LAND
BRANDENBURG

Geschäftsbericht 2024

Landesbetrieb
Straßenwesen

Impressum

Herausgeber:
Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg
Der Vorstand

Lindenallee 51
15366 Hoppegarten
Telefon: 03342 249-1000
Fax: 03342 249-1193
LS-Kontakt@LS.Brandenburg.de
www.ls.brandenburg.de

Fotos:
Titelbild: LS, digital optimiert
Abb. 1: Andreas Schöttke
Abb. 9: Michael Helbig
Abb. 10: Steffen Franzeck Drohnen Expertise Solutions GmbH
© LS

Satz und Layout:
LGB (Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg)

Inhalt

Inhalt 3

Vorwort 4

Innovative Straßenbauverfahren 6

Bad Freienwalde: Instandsetzung des Dammbauwerkes und Abriss Hochstraßenbrücke 8

Ersatzneubau der Brücke B 1 / Potsdamer Straße in Brandenburg an der Havel 9

Bauabnahme der L 13 Karstädt – Postlin 11

Infrastrukturprojekte im Bereich des Gewerbegebietes Freienbrink Nord 12

Bauarbeiten am zweiten Abschnitt der Ortsumgehung Cottbus liegen auch 2024 im Plan 14

Planung für den Bau der Brücke am Altstädtischen Bahnhof fertiggestellt 16

20 Jahre Alleenprojekt für Auszubildende 18

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2024 20

Bilanz für das Geschäftsjahr 2024 41

Vorwort

Mit seinen Investitionen in den Straßenbau verfolgt das Land Brandenburg das Ziel, die Verkehrsverhältnisse nachhaltig zu verbessern und die Erreichbarkeit aller Regionen zu sichern. Während sich die Landesmittel ausschließlich auf das Netz der Landesstraßen konzentrieren, erfolgen Investitionen in die Bundesstraßen gemeinschaftlich durch den Bund und das Land Brandenburg. In der Planung geht es dabei um den Erhalt und Ausbau von Straßen und Radwegen sowie die Sanierung und den Neubau von Brücken. Da es bei Bauvorhaben zu Eingriffen in die Natur kommen kann, werden auch Maßnahmen zur Schonung der Umwelt berücksichtigt, wie etwa die Pflanzung neuer Bäume und Gehölze, die Umsiedlung von Wildtieren oder die Vernetzung von Lebensräumen. Beispielsweise wird der Bau von Grünbrücken und Durchlässen für Tiere erwogen, um letztlich auch die Belange des Naturschutzes einzubeziehen.

Im Jahr 2023 wurden insgesamt 447 Millionen Euro in den Erhalt und den Ausbau von Ortsdurchfahrten und freien Strecken sowie den Neubau von Ortsumgehungen, Brücken oder Radwegen investiert. 2024 wurden etwa 493 Millionen Euro Bundes- und Landesmittel verausgabt.

Für die Bundesstraßen stellte der Bund dem Land Brandenburg im vergangenen Jahr 194 Millionen Euro zur Verfügung. Das Land Brandenburg stellte insgesamt 227 Millionen Euro für die Planung der Bundes- und Landesstraßen sowie den Bau und die Unterhaltung der Landesstraßen bereit. Aus diesen Mitteln wurden 121 Maßnahmen umgesetzt. Diese bilden einen Ausschnitt des gesamten Projektprogramms ab, das deutlich mehr Vorhaben umfasst und von dem auch eine größere Zahl realisiert wurde. Bei den 121 Maßnahmen handelt es sich um ausgewählte Schwerpunktprojekte, darunter 56 an Bundesstraßen und 65 an Landesstraßen.

Auf der Liste der geplanten Maßnahmen standen unter anderem 27 Vorhaben in Ortsdurchfahrten (sieben an Bundesstraßen, 20 an Landesstraßen), die systematische Erhaltung der Brückenbauwerke (18 Vorhaben) sowie der Landschaftsschutz und die Grünpflege. Für den Neubau und die Erhaltung von Radwegen wurden im Jahr 2024 rund 20 Millionen Euro an Bundes- und Landesstraßen (27 Projekte) investiert. Dazu kamen noch 14 Millionen Euro für die Radverkehrsinfrastruktur aus der kommunalen Straßenbauförderung. Insgesamt wurde der kommunale Straßenbau nach der Richtlinie des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung zur Förderung von Investitionen im kommunalen Straßenbau zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden des Landes Brandenburg (Rili KStB Bbg 2021) im Jahr 2024 mit Mitteln in Höhe von 65 Millionen Euro gefördert. Mit dem Geld werden verkehrswichtige Vorhaben unterstützt, beispielsweise der Bau von kommunalen Rad- und Gehwegen sowie Erhaltungsmaßnahmen an Kreis- und Gemeindestraßen und zugehörigen Brückenbauwerken.

Zentrale Bauvorhaben waren 2024 unter anderem die Fortführung des zweiten Bauabschnitts der Ortsumgehung Cottbus (Stadt Cottbus), die Vorbereitungen für die Ortsumgehung Frankfurt (Oder) im Abschnitt der Bundesstraße B 5 bis B 167, die Ortsdurchfahrten an der B 5 in Treplin mit Radweg (Märkisch-Oderland) und an der B 5 in Wusterhausen (Ostprignitz-Ruppin). Außerdem waren die Sanierung der Brücke im Zuge der B 97 über die Tranitz bei Haasow (Spree-Neiße) sowie der Neubau der Brücken im Verlauf der B 158 über die Havel-Oder-Wasserstraße in Oderberg (Barnim) und über den Horstweg im Bereich der Landesstraße L 40 in Potsdam Teil des Programms. Bei der Erhaltung standen die Radwege an der B 5 zwischen Elstal und Rohrbeck (Havelland) und der L 525 zwischen Ogrosen und Missen (Ober-

spreewald-Lausitz) im Mittelpunkt. Im Bereich des Radwegeneubaus konnte der Abschnitt der L 20 von der Rampe an der Überführung über die Bundesautobahn A 10 Nördlicher Berliner Ring und Pinnow (Oberhavel) fertiggestellt und der Abschnitt der B 167 zwischen Neuhardenberg und Altfriedland (Märkisch-Oderland) vorbereitet werden.

Im Dezember 2024 wechselte die bisherige Vorsitzende des Vorstands und Vorständin Regionalbereiche, Dr. Ina Bartmann, als Staatssekretärin in das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung. Ihre Aufgaben als Vorsitzende des Vorstands wurden von Thomas Heyne, Vorstand für Infrastruktur und Mobilität, vorübergehend mit übernommen, der in den vergangenen Jahren mehrfach auch mit der Leitung des Landesbetriebs beauftragt war. Der Vorstandsbereich für die Regionalbereiche wurde von Andreas Schade, Regionalleiter Ost, vorübergehend mit übernommen.

Der Vorstand

Frank Nürnberger | Dr. Ina Bartmann | Thomas Heyne

Innovative Straßenbauverfahren

In den vergangenen Jahren hat der Landesbetrieb Straßenwesen bei dafür geeigneten Streckenabschnitten innovative Bauverfahren mit dem Ziel getestet, sie auch künftig vermehrt einzusetzen.

Kaltrecyclingverfahren zwischen Fehrow und Drachhausen erprobt – Kooperation mit der Fachhochschule Potsdam

Es spart Zeit und Geld und ist ökologisch nachhaltiger als die herkömmliche Straßensanierung: Das Kaltrecyclingverfahren. Damit hat der Landesbetrieb Straßenwesen die Fahrbahn der L 50 im ersten Bauabschnitt zwischen Fehrow (Spree-Neiße) und Drachhausen erneuert. Im Kaltrecyclingverfahren werden die Baustoffe der alten Straße vor Ort aufbereitet und gleich danach wieder eingebaut.

Im Mai 2024 starteten die Arbeiten zur Sanierung der L 50 auf einer Länge von insgesamt elf Kilometern. Der fünf Kilometer lange Abschnitt zwischen Fehrow und Drachhausen umfasst die Erprobungsstrecke. DDie Straße wird gewissermaßen zu einem Rohstofflager. Dadurch verringern sich der Neumaterialbedarf und die Transportwege deutlich. So wird auch der mit den Bauarbeiten verbundene CO_2-Ausstoß wesentlich gesenkt.

Es gab umfangreiche Voruntersuchungen zur Eignung der Kaltrecyclingbauweise auf der Strecke. Die vorhandenen Baustoffe wurden auf ihre Wiederverwendbarkeit für den Aufbau des neuen Straßenabschnittes geprüft. Das Bauverfahren eignet sich vor allem für längere Straßenabschnitte außerorts, bei denen keine weiteren Erneuerungen, beispielsweise der Entwässerung, notwendig sind. Die Kostenersparnis gegenüber dem herkömmlichen Verfahren liegt bei etwa 20 Prozent.

Die Gesamtkosten lagen bei fast 3 Millionen Euro aus Mitteln des Landes Brandenburg.

An dem Vorhaben hat sich auch gezeigt, wie konkret und praxisorientiert der duale Studiengang der Fachhochschule Potsdam und des Landesbetriebs Straßenwesen durchgeführt wird. Ein Studierender hatte zu diesem Bauvorhaben seine Bachelorarbeit geschrieben.

Bei der Ausbildung in den Bereichen Konstruktiver Ingenieurbau, Infrastruktursysteme oder

Abb. 1: *Aufnahme der Sanierungsarbeiten im Kaltrecyclingverfahren entlang der L 50, Foto: LS*

Siedlungswasserwirtschaft werden Theorie und Praxis beim dualen Studiengang miteinander verbunden.

An der Hochschule werden die theoretischen Grundlagen für das spätere Arbeitsleben vermittelt, in den Dienststätten Potsdam, Frankfurt (Oder), Eberswalde oder Cottbus des Landesbetriebes geht es dann um die Praxis. Erfahrene Bauingenieurinnen und -ingenieure bilden aus und begleiten die Studierenden fachlich, so auch bei dem Bauvorhaben an der L 50.

Inhalte des Dualen Studiums sind Straßenbau und Straßenplanung, Baukonstruktion, konstruktiver Ingenieurbau, Massivbau, Holzbau und Stahlbau. Baubetrieb, Projektmanagement und Geotechnik gehören genauso dazu, wie methodische, wirtschaftliche und rechtliche Grundlagen im Bauingenieurwesen. Die Studentinnen und Studenten

- entwerfen, planen und konstruieren Verkehrswege und Brücken,
- bereiten Erhaltungs- und Unterhaltungsmaßnahmen des Verkehrswegenetzes vor,
- überwachen die vertragliche und technische Abwicklung von Bauvorhaben,
- integrieren Umweltschutz und Landschaftspflege in die Vorhaben oder
- planen und überwachen die umweltgerechte Entsorgung des Regenwassers.

B 5 Nauen – Wustermark: Temperaturabgesenkter Asphalt

Auf der B 5 zwischen Nauen und Wustermark (Havelland) wurde für die Erneuerung der Fahrbahn temperaturabgesenkter Asphalt auf einer Erprobungsstrecke ausgebracht. Hintergrund ist, dass der Bund dieses Verfahren perspektivisch zur Regelbauweise entwickeln möchte und hierfür gezielt Pilotstrecken sucht. Diese Asphaltart wird im Vergleich zu konventionellen Asphaltgemischen durch die Zugabe von viskositätsverändernden organischen Zusätzen bei geringerer Einbautemperatur verarbeitet.

Im Rahmen der Baumaßnahme wurden zwei Probefelder mit jeweils unterschiedlichen organischen Zusätzen angelegt. Mit der darauffolgenden Entnahme von Bohrkernen konnte geprüft werden, ob

Abb. 2: *Die erneuerte Fahrbahn entlang der Erprobungsstrecke auf der B 5, Foto: LS*

das Asphaltgemisch für die weitere Verwendung der restlichen Baustrecke geeignet ist.

Die Ergebnisse der Untersuchung wurden als positiv bewertet, insbesondere unter dem Aspekt, dass beim Einbau keine optimalen Wetterbedingungen vorherrschten. Als Resultat sind auf dem Abschnitt der B 5 knapp zwei von drei Baukilometern mit temperaturabgesenktem Asphalt komplettiert. Als Referenzstrecke wurde der verbliebene Baukilometer mit konventionellem Asphalt befestigt.

Der temperaturreduzierte Asphalt verbraucht durch seine niedrige Erhitzung weniger Energie und leistet einen Beitrag zur CO_2-Reduktion. Zudem werden bei der Verarbeitung weniger Emissionen als beim konventionellen Asphaltierungsverfahren freigesetzt. Dies dient auch dem Schutz der Baubeteiligten.

Der Landesbetrieb Straßenwesen hatte von Mitte September bis November 2024 auf der B 5 zwischen Nauen und Wustermark eine der beiden Fahrbahnen erneuern lassen. Bereits zuvor hatte der Regionalbereich West den niedrig temperierten Asphalteinbau auf der Strecke der B 107 bei Jeserig (Potsdam-Mittelmark) erprobt.

Bad Freienwalde: Instandsetzung des Dammbauwerkes und Abriss Hochstraßenbrücke

Abb. 3: *B 158, Dammbauwerk in Bad Freienwalde während der Instandsetzungsarbeiten, Foto: LS*

Insgesamt investierten der Bund, das Land Brandenburg und die Stadt Bad Freienwalde rund 10,8 Millionen Euro in dieses Gemeinschaftsprojekt, das unter Regie des Landesbetriebs Straßenwesen umgesetzt wurde.

Das Bauvorhaben verzögerte sich, da an unterirdischen Versorgungsleitungen zusätzliche Arbeiten notwendig wurden, die bei der Planung des Projektes nicht vorherzusehen waren. Darüber hinaus kam es zu erheblichen Lieferengpässen von Baumaterial, insbesondere von metallischen Rohstoffen. Auch waren im Zuge der Erd- und Gründungsarbeiten an der Brücke über die Gleise der Deutschen Bahn AG zusätzliche statische Berechnungen und Gründungsarbeiten erforderlich.

Die umfangreichen Arbeiten zur Instandsetzung des Dammbauwerkes entlang der B 158 (Schiffmühler Straße) in Bad Freienwalde (Märkisch-Oderland) konnten im Jahr 2024 baulich beendet werden. Auf einer Länge von insgesamt 640 Metern wurde nicht nur das Dammbauwerk erneuert, sondern auch seit 2022 drei Brücken über den Freienwalder Landgraben, die Gleise der Deutschen Bahn AG und über die Straße Alttornower Ausbau. Auf dem Bauplan stand auch die Installation neuer Geländer, der Bau einer Regenentwässerung, die Neupflasterung der Geh- und Radwege und die Erneuerung der Straßenbeleuchtung.

Ein weiterer Abschnitt der B 158 in der Ortslage der Stadt Bad Freienwalde wird als Gemeinschaftsmaßnahme zwischen der Stadt Bad Freienwalde, dem Landkreis Märkisch-Oderland und dem Landesbetrieb Straßenwesen zur Verbesserung der verkehrlichen, städtebaulichen und kurortrelevanten Verhältnisse umgestaltet. Dies beinhaltet, unter Federführung der Stadt Bad Freienwalde, den Abriss der sanierungsbedürftigen Brücke über die Stadtstraßen, der bereits bis Ende 2023 erfolgte, sowie den Neubau eines Kreisverkehrs. Die Realisierung des gesamten Vorhabens ist bis 2027 vorgesehen. Etwa 12,7 Millionen Euro werden aus Bundes-, Landes- und städtischen Mitteln investiert.

Ersatzneubau der Brücke B 1 / Potsdamer Straße in Brandenburg an der Havel

Nach dem ersten Spatenstich im Oktober 2023 für den Brückenneubau über die Gleise der Deutschen Bahn AG im Verlauf der B 102 und B 1 / Potsdamer Straße in Brandenburg an der Havel begannen die Vorbereitungen für die Errichtung des neuen Bauwerks. Mit dem Vorhaben sorgt der Landesbetrieb für eine bessere Anbindung der Stadt Brandenburg an der Havel und des westlichen Havellandes an die Autobahn A 2.

Im Mittelpunkt des Vorhabens steht der Neubau der Brücke über die Gleise der der Deutschen Bahn AG, bestehend aus zwei Teilbauwerken. Gleichzeitig wird das beauftragte Bauunternehmen auch die Ortsdurchfahrt auf einer Länge von gut einem Kilometer sanieren. Die Baustrecke reicht von der Brandenburger Ortslage Neuschmerzke bis zum stadteinwärts gelegenen Knotenpunkt Potsdamer Straße / Am Güterbahnhof. Darüber hinaus sollen

Abb. 4: *Die Brücke entlang der Potsdamer Straße in Brandenburg an der Havel während der einseitigen Verkehrsführung und gleichzeitig durchgeführten Sanierungsarbeiten, Foto: LS*

die Neujahrsgrabenbrücke und Böschungsstützwände neu errichtet werden. Auch die Sanierung der beidseitigen Geh- und Radwege stehen auf dem Bauprogramm.

Die Bauarbeiten werden in zwei Abschnitten durchgeführt. Dabei wird jeweils eine Richtungsfahrbahn erneuert. Zunächst begann die Sanierung der stadtauswärts führenden Fahrbahn. Gleichzeitig wurde der Bau der neuen Brücke vorbereitet. In der Bauzeit kann in beide Richtungen die stadteinwärts führende Fahrbahn genutzt werden. Im zweiten Abschnitt wird der Verkehr über die dann fertiggestellte Fahrbahn geleitet.

Mit der Durchführung hat der Bund den Landesbetrieb Straßenwesen beauftragt. Beteiligt sind auch die Deutsche Bahn AG und die Stadt Brandenburg an der Havel. Die Kosten werden voraussichtlich etwa 44,6 Millionen Euro betragen.

Anfang des Jahres musste der Bauablauf aus Sicherheitsgründen geändert werden. Grund dafür war eine Sonderprüfung der beiden Teile der Brücke durch den Landesbetrieb. Dabei wurde festgestellt, dass das seinerzeit befahrene Bestandsbauwerk in einem deutlich schlechteren Zustand ist, als erwartet. Es waren umfangreiche Stützmaßnahmen notwendig, um ein Abkippen des verbleibenden Brückenbauwerks zu verhindern, während das andere abgerissen wird.

Dies hatte erhebliche Konsequenzen für den Bauablauf und den Verkehrsfluss. Entschieden wurde, Betonbohrpfähle mit einer Länge von 30 Metern in den Boden einzubringen. Dazu war ein Großbohrgerät notwendig, das wegen seines Umfangs in den Straßenverkehrsraum hineinragte und zudem einen Sicherheitsabstand zur Straße benötigte, um den Verkehr nicht zu gefährden.

Das Vorhaben war erfolgreich. Die Bohrpfahlwand stützt seither das zunächst verbleibende Brückenbauwerk und den Fahrbahndamm für die Zeit, in der das Andere abgerissen und neu errichtet wird. Auf diese Weise wurde verhindert, dass das Brückenbauwerk in Richtung der Baugrube abkippt oder einstürzt. Dies hätte nicht nur Lebensgefahr bedeutet, es hätte die Befahrbarkeit der Brücke für Jahre unmöglich gemacht. Ebenso hätte auch der Bahnverkehr zwischen Magdeburg, Brandenburg an der Havel, Potsdam und Berlin unterbrochen werden müssen. Ende des Jahres begannen die Vorbereitungen für den geplanten Einsatz des neuen Brückenüberbaus im Januar 2025. Anfang 2027 sollen die Bauarbeiten beendet sein.

Bauabnahme der L 13 Karstädt – Postlin

Nachdem die Fahrbahn der L 13 im Zuge der Ortsdurchfahrten Karstädt und Postlin im November 2023 freigegeben wurde, fand im Mai 2024 die Bauabnahme statt. Damit konnte das Bauvorhaben für die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf diesem Streckenabschnitt auch formal beendet werden.

In der Zeit nach der Fahrbahnfreigabe wurden noch Bauarbeiten an den Nebenlangen der Straße erledigt. Gleichzeitig standen auch die Verlegungen von Breitband- und Stromleitungen für ein Baugebiet der Gemeinde auf dem Bauplan.

Abb. 5: *Die L 13 nach der Beseitigung der alten Fahrbahndecke, Foto: LS*

Für die Bürgerinnen und Bürger wurden in knapp zwei Jahren Bauzeit verkehrssichere Gehwege angelegt. Querungshilfen mit neuer Beleuchtung tragen jetzt dazu bei, dass auch mobilitätseingeschränkte Menschen die Straße leichter überqueren können. Der Neubau einer Ortseingangsinsel sorgt dafür, dass sich der Fahrzeugverkehr verlangsamt. Außerdem wurde die Straßenentwässerung erneuert.

Auf einer Länge von knapp 2,7 Kilometern wurde die Fahrbahn der L 13 grundhaft ausgebaut. Dazu musste der Untergrund ausgetauscht werden. Auch die Einmündung der L 131 auf die L 13 wurde erneuert. An den Straßenbauarbeiten waren der Landesbetrieb Straßenwesen, die Gemeinde Karstädt und der Westprignitzer Trinkwasser- und Abwasserzweckverband Perleberg (WTAZV) beteiligt. Die Gemeinde Karstädt ließ die Gehwege und die Querungshilfen mit neuer Beleuchtung errichten. In der Bauzeit hat überdies der WTAZV die Trink- und Schmutzwasserleitungen erneuert.

Das Land Brandenburg ist mit 5,4 Millionen Euro an dem Vorhaben beteiligt, die Gemeinde Karstädt investierte 1,4 Millionen Euro, darin enthalten sind 308.000 Euro Fördermittel aus dem Programm „Förderung von Investitionen im kommunalen Straßenbau“. Der WTAZV Perleberg setzte etwa 30.000 Euro für die Sanierung der Entwässerungsanlagen ein. Die Gesamtkosten lagen bei 6,8 Millionen Euro.

Infrastrukturprojekte im Bereich des Gewerbegebietes Freienbrink Nord

Um die Fahrbahnverhältnisse und die Verkehrssicherheit weiter zu verbessern, wurde die verkehrliche Anbindung des Service- und Logistikzentrums Freienbrink Nord, zu dem auch das Autowerk TESLA gehört, in 2024 planerisch und baulich mit verschiedenen Projekten fortgeführt. Zusätzlich wurden im direkten Umkreis weitere Dauerzählstellen in Betrieb genommen.

Am Knotenpunkt der L 23 und L 38 wurde im Januar 2024 mit der Baufeldfreimachung für den Umbau des Kreisverkehrs zu einer leistungsfähigeren, vierarmigen, ampelgeregelten Kreuzung begonnen. Vorweg wurden bereits Naturschutz- und umweltfachliche Vorgaben umgesetzt. So wurden unter anderem im Bereich des Kreisverkehrs Eidechsen abgesammelt und umgesiedelt. Als Ausgleich für Baumfällungen werden an der L 40 neue Bäume gepflanzt. Der neue, leistungsfähigere Knotenpunkt wurde an der gleichen Stelle wie der Kreisverkehr gebaut. Die L 23 wurde auf einer Gesamtlänge von 340 Metern umgestaltet, die L 38 auf einer Länge von 390 Metern.

Um den Verkehr in der Bauzeit so wenig wie möglich einzuschränken, wurde eine parallel zur L 38 verlaufende Umfahrungsstraße hergestellt. Damit konnte der Verkehr während der Bauzeit aufrechterhalten werden. Vollgesperrt war hingegen die südliche Fahrtrichtung der L 23 in Richtung A 12, da dort parallel die Fahrbahn zwischen der Anschlussstelle Storkow der A 12 und dem Knotenpunkt mit der L 38 erneuert wurde. Dazu waren, je nach Baufortschritt mehrere Abschnitte für längere Zeit voll gesperrt. Auf dem Bauplan stand auch die Sanierung der Radwege entlang der L 23.

Die Bauarbeiten für die neue Ampelkreuzung sowie die Erneuerung der L 23 konnten 2024 baulich beendet werden. Vom Land Brandenburg wurden 4,4 Millionen Euro in die Umgestaltung des Kreisverkehrs und ungefähr 4,7 Millionen Euro in die Deckenerneuerung investiert.

Im Mai 2024 hat der Landesbetrieb Straßenwesen zudem die erste Ausbaustufe der Anschlussstelle Freienbrink der A 10 fertiggestellt. Dabei wurde ein zusätzliches Kreuzungsbauwerk errichtet und die Rampen auf jeweils zwei Fahrspuren erweitert. Aus Bundes- und Landesmitteln wurden 8,1 Millionen Euro umgesetzt.

Als nächstes ist für die nördliche Erschließung des Gewerbegebietes der Neubau der L 386 als Netzergänzung zwischen der A 10 und der L 23 sowie die Bahnübergangsbeseitigung im Zuge der L 23 am jetzigen Bahnhof Fangschleuse erforderlich. Über die L 386 werden der neue Personenbahnhof Fangschleuse, weitere Mitarbeiterparkplätze sowie die Logistik von Tesla erschlossen. Vorgesehen ist der Neubau der L 386 mit einer Fahrspur je Richtung, im Bereich des Industriegebietes wird die Landesstraße auf zwei Fahrspuren pro Richtung verbreitert. Im Zuge der Maßnahme sind auch Brückenbauwerke und zahlreiche Stützwände zu errichten. Die Gesamtkosten liegen bei etwa 70 Millionen Euro.

Abb. 6: *L 38, Kreuzungsbauwerk über die A 10, Anschlussstelle Freienbrink. Links das Neubauwerk, rechts das Bestandsbauwerk, Foto: LS*

Abb. 7: *Der ehemalige Kreisverkehr am Knotenpunkt L 23 / L 38, Ausfahrt Fahrtrichtung Fürstenwalde / Hangelsberg, Foto: LS*

Abb. 8: *Der Neubau der Kreuzung entlang der L38 in Fahrtrichtung Anschlussstelle Freienbrink, Foto: LS*

Bauarbeiten am zweiten Abschnitt der Ortsumgehung Cottbus liegen auch 2024 im Plan

Mit dem Bau der Ortsumgehung wird ein zusammenhängender, leistungsstarker Straßenabschnitt in einer hohen Qualität ohne Ortsdurchfahren und mit ausreichenden Überholmöglichkeiten für den Verkehr geschaffen. Das Projekt gehört zu den größten Bauvorhaben des Landesbetriebs Straßenwesen. Baustart war im Dezember 2020 mit den Vorbereitungen für den Bau einer Faunabrücke. Die Bauzeit für das gesamte Projekt dauert voraussichtlich bis 2026.

Die Baustrecke hat eine Länge von etwa 8,2 Kilometern und reicht vom Knotenpunkt der L 49 mit der B 168 bis zur neuen Anschlussstelle der A 15 südöstlich von Cottbus. Damit erhält die Region eine weitere Autobahnanschlussstelle. Auch entsteht ein Knotenpunkt der B 97n mit der neuen Trasse der B 168n. Von dort wird die B 97n zur B 97 Richtung Guben geführt.

2024 wurde auf der Baustelle an verschiedenen Bereichen gleichzeitig gearbeitet.

Mit dem Streckenbau in den Baulosen 1, 2 und 3 entsteht die neue West-Ost-Verbindung von Cottbus in Richtung Forst (Lausitz). Während alle Arbeiten des Bauloses 1 bereits fertiggestellt sind (Nähe Kohlebahnbrücke, Abzweig Heinersbrück/Döbern), waren die Baulose 2 und 3 im vergangenen Jahr im Bau. Errichtet wurde zunächst ein Knotenpunkt, der die B 168 mit Peitz und die L 49 mit Branitz verbindet. Die Bundesstraße wird autobahnähnlich gebaut und wird mit Zu- und Abfahrten ausgestattet, erst im Zuge der Landesstraße wird es Lichtzeichenanlagen geben.

Nordöstlich von Kahren wurde ein weiterer Knotenpunkt errichtet. Er verbindet die B 168 mit Forst (Lausitz) und stellt gleichzeitig die neue Verbindung zur A 15 her. Im März 2024 haben die Arbeiten am Baulos 4 begonnen. Dieses beinhaltet den Ausbau der Strecke von der B 97, die im Süden die Kahrener Dorfstraße nach Koppatz quert sowie den Bau der neuen Anschlussstelle an die Autobahn. Zukünftig wird die Kahrener Dorfstraße über die neue B 97 geführt, es entsteht keine Kreuzung. Aufgrund der Arbeiten am Brückenbauwerk wird der Verkehr über eine örtliche Umfahrung geleitet.

Die Bauarbeiten im Baulos 2 und 3 waren im Zeitplan. Gearbeitet wird aber an der vorfristigen Fertigstellung der West-Ost-Verbindung. Die vor allem für Berufspendler, wichtige Verkehrsbeziehung Cottbus – Forst (Lausitz) könnte somit durch eine Teilfreigabe früher, voraussichtlich zum Ende der Sommerferien 2025 in Betrieb gehen.

Die Verkehrsverbindung Kahren – Haasow blieb für den Anliegerverkehr während der Bauarbeiten weiterhin über Baustraßen erreichbar. Um die Bauarbeiten umsetzen zu können und gleichzeitig den Anliegerverkehr zu ermöglichen, wurde ab Juli 2024 mit einer Lichtsignalreglung gearbeitet. Die Materialtransporte südlich von Kahren wurden durch eine Baustellenzu- und -abfahrt an der Autobahn sichergestellt.

Bis voraussichtlich 2025 soll die neue Kraftfahrtstraße mit Überholabschnitten, drei Knotenpunkten und zwölf Brücken fertig sein. Ergänzend wurden neben der fertiggestellten Faunabrücke auch weitere Durchlässe für Wildtiere errichtet. Östlich von Kahren auf der B 97n können Wildtieren die neue Straße unter- bzw. überqueren. Dies wird mit einer Zäunung entlang der Straße erreicht.

Vier weitere Durchlässe sind für Kleintiere und Fischotter vorgesehen. Außerdem werden Wege für den landwirtschaftlichen Verkehr gebaut. Die Baukosten für das gesamte Projekt liegen voraussichtlich bei etwa 70 Millionen Euro.

Abb. 9: *Luftaufnahme der Ortsumfahrung Cottbus im Juni 2024, Foto: Michael Helbig*

Abb. 10: *Knotenpunkt der B 97 / B 168 aus der Luft, Foto: Steffen Franzeck_Drohnen Expertise Solutions GmbH*

Planung für den Bau der Brücke am Altstädtischen Bahnhof fertiggestellt

Im Sommer 2024 hat der Landesbetrieb Straßenwesen die Planung für den Wiederaufbau der Brücke am Altstädtischen Bahnhof der Öffentlichkeit vorgestellt.

Im Rahmen des komplexen Bauvorhabens sollen zwei Brückenbauwerke errichtet werden, die sich in sechs Teilbauwerke gliedern. Diese Teilbauwerke befinden sich im Zuge der B 1 / Magdeburger Landstraße. Ein weiteres Brückenbauwerk wird für den Radverkehr errichtet. Zusätzlich ist der Bau von sieben Stützwandbauwerken und zwei barrierefreien Rampen geplant, für alle, die zu Fuß oder mit dem Rad unterwegs sind.

Die Brücke am Altstädter Bahnhof ist ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt in der Innenstadt von Brandenburg an der Havel. Im Herbst des Jahres 2024 wurde mit den bauvorbereitenden Arbeiten begonnen. Die neuen Brücken werden nicht nur das abgerissene Bauwerk aus den 1960er Jahren ersetzen, sondern auch die Verkehrssicherheit und die Lebensqualität der Anwohnerinnen und Anwohner verbessern.

Über die Errichtung der Brückenbauwerke hinaus sind umfangreiche Bauarbeiten im Umfeld notwendig. Ausgebaut werden die B 1 / Zander- und Magdeburger Straße auf Längen von 625 Meter beziehungsweise 653 Meter mit Geh- und Radwegen auf beiden Seiten. Ebenso stehen die Verbindungsrampen zu den Brückenbauwerken, verbunden mit Entwässerungsanlagen, auf dem Bauplan. Schließlich müssen die Anschlüsse an fünf Knotenpunkten mit weiterführenden Straßen hergestellt und Versorgungsleitungen umverlegt werden.

Zum Auftakt der Bauarbeiten wurden das Baufeld freigemacht, die Munitionssuche durchgeführt und Schutzzäune aufgebaut. Auch das Gebäude mit dem Imbiss an der Einfahrt zur Friedrich-Franz-Straße wurde zur Herstellung einer sicheren Rad- und Fußwegverbindung im Bereich der Haltestelle bereits abgerissen.

2018 hatte der Landesbetrieb Straßenwesen mit der Planung für den Neubau der Brücke begonnen. Ein Jahr später ergaben die regelmäßigen Brückenprüfungen, dass die Schadensentwicklung am Bauwerk die Sperrung der Brücke erforderlich machte. Im Mai 2021 fand der Abriss des Bestandsbauwerks statt, gleichzeitig wurde eine Behelfsbrücke für diejenigen errichtet, die zu Fuß oder mit dem Rad die Gleise am Altstädter Bahnhof überqueren möchten. Der Fahrzeugverkehr wird seither innerstädtisch umgeleitet. Bei planmäßiger Durchführung kann zunächst die Südfahrbahn im August 2027 in Betrieb genommen werden. 2029 kann voraussichtlich die gesamte Verkehrsanlage in Betrieb gehen. Die Befahrbarkeit der B 1 soll schon ab Anfang 2028 zumindest auf zwei Fahrstreifen abgesichert werden.

Die Kosten werden überwiegend durch den Bund und das Land getragen. Anteilig beteiligten sich auch die Stadt Brandenburg an der Havel sowie die Verkehrsbetriebe Brandenburg an der Havel GmbH und die Deutsche Bahn AG an den Gesamtkosten.

Abb. 11: *Die Brücke entlang der B1 nach der Sprengung, Foto: LS*

Abb. 12: *Die Brücke über die Gleisanlage entlang der B1 am Altstädter Bahnhof in Brandenburg an der Havel, vor der Sprengung, Foto: LS*

20 Jahre Alleenprojekt für Auszubildende

Viele Bäume an der L 17 im westlichen Havelland hatten um das Jahr 2000 das Ende ihres Lebenszyklusses erreicht. Gleichwohl sollte der Alleencharakter der Straße erhalten bleiben. Im Landesbetrieb entstand in der Straßenmeisterei Rathenow die Idee, die anstehenden Baumfällungen sowie die anschließenden Nachpflanzungen schrittweise durch Auszubildende im Beruf der Straßenwärterin und des Straßenwärters ausführen zu lassen. Ziel ist es, die anfallenden Arbeiten mit der praktischen Ausbildung zu verknüpfen und den Nachwuchskräften Kenntnisse zur Pflege und zum Erhalt von Straßenbäumen zu vermitteln.

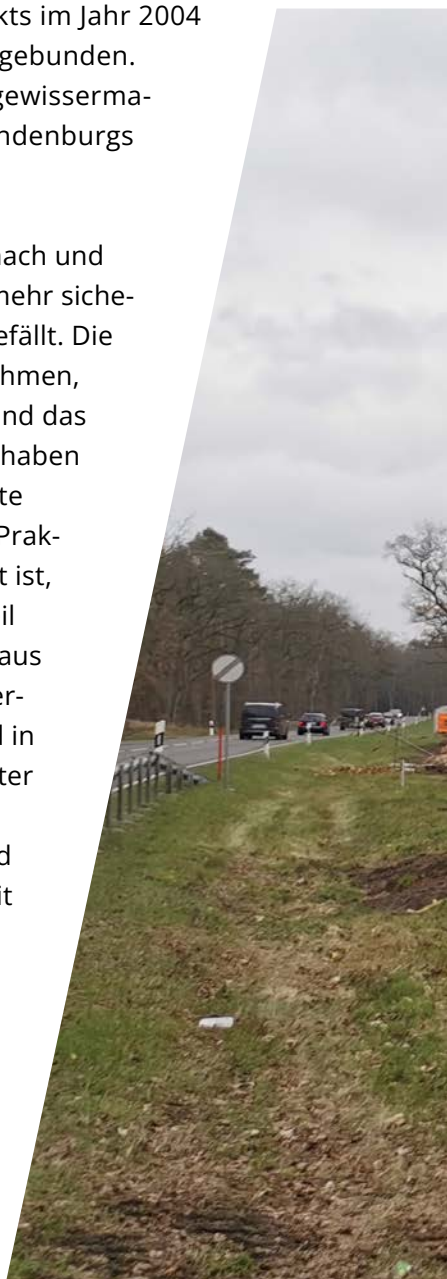
In Absprache mit der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Havelland wurde das Konzept für die Nachpflanzungen abgestimmt. 2004 fällten und pflanzten die Auszubildenden zum ersten Mal Bäume an der L 17. Das Ergebnis nach 20 Jahren spricht für sich: Es wurden 397 Bäume zwischen Kleßen und Strohdehne (Havelland) gefällt und 548 Bäume nachgepflanzt. Etwa 450 angehende Straßenwärterinnen und Straßenwärter waren daran beteiligt.

Zum Ausbildungsprogramm gehören die fachlich theoretische und rechtliche Vorbereitung in den Meistereien und dem Oberstufenzentrum Havelland sowie die fachpraktische Umsetzung bei den Fällungen, den Pflanzungen und der Pflege alter wie junger Bäume.

Los ging es im November 2023 mit der Fällung alter Bäume bei Schneeregen. Wichtig dabei: Bevor die Säge angesetzt wird, muss die Fällstelle ausreichend mit einer halbseitigen Sperrung, mit einer Lichtsignalanlage und entsprechenden Verkehrszeichen abgesichert werden.

Bevor ein Baum gefällt wird, steht eine sorgfältige Begutachtung an. Ziel ist es stets, den Baum so lange wie möglich durch geeignete Pflegemaßnahmen zu erhalten. Doch wenn alle Maßnahmen ausgeschöpft sind und der Baum zur Gefahr für den Straßenverkehr wird, bleibt als letzter Schritt nur die Fällung. Bevor die Säge zum Einsatz kommt, ist – sofern keine Gefahr im Verzug besteht und ausreichend Zeit zur Verfügung steht – eine Genehmigung der Unteren Naturschutzbehörde erforderlich. Auch bei der Planung des Pflanzprojekts im Jahr 2004 war die Behörde eng eingebunden. Mittlerweile ist die L 17 gewissermaßen zur „Azubiallee“ Brandenburgs geworden.

So wurden und werden nach und nach die kranken, nicht mehr sicheren Bäume an der L 17 gefällt. Die Arbeitssicherheitsmaßnahmen, wie das Abstand halten und das Tragen von Gehörschutz haben bei allen Aufgaben oberste Priorität. Nachdem alles Praktische beim Fällen gelernt ist, steht der theoretische Teil der Ausbildung an. Raus aus der Kälte, rein in das Oberstufenzentrum Havelland in Friesack. Hier werden unter anderem die rechtlichen Rahmenbedingungen und Vorschriften für die Arbeit auf den Straßen gelernt. Zum Stoff gehört auch die fachgerechte Pflege der Bäume je nach Entwicklungsstufe.



Verteilt auf drei Jahre sind acht Wochen für den theoretischen Teil der Ausbildung vorgesehen. Nach dieser Zeit geht wieder raus auf die Straße. Diesmal mit Winterlinden aus der Baumschule im Gepäck. Mittlerweile ist es März, kühler Wind, dafür kein Schnee. Die Pflanzung von 25 Bäumen steht an. Sie bekommen ihren Platz unter anderem dort, wo im November Bäume gefällt wurden.

Nicht nur die Arbeit mit den Bäumen kommt beim Nachwuchs gut an, die Ausbildung insgesamt macht Spaß und am Ende hat man mehrere Führerscheine, unter anderem den für PKW, den für LKW oder den für die Motorsäge. Die Azubis des Landesbetriebes Straßenwesen können auch auf viele handwerkliche Fertigkeiten stolz sein. Besonders hervorzuheben bei diesem bundesweit einzigartigen Projekt ist, dass die komplette theoretische Ausarbeitung durch die Azubis, auch in die Praxis umgesetzt wird und so die zukünftigen Generationen von diesem Projekt profitieren können.

Sind die Bäume gepflanzt, werden Sie durch die Straßenmeisterei gepflegt und gewässert. Auch in den kommenden Jahren helfen die nächsten Auszubildenden bei Regen, Schnee und kühlen Winden mit, sodass die L 17 als Brandenburgs Azubiallee für die kommenden Generationen erhalten bleibt.

Abb. 14: *Die Azubis der SM Rathenow während der Arbeiten im Rahmen des Azubipflanzprojektes, Foto: LS*

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2024

Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Hoppegarten

A. Geschäfts- und Rahmenbedingungen ... 21
A.1 Tätigkeit und Aufgabendarstellung des Landesbetriebs Straßenwesen Brandenburg ... 21
A.2 Aufbau und organisatorische Änderungen ... 21
A.3 Entwicklung und wichtige Vorgänge im Berichtsjahr ... 23

B. Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage ... 24
B.1 Ertragslage ... 24
B.2 Verwendung der Zuweisungen ... 25
B.2.1 Planungs- und Bauvorhaben ... 25
B.2.2 Betrieb und Verkehr ... 27
B.2.3 Hochbau ... 28
B.2.4 Personal ... 30
B.3 Finanzlage ... 32
B.4 Vermögenslage ... 32
B.4.1 Anlagevermögen ... 32
B.4.2 Vorratsvermögen ... 33
B.4.3 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände ... 33
B.4.4 Sonderposten ... 33
B.4.5 Rückstellungen ... 35
B.4.6 Verbindlichkeiten ... 35

C. Risiko- und Chancenbericht ... 35

D. Prognosebericht ... 39

A. Geschäfts- und Rahmenbedingungen

A.1 Tätigkeit und Aufgabendarstellung des Landesbetriebs Straßenwesen Brandenburg

Mit Erlass des damaligen Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung vom 08.12.2004 wurde der Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg (LS) zum 01.01.2005 gegründet. In Folge der zum 01.01.2021 in Kraft tretenden Übertragung der Aufgaben für die Bundesautobahnen (BAB) auf die Autobahn GmbH des Bundes (AdB) und das Fernstraßenbundesamt wurde der Erlass zum 26.11.2020 neu gefasst. Die Tätigkeit des LS ist nicht auf Gewinnerzielung ausgerichtet.

Gemäß Betriebsanweisung als Anlage zum Errichtungserlass bilanziert der LS entsprechend der handelsrechtlichen Regelungen. Entsprechend § 74 Abs. 1 Landeshaushaltsordnung (LHO) ist somit nach den Regeln der kaufmännischen doppelten Buchführung zu buchen und, wie in § 87 Abs. 1 LHO geregelt, ein Jahresabschluss in entsprechender Anwendung des § 264 Abs. 1 Satz 1 des Handelsgesetzbuchs aufzustellen. Demzufolge ist beim LS ein betriebliches Rechnungswesen, bestehend aus kaufmännischer Buchführung und Kosten- und Leistungsrechnung, eingerichtet.

Im Land Brandenburg nimmt der LS die Aufgaben der Straßenbauverwaltung des Landes wahr. Hierzu zählen gemäß Errichtungserlass insbesondere:

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

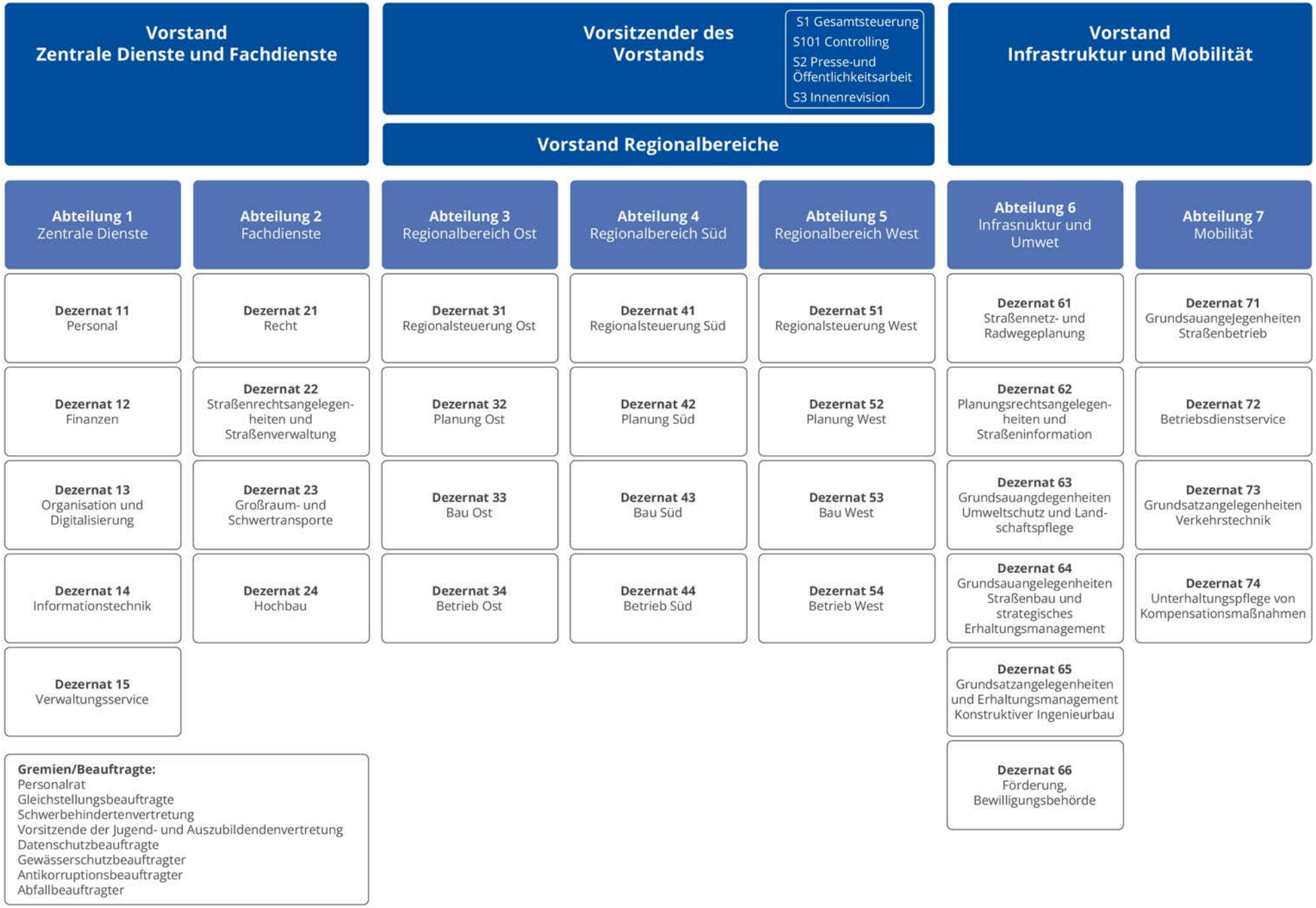
Dabei gewinnen die Planung, der Bau und die Sanierung von Radwegen als wichtiger Bestandteil eines landesweiten Verkehrsnetzes zunehmend an Bedeutung.

Mit Stichtag 31.12.2024 verwaltete der LS gemäß Längenstatistik der Straßeninformationsbank 5.470 km Landesstraßen, 2.700 km Bundesstraßen, 851 km Radwege an Bundesstraßen, 825 km Radwege an Landesstraßen sowie 1.560 Brücken (Teilbauwerke), davon 813 Brücken im Rahmen der Auftragsverwaltung des Bundes. Abweichend von der Darstellung des Vorjahrs wird der Anteil von Radverkehrsanlagen, die als 'Gehwege - Radfahrer frei' gekennzeichnet sind, in der diesjährigen Längenstatistik nicht ausgewiesen. Dies umfasst eine Gesamtlänge von 66 km an Bundesstraßen sowie 207 km an Landesstraßen.

A.2 Aufbau und organisatorische Änderungen

Der LS besteht zum 31.12.2024 aus den Dienststätten (DS) Frankfurt (Oder), Eberswalde, Cottbus, Wünsdorf, Potsdam und Kyritz mit insgesamt 33 Straßenmeistereien, 2 Brückeninspektionen sowie dem Betriebssitz Hoppegarten.

Im Berichtsjahr erfolgte in der Abteilung Fachdienste die Umbenennung des Dezernats 24 Hochbau Nebenanlagen in das Dezernat 24 Hochbau.



Organigramm des LS Stand 31.12.2024

A.3 Entwicklung und wichtige Vorgänge im Berichtsjahr

Im Jahr 2024 wurden die in den vergangenen Jahren gesetzten Schwerpunkte zur Verbesserung der Sicherheit und Leistungsfähigkeit des Bundes- und Landesstraßennetzes weiterverfolgt. Dabei trugen der Ausbau von Ortsdurchfahrten und der Neubau von Radwegen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Förderung umweltfreundlicher Mobilität bei. Gleichzeitig wurde der Zustand bei einer Vielzahl von Straßenabschnitten, Bauwerken und Radwegen durch Erhaltungsmaßnahmen verbessert. Mit dem Bau des 2. Verkehrsabschnittes der OU Cottbus wird der Netzschluss zu dem bereits fertiggestellten 1. Verkehrsabschnitt hergestellt und ein zusammenhängender, leistungsstarker Straßenabschnitt in einer hohen Qualität ohne Ortsdurchfahrten und mit ausreichenden Überholmöglichkeiten für den Verkehr geschaffen. 2024 lag der Fokus auf einer Teilverkehrsfreigabe der West-Ost-Verbindung, welches die Verkehrsachse zwischen Cottbus und Forst beinhaltet und eine erhebliche Erleichterung für alle Verkehrsteilnehmer darstellt. Diese ist für August 2025 vorgesehen. Die Vorbereitung und Umsetzung von Erhaltungsmaßnahmen an Landesstraßen soll in den kommenden Jahren analog zu den Bundesstraßen deutlich stärker erfolgen, da die vorhandenen Straßenzustände dies zunehmend erforderlich machen. Voraussetzung ist eine entsprechende Bereitstellung der finanziellen Mittel.

Zur Stärkung des Radverkehrs wurden im Jahr 2024 eine Reihe von Neubau- und Erhaltungsmaßnahmen durchgeführt. Insgesamt betrugen die Aufwendungen für Planung und Bau von Radwegen an Landesstraßen im Jahr 2024 rd. 8.255 T€. Für die Planung von Radwegen an Bundesstraßen wurden Mittel in Höhe von rd. 945 T€. in Anspruch genommen. Im Berichtsjahr konnten vier Neubaumaßnahmen mit einer Länge von rd. 7 km baulich fertig gestellt werden.

Auf einer Länge von rd. 19 km erfolgten im Berichtsjahr zudem bauliche Maßnahmen zur Zustandsverbesserung der vorhandenen Radwege, welche damit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und zur Steigerung der Attraktivität der Radverkehrsinfrastruktur beitrugen.

Die verkehrliche Anbindung der Tesla Gigafactory Berlin-Brandenburg (Tesla) wurde auch im Berichtsjahr 2024 planerisch und baulich mit verschiedenen Projekten fortgeführt. Durch den LS wurde im Rahmen der ersten Ausbaustufe der A 10, Anschlussstelle Freienbrink, die Errichtung eines zusätzlichen Kreuzungsbauwerks sowie die Erweiterung der Rampen auf jeweils zwei Fahrspuren im Mai 2024 fertiggestellt. Ende 2023 konnte der Zuschlag für den Umbau des Kreisverkehrs L 23/L 38 erteilt werden. Der Umbau zu einem lichtsignalgeregelten Knotenpunkt wurde 2024 baulich abgeschlossen. Restarbeiten stehen noch für 2025 an. Die Planungen für den Neubau der L 386 von der A 10 bis zur L 23 und die Bahnübergangsbeseitigung im Zuge der L 23 am jetzigen Bahnhof Fangschleuse wurden und werden unter Berücksichtigung des geplanten Bebauungsplans Nr. 60 „Service- und Logistikzentrum Freienbrink Nord“ fortgeführt.

Auf Basis des Konzepts der Landesregierung „Perspektiven für das Landesstraßennetz - Abstufungskonzept und Weiterentwicklung" wurden durch den LS intensive Abstimmungen mit den Landkreisen zur Identifizierung der den Abstufungskriterien entsprechenden Straßen sowie zu den erforderlichen Ausgleichszahlungen für die rückständige Unterhaltung der abzustufenden Straßen vorgenommen. Die hieraus resultierenden finanziellen Verpflichtungen des LS ggü. den Landkreisen wurden in Abhängigkeit vom Verfahrensstand in den Verbindlichkeiten, Rückstellungen oder als Sonderposten berücksichtigt.

Im Berichtsjahr konnten Investitionen in das Anlagevermögen des LS in Höhe von 19.943 T€ realisiert werden. Trotzdem besteht weiterhin die Notwendigkeit, die SM entsprechend Betriebsdienstkonzept in Ergänzung zu den Stellenbesetzungen mit zusätzlicher Technik auszustatten und den Investitionsrückstau abzubauen. Da die im Rahmen der Haushaltsaufstellung 2023/2024 beantragten Mittel für die Beschaffung von Technik für das zusätzliche Personal sowie für neue Aufgabenschwerpunkte und technologische Weiterentwicklungen auf

Grund der Haushaltslage des Landes Brandenburg nicht berücksichtigt werden konnten, wurde der zusätzliche Bedarf für den Doppelhaushalt 2025/2026 erneut angemeldet. Hemmend für die Zuführung von Technik wirken ferner nach wie vor anhaltende Lieferengpässe bei Lieferanten, sodass die Umsetzung von Beschaffungen der Jahre 2022 – 2024 teilweise erst im Jahr 2025 abgeschlossen sein wird.

B. Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

B.1 Ertragslage

Zur Finanzierung seiner Aufgaben dienen dem LS die vom Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) übertragenen Landesmittel sowie Erstattungen von Dritten für Personal- und Verwaltungsausgaben, Planungs- und Bauleistungen sowie betriebliche Tätigkeiten.

	2023		2024	
Verwaltungswirtschaftliche Tätigkeit	23.100	T€	25.400	T€
Erstattung Dritter Verwaltung/IT	2.205	T€	3	T€
Investitionen	10.000	T€	10.000	T€
Betriebliche Tätigkeit	30.817	T€	31.116	T€
Erstattung Dritter Betriebsdienst (BD)	14.676	T€	14.296	T€
Hochbau	4.680	T€	4.000	T€
Straßenbau und –planung (ohne EU)	86.568	T€	104.086	T€
Erstattung Dritter Planung u. Bau (P + B)	17.726	T€	10.329	T€
Förderzuschüsse der EU	422	T€	0	T€
Personalkostenzuschuss MIL	112.058	T€	125.039	T€
Erstattung Dritter Personal	16.449	T€	17.596	T€
Zentrale Erlöse	4.105	T€	4.204	T€
Summe	**322.806**	**T€**	**346.069**	**T€**

Neben den Landesmitteln und den Erstattungen von Dritten wurden dem LS im Rahmen der Auftragsverwaltung vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) Mittel für den Bau und die Unterhaltung von sonstigen Bundesfernstraßen in Höhe von 194.376 T€ (2023: 156.068 T€) 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 erhielt der LS vom Bund Vergütungen für sonstige Bundesfernstraßen in Höhe von 5 % der Baukosten.

Außerdem wurden dem LS als Bewilligungsbehörde durch das MIL Förderzuschüsse zur Bewilligung von Maßnahmen für den kommunalen Straßenbau in Höhe von 37.108 T€ (2023: 32.108 T€), für den kommunalen Brücken- und Radwegebau in Höhe von 15.000 T€ (2023: 15.000 T€) sowie für Verkehrssicherheitsarbeit in Höhe von 800 T€ (2023: 800 T€) zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus erhielt der LS Erstattungen für Maßnahmen im kommunalen Straßenbau zur Förderung von Investitionen in den Radverkehr aus dem Bund-Länder-Sofortprogramm „Stadt und Land“ in Höhe von 9.005 T€ (2023: 12.337 T€). Im Rahmen der Aufwandserstattung nach § 16 AEG für Bahnübergänge der nicht bundeseigenen Eisenbahnen gingen dem LS Mittel in Höhe von 486 T€ (2023: 711 T€) zu.

Die interne Budgetsteuerung erfolgt im LS auf der Grundlage von wöchentlich durch das Sachgebiet 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 wesentlicher finanzieller Leistungsindikator des LS zu betrachten. Im Jahr 2024 lag dieser unter Einbeziehung der Sonderpostensachverhalte bei 99 %.

Der Vorstand des LS schlägt vor, den Jahresfehlbetrag des Berichtsjahrs (40 T€) unter Einbeziehung des Verlustvortrags aus Vorjahren (1.245 T€) auf neue Rechnung ins Folgejahr vorzutragen (gesamt: ./. 1.285 T€) und den negativen Ergebnisvortrag im Haushaltsjahr 2025 auszugleichen.

B.2 Verwendung der Zuweisungen

B.2.1 Planungs- und Bauvorhaben

Der Neu-, Aus- und Umbau sowie die bauliche Erhaltung von Straßen, Radwegen und Ingenieurbauwerken einschließlich der erforderlichen Planungen erfolgten auf der Grundlage der im Herbst 2023 erstellten bzw. im Frühjahr 2024 aktualisierten Projektprogramme für die Jahre 2024 bis 2027. Die zugewiesenen sowie die zusätzlich bereitgestellten Mittel 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 137.716 T€ (2023: 116.650 T€) in Anspruch genommen wurden. Deren Verteilung stellt sich wie folgt dar:

	2023		2024	
Baukosten (Land und EU)	**76.843**	**T€**	**297.628**	**T€**
davon Bauüberwachung	2.714	T€	2.902	T€
Planungskosten (Land)	**12.850**	**T€**	**13.783**	**T€**
Planungskosten Bundesstraßen	**26.265**	**T€**	**24.458**	**T€**
davon Bauüberwachung	6.085	T€	6.333	T€
Bau kommunale Straßen (Bahnübergänge)	**693**	**T€**	**1.847**	**T€**
Summe	**116.650**	**T€**	**137.716**	**T€**

Es ist im Vergleich zum Vorjahr ein Anstieg des Fremdleistungsvolumens in Höhe von 18 % festzustellen. Abstufungssachverhalte sind hierin nicht berücksichtigt. Die Steigerung des Fremdleistungsvolumens steht in direktem Zusammenhang mit dem im Vergleich zum Vorjahr höheren zur Verfügung stehenden Finanzvolumen für die Erhaltung von Strecken, Bauwerken und Radwegen.

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

Maßnahmebezeichnung	Ist-Kosten bis zum 31.12.2024	Ist-Kosten 2024
	[T€]	[T€]
Landesstraßen (fertig gestellt)		
L 58 OD Hosena	443,0	443,0
L 35 OD Fürstenwalde, Hegelstraße	913,1	913,1
L 36 OD Steinhöfel	329,1	329,1
L 38 OD Berkenbrück	195,3	195,3
L 170 OD Germendorf, KP Germendorfer Dorfstr./Am Globus	531,8	303,5
L 338 OD Neuenhagen	227,1	227,1
L 67 Großrössen-Herzberg	1.002,4	1.002,4
L 50 Fehrow-Drachhausen-B168	3.229,7	3.229,7
L 715 Langenlipsdorf-Hohenahlsdorf	501,5	501,5
L 792 Jühnsdorf - Blankenfelde	857,8	857,8
L 86 Deetz - Schmergow	2.414,8	2.414,8
L 23 AS Storkow - Spreenhagen - L 38	4.692,4	4.692,4
L 341 Batzlow - Möglin	81,7	81,7
L 372 Vogelsang-Ziltendorf	304,5	304,5
L 19 Brücke ü.d. ehem. DB, Lindow	1.501,8	889,5
L 30 Brücke ü. d. Stolpkanal, Woltersdorf	3.926,2	1.079,9
L 60 Brücke über die DB AG Falkenberg	188,1	188,1
L 472 Durchlass über Graben in Klein Döbbern	304,5	304,5
L 50 RW Gulben-KVP Briesen	228,2	228,2
L 76 RW Mahlow, Lichtenrader Straße	313,9	313,9
L 525 RW Ogrosen - Missen	130,9	130,9
L 20 RW A10 - Pinnow	250,2	28,3
L 23/232 RW Alt Buchhorst - Möllensee	733,1	733,1
L 23 RW Grünheide - Alt Buchhorst	49,1	49,1
L 86 RW Lehnin- Damsdorf	1.272,4	128,8
L 141 RW Dreetz - Neustadt	988,2	988,2
Bundesstraßen (planerische Vorbereitung bzw. Bauüberwachung)		
B 96 OU Teschendorf/Löwenberg	4.681,4	462,9
B 97 OU Cottbus, 1. + 2. + 3. VA	6.700,3	1.022,4
B 112 OU Frankfurt (O) 3.VA	1.417,4	324,6

B.2.2 Betrieb und Verkehr

Im Bereich Betrieb und Verkehr wurde das konsumtive Fachbudget im Berichtsjahr mit 44.474 T€ (2023: 42.571 T€) in Anspruch genommen. Hiervon entfallen 13.408 T€ (2023: 12.353 T€) auf Materialkosten. Die direkt den einzelnen Leistungspositionen des Betriebsdienstes zuordenbaren Fremdleistungen (Einzelkosten) für Bundes-, Landes- und Kreisstraßen verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Leistungsbereiche:

Leistungsbereiche	Gesamt	dav. B-Str.	dav. L-Str.	dav. K-Str.
	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
Sofortmaßnahmen am Straßenkörper	5.651	250	5.238	163
Grünpflege	6.596	90	6.491	15
Wartung und Instandhaltung	4.774	52	4.707	15
Reinigung	484	4	454	26
Winterdienst	1.679	534	1.137	8
Weitere Leistungen	3.087	486	2.601	0
Substanzerhaltende Maßnahmen	6.845	31	6.813	1
Verkehrszählungen	9	9	0	0
Leistungen für Dritte	8	8	0	0
Sonstiges	122	0	122	0
Summe	**29.255**	**1.464**	**27.563**	**228**

Insgesamt liegt das finanzielle Volumen der als Einzelkosten den Betriebsdienstaufgaben direkt zuordenbaren Fremdleistungen für Bundes-, Landes- und Kreisstraßen auf einem um ca. 7 % höheren Niveau als im Vorjahr (27.325 T€).

Die nachfolgend aufgeführten Leistungsanteile weisen gegenüber dem Vorjahr die stärkste wertmäßige Veränderung bei den bezogenen Fremdleistungen auf:

Leistungsbereiche	2023	2024	Δ	Δ
	[T€]	[T€]	[T€]	[%]
Sofortmaßnahmen am Straßenkörper	4.259	5.651	1.392	33
Substanzerhaltende Maßnahmen	5.619	6.845	1.226	22

Abgeschwächt wird dieser Kostenzuwachs insbesondere durch einen Rückgang der Fremdleistungen in den beiden eigenleistungsintensiven Kernbereichen des Betriebsdienstes (Grünpflege und Winterdienst).

Die deutlich angestiegenen Fremdleistungen bei den Sofortmaßnahmen am Straßenkörper sowie den substanzerhaltenden Maßnahmen sind auf den im Landesstraßennetz weiter ansteigenden Erhaltungsrückstau zurückzuführen.

Bei Einbeziehung aller Leistungspositionen des Betriebsdienstes wurden zuordenbare komplementäre Eigenleistungen in Höhe von 84.934 T€ (2023: 77.152 T€) erbracht. Von diesen entfallen 49.848 T€ (2023: 43.950 T€) auf direkte Personalkosten und 35.086 T€ (2023: 33.202 T€) auf direkte Kosten für den Einsatz von Technik und Material.

Die gesamten Einzelkosten für Bundes-, Landes- und Kreisstraßen belaufen sich damit auf 114.189 T€ (2023: 104.477 T€). Daraus ergibt sich eine im Vergleich zum Vorjahr geringfügig angestiegene einzelkosten- bzw. leistungsheftbezogene Eigenleistungsquote von 74,4 % (2023: 73,9 %).

Die durch den kontinuierlichen Stellenaufwuchs entsprechend des Betriebsdienstkonzepts möglich gewordene Substitution von Fremd- durch Eigenleistungen im Betriebsdienst setzt sich damit in 2024 auch bei einem gegenüber dem Vorjahr gestiegenen (monetären) Fremdleistungsvolumen fort.

B.2.3 Hochbau

Im Jahr 2024 ist der Mitteleinsatz im Bereich Hochbau u. a. den folgenden Maßnahmen zuzuordnen:

Maßnahmebezeichnung	**Ist-Kosten bis zum 31.12.2024**	**Ist-Kosten 2024**
	[T€]	[T€]
Landes-Straßenmeisterei (planerische Vorbereitung, Bauüberwachung und Bau)		
Salzlagerhalle Biesenthal	1.238	1.079
Neubau Straßenmeisterei (SM) Mittenwalde	826	504
Ersatzneubau Betriebsdienstgebäude Fürstenwalde	320	320
Ersatzneubau Betriebsdienstgebäude Eisenhüttenstadt	372	372
Um- und Erweiterungsbau Betriebsdienstgebäude Rathenow	281	281
Um- und Erweiterungsbau Betriebsdienstgebäude Eberswalde	131	131
Um- und Erweiterungsbau Stützpunkt Tantow	130	130
Sole-Mix-Anlage Ludwigsfelde	467	94
Sole-Mix-Anlage Luckenwalde	534	534
Technikunterstände in Brandenburg, Ludwigsfelde, Nassenheide, Neuruppin, Perleberg	70	70

Maßnahmebezeichnung	Ist-Kosten bis zum 31.12.2024	Ist-Kosten 2024
	[T€]	[T€]
Bundes-Straßenmeisterei (planerische Vorbereitung bzw. Bauüberwachung)		
Planungsleistung Salzlagerhalle Nauen	339	151
Planungsleistung Salzlagerhalle Beeskow	183	183
Planungsleistung Sanierung Salzlagerhalle Bad Belzig, Schwarzheide"	64	64
Planungsleistungen Ersatzneubau Betriebsdienstgebäude Bad Belzig"	246	191
Planungsleistung Um- und Erweiterungsbau Betriebsdienstgebäude Pritzwalk	250	195
Planungsleistung Um- und Erweiterungsbau Betriebsdienstgebäude Elsterwerda	336	281
Planungsleistung Um- und Erweiterungsbau Betriebsdienstgebäude Altlüdersdorf	132	77
Planungsleistungen Photovoltaikanlagen	123	123

Die Salzlagerhalle in Nauen konnte im Berichtsjahr planmäßig fertiggestellt werden. Mit Abschluss der Planungen und der Vergabe für die notwendigen Gewerke wurde zudem mit der Errichtung der Salzlagerhalle Beeskow begonnen. Im Weiteren konnten für die geplanten Neu- bzw. Erweiterungsneubauten von neun Betriebsdienstgebäuden (Elsterwerda, Pritzwalk, Bad Belzig, Altlüdersdorf, Eisenhüttenstadt, Fürstenwalde, Eberswalde, Rathenow und Tantow) mehrere Generalplaner sowie ein Projektsteuerer gebunden werden. Dem schloss sich der Beginn der Planung an.

Für Maßnahmen der Bauunterhaltung wurden für Landesstraßenmeistereien im Jahr 2024 ca. 840 T€ aufgewendet. Hierzu zählen u. a.:

- Brandschutzmaßnahmen,
- Instandhaltung, Reparatur und Mängelbeseitigung an Toren und Türen, Leichtflüssigkeitsabscheidern, Heizungsanlagen sowie Salzlagerhallen, Sole-Mix-Anlagen sowie Blitzschutzanlagen,
- Sanierung von Elektroinstallationen, Sanitäranlagen und Hebebühnen,
- Umrüstung auf LED-Beleuchtung,
- Rückbau von Funk- und Feuerwachtürmen,
- Errichtung von Büro-, Lager- und Gefahrstoffcontainern sowie
- Maler-, Trockenbau- und Fußbodenarbeiten.

Aufgrund der zahlreichen geplanten Maßnahmen (u. a.: Umrüstung auf erneuerbare Energien, Neubau bzw. Sanierung der Technikunterstände, Notstromanlagen, Sole-Mix-Anlagen, Salzlagerhallen, Betriebsdienstgebäude und Neubau der SM Mittenwalde) auf den SM des Landes und Bundes erhöht sich der benötigte Mittelbedarf deutlich und wird sich auch mittelfristig weiterhin auf einem hohen Niveau bewegen, da die Lebensdauer vieler technischer Anlagen und Gebäude erreicht ist und Sanierungen und (Ersatz-) Neubauten notwendig sind.

B.2.4 Personal

Neben den allgemeinen gesetzlichen Regelungen bilden die rechtlichen Grundlagen für die Arbeitsverhältnisse der Tarifbeschäftigten sowie der Werkstudenten der Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst der Länder (TV-L), die diesen ergänzenden Tarifverträge sowie die Entgeltordnung. Für die Beamten gelten die beamtenrechtlichen Regelungen des Landes Brandenburg einschließlich der zugehörigen Besoldungsordnung. Die Ausbildungsverhältnisse richten sich nach dem Tarifvertrag für Auszubildende der Länder in Ausbildungsberufen nach dem Berufsbildungsgesetz (TVA-L BBiG). Für die dual Studierenden findet ebenfalls der TVA-L BBiG sowie ergänzend die Richtlinie für praxisintegrierte duale Studiengänge der Tarifgemeinschaft deutscher Länder Anwendung.

Der Personalaufwand betrug gemäß Gewinn- und Verlustrechnung im Berichtsjahr einschließlich Inanspruchnahme/Zuführung von Rückstellungen 113.542 T€ (2023: 104.048 T€). Die auszahlungswirksamen Ausgaben im Zusammenhang mit der Personalbewirtschaftung einschließlich Personalnebenkosten beliefen sich auf 115.872 T€ (2023: 107.128 T€).

Im Ergebnis des Tarifabschlusses zum TV-L im Dezember 2023 ergaben sich tarifliche Entgelterhöhungen im Jahr 2024. Ferner wurden Anhebungen der Entgelte wie folgt vereinbart:

- 01.11.2024: + 200 €
- 01.02.2025: + 5,5 %, mindestens jedoch 140 €

Darüber hinaus wurde die Zahlung einer „Inflationsabmilderungsprämie“ in Höhe von insgesamt 3.000 € einkommenssteuerfrei vereinbart, die im Berichtsjahr von Januar bis einschließlich Oktober monatlich je 120 € betrug.

Für Auszubildende, Praktikanten sowie dual Studierende wurden folgende Erhöhungen vereinbart:

- 01.11.2024: + 100 €
- 01.02.2025: + 50 €

Zusätzlich erhielten auch Auszubildende, Praktikantinnen und Praktikanten und dual Studierende eine einkommensteuerfreie „Inflationsabmilderungsprämie“ in Höhe von insgesamt 1.500 €, welche von Januar bis einschließlich Oktober 2024 monatlich mit je 50 € ausbezahlt worden ist.

Die Beschäftigtenzahl des LS hat sich wie folgt entwickelt:

Stand	**31.12.2023**	**31.12.2024**
Tarifbeschäftigte	**1.740**	**1.761**
dav. befristet Beschäftige	106	74
dav. Winterdienstkräfte	56	37
dav. Werkstudierende	0	2
Beamte und Beamtinnen	**32**	**30**
Gesamt ohne Auszubildende	**1.772**	**1.791**
Auszubildende Ausbildungsberuf Straßenwärter	**85**	**86**
Duales Studium	**36**	**44**

Im Jahresdurchschnitt 2024 wurden 1.878 Mitarbeitende beschäftigt (inkl. 83 Auszubildenden im Ausbildungsberuf des Straßenwärters sowie 37 dual Studierende). Darüber hinaus wurden zum 01.03.2024 erstmals Werkstudierende im LS beschäftigt. Seitdem sind durchschnittlich 2 Werkstudierende im LS tätig.

Es waren im Berichtsjahr 92 Arbeitsplätze von schwerbehinderten bzw. ihnen gleichgestellten Mitarbeitenden besetzt. Damit lag der Anteil leicht über der durch das Schwerbehindertengesetz vorgegebenen Pflichtquote von 5,5 %.

Das Durchschnittsalter der Beschäftigten (ohne Auszubildende und Studierende) lag im Berichtsjahr bei 46 Jahren und ist damit gegenüber dem Vorjahr (48) leicht gesunken.

Durch den Landkreis Dahme-Spreewald erfolgte die vollständige Finanzierung von 16 Beschäftigten der Straßenmeistereien in der Region Süd. Darüber erstattete der Bund die anteiligen Personalkosten für die gemeinschaftliche Unterhaltung der Bundes- und Landesstraßen.

Folgende Einstellungsmöglichkeiten standen dem LS im Berichtsjahr zur Verfügung:

	Anzahl	davon besetzt
Neue Stellen im Haushalt 2024	**0**	**0**
Neue Stellen für BD 2024	**62**	**44**
Neue Nachwuchsstellen 2024	**2**	**0**
Gesamt	**64**	**44**

Die Einstellungsmöglichkeiten trugen dazu bei, die Aufgabenerfüllung sowie den Wissenstransfer des LS zu sichern. Von den im Haushaltsplan ausgewiesenen zusätzlichen 62 Stellen konnten 44 erfolgreich besetzt werden. Insgesamt konnten unter Ausnutzung freier besetzbarer Stellen aus den Vorjahren im Berichtsjahr 230 externe Stellenbesetzungsverfahren erfolgreich abgeschlossen.

Ausbildung

Im Jahr 2024 bildete der LS durchschnittlich 83 Auszubildende im anerkannten Ausbildungsberuf des Straßenwärters/der Straßenwärterin aus. Deren schulische Ausbildung erfolgt am Oberstufenzentrum Havelland Friesack und deren überbetriebliche Ausbildung im Kompetenzzentrum für Nachhaltiges Bauen des Berufsförderungswerks der Bauindustrie Berlin-Brandenburg e.V. in Cottbus. Die praktische Ausbildung innerhalb des LS wird mit Stand zum 31.12.2024 durch 20 Ausbildungsmeistereien gewährleistet. Im Jahr 2025 werden 3 neue Ausbildungsmeistereien hinzukommen.

Auf Grundlage von Kooperationsvereinbarungen des LS mit

- der Fachhochschule Potsdam
- der Brandenburgischen Technischen Universität Cottbus-Senftenberg sowie
- der Technischen Hochschule Brandenburg

absolvierten darüber hinaus im Jahresdurchschnitt 37 dual Studierende eine Ausbildung auf dem Gebiet des Bauingenieurwesens sowie 1 dual Studierender eine Ausbildung auf dem Gebiet des Wirtschaftsingenieurwesens.

B.3 Finanzlage

Zum 31.12.2024 betrugen die liquiden Mittel des LS 178.984 T€. Diese haben sich damit im Vergleich zum Vorjahr nur geringfügig erhöht (+ 378 T€).

Die Finanzierungsquellen sind dem Pkt. B.1 zu entnehmen.

Der Ergebnisvortrag aus Vorjahren lag zum 31.12.2024 bei ./. 1.245 T€. Unter Einbeziehung des Fehlbetrags des Berichtsjahrs von 40 T€ ergibt sich inkl. Basiskapital (3.205 T€) ein Eigenkapitalwert in Höhe von 1.920 T€.

B.4 Vermögenslage

B.4.1 Anlagevermögen

Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich der Buchwert um 10.075 T€. Die Investitionen ins Anlagevermögen haben im Geschäftsjahr 2024 die Größenordnung von 19.943 T€ (einschließlich geringwertiger Wirtschaftsgüter) erreicht (2023: 19.157 T€). Darin inbegriffen ist ein großer Teil der in den Vorjahren wegen Lieferverzögerungen bei Fahrzeugen und sonstiger Technik in den Sonderposten für sonstige Zuschüsse und Zuweisungen eingestellten Posten. Im Berichtsjahr weiterhin anhaltende Lieferengpässe im Zusammenhang mit Fahrzeugen und sonstiger Technik machten es jedoch erforderlich, einen Teil der im Jahr 2022 und 2023 zugeführten Sonderpostenvorgänge in das Jahr 2025 zu verschieben sowie für neue Einzelsachverhalte des Berichtsjahrs wiederum Sonderposten für sonstige Zuschüsse und Zuweisungen zu bilden.

Der im Jahr 2024 wiederum sehr große Umfang an Anlagenzugängen führte zu einer weiteren Reduzierung des Abnutzungsgrads des Anlagevermögens. Zudem liegen sowohl die Wachstumsquote (Verhältnis der Anlagezugänge im Geschäftsjahr zu den Abschreibungen je Geschäftsjahr) als auch die Investitionsquote (Verhältnis der Anlagezugänge im Geschäftsjahr zu den kumulierten Anschaffungskosten) auf einem nach wie vor hohen Niveau:

	2020	2021	2022	2023	2024
Abnutzungsgrad Anlagevermögen	74,3 %	74,5 %	71,6 %	66,9 %	62,9 %
Wachstumsquote	1,4 %	0,9 %	1,9 %	2,3 %	2,0 %
Investitionsquote	7,8 %	5,0 %	10,6 %	13,4 %	12,9 %

Im Verwaltungsbereich belief sich die Investitionssumme auf 1.383 T€. Im Wesentlichen wurden diese Mittel für die Anschaffung von diversen Büromöbeln verwendet.

Der Bereich Hochbau tätigte im Jahr 2024 Investitionen in einem Umfang von 1.147 T€. So erfolgte u. a. die Fortführung des Baus von 3 Solemixanlagen.

Für technische Ausrüstungsgegenstände des Betriebsdienstes sowie Fahrzeuge der Meistereien investierte der LS im Berichtsjahr 17.414 T€, u. a. für 5 Kehrmaschinen, 2 Motorgeräteträger mit Anbaugeräten, 4 Hubarbeitsbühnen, 32 Lastkraftwagen (davon 2 mit Ladekran und Anbaugeräten, 25 mit Anbaugeräten), 1 Brückenprüffahrzeug, 33 fahrbare Absperrtafeln, 31 Kleintransporter (davon 15 mit Kipper), 4 PKW, 6 Teleskopradlader, 2 Trockenschnitt-Rissfräsen, 2 Buschholzhacker, 4 Streugutladegeräte, 7 Tandemwalzen und 3 Asphalt-Thermo-Container.

Die für 2025 im Entwurf des Haushaltsgesetzes vorgesehenen Investitionsmittel liegen um 5.000 T€ über dem Ansatz des Berichtsjahrs. Für eine weitere Reduzierung des Investitionsrückstaus bei Fahrzeugen, Maschinen und Geräten sowie den Ausbau des Technikbestands als Voraussetzung für die Arbeitsfähigkeit der zusätzlich bewilligten Arbeitskräfte liegt der Mittelbedarf über dem Planansatz.

B.4.2 Vorratsvermögen

Mit einem Bestand an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen in Höhe von 4.409 T€ lag dieser zum 31.12.2024 nahezu auf dem Niveau des Vorjahrs (4.702 T€). Die höchsten Anteile am Bestand des Vorratsvermögens entfallen auf Streustoffe Winterdienst (2023: 2.381 T€; 2024: 2.338 T€) sowie Straßenzubehör (2023: 1.977 T€; 2024: 1.714 T€).

B.4.3 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Forderungen gegenüber dem Land bestanden zum 31.12.2023 in Höhe von 3.967 T€ (2023: 6.162 T€). Die Reduzierung im Vergleich zum Vorjahr ist auf geringere Forderungen gegenüber dem MIL aus dem Sonderprogramm „Stadt und Land“ für Maßnahmen im kommunalen Straßenbau zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden des Landes Brandenburg zurückzuführen.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beliefen sich zum Bilanzstichtag auf 2.097 T€. Ursächlich für den Rückgang ggü. dem Vorjahr (2023: 4.104 T€) sind u. a. der Wegfall von Einmalvorgängen wie Forderungen aus der Kostenteilung zur L 794 sowie eine höhere Anzahl an Einzelforderungen.

Sonstige Vermögensgegenstände lagen zum 31.12.2024 in Höhe von 4 T€ (2023: 3 T€) vor. Bei den aktiven Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von 128 T€ (2023: 90 T€) handelt es sich überwiegend um Buchungen zu Lizenzen, Softwarepflegeverträgen und Fortbildungen.

B.4.4 Sonderposten

Der Sonderposten aus Zuweisungen und Zuschüssen für Investitionen korrespondiert mit der Bestandsentwicklung des Anlagevermögens, d. h. auch hier liegt der Wert zum 31.12.2024 deutlich über dem des Vorjahrs.

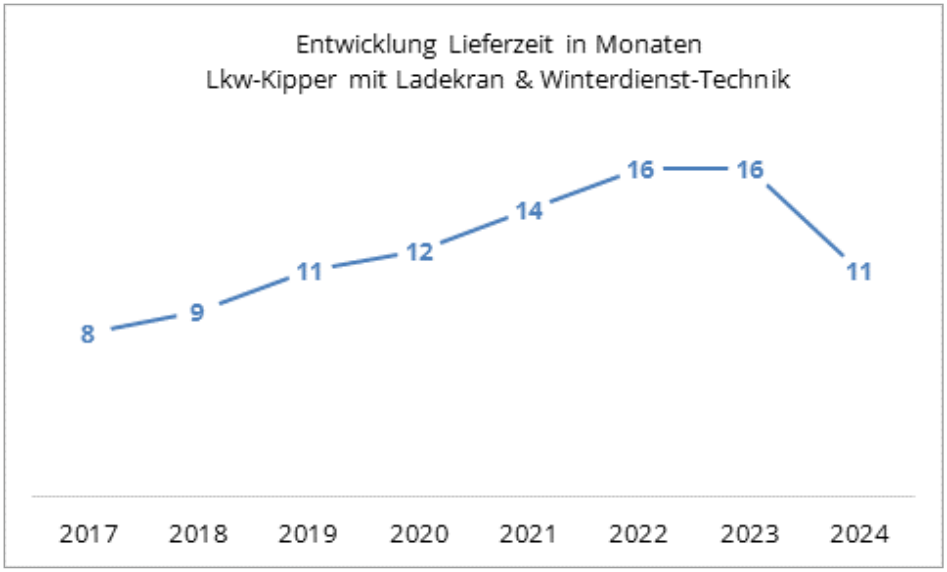
Trotz Auflösung von ca. 63 % des Vorjahresbestands war beim Sonderposten für sonstige Zuweisungen und Zuschüsse ein Anstieg um 2.136 T€ zu verzeichnen (2023: 46.899 T€; 2024: 49.035 T€).

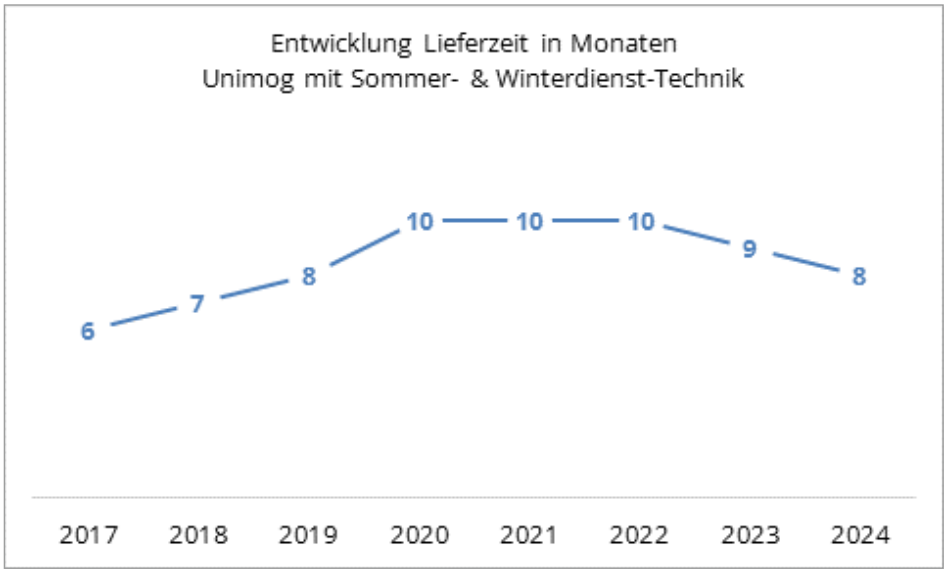
Der größte Anteil am Gesamtbestand entfällt auch im Jahr 2024 auf Investitionsvorgänge des BD (2023: 28.026 T€; 2024: 19.104 T€). Hier mussten neben Neuanmeldungen des Jahres 2024 im Wert von 6.110 T€ Vorgänge des Jahres 2022 im Umfang von 7.508 T€ sowie aus dem Jahr 2023 in Höhe von 5.486 T€ wegen anhaltender Lieferverzögerungen ins Berichtsjahr übernommen werden.

Die speziellen technischen Anforderungen an die Nutzfahrzeuge führen zu einem erheblichen zeitlichen Delta zwischen Bestellung und Lieferung. So durchläuft beispielsweise ein Lastkraftwagen Kipper mit Ladekran und Winterdienst-Aufbau nach der Herstellung mehrere Zwischenstationen bei mitunter verschiedenen Unterauftragnehmern, um mit der benötigten Technik ausgestattet zu werden. Des Weiteren haben sich die Anzahl und Komplexität von Fahrzeugassistenzsystemen in den letzten Jahren stark weiterentwickelt, sodass die Herstellung der Nutzfahrzeuge mitunter mehr Zeit in Anspruch nimmt. Erschwerend kommt hinzu, dass die

Anzahl der Fahrzeughersteller auf dem europäischen Markt sowie deren Produktionskapazitäten begrenzt sind, wodurch es zu Auftragsstaus kommt.

Die Entwicklung der Lieferzeiten für Nutzfahrzeuge im Betriebsdienst wird im Folgenden am Beispiel der Lastkraftwagen Kipper und Unimogs verdeutlicht, den zahlenmäßig im LS im Betriebsdienst am stärksten vertretenen Fahrzeugkategorien. Wie den nachfolgenden Grafiken entnommen werden kann, haben sich die Lieferzeiten seit 2017 deutlich verlängert. Betrug die durchschnittliche Lieferzeit für einen Lastkraftwagen Kipper mit Ladekran und Winterdiensttechnik im Jahr 2017 noch 8 Monate, so verdoppelte sich diese bis zum Jahr 2023 auf 16 Monate. Seit 2024 zeichnet sich eine Verringerung der Lieferzeiten auf aktuell 12 Monate ab.





Ein Abschluss des Beschaffungsprozesses innerhalb eines Haushaltsjahres ist - auch in Anbetracht des zeitlichen Aufwandes bei der Vorbereitung und Durchführung eines Vergabeprozesses - unter diesen Umständen ausgeschlossen.

Weiterhin trägt die Berücksichtigung von Abstufungsvorgängen im Umfang von 7.743 T€ wesentlich zu der festgestellten Erhöhung bei.

B.4.5 Rückstellungen

Die im Bereich der Rückstellungen im Vergleich zum Vorjahr festzustellende Reduzierung um 14.607 T€ (2023: 70.269 T€; 2024: 55.662 T€) ist im Wesentlichen auf den Verbrauch von Rückstellungen für Abstufungssachverhalte zurückzuführen. Von einem zum 31.12.2023 vorliegenden Umfang von 26.216 T€ verringerte sich hier der Bestand durch Verbrauch auf 10.060 T€, welche Abstufungsvorgänge in den Landkreisen Oberhavel sowie Ostprignitz-Ruppin betreffen.

B.4.6 Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen betrugen zum Bilanzstichtag 40.214 T€ und lagen damit 6.799 T€ unter dem Wert des Vorjahrs (2023: 47.012 T€). Ursächlich hierfür sind im Jahr 2023 bestehende Verbindlichkeiten gegenüber dem Brandenburgischen IT-Dienstleister (ZIT BB) aus Leistungen des IV. Quartals 2023, welche im Berichtsjahr bereits im Dezember durch Zahlung ausgeglichen wurden. Des Weiteren trugen in größerem Umfang offene Fördermittelabforderungen von Kommunen für Brückenbauwerke, Radwege und Kommunalstraßen zur Entwicklung der Verbindlichkeitshöhe bei. Darüber hinaus aufzuführen sind Sondervorgänge wie Verbindlichkeiten aus Einstandspflichten für die Abstufung der L 16 im Landkreis Havelland sowie offene Zahlungsverpflichtungen aus der Lieferung von 3 Hebebühnen, die im Jahr 2024 nicht vorlagen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber dem Land liegen 15.220 T€ über dem Wert des Vorjahrs (2023: 27.522 T€; 2024: 42.741 T€). Ursächlich hierfür sind Verbindlichkeiten aus Förderprojekten (2023: 20.601 T€; 2024: 34.046 T€) sowie eine im Vergleich zum Vorjahr höhere Verbindlichkeit aus der Abrechnung der Zentralen Bezügestelle des Landes Brandenburg (ZBB) für das IV. Quartal.

Die sonstigen Verbindlichkeiten beliefen sich zum 31.12.2024 auf 15 T€ (2023: 3 T€). Es handelte sich hierbei um Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern und dem Finanzamt sowie um ungeklärte Zahlungseingänge.

C. Risiko- und Chancenbericht

Der LS ist Bestandteil der unmittelbaren 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.

Grundsätzliche Risiken bestehen beim LS in der termin-, kosten- und qualitätsgerechten Planung und Baudurchführung der Projekte, der Mittelverfügbarkeit sowie der Aufgabenerfüllung in der Straßenunterhaltung.

Die Schwerpunktrisiken liegen insbesondere in

(1) der Sicherung eines **qualitativ und quantitativ bedarfsgerechten Personalbestands** unter Berücksichtigung der Vorgaben der Landesregierung Brandenburg.

    Zu betrachten sind hier zum einen die Stellenbereitstellung im Rahmen der Haushaltsverhandlungen als auch die Problematik der Stellenbesetzung und Bewerberverfügbarkeit. Es ist hervorzuheben, dass es sich beim Personal um einen wesentlichen nichtfinanziellen Leistungsindikator des LS handelt.

Gemäß des Konzepts für den Straßenbetriebsdienst im LS besteht in den Straßenmeistereien ein Gesamtpersonalbedarf in Höhe von 1.100 Vollzeitäquivalenten. Diesem stand zum 01.01.2021 ein Bestand von 697 unbefristet Beschäftigten in den Meistereien gegenüber. Mit 120 zugewiesenen Stellen im Jahr 2021, 95 Stellen im Jahr 2022, 80 Stellen im Jahr 2023 und 62 Stellen für das Jahr 2024 wurden wesentliche Voraussetzungen für die Konzeptumsetzung geschaffen. Es ist nun von entscheidender Bedeutung, dass auch die für das Jahr 2025 vorgesehene Personalverstärkung bei der Haushaltsaufstellung Berücksichtigung findet. Ermöglicht es doch die mit der Personalzuführung einhergehende sukzessive Erhöhung des Eigenleistungsanteils, die Abhängigkeit von Fremdfirmen und befristeten Arbeitskräften zu reduzieren und eine kontinuierliche und verlässliche Aufgabenerfüllung im Betriebsdienst bedeutend zu erleichtern. Zudem verringert sich mit reduzierten Fremdleistungsbezügen der Aufwand für Ausschreibungen, Vergabe und Überwachung der Fremdleistungserbringung spürbar. Eine durch den LS erarbeitete Wirtschaftlichkeitsbetrachtung unterstreicht die Notwendigkeit der Umsetzung des Betriebsdienstkonzepts.

Grundsätzlich erweist es sich für den LS als Herausforderung, fachlich qualifiziertes Personal zu gewinnen. Es wird zunehmend das Risiko gesehen, dass Stellen wegen fehlender geeigneter Bewerber/Bewerberinnen über einen längeren Zeitraum unbesetzt bleiben.

Bei den aufgeführten Straßenwärterstellen zeigen die Erfahrungen der letzten Jahre, dass nicht für alle Funktionsgruppen qualifiziertes Personal auf dem Arbeitsmarkt verfügbar war. Hier wurde auch auf Quereinsteiger/Quereinsteigerinnen zurückgegriffen. In Abhängigkeit von deren beruflichen Hintergründen wird ihnen eine Qualifizierungsmaßnahme angeboten, die zum einen ihre Fähigkeiten und Kenntnisse an das Niveau ausgebildeter Straßenwärter und Straßenwärterinnen heranführt und zum anderen im Sinne der Personalentwicklung einen Aufstieg in den Entgeltgruppen ermöglicht. Die Qualifizierungsmaßnahme wurde im Berichtsjahr von 36 (2023: 31) Beschäftigten mit einer verwaltungseigenen Prüfung erfolgreich abgeschlossen.

Ebenso wie im Betriebsdienst ist es für den Bereich der Bauüberwachung vorgesehen, die Eigenleistungsquote deutlich zu erhöhen, leistet sie doch einen entscheidenden Beitrag für die Qualität des Handelns und die Erhaltung des technischen und vertragsrechtlichen Know-hows. Nach aktueller Einschätzung ist die Eigenleistungsquote rückläufig und es sind dem LS durch den anhaltenden Fachkräftemangel auf dem Arbeitsmarkt und in Folge dessen nicht abgeschlossenen Stellenbesetzungen bei der Umsetzung erhebliche Grenzen gesetzt. Die gesetzten Ziele können in absehbarer Zeit nicht erreicht werden.

So ist die Bewerbersituation sowohl für die Bereiche Planung und Bau als auch in den Bereichen Betrieb und Verkehr u. a. aufgrund der demografischen Entwicklung nach wie vor nicht zufriedenstellend. Ausschreibungen für Ingenieurinnen und Ingenieure mussten zunehmend mehrfach wiederholt werden oder blieben zum Teil gänzlich ohne Erfolg. Der Fachkräftemangel ist ebenso bei den durch den LS gebundenen Ingenieurbüros festzustellen. Dies führt zu teilweise erheblichen Verzögerungen im Planungsprozess und mündet letztlich in einem späteren Baubeginn.

Über alle Geschäftsbereiche waren zum 31.12.2024 insgesamt 50 Ingenieurstellen unbesetzt. Aufgrund der erwähnten Herausforderungen bei der Gewinnung neuer Fachkräfte und den zugleich zu erwartenden Personalabgängen ist eine Entspannung dieser Situation eher nicht zu erwarten. Andererseits ist es in den vergangenen Jahren gelungen, durch Neueinstellungen die Personalabgänge vollständig zu kompensieren, so dass die Zahl der vakanten Stellen letztlich stabil gehalten werden konnte. Gleichwohl müssen die Rahmenbedingungen als fortgesetzt schwierig bezeichnet werden.

Dazu gehört, dass die Anforderungen an neu einzustellendes Personal aufgrund der fortschreitenden Digitalisierung aller Arbeits- und Lebensbereiche steigen, zugleich ist aber auch den gewandelten Erwar-

tungen geeigneter Kandidatinnen und Kandidaten Rechnung zu tragen. Hierbei stellt die im Vergleich zu anderen Infrastrukturbetreibern (insbesondere Die Autobahn GmbH und DB InfraGO AG) zurückstehende Vergütungssituation nach dem TV-L einen nicht unwichtigen Aspekt dar.

Im Zusammenhang damit hat der LS im Jahr 2024 als weiteres Instrument im Portfolio der Personalgewinnung die Voraussetzungen dafür geschaffen, dass ab dem Jahr 2025 erstmalig der Versuch unternommen wird, mittels Arbeitnehmerüberlassung projektbezogene Bedarfe an Ingenieurinnen und Ingenieure und anderem bautechnischen Personal flexibel zu decken.

Die geschilderte Problematik fehlender Bewerber macht deutlich, dass es notwendig ist, die eigene Ausbildung von Personal weiter zu verfolgen. Im Rahmen von Ausbildungsmessen bzw. Informationstagen informierte der LS zum dualen Studium sowie dem Ausbildungsberuf der Straßenwärterin/ des Straßenwärters. Darüber hinaus beteiligten sich 7 SM am "Zukunftstag 2024". Auch Schülerpraktika und freiwillige Praktika wurden 2024 in den SM und übrigen Dienststätten durchgeführt, sodass Einblicke ermöglicht und das Interesse für den Ausbildungsberuf und das duale Studium geweckt werden konnte. Diese Bemühungen schlugen sich dann schlussendlich auch in den Bewerberzahlen nieder: So konnten für die 11 Studienplätze der dual Studierenden 96 Bewerbungen und für die 30 Ausbildungsplätze im Ausbildungsberuf die Straßenwärterin/ der Straßenwärter 130 Bewerbungseingänge verzeichnet werden. Zudem wurde im Berichtsjahr erstmals eine Ausschreibung zur Gewinnung von Stipendiatinnen und Stipendiaten durchgeführt. Im Ergebnis wurde ein Vertrag geschlossen.

Neben der Rekrutierung von neuem Personal wird der Fürsorge bezüglich des Bestandspersonals ein hoher Stellenwert beigemessen. Hier kommt dem betrieblichen Gesundheitsmanagement des LS sowie der externen Mitarbeiterberatung bei der Bewältigung von akuten Fragen, Problemen oder Krisen im Privat- und Arbeitsbereich nach wie vor große Bedeutung zu. Im ersten Halbjahr 2024 erfolgten eine Vielzahl von Auswertungsworkshops in den Organisationseinheiten zur detaillierten Analyse der anonymen Mitarbeiterbefragung aus 2023. Im Ergebnis wurden sowohl für die Organisationseinheiten intern umsetzbare Maßnahmen entwickelt als auch betriebsweite strategische Ziele zur Reduzierungen von psychischen Belastungen sowie positiver Beeinflussung des Arbeitsklimas erarbeitet. Deren Umsetzung prägen die Handlungsfelder des betrieblichen Gesundheitsmanagements. Einen wesentlichen Bestandteil stellt auch die digitale Gesundheitsplattform „AOK bewegt" mit Verhaltenspräventionsangeboten zu den Themen Bewegung, Ernährung und Entspannung dar. Ebenso wurden im LS erneut sportliche Eventveranstaltungen angeboten, welche auf immer stärkeres Interesse der Beschäftigten stoßen.

Etablierte Maßnahmen, wie die Bereitstellung ergonomischer Arbeitsplatzausstattung sowie die Wasserversorgung für Beschäftigte des Betriebsdienstes im Fall von Hitzeperioden, werden fortgeführt.

Mit der im Berichtsjahr erfolgten Umsetzung von Desksharing „Light" im Betriebssitz des LS in Hoppegarten wurde ein strategischer Schritt gegangen, um auf Basis des Shared Workspaces Konzepts die Effizienz, Flexibilität und Mitarbeiterzufriedenheit zu fördern und gleichzeitig Miet- und Betriebskosten zu senken. Zudem sind in Folge der Neugestaltung von Besprechungsräumen und Begegnungsstätten positive Effekte in Bezug auf die Zusammenarbeit der Beschäftigten zu erwarten.

Als Bestandteil der Brandenburgischen Landesverwaltung ist der LS in der Lage, sowohl den bereits im LS Beschäftigten als auch potentiellen Bewerbern und Bewerberinnen ein gesichertes Arbeitsumfeld bieten zu können.

(2) **Termin- und Kostenüberschreitungen** in der Projektrealisierung/Unterhaltung infolge von Kapazitätsengpässen bei beauftragten Unternehmen, u. a. wegen Personalmangel, langandauernder Genehmigungs-, Gerichts- und Vergabenachprüfverfahren sowie ungeplanter Störungen im Bauablauf,

(3) **Anstieg der Baupreise**, wobei überplanmäßige Kosten z. B. in Folge höherer Personalkosten oder Rohstoffpreise im Ergebnis zu geringerer Leistungsmenge führen,

(4) **Kürzungen bei der Mittelbereitstellung** für kommende Haushaltsjahre

Ein erhebliches Risiko in Bezug auf die Maßnahmenumsetzung ergibt sich aus der Finanzplanung für die kommenden Jahre. Die für den Doppelhaushalt 2025/2026 vorgesehenen finanziellen Ansätze der mittelfristigen Finanzplanung unterschreiten die durch den LS ermittelten Bedarfe in Größenordnungen. Sofern diese beibehalten werden, kann ein Teil der Maßnahmen mit Baubeginn im Jahr 2025 und der Fortführung im Jahr 2026 vorgesehenen Maßnahmen nicht ausgeschrieben werden.

(5) Weiterhin resultieren aus Abstufungssachverhalten Risiken in der Maßnahmenumsetzung: Ausgehend von einer Prüfung des Landesrechnungshofs hat die Landesregierung 2018 die Strategie "Perspektiven für das Landesstraßennetz – Abstufungskonzept und Weiterentwicklung“ beschlossen. Demnach sind insgesamt 1.628 km Landesstraßen gemäß Brandenburgischem Straßengesetz abzustufen. Mit Stand 31.12.2024 verbleiben im Abstufungsnetz noch ca. 1.468 km. Entsprechend der bisherigen Strategie einvernehmlicher Abstufungen scheint das Potential nahezu ausgeschöpft zu sein. Je nach fachpolitischer Entscheidung des MIL zum weiteren Vorgehen, insbesondere bei einer Forcierung der non-konsensualen Abstufungen, muss für die Folgejahre entsprechende Haushaltsvorsorge getroffen werden. Jede geschlossene Abstufungsvereinbarung oder non-konsensuale Abstufung reduziert das zur Verfügung stehende Budget für Planung und Bau.

Um gemeinsam mit allen anderen Akteuren in der Bauwirtschaft die **Digitalisierung insbesondere der Planungs- und Bauprozesse sowie der Verkehrstechnik** voranzutreiben und nicht den Anschluss innerhalb der Baubranche zu verlieren, wurde im Geschäftsjahr 2024 das Projekt NEO.IT – Digital fortgeführt, das im Kern auf die Erarbeitung einer umfassenden IT-Strategie als Grundlage für alle weiteren Digitalisierungsbestrebungen abzielt. Die im Zuge von NEO.IT absolvierte Umgebungsanalyse beschäftigte sich mit den dahingehenden Entwicklungen bei der DEGES GmbH, Die Autobahn GmbH des Bundes, der bayerischen Straßenbauverwaltung und der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-AG (ASFINAG). Ausgehend davon lässt sich einschätzen, dass ein professionelles Datenmanagement, die Fähigkeit für den Einsatz von Künstlicher Intelligenz und der weitgehenden Digitalisierung der Geschäftsprozesse des LS sowie die Arbeit mit sogenannten digitalen Zwillingen der Straßeninfrastruktur über den gesamten Lebenszyklus hinweg die Konsolidierung und Weiterentwicklung der Anwendungslandschaft hin zu großen Plattformlösungen voraussetzt. Zugleich müssen dafür auch die infrastrukturellen Voraussetzungen wie die etwa erheblich steigenden Bedarfe an Rechenleistung und Speicherplatz sowie der Cybersicherheit geschaffen werden. Mit Blick auf die IT-Governance soll mit NEO.IT ein effektives IT-Multiprojektmanagement etabliert werden, um über alle Fachbereiche hinweg die anstehenden Umsetzungsprojekte bedarfsgerecht priorisieren und abwickeln zu können.

Der Aspekt der Nachhaltigkeit gewinnt auch im LS zunehmend an Bedeutung. So wird im Dezernat Hochbau die Einführung eines Energiemanagementsystems für die Straßenmeistereien vorangetrieben, um Energieverbräuche systematisch zu erfassen, Einsparpotenziale zu identifizieren und nachhaltige Maßnahmen umzusetzen. In Energieberichten sind Verbräuche, Kosten und Treibhausgasemissionen zu analysieren sowie Aktionspläne zu definieren. Sie bilden die Grundlage für Liegenschaftsenergiekonzepte, in denen standortspezifische Kombinationen aus erneuerbaren Energien und Speichertechnologien zur Strom- und Wärmeversorgung der Liegenschaften festgelegt werden.

Im Berichtsjahr wurden im Rahmen eines parallel laufenden Projekts auf Kraftfahrzeughallen und einer Salzlagerhalle von Bundesstraßenmeistereien Photovoltaikanlagen installiert. Ziel ist es, die Abhängigkeit der Straßenmeistereien von öffentlichen Stromversorgern schrittweise zu verringern, um sowohl die Stromkos-

ten zu senken, als auch die Versorgungssicherheit zu erhöhen. Hierzu erfolgte darüber hinaus die Bestellung von Notstromanlagen, deren Lieferung für das Jahr 2025 vorgesehen ist.

Mit der Gründung eines Umweltteams im November 2024 soll die Einführung eines betrieblichen Umweltmanagements nach Eco Management and Audit Scheme (EMAS) weiter vorangebracht werden. Das Team setzt sich aus Akteuren aus Dezernaten mit besonders umweltrelevanten Aufgaben zusammen. In regelmäßigen Treffen wird das Team ab 2025 die wesentlichen Anforderungen von EMAS besprechen und schrittweise umsetzen. Bisherige Ergebnisse umfassen eine Umweltaspektebewertung, den Entwurf von Umweltleitlinien, die Sammlung von Ideen für Umweltziele sowie die Vorbereitung der Abfalldatenerfassung in den Straßenmeistereien ab 2025. Als wesentliche Umweltaspekte wurden insbesondere der Energieverbrauch – vor allem aus fossilen Quellen –, die Erzeugung von Abfällen und Abwasser sowie der Verbrauch von Baumaterialien identifiziert. An ersten Liegenschaften ist der Beginn von EMAS-Umweltbetriebsprüfungen vorgesehen.

Die Förderung der biologischen Vielfalt auf den Betriebsflächen wird fortgeführt, beispielsweise durch zusätzliche Wildblumenwiesen und Nisthilfen für Vögel und Fledermäuse.

D. Prognosebericht

Gemäß Entwurf des Haushaltsgesetzes erhält der LS für das Jahr 2025 Zuweisungen in Höhe von 291.481 T€ (Stand 10.04.2025 ohne Fördermittel). Hinzu kommen Erstattungen Dritter, die in Höhe von 27.900 T€ eingeplant sind.

Auf die Bereiche Betrieb und Verkehr entfallen vom genannten konsumtiven Gesamtbudget inkl. Erstattungen ein Anteil von 38.817 T€. Für die Bereiche Planung und Bau wurden ohne Berücksichtigung von Fördermitteln, jedoch unter Einbeziehung der Erstattungen Dritter, 89.650 T€ veranschlagt.

An den in den vergangenen Jahren verfolgten Schwerpunkten wird auch im Jahr 2025 festgehalten. So steht weiterhin die Umsetzung von Maßnahmen im Bestandsnetz im Fokus. Vorhaben in Ortsdurchfahrten sind mit einem voraussichtlichen Baumitteleinsatz von rd. 38.000 T€ berücksichtigt. Neubaumaßnahmen werden lediglich noch im Bereich der straßenbegleitenden Radwege vorgesehen. Für die Planung und die Bauüberwachung für Maßnahmen an Bundesstraßen sind Landesmittel in Höhe von 21.000 T€ eingeplant, davon 2.500 T€ für Radwege.

Zum Zeitpunkt der Berichterstellung liegt der durch das MdFE veröffentlichte Entwurf des Haushaltsgesetzes 2025/2026 vor. In Anbetracht des hierin für den Verkehrshaushalt und damit auch für das Budget Planung und Bau des LS vorgesehenen Mittelumfangs sind die kurz- und mittelfristigen Auswirkungen auf die Umsetzung der Projektprogramme zu prüfen. Vor diesem Hintergrund hat das MIL dem LS den Auftrag erteilt, eine Strategie zu erarbeiten, die eine Steuerung der Projektprogramme des LS unter Berücksichtigung eines effizienten Einsatzes aller Ressourcen gewährleisten kann. Dazu wird der LS dem MIL im Jahr 2025 einen entsprechenden Strategieentwurf vorlegen, um die Ziele für die Infrastruktur in Bezug auf das Straßennetz in Brandenburg mittel- und langfristig zu erreichen.

Im Rahmen der Auftragsverwaltung für den Bund werden dem LS für den Bau und die Unterhaltung von Bundesstraßen für das Haushaltsjahr 2025 als vorläufiger Verfügungsrahmen auf Basis des 1. Regierungsentwurfs 2025 Mittel in Höhe von 175.453 T€ (inkl. bereits zugewiesener Mittel im Investitionsgesetz Kohleregionen) in Aussicht gestellt (Stand 17.03.2025). Davon entfallen 62.000 T€ auf Erhaltungsmittel. Für den Radwegebau an Bundesstraßen wurden dem LS 8.000 T€ zur Verfügung gestellt. Im Gegensatz zu den Landesstraßen sind an den Bundesstraßen neben dem Radwegeneubau auch Straßenneubauvorhaben vorgesehen. So werden im Jahr 2025 der 2. Bauabschnitt der Ortsumgehung Cottbus (B 168/B 97) zur Stärkung der

Lausitzregion baulich fortgesetzt und weitere vorbereitende Maßnahmen für die B 112 Ortsumgehung OU Frankfurt (Oder) im Abschnitt von B 5 bis B 167 getroffen. Die für die Ortsumgehung Teschendorf-Löwenberg (B 96) geplanten vorbereitenden Maßnahmen pausieren bis zu einer Entscheidung hinsichtlich des laufenden Klageverfahrens gegen den Planfeststellungsbeschluss.

Vor dem Hintergrund der Umsetzung des Betriebsdienstkonzepts wird im Jahr 2025 die Umsetzung der Neu- bzw. Erweiterungsneubauten von neun Betriebsdienstgebäuden im Rahmen der verfügbaren Mittel fortgeführt. Des Weiteren sind die Ersatzneubauten von Salzhallen sowie der Bau weiterer Technikunterstände umzusetzen, die Vorbereitungen für die Errichtung der SM Mittenwalde voranzutreiben. Auch die Arbeit am Energiemanagementsystem und dem betrieblichen Umweltmanagement sowie die Realisierung der damit in Zusammenhang stehenden Maßnahmen werden im Jahr 2025 weiterverfolgt.

Mit dem Tarifabschluss aus dem Dezember 2023 wurden ferner Eingruppierungsverbesserungen für die Beschäftigten im Betriebsdienst ab dem Jahr 2025 vereinbart. Der LS war hier in enger Abstimmung mit dem MIL und dem Tarifreferat bemüht, die tariflichen Voraussetzungen für die möglichen Höhergruppierungen der annähernd 900 Beschäftigten ab 2025 abschließend zu klären.

Auch in Zukunft ist es das Ziel des LS, durch das Zusammenspiel verschiedener Faktoren, wie z. B. der Erschließung neuer Instrumente der Personalgewinnung, einer Beibehaltung der hohen Ausbildungskapazitäten in Bezug auf Auszubildende im Beruf der Straßenwärterin/ des Straßenwärters sowie dual Studierende in der Fachrichtung Bauingenieurwesen, der Generierung von Personal aus landesinternen Verwaltungsstudiengängen, internen Qualifizierungsmaßnahmen, Angeboten im Rahmen des Gesundheitsmanagements und der Durchsetzung von Einstellungsmöglichkeiten im Rahmen kommender Haushaltsverhandlungen zur Sicherstellung des für die Aufgabenerfüllung erforderlichen Personalbestands beizutragen und die Eigenleistungsquote, insbesondere im Betriebsdienst sowie der Bauüberwachung, weiter zu erhöhen. Eine deutliche Erhöhung der Zahl der dual Studierenden wäre mit Blick auf die Deckung des gegenwärtigen und künftigen Bedarfs an Bauingenieuren an sich dringend geboten, ist jedoch aufgrund der fehlenden Kapazitäten an Praxisausbildern nicht möglich.

Mit der im Berichtsjahr begonnenen und im Jahr 2025 fortzuführenden Implementierung eines Dokumentenmanagementsystems (EL.DOK) sowie der Digitalisierung der Prozesse im Zusammenhang mit der Fördermittelverwaltung werden eine höhere Effizienz der Arbeitsabläufe sowie eine Vereinheitlichung der Vorgangsablage angestrebt.

Der LS beabsichtigt, den sich aus dem Jahresabschluss 2024 ergebenden Fehlbetrag im Folgejahr auszugleichen.

Für das Jahr 2024 sind keine weiteren, über die bereits benannten Entwicklungen hinausgehenden Sachverhalte bekannt, die einen wesentlichen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit des LS haben.

Hoppegarten, 06.06.2025

Mike Koehler

Vorsitzender des Vorstands
(m.d.W.d.G.b.)
Vorstand Infrastruktur undMobilität

Andreas Schade

Vorstand Regionalbereiche
(m.d.W.d.G.b.)

Bilanz für das Geschäftsjahr 2024

Landesbetrieb Straßenwesen
Brandenburg, Hoppegarten

Gewinn- und Verlustrechnung 01.01.- 31.12.2024

	2024		Vorjahr
1. Umsatzerlöse	€	€	€
a) Erlöse aus betriebl. und verwaltungswirtschaft. Tätigkeit	2.082,10		59,52
b) Erträge aus Gebühren und Entgelten	3.829.512,89		3.967.358,94
c) Erträge aus Zuweisungen und Zuschüssen	321.921.865,61		299.517.969,00
d) Veränderung des SoPo für sonst. Zuweisungen und Zuschüsse	-2.136.038,83		4.466.702,00
		323.617.421,77	307.952.089,46
2. Sonstige Ertäge		14.729.362,51	13.070.397,48
3. Aufwendungen für bezogene Waren und Dienstleistungen			
a) Aufwendungen für Material, Energie und so. verwaltungswirtsch. Tätigkeit	-13.408.138,67		-12.353.038,24
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	-182.502.810,14		-191.267.714,82
		-195.910.948,81	-203.620.753,06
4. Personalaufwand			
a) Löhne, Gehälter und Bezüge	-94.254.105,69		-85.528.486,75
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	-19.287.424,70		-18.519.426,63
		-113.541.530,39	-104.047.913,38
5. Abschreibungen			
a) Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des AV	-20.663,08		-177.567,09
b) Abschreibungen auf Gebäude, Gebäudeeinrichtungen	-123.106,02		-72.409,70
c) Abschreibungen auf technische Anlagen und Maschinen	-2.539.941,49		-2.361.258,55
d) Abschreibungen auf andere Anlagen, BuG-ausstattung	-7.175.434,38		-5.841.443,51
		-9.859.144,97	-8.452.678,85
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen			
a) Sonstige Personalaufwendungen	-2.710.378,85		-3.121.145,44
b) Aufwendungen für die Inanspruchnahme von Rechten und Diensten	-12.538.489,87		-11.865.033,71
c) Aufwendungen für Kommun.,Dokum.,Inform., Reisen,Werbung	-2.880.544,86		-3.218.121,71
d) Aufwendungen für Beiträge,Sonstiges, Wertkorr.,periodenfr. Aufw.	-873.207,37		-1.111.855,93
		-19.002.620,95	-19.316.156,79
7. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		-70.299,80	-215.202,05
8. Ergebnis nach Steuern		-37.760,64	-14.630.217,19
9. Sonstige Steuern		-2.295,54	-2.528,32
10. Jahresüberschuss		-40.056,18	-14.632.745,51

Bilanz zum 31.12.2024

AKTIVA	31.12.2024		Vorjahr
	€	€	€
A. ANLAGEVERMÖGEN			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	2.651,92		18.011,15
		2.651,92	18.011,15
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	1.263.025,88		1.231.469,03
2. Technische Anlagen und Maschinen	45.000.952,57		37.475.822,48
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	9.812.423,89		8.256.873,83
		56.076.402,34	46.964.165,34
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.351.529,20		373.281,77
		1.351.529,20	
		57.430.583,46	47.355.458,26
B. UMLAUFVERMÖGEN			
I. Vorräte			
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		4.409.294,87	4.702.310,24
II. Forderungen und sonst. Vermögensgegenstände			
1. Forderungen gegen das Land Brandenburg	3.966.540,13		6.161.572,97
2. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.096.873,81		4.103.587,67
3. Sonstige Vermögensgegenstände	4.436,60		3.441,48
		6.067.850,54	10.268.602,12
III. Flüssige Mittel		178.983.465,77	178.605.251,22
		189.460.611,18	193.576.163,58
C. AKTIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		127.864,63	89.673,38
		247.019.059,27	241.021.295,22

PASSIVA	31.12.2024		Vorjahr
	€	€	€
A. EIGENKAPITAL			
I. Basiskapital		3.204.964,26	3.204.964,26
II. Ergebnisvortrag		-1.244.656,09	13.388.089,42
III. Jahresüberschuss/-fehlbetrag		-40.056,18	-14.632.745,51
		1.920.251,99	1.960.308,17
B. SONDERPOSTEN MIT RÜCKLAGEANTEIL			
I. Sonderposten aus Zuweisungen und Zuschüsse aus Investitionen		57.430.583,46	47.355.458,26
II. Sonderposten für sonstige Zuweisungen und Zuschüsse		49.035.196,48	46.899.157,65
		106.465.779,94	94.254.615,91
C. RÜCKSTELLUNGEN			
1. Rückstellungen für Altersteilzeitverpflichtungen	834.760,60		764.622,95
2. Sonstige Rückstellungen	54.827.472,62		69.504.725,01
		55.662.233,22	70.269.347,96
D. VERBINDLICHKEITEN			
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	40.213.556,65		47.012.329,03
2. Verbindlichkeiten gegenüber dem Land Brandenburg	42.741.421,38		27.521.887,84
3. Sonstige Verbindlichkeiten	15.142,25		2.458,63
		82.970.120,28	74.536.675,50
E. PASSIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		673,84	347,68
		247.019.059,27	241.021.295,22

Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg
Betriebssitz
Lindenallee 51
15366 Hoppegarten
www.ls.brandenburg.de