiter gemeinsam mit dem ZIT vorangetrieben. Im Ergebnis wurde u. a. durch ein externes Gutachten der im LS befindlichen komplexen IT-Landschaft und vor allem der in den bisherigen Planungen des Ministeriums noch nicht berücksichtigte massive Anteil an bundesfinanzierter IT-Infrastruktur der NL AB gemeinsam ein Kooperationsmodell ausgearbeitet, welches

zumindest bis zum Neubau eines Landesrechenzentrums voraussichtlich im Jahr 2014 eine separate Betreuung der IT des LS mit dem derzeit vorhandenen IT-Personal unter Koordination des ZIT BB vorsieht. Andere Vorgehensweisen sind auch aufgrund von Wirtschaftlichkeitserwägungen (z.B. IBM – Blade Standard bei LS und HP UX Standard bei ZIT bezüglich Serverinfrastruktur) nicht darstellbar gewesen. Unabhängig davon ist der LS gezwungen, den in der Landesverwaltung beschlossenen monatlichen Mietsatz je PC an den ZIT ab 2011 abzuführen. Dies erhöht die jährlichen IT-Kosten um weitere rd. 1 Mio. EUR. Besonders prekär ist dieser Umstand dadurch, dass das IT-Anlagevermögen trotz Kooperationsmodell in das Anlagevermögen des ZIT überführt wird, womit die Grundlage für die Abschreibungen und damit die Refinanzierung der IT-Infrastruktur bilanziell dem LS entzogen wird.

Zielvereinbarung 2010

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

Die Zielvereinbarungsparteien im MIL und im LS hatten sich darauf verständigt, dass das Führungsinstrument „Führen mit Zielen“ in einem stufigen Verfahren eingeführt wird. Die ersten Zielvereinbarungen hatten die Prozess- und Entwicklungsperspektive des LS im Fokus.

Folgende Ziele, die auch weiterhin ihre Bedeutung behalten werden, standen bisher im Mittelpunkt der Über-einkünfte:

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

Für die Periode 01. Januar bis 31. Dezember 2010 wurden folgende Ziele weiterverfolgt bzw. neu vereinbart:

- 1. Umsetzung des Konjunkturprogramms**
 - Durchführung zusätzlicher Straßenbau- und Straßenunterhaltungsprojekte
- 2. Vorbereitung der Einführung materieller Globalziele in Zielvereinbarungen 2011**
 - Entwicklung von Kennziffern, die es ermöglichen, die materiellen Leistungen des LS festzustellen und eine Leistungssteigerung für 2010 – gemessen am Durchschnitt der zurückliegenden Jahre – zu vereinbaren
- 3. Vergleich von Produkten und Leistungen der Niederlassungen**
 - Entwicklung eines belastbaren Kennzahlensystems mit der Zielsetzung eines objektiven Benchmarks
 - 3.1. Vergleich der Stück-Einzelkosten bei Leistungen des Betriebsdienstes (SM)**
 - Einführung elektronische Betriebsdatenerfassung
- 4. Benchmark Straßenmeistereien (Produktleistungen)**
 - Projektfortführung „Umsetzung der betriebswirtschaftlichen Steuerung des Straßenbetriebsdienstes im LS“
 - Realisierung der 2. Phase: Einstieg in die Ressourcenplanung
 - Ermittlung von belastbaren Leistungskennziffern
- 5. Erarbeitung eines Aufbauorganisationsmodells, das den absehbaren Entwicklungen der kommenden 5 bis 10 Jahre Rechnung trägt**
 - Vereinheitlichung der Ablauforganisation, Schnittstellenreduzierung, Verringerung Personalaufwand
 - Fortführung im Jahr 2011 im Projekt Unternehmensentwicklung
- 6. Umsetzung eines Personalentwicklungskonzeptes als Baustein der Erarbeitung eines Aufbauorganisationsmodells des LS**
 - zielgerichtete Personalentwicklung zur Absicherung der Leistungsfähigkeit des LS
 - Umsetzung eines vorausschauenden Personalmanagements

- Einleitung erforderlicher Personalentwicklungsmaßnahmen
- 7. Jahresplanung 2011 zum Personaleinsatz- und zur Personalbedarfsplanung**
- 8. eVergabe**
- Vereinheitlichung bei Durchführung und Dokumentation der Vergabeverfahren
 - Optimierung der Abläufe
- 9. Optimierung des Internetauftritts des LS**
- Erleichterung des Zugangs durch bessere Orientierung für den Nutzer
- 10. Effizienzkontrolle für das novellierte Straßengesetz**
- Überprüfung der Wirksamkeit geänderter Vorschriften und Zusammenstellung der Auswirkungen u. a. hinsichtlich der Reduzierung des Verwaltungsaufwands, Beschleunigung von Verfahren und Verbesserung der Servicekultur
- 11. Einführung von Qualitätssicherungssystemen zur fachgerechten Pflege**
- Reduzierung des Verwaltungsaufwands, Beschleunigung von Verfahren, Verbesserung der Servicekultur
- 12. Bedarfslisten für die Radwege außerorts an Bundes- und Landstraßen im Land Brandenburg**
- Realisierung der Bedarfslisten für Radwege außerorts an Bundes- und Landesstraßen im Land Brandenburg; konkrete Abarbeitung der Maßnahmen des ersten 5-Jahres-Zeitraums 2007–2011 sowie Schaffung von Planungsvorlauf
- 13. Erhaltungsmanagement Brückenbau**
- Optimierung des Mitteleinsatzes für die Erhaltung von Ingenieurbauwerken nach einheitlichen Kriterien
- 14. Bereitstellung der Metadaten gemäß Annex I der INSPIRE-Richtlinie der EU**
- Erfüllung gesetzlicher Anforderungen, bessere Integrierbarkeit der Straßendaten in übergeordnete Geodateninfrastrukturen

Die vereinbarten Ziele wurden zum größten Teil erreicht bzw. werden im Jahr 2011 weiterverfolgt.

Weiterentwicklung des Neuen Finanzmanagements

Nach Abschluss der 3. Welle des NFM in 2010 und dem künftig (ab Frühjahr 2011) technisch verteilten NFM-Betrieb im Land Brandenburg wird auf Basis des SAP-Systems die Kosten- und Leistungsrechnung im LS weiterentwickelt.

Unabhängig vom NFM-Projekt des Landes Brandenburg wurde auch 2010 im LS als notwendige Ergänzung der bisher in SAP aufgebauten Kostenrechnung die Einführung der Plankostenrechnung vorbereitet. Dazu wurde anhand ausgewählter Pilotprojekte aus dem Straßen- und Brückenbau ein Planungsansatz getestet, der auf die umfassende Planung von Eigen- und Fremdleistungen orientiert ist und über die auf Fremdleistungen beschränkte Budgetplanung hinausgeht.

Eine wichtige Grundlage dieses Planungsansatzes sind die Daten der verschiedenen Ist-Kosten-Berichte seit 2005. Dabei steht insbesondere der aus der Zeit- und Mengenerfassung resultierende Personalanteil an den Gesamtkosten der Projekte im Vordergrund, um für zukünftige Plan-Perioden die voraussichtlich erforderlichen Eigenleistungen planen und in Soll-/Ist-Vergleichen steuerungsrelevant auswerten zu können.

Die seit 2005 im LS praktizierte Ist-Kostenrechnung ist dabei eine belastbare Grundlage für eine Einführung der Plankostenrechnung, da kontinuierlich diverse Schwachstellen behoben werden konnten.

Durch die in 2010 erfolgte Einführung einer Mischstraßenkategorie im Straßenbetriebsdienst zur Kontierung des sogenannten Gemeinschaftsaufwands kann mittlerweile das Verhältnis von Einzel- und Gemeinkosten im Betriebsdienst realistisch abgebildet werden. Außerdem konnte mit der Erweiterung des Fachaufgabenkatalogs in 2010 der vormals künstlich hochgehaltene Anteil der nicht-fachaufgabenbezogenen Personalkosten gesenkt werden. Ferner wurden die SAP-Produktberichte einheitlich um die für Kalkulationen unerlässliche Kennzahl „Gemeinkosten-Zuschlagssatz“ ergänzt.

B. Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

1. Allgemeines

Zur Finanzierung seiner Aufgaben dienen dem LS die vom Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft übertragenen Landesmittel sowie Erstattungen von Dritten für Personalausgaben, Planungs- und Bauleistungen und betriebliche Tätigkeiten.

	2010	2009
Verwaltungswirtschaftliche Tätigkeit	7,5 Mio.	7,1 Mio.
Investitionen	6,4 Mio.	6,3 Mio.
Betriebliche Tätigkeit	43,6 Mio.	36,5 Mio.
Straßenbau und -planung (ohne EU)	86,4 Mio.	83,7 Mio.
Förderzuschüsse der EU	21,2 Mio.	38,8 Mio.
Personalkosten MIL	82,3 Mio.	77,8 Mio.
Personalkosten durch Dritte	28,0 Mio.	26,5 Mio.
Summe	275,4 Mio.	276,7 Mio.

Aus den vorstehenden Mitteln wurden 2,9 Mio. EUR für zusätzliche Investitionen umgewidmet.

Die dem LS im Rahmen der Auftragsverwaltung durch das BMVBS für den Bau und die Unterhaltung von Bundesfernstraßen zur Bewirtschaftung übertragenen 278,3 Mio. EUR (2009: 332,4 Mio. EUR) sowie die für die Zubringerstraße BBI zur Bewirtschaftung übertragenen 23,65 Mio. EUR sind nicht Gegenstand des Jahresabschlusses.

Für die übernommenen Planungs- und Verwaltungsaufgaben erhält der LS eine Erstattung von 3 % der zugrunde liegenden Bausumme, die jedoch unmittelbar nach Zahlungseingang an das MIL abgeführt wird. Im Jahr 2010 erfolgte erstmals die Umsetzung der Nettofinanzierung des LS, d. h., die Kostenerstattungen verblieben budgeterhöhend beim LS.

Zudem wurden dem Landesbetrieb als Bewilligungsbehörde Förderzuschüsse des Bundes zur Bewilligung von Maßnahmen für den kommunalen Straßen-

und Brückenbau gemäß Entflechtungsgesetz (vormals GVFG) und für Maßnahmen hinsichtlich Verkehrssicherheitsarbeit in Höhe von 32,9 Mio. EUR (2009: 33,8 Mio. EUR) durch das Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft übertragen.

Für die Förderung von Maßnahmen an Bahnübergängen nicht bundeseigener Eisenbahnen wurden im Jahr 2010 keine neuen Mittel bereitgestellt.

2. Verwendung der Zuweisungen

2.1. Planungs- und Bauvorhaben

Der Neu-, Aus- und Umbau sowie die bauliche Erhaltung von Straßen und Ingenieurbauwerken einschl. der erforderlichen Planungen erfolgten auf der Grundlage des im Herbst 2009 bzw. Frühjahr 2010 erstellten Projektprogramms für die Jahre 2010–2013. Die zugewiesenen Mittel wurden entsprechend der erfolgten Leistungen umgesetzt bzw. für noch zu erbringende Leistungen bereits vertraglich gebunden.

Im Berichtsjahr 2010 wurden folgende Vorhaben an Landesstraßen fertiggestellt und an Bundesfernstraßen planerisch vorbereitet bzw. bauseitig begleitet (Auswahl):

Maßnahmebezeichnung	Gesamtkosten [TEUR] bis zum 31.12.2010	Ist-Kosten 2010 [TEUR]
Landesstraßen (fertiggestellt)		
L 76 OU Mahlow, 3. BA	9.351,3	1.963,9
L 522 OD Neupetershain	677,3	374,7
L 474 Brücke über den Malxeableiter	916,0	887,7
L 67 Mühlberg – B 183	1.479,6	940,4
L 72 Schönwalde–Stolzenhain	1.530,6	584,2
L 14/L 18 OD Herzprung	2.592,6	788,5
L 102 BW über den Schlatbach, Groß Linde	755,4	575,3
L 13 OD Putlitz	994,5	760,7
L 771 OD Saarmund	1.996,6	1.367,6

L 90 OD Werder, 2. BA	1.052,9	221,6
L 92 BW 3 über den Schleusenkanal bei Paretz	1.031,6	584,3
L 385 Brücke Kienbaum	749,7	670,8
L 220 Joachimsthal – km 7,0	1.263,4	381,0
L 17 OD Schwante	465,6	427,9
L 235 OD Wegendorf, 2. BA	961,8	561,3
L 339 Ahrensfelde–Mehrow	892,4	859,7
L 43 OD Diehlo	1.130,8	366,5
L 62 RW Elsterwerda–Dreska	428,5	299,1
L 861 RW Plötzin – B 1	928,1	784,0
L 794 RW L 40 – Ruhlsdorf	329,0	329,0
L 100 RW Groß Schönebeck – Wildpark	305,1	178,3
Bundesfernstraßen (planerische Vorbereitung bzw. Bauüberwachung)		
A 10, AD Schwanebeck	1.303,2	458,6
A 12, km 1,0–17,0	1.079,3	244,1
A 11, km 80,0–90,0	733,6	241,5
A 10 Nordring	1.824,4	642,5
A 9, A 12, A 13 Grünbrücken	791,8	259,8
B 112, OU Brieskow Finkenheerd–Wiesenau	501,0	254,4
B 1, OU Herzfelde	499,0	267,1
B 97, OU Cottbus 1. + 2. VA	1.047,0	455,2
B 101 OU Luckenwalde Süd	987,9	346,0
B 189n OU Kuhbier	443,1	166,9

Im Bereich Straßen- u. Brückenbau sind im Geschäftsjahr 2010 Fremdleistungen von insgesamt 94.083 TEUR erbracht worden. Deren Verteilung stellt sich wie folgt dar:

Baukosten (Land und EU):	55.945 TEUR
Planungskosten (Land und EU):	9.530 TEUR
Planungskosten Bundesfernstraßen:	28.608 TEUR

Dieses Ergebnis entspricht – bezogen auf den Verfügungsrahmen i. H. von 95.481 TEUR – einem Ausnutzungsgrad von 98,5 %. Der im Jahr 2009 den

Verfügungsrahmen übersteigende Betrag im Rahmen der Konjunkturankebelung wurde im Jahr 2010 entsprechend ausgeglichen. Die nicht bis zum 31. Dezember 2010 verbrauchten Mittel waren in voller Höhe gebunden und werden aufgrund der doppischen Haushaltsführung entsprechend im Jahr 2011 eingesetzt.

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

2.2. Betriebsdienst

Bei einem in 2010 im Betriebsdienst in Anspruch genommenen Fachbudget von annähernd 35,5 Mio. EUR (davon Materialaufwand: 15,208 Mio. EUR) verteilen sich die direkt den einzelnen Leistungspositionen zuordenbaren Fremdleistungen (Einzelkosten) für Bundes-, Landes- und Kreisstraßen wie folgt auf die einzelnen Leistungsbereiche des internen Rechnungswesens:

Leistungs- bereiche:	Ge- samt TEUR	dav. B-Str. TEUR	dav. L-Str. TEUR	dav. K-Str. TEUR
Sofortmaßnahmen am Straßenkörper	1.929	7	1.666	256
Grünpflege	3.215	0	3.144	71
Wartung und Instandhaltung	2.384	14	2.330	40
Reinigung	222	2	214	6
Winterdienst	3.087	1.126	1.935	26
Weitere Leistungen	878	173	701	4
Substanzerhaltende Maßnahmen	1.801	27	1.745	29
Baumpflanzungen	6	0	6	0
Verkehrszählungen	413	4	409	0
Leistungen für Dritte	367	0	367	0
Sonstiges	29	2	27	0
Summe	14.331	1.355	12.544	432

Insgesamt über alle Leistungsbereiche ist das Niveau der den einzelnen Leistungspositionen direkt

zuordenbaren Fremdleistungen (Einzelkosten) für Bundes-, Landes- und Kreisstraßen im Betriebsdienst gegenüber 2009 (19.073 TEUR) um 25 % gesunken. Dies spiegelt sich auch im externen Rechnungswesen im allgemeinen Rückgang des Fremdleistungsaufwands (Einzel- und Gemeinkosten) für Straßenunterhaltung wider (2009: TEUR 22.203 – 2010: TEUR 14.233).

Dieser – zwar durch verstärkte Eigenleistungen teilweise wieder ausgeglichene – Rückgang, u. a. infolge eines gegenüber 2009 zunächst niedrigeren Budgetansatzes, resultiert insbesondere aus einer bis Mitte 2010 geltenden Haushaltssperre, in geringerem Umfang bezogenen Fremdleistungen (Einzelkosten) bei Sofortmaßnahmen am Straßenkörper sowie substanzerhaltenden Maßnahmen und Leistungen für Dritte.

Die Zunahme im Winterdienst resultiert neben der extremen Witterung zu Beginn und am Ende des Jahres 2010 auch daraus, dass erstmals der Gemeinschaftsaufwand (u. a. im Winterdienst) kostenrechnerisch nicht von vornherein als Gemeinkosten behandelt worden ist.

Im Jahr 2010 erfolgte zur Optimierung der Fahrzeugbeschaffung sowie der Fahrzeugeinsatzplanung die Zentralisierung des Fahrzeugmanagements im Bereich Betriebsdienst.

2.3. Investitionen

Die Investitionen im gesamten LS haben im Geschäftsjahr 2010 die Größenordnung von insgesamt 9.247,3 TEUR (einschl. GWG) erreicht. Im LS wurden in 2010 Investitionen für IT im Umfang von 396,9 TEUR realisiert (Software 146,0 TEUR, Hardware 250,9 TEUR).

Im Betriebsdienst wurden für technische Ausrüstungsgegenstände sowie Fahrzeuge der Meistereien 8.682,8 TEUR investiert, u. a. für 14 LKW, 10 Unimog, 32 Kleintransporter und 245 Betriebsdatenerfassungseinheiten.

2.4. Personal

Der Personalaufwand betrug im Berichtszeitraum 106,2 Mio. EUR.

Die Mitarbeiterzahl hat sich wie folgt entwickelt:

	2010	2009
Beschäftigte	2.199	2.155
Beamte	56	58
	2.255	2.213

Dies ist jeweils der Stand der Mitarbeiter zum 31. Dezember.

Im Jahresdurchschnitt 2010 wurden 2.182 Mitarbeiter beschäftigt. Der höhere Beschäftigungsstand jeweils zum 31. Dezember ergibt sich aus zusätzlichen befristeten Einstellungen zum Winterdienst.

Bei den Arbeitern werden die Lohnkosten von 409 Arbeitern zu 100 % vom Bund und von 16 Arbeitern zu 100 % vom Landkreis Dahme-Spreewald finanziert. Daneben wurden zusätzlich 10 Mitarbeiter der Verkehrsrechnerzentrale zu 50 % vom Land Berlin finanziert.

Die Anzahl der Arbeitsplätze, die von Schwerbehinderten und Schwerbehinderten Gleichgesetzten besetzt waren, betrug 156 für das Jahr 2010.

2010 bildete der LS 67 Auszubildende im anerkannten Ausbildungsberuf Straßenwärterin/Straßenwärter aus.

Der LS kann für das Jahr 2010 eine Stelleneinsparung von 76 Stellen verzeichnen.

Für das Jahr 2011 sind 51 Stellen einzusparen. Vom Landesbetrieb Forst wurden im Jahr 2010 23 Mitarbeiter auf Dauer in den Betriebsdienst übernommen, 6 Forstwirte sind abgeordnet. Für weitere Übernahmen von Beschäftigten stehen noch 46 Stellen zur Verfügung.

2.5. Finanzlage

Die liquiden Mittel des LS haben sich gegenüber dem Vorjahr um 22.317 TEUR erhöht und betragen zum 31. Dezember 2010 TEUR 71.296.

Als Ursache für diese Erhöhung sind in erster Linie die vorläufige Haushaltsführung sowie die im Anschluss verhängte Haushaltssperre zu nennen. Infolge der genannten Maßnahmen wurden die Ausgaben des LS deutlich reduziert. Des Weiteren sind die Erstattungen Dritter im Bereich Betriebsdienst deutlich höher ausgefallen als ursprünglich erwartet. 13.995 TEUR sind bereits gebundene Mittel für das Jahr 2011 und wurden dem Sonderposten für sonstige Zuweisungen und Zuschüsse zugeführt.

C. Risikobericht

Der LS ist Bestandteil der Landesverwaltung. Bestandsgefährdende Risiken ergeben sich nicht, da die Aufgabenwahrnehmung nicht durch Nachfrageschwankungen beeinflusst wird. Mit Genehmigung des Wirtschaftsplanes für 2011 erhielt der LS Zuweisungen in Höhe von 260,9 Mio. EUR. Hinzu kommen Erstattungen Dritter, die zunächst in Höhe von 40,2 Mio. EUR eingeplant wurden.

Die zur Verfügung stehenden EFRE-Mittel laufen im Jahr 2013 aus. Damit können Maßnahmen nicht mehr über EFRE umgesetzt werden. Die vorgesehenen Einsparungen ab dem Jahr 2012 im Landeshaushalt und das Auslaufen der EFRE-Förderperiode werden gravierende Auswirkungen haben. Im Jahr 2011 können Baumaßnahmen zu einem großen Teil über EFRE, aber auch aus reinen Landesmitteln finanziert werden. Ab dem Jahr 2012 werden Baumaßnahmen aus Landesmitteln auf Grund der mittelfristigen Finanzplanung nur noch stark eingeschränkt bzw. gar nicht mehr möglich sein. Eine Erhaltung des jetzigen Straßenzustandes ist mit den vorgesehenen Mitteln nicht möglich. Zusätzliche finanzielle Mittel werden im Jahr 2011 und in den Folgejahren dringend für die Beseitigung von Winterschäden und für Reparaturen bzw. den Bau von Salzhallen benötigt.

Im Rahmen der Auftragsverwaltung für den Bund wird dem Landesbetrieb für den Bau und die Unterhaltung von Bundesfernstraßen für das Haushaltsjahr 2011 ein Volumen von 283,6 Mio. EUR zur Verfügung stehen. Der Bundeshaushalt wurde am 26. November 2010 verabschiedet, das Haushaltsgesetz am 27. Dezember 2010 verkündet.

D. Prognosebericht

Auch für das Jahr 2011 wurde zwischen dem MIL und dem LS eine Zielvereinbarung abgeschlossen. Diese soll den LS bei der strategischen Umsetzung seines unternehmerischen Kerngeschäfts unterstützen sowie eine kontinuierliche Effizienzsteigerung fördern. Mittels Sachstandsbericht erfolgt zum 30. September 2011 eine erste Auswertung der Erreichung der Einzelziele. Ein Abschlussbericht wird dem MIL zum 31. Dezember 2011 vorgelegt.

Im Rahmen des Projektes Unternehmensentwicklung wurden im Jahr 2010 die zwei durch den LS erarbeiteten Organisationsmodelle dem MIL vorgestellt. Diese sollen im Jahr 2011 hinsichtlich ihrer Machbarkeit und Praxistauglichkeit konkreter untersucht werden.

Eine große Herausforderung sowohl in fachlicher als auch finanzieller Hinsicht stellt im Jahr 2011 das Projekt SAP-Separierung dar. Hier erfolgt in einem ersten Schritt die Separation, d. h. der Systemumzug vom Rechner des MdF auf den Rechner des LS. Es folgen der Releasewechsel, die Löschung nicht LS-zugehöriger Daten sowie die Vornahme von Systemoptimierungen. Der LS erhält damit die Möglichkeit, das SAP-System seinen Bedürfnissen entsprechend anzupassen und weiterzuentwickeln. So ist beispielsweise die Anbindung von HICO und VIFG an das SAP-System mit beauftragt und macht nach erfolgreichem Projektabschluss die Abbildung der Bundesmittel in den vorhandenen Kostenrechnungsstrukturen möglich. Die gegenwärtig noch bestehende Beschränkung auf die Landesmittel in der Kosten- und Leistungsrechnung wird somit aufgehoben. Zudem wird nach Übertragung des SAP-Systems in die Verantwortung des LS die Möglichkeit geprüft, künftig in der Kostenrechnung echte statt kalkulatorische Personalkosten anzusetzen. Bisher war der Ansatz des in der Gewinn- und Verlustrechnung erscheinenden echten Personalaufwands durch die im Land Brandenburg geltenden NFM-Standards ausgeschlossen.

Im Rahmen der SAP-Separierung soll 2011 die konzeptionell im LS bereits vorbereitete Plankostenrechnung über derzeit im NFM-Betrieb des Landes Brandenburg noch nicht genutzte Planungstransaktionen

implementiert werden. Dabei wird für die Kernbereiche Straßen- und Brückenbau und Betriebsdienst planungsseitig zunächst eine Beschränkung auf die wesentlichen Projekte bzw. Leistungspositionen erfolgen. Weiter ist u. U. bei der Umsetzung der Plankostenrechnung der ergänzende Einsatz eines an SAP anzubindenden betriebswirtschaftlichen Planungsprogramms zu prüfen, um bspw. Simulationen und Vorschaurechnungen praktikabel durchführen zu können.

Insgesamt belaufen sich die prognostizierten Kosten für Separierung und Betrieb im Jahr 2011 auf rund 2 Millionen EUR. Das MdF hat einen Finanzierungsanteil in Höhe von 450 TEUR zugesagt. In den kommenden Jahren bringt die Übernahme des SAP-Betriebs durch den LS finanzielle Verpflichtungen in Höhe von ca. 750 TEUR/Jahr mit sich.

Im Zuge der Einführung der elektronischen Betriebsdatenerfassung war die technische Ausstattung der Meistereien zum Ende des Jahres 2010 abgeschlossen. Nach Abschluss der sich anschließenden Testphase wird voraussichtlich mit Beginn der Sommerdienstsaison 2011 das Gesamtsystem der elektronischen Betriebsdatenerfassung vollständig nutzbar und auswertbar sein.

Entsprechend der Einsparvorgabe im Haushaltsplan 2011 des Landes Brandenburg sind im LS für das Jahr 2011 erneut 51 Stelleneinsparungen geplant.

Das System eVergabe wird im ersten Halbjahr 2011 den Produktivbetrieb im gesamten LS aufnehmen. Es bietet die Möglichkeit, nahezu den gesamten Vergabeprozess papierlos abzuwickeln.

Im Rahmen der bundesweiten Einführung des modular konzipierten Bauwerks-Management-System (BMS) zum optimalen Mitteleinsatz für die Erhaltung von Ingenieurbauwerken nach einheitlichen Kriterien wird sich der LS auch in 2011 weiter beteiligen. Nach erfolgreicher Abnahmephase in den Testbundesländern im ersten Halbjahr 2011 ist die Einführung auch in den übrigen Bundesländern vorgesehen.

Das in 2010 begonnene Projekt Bilanzierung Infrastrukturvermögen wird auf Wunsch des MIL bis auf Weiteres ausgesetzt.

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

Ziel ist es, die Einsparvorgaben im Personalbereich durch organisatorische Umstrukturierungen und durch optimierte Geschäftsabläufe auch in den nächsten Jahren zu kompensieren. Instrumente hierfür stellen die Untersuchungen des Projektes Unternehmensentwicklung sowie die weitere Überprüfung und Fortschreibung des GVPL dar.

E. Nachtragsbericht

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

Hoppegarten, 30. Mai 2011

Hans-Reinhard Reuter
Vorstandsvorsitzender

Reinhardt Stuhr
Vorstand Personal/Finanzen/Recht

Edgar Gaffry
Vorstand Planung

Thomas Heyne
Vorstand Bau und Betrieb

Gewinn- und Verlustrechnung für 2010

	2010	2009
	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse und Zuschüsse		
a) Erträge aus Gebühren und Entgelten	2.275.698,86	2.124.964,44
b) Erträge aus Zuschüssen für laufende Zwecke	253.949.971,26	274.077.778,70
c) Veränderung des Sonderpostens für sonstige Zuweisungen und Zuschüsse	-13.995.060,12	8.274.430,48
	242.230.610,00	284.477.173,62
2. Sonstige betriebliche Erträge	12.248.189,92	12.622.575,37
davon Erträge aus der Auflösung von Sonderposten für Investitionszuschüsse EUR 8.275.469,45 (Vorjahr: EUR 7.431.959,18)		
3. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	-13.073.302,54	-10.674.903,17
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	-110.034.449,70	-167.594.250,57
	-123.107.752,24	-178.269.153,74
4. Personalaufwand		
a) Entgelte und Bezüge	-90.589.007,93	-84.459.995,83
b) Soziale Abgaben	-15.656.237,37	-15.692.261,24
	-106.245.245,30	-100.152.257,07
5. Abschreibungen		
auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-8.054.161,15	-7.391.545,56
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen	-17.063.559,34	-11.275.649,60
7. Zinsen und ähnliche Erträge	133,78	0,00
8. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	0,00	-4.294,80
9. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	8.215,67	6.848,22
10. Sonstige Steuern	-8.215,67	-6.848,22
11. Jahresüberschuss	0,00	0,00

Bilanz zum 31.12.2010

Aktiva	31.12.2010	31.12.2009
A. Anlagevermögen	EUR	EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Entgeltlich erworbene Software	490.075,07	941.682,59
2. Geleistete Anzahlungen	372.357,53	230.128,73
	862.432,60	1.171.811,32
II. Sachanlagen		
1. Bauten auf fremden Grundstücken	32.677,67	37.699,05
2. Technische Anlagen und Maschinen	27.305.525,57	26.377.827,89
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	5.795.339,13	5.436.770,28
	33.133.542,37	31.852.297,22
	33.995.974,97	33.024.108,54
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	1.706.482,19	2.353.986,96
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Ausgleichsforderung gegen das Land Brandenburg	5.694.905,78	18.048.380,44
2. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.774.894,86	2.137.097,62
3. Forderungen gegen das Land Brandenburg	177.550,00	138.494,00
4. Sonstige Vermögensgegenstände	1.931.988,00	2.608.115,09
	9.579.338,64	22.932.087,15
III. Kassenbestand und Landeshauptkasse Brandenburg	71.295.692,10	48.979.174,40
	82.581.512,93	74.265.248,51
C. Rechnungsabgrenzungsposten	300.509,87	82.065,91
	116.877.997,77	107.371.422,96

Passiva	31.12.2010	31.12.2009
A. Eigenkapital	EUR	EUR
Basiskapital	3.204.964,26	3.204.964,26
B. Sonderposten		
1. Sonderposten für Zuweisungen und Zuschüsse für Investitionen	33.995.974,97	33.024.108,54
2. Sonderposten für sonstige Zuweisungen und Zuschüsse	13.995.060,12	0,00
	47.991.035,09	33.024.108,54
C. Rückstellungen		
Sonstige Rückstellungen	33.906.282,84	35.756.793,53
D. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	20.978.604,51	19.344.926,09
2. Verbindlichkeiten gegenüber dem Land Brandenburg	10.773.285,30	16.012.561,25
3. Sonstige Verbindlichkeiten	23.825,77	27.817,71
	31.775.715,58	35.385.305,05
E. Rechnungsabgrenzungsposten	0,00	251,58
	116.877.997,77	107.371.422,96

Organigramm

