



Geschäftsbericht 2022



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:

© LS

Abb. 4: Drohne Berlin

Abb. 9: Amt Gartz (Oder)

Satz und Layout:

LGB (Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg)

Vorwort des Vorstands zum Geschäftsbericht 2022

Die Verordnungen zur Eindämmung der Coronapandemie hatten auch im Jahr 2022 ihre Auswirkungen. Doch wie schon in den beiden Jahren zuvor, konnten die Bauzeitenpläne für die Vorhaben des Landesbetriebes Straßenwesen Brandenburg (LS) weitgehend eingehalten werden. Auch die Auswirkungen durch Lieferengpässe beim Baumaterial hielten sich in Grenzen.

Im Jahr zuvor hatte der LS seine Aufgabenschwerpunkte analysiert und kritisch betrachtet. In dem **Projekt „LS 2021“** wurde eine neue strategische Ausrichtung erarbeitet, die den künftigen Rahmenbedingungen und Anforderungen gerecht werden soll. 2022, ein Jahr nach Beginn der Umsetzung, kann ein positives Fazit gezogen werden. Mehr Informationen dazu finden Sie in den Beiträgen dieses Geschäftsberichtes.

Das **Gesamtbudget** des Landes Brandenburg lag im Jahr 2022 bei 373 Millionen Euro. Das sind fünf Millionen Euro mehr als im Jahr 2021 (368 Millionen Euro). Die Mittel wurden für die Planung, Investitionen und den Straßenbetrieb an Bundesstraßen und Landesstraßen sowie für die Förderung kommunaler Straßen eingesetzt.

Für die **Bundesstraßen** stellte der Bund dem Land Brandenburg 154 Millionen Euro zur Verfügung. Das Land Brandenburg investierte aber auch weiter in seine **Landesstraßen**. Mit insgesamt 161 Millionen Euro für Planung, Bau und Unterhaltung blieb das Budget des LS im Jahr 2022 auf einem hohen Niveau. Mit den Mitteln wurden insgesamt 113 Maßnahmen weitergeführt, fertiggestellt oder baulich begonnen, davon 66 Baumaßnahmen an Bundesstraßen und 47 an Landesstraßen.

Als Genehmigungsbehörde für die **kommunale Straßenbauförderung** verfügte der LS über Mittel in Höhe von 58 Millionen Euro. Das entspricht 18 Millionen mehr als 2021 (40 Millionen Euro). Mit dem Geld wurden verkehrswichtige Vorhaben wie z. B. der Bau von kommunalen Rad- und Gehwegen, oder Erneuerungen an Kreis- und Gemeindestraßen unterstützt.

Das Jahr 2022 war geprägt von **Fertigstellungen und Baustarts größerer Vorhaben**. Der zeitlich sehr ambitioniert geplante und umgesetzte Bau einer Behelfsbrücke in Hohen Neuendorf im Zuge der Landesstraße (L) 171 konnte zwei Wochen früher beendet werden, als dies vorgesehen war. Damit wurde eine Verkürzung der Verkehrseinschränkungen in diesem innerörtlichen Bereich erreicht. Auch die Sanierung der Bundesstraße (B) 169 bei Sedlitz konnte durch die Verkürzung von Abläufen in vier Monaten umgesetzt werden. Durch diese geringstmögliche Bauzeit konnte die Verlängerung der ohnehin schon sehr langen Sperrzeit der Straße durch die aufgetretenen Streckenverbrüche im Untergrund, auf ein Mindestmaß reduziert werden.

„**Straße hat Zukunft**“ war das Motto, mit dem sich 14 Straßenbauverwaltungen 2022 in Dortmund präsentierten. Der LS war dabei. Die thematischen Schwerpunkte in Vorträgen und Filmen aus dem Land Brandenburg waren der innovative Straßen- und Brückenbau, der Radwegebau und die Pilotprojekte im Bereich Klima- und Umweltschutz wie die Klimabäume und die insekten-schonende Mahd. Zentrales Thema war auch die Gewinnung von Fachkräften.

Die Erhaltung der Bundes- und Landesstraßen mit besonderer Berücksichtigung des Brücken- und Radwegebbaus wird engagiert vorangebracht von den Kolleg:innen des LS. Ihnen allen sei dafür gedankt, dass sie auch 2022 zuverlässig die vielfältigen Aufgaben umgesetzt haben.



Thomas Heyne



Edgar Gaffry



Frank Nürnberger



Abb.1: Thomas Heyne, Edgar Gaffry, Frank Nürnberger (v.l.n.r.), Foto: LS

Neue Aufbaustruktur ab dem 01.01.2022

Der LS ist seit dem 01.01.2022 neu aufgestellt. Die neue Aufbaustruktur hat folgende Ziele:

- Regionalität stärken: Der LS soll in der Außenwirkung bei allen Anspruchs- und Interessengruppen deutlicher wahrgenommen werden.
- Gesamtsteuerung sicherstellen: Der fachlich-inhaltliche Austausch und die Zusammenarbeit zwischen Leitungs-, Grundsatz- und Fachbereichen zu Projekten und Vorhaben sollen gestärkt werden.
- Kommunikation und Austausch im Landesbetrieb und mit dem Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) noch effizienter und effektiver gestalten: Die Auskunftsfähigkeit des Landesbetriebs soll gestärkt und eindeutige Ansprechpartner zu Themen und Projektständen benannt werden.
- Führungs- und Entscheidungskultur durch klare Zielvorgaben und Verantwortlichkeiten stärken.
- Innovationsfähigkeit fördern.

Mit den neuen Vorstandsbereichen „Zentrale Dienste und Fachdienste“, „Regionalbereiche“ und „Infrastruktur und Mobilität“ wurden neue Abteilungen eingeführt.

Ein zentrales Element ist die Etablierung von drei Regionalbereichen Ost, Süd und West mit jeweils einer Regionalleitung, in denen Projekte und Maßnahmen in den Bereichen Planung, Bau, Betrieb und Erhaltung geplant, koordiniert und umgesetzt werden. Die Regionalleitung vertritt den Landesbetrieb in der jeweiligen Region und ist erster Ansprechpartner in allen Angelegenheiten zu Projekten und Maßnahmen. Zukünftig kann der LS so noch besser auf die Belange und Bedarfe der Stakeholder eingehen und zu einer effizienteren regionalen Vernetzung beitragen.

Daneben fördern und stärken die Grundsatzbereiche in den Abteilungen „Infrastruktur und Umwelt“ und „Mobilität“ den LS als Innovationsträger auf dem Gebiet des Straßenwesens im Land Brandenburg und in Bund-Länder-Arbeitsgruppen und Gremien. In der neuen Struktur sind die Grundsatzbereiche fachlich stärker in die regionale Projektarbeit im Rahmen einer begleitenden Qualitätssicherung eingebunden.

In der Abteilung „Zentrale Dienste“ wurde die Bündelung der Querschnittsaufgaben beibehalten, um weiterhin zu gewährleisten, dass sich die anderen Abteilungen auf ihre Kernaufgaben konzentrieren können und bei deren Weiterentwicklung nachhaltig unterstützt werden. Zudem wurden in der Abteilung Fachdienste „verwaltungsnahe“ Aufgaben gebündelt, wie z. B. Straßenverwaltung, Schadensbearbeitung und Großraum- und Schwertransporte.



Neubau und Erhaltung von Radwegen

Abb. 2: Radwegbau an der B 96 zwischen Lieskau und Finsterwalde, Foto: LS

Vor dem Hintergrund der Verkehrswende setzt sich das Land Brandenburg für den kontinuierlichen Ausbau der Radwegeinfrastruktur ein. Beim Neubau spielt vor allem der Lückenschluss hin zu einer bestehenden Radwegeverbindung eine wichtige Rolle. Aber auch die Sanierung und Erhaltung des rund 2.153 Kilometer langen Bestandnetzes sind ein wichtiger Bestandteil des Bauprogramms des LS.

Insgesamt 28 Baumaßnahmen mit etwa 85 Kilometer Radwege an Bundes- und Landesstraßen sind 2022 weitergeführt, fertiggestellt oder baulich begonnen worden.



Abb. 3: Radwegbau an der B 96 zwischen Lieskau und Finsterwalde, Foto: LS

Darunter befinden sich 21 Baumaßnahmen an Bundesstraßen und sieben an Landesstraßen, beispielsweise:

- die L 201 / Falkensee – Knotenpunkt L 202 (Landkreis Havelland) mit einer Länge von 2,5 Kilometer (Neubau),
- die B 167 Neuruppin – Alt Ruppin (Landkreis Ostprignitz-Ruppin) mit einer Länge von 2 Kilometer (Neubau),
- die L 25 Prenzlau – Güstow (Landkreis Uckermark) mit einer Länge von 2,7 Kilometer (Neubau) oder
- die B 96 Lieskau – Finsterwalde (Landkreis Elbe-Elster) mit einer Länge von 4,8 Kilometer (Erhaltung).



Erhaltung und Erneuerung von Brücken

Abb. 4: Brücke Hohen Neuendorf Luftbild, Foto: Drohne Berlin

Eine wichtige Aufgabe des Landes im Bereich Straßenbau sind die Erhaltung und die Erneuerung von Brücken. Aufgrund der hohen Bautätigkeit in den Nachwendejahren hat das Land Brandenburg einen jungen und grundsätzlich intakten Brückenbestand. Allerdings stehen bei der Vielzahl der in den 1990er Jahren gebauten Brücken planmäßig erste Erhaltungsmaßnahmen an. Zudem befinden sich 81 Brücken mit Spannungsriss-Korrosionsgefährdung im Bestand der Straßenbauverwaltung. Um die Sicherheit und Nutzbarkeit der Brücken an Bundes- und Landesstraßen zu gewährleisten, werden sie in regelmäßigen Abständen einer Über-

prüfung gemäß DIN 1076 unterzogen. Die Belastung für Straßenbrücken wird aufgrund des steigenden Verkehrsaufkommens insbesondere im Hinblick auf Schwerverkehr und Großraumtransporte weiter zunehmen.

Die Planung und der Bau von Brücken selbst muss vielen Anforderungen gerecht werden. Dabei wird zwischen den Interessen der beteiligten Akteure abgewogen und gleichzeitig auf die Einhaltung der geltenden Regelwerke geachtet. Eine besondere Herausforderung stellt die Führung der Umleitungsverkehre dar.

Im Jahr 2022 waren 24 Vorhaben an Brücken im Bau, beispielsweise:

- der Neubau der Brücke an der L 963 über die Havel bei Milow inklusive Ausbau des Knotenpunktes L 96 / L 963 (Landkreis Havelland) (siehe Beitrag Seite 9 im Geschäftsbericht)
- die Fertigstellung der Hochstraßenbrücke / L 40 im Zuge der Nuthestraße in Potsdam (siehe Beitrag Seite 10 im Geschäftsbericht)
- die Fertigstellung einer Behelfsbrücke an der L 171 Hohen Neuendorf / Bergfelde (Landkreis Oberhavel) und
- der Baubeginn des Ersatzneubaus von drei Brückenbauwerken und ein ersatzloser Rückbau einer Brücke an der B 158 in Bad Freienwalde (Landkreis Märkisch-Oderland)



Brücke über den Umflutkanal in Lübben

Abb. 5: B 87, fertiggestellte Brücke über den Umflutkanal, Foto: LS

Zwei Jahre, bis November 2022 hat es gedauert, dann war das Ziel erreicht: Mehr Verkehrssicherheit für alle und mehr Barrierefreiheit für alle, die zu Fuß gehen, auf der neuen Brücke über den Umflutkanal an der B 87 in Lübben. Während der Bauarbeiten wurde nicht nur die Brücke erneuert, sondern auch Querungshilfen für Fußgänger:innen errichtet und beidseitig durchgehende Rad- und Gehwege gebaut.

Entstanden ist eine sichere Querung für alle, die zu Fuß oder mit dem Rad zwischen Schlossinsel und Altstadt unterwegs sind. Durch den Einbau einer Asphaltdeckschicht anstelle des Granitpflaster-Belages wurde die Lärmbelästigung deutlich reduziert. Gleichzeitig mit dem Brückenneubau wurde die B 87 als wichtige Verbindung zwischen den östlichen und zentralen Stadtteilen von Lübben leistungsfähiger und den Mobilitätsansprüchen angepasst.

Die Baumaßnahmen im Jahr 2022 sind verbunden mit dem Ausbau der B 87 auf dem Ernst-von-Houwald-Damm (September 2018 – November 2019).

Im November 2020 begann die Baumaßnahme mit dem Teilabbruch der alten „Bogenbrücke“. Dies war aus Platzgründen erforderlich, um den Aufbau einer Behelfsbrücke für die

Zeit der Bauarbeiten zu gewährleisten. Die alte Brücke blieb in dieser Zeit befahrbar. Nach Fertigstellung der Behelfsbrücke wurde bis Ende März 2021 die alte Brücke vollständig abgebrochen. Anschließend begannen die Errichtung des neuen Bauwerks und der Straßenbau.

Beim Bau der neuen Bogenbrücke aus Stahlverbundelementen wurde auf Flusspfeiler verzichtet. Dadurch erhöht sich der Durchflussquerschnitt, der den Hochwasserschutz für das Stadtgebiet von Lübben deutlich verbessert. Als Gründung sind Bohrpfähle und Stahlbetonfundamente eingebracht worden. Die beidseitig anschließenden Straßenabschnitte wurden grundhaft erneuert, einschließlich der Rohrleitungen, einer Sedimentationsanlage sowie der Geh- und Radwege. Die Bauarbeiten wurden unter kampfmitteltechnischer und archäologischer Begleitung durchgeführt.

Die Gesamtkosten lagen bei 5,1 Millionen Euro, davon übernahmen der Bund 4,4 Millionen Euro und die Stadt Lübben 710.000 Euro.

Gleichzeitig mit der Freigabe und Fertigstellung der Brücke über den Umflutkanal, begann mit dem Neubau der Brücke über den Schutzgraben die planmäßige Weiterführung der Bauarbeiten auf der B 87 in Lübben.



Brückenneubau in Milow

Abb. 6: Einhängen der Behelfsbrücke zum Bauvorhaben der Brücke über die Havel bei Milow, Foto: LS

Stahlverbundbau, 83 Meter lichte Weite, 12 Meter Nutzbreite und 16,10 Meter Gesamtbreite inklusive der errichteten Kanzeln - das sind die wichtigsten Kennzeichen der neuen Brücke über die Havel bei Milow im Havelland. Begonnen hatten die Vorbereitungen für den Neubau im Zuge der L 96 im Jahr 2021 mit dem Bau einer Behelfsbrücke, die den Verkehr aufnehmen sollte, während nebenan die neue Brücke errichtet werden würde. Dafür war eine Dammverbreiterung für die Wegeführung während der Kranarbeiten zur Errichtung der Behelfsbrücke und deren Montage erforderlich. Im November 2021 war es so weit: Der Verkehr rollte problemlos über die Behelfsbrücke, nur der Schwerlastverkehr musste die ausgewiesene Umleitung nutzen. Nun konnte die alte Brücke abgerissen werden. Gleichzeitig wurde die Fahrbahn vor dem Bauwerk erneuert und ein Kreisverkehr errichtet.

Für den Abriss wurde die Brücke mit einer sehr aufwendigen Abfangkonstruktion aus Stahlträgern gesichert. Zunächst stand der etwa 40 Meter lange mittlere Abschnitt zwischen den beiden Pfeilern auf dem Plan. Dafür wurden die beiden Seitenbereiche der Brücke besonders stabilisiert. Unter der Brücke wurden Schuten stationiert, die den Abraum aufgenommen haben. Der eigentliche Abriss wurde mithilfe von zwei Baggern vorgenommen.

Für den Neubau wurden die Unterbauten mit Bohrpfehlgründung auf beiden Seiten der Havel neu errichtet. Die im Wasser befindlichen Strompfeiler konnten erhalten bleiben. Nur der obere Bereich wurde um ca. 1,5 Meter abgetragen und neu aufgebaut. Die verbliebenen Teile wurden saniert. Vier Stahlträger, eingehängt in Längsrichtung, wurden mit den Stahlquerträgern verschweißt. Anschließend stand die Einschalung und Bewehrung der Fahrbahnplatte auf dem Bauplan, um die Betonage durchzuführen. Nach der Abdichtung der Fahrbahnplatte stand die Errichtung der Geh- und Radwege sowie der Geländer auf dem Bauplan. Schließlich wurde die Brücke mit der Straße verbunden.

Im April 2022 konnte die neue Brücke erstmals mit Einschränkungen befahren werden. Für die Fertigstellung des kompletten Kreisverkehrs und der Nebenanlagen als Anschluss an die neue Brücke waren noch etwa drei Monate geplant. Anfang September wurde die Brücke freigegeben, auch die Erneuerung der L 963 im Brückenbereich und der Bau des Kreisverkehrs mit der L 96 waren beendet. Nur der Rückbau der Pfeiler der Behelfsbrücke, der keine Beschränkungen des Straßenverkehrs verursachte, dauerte wegen der komplizierten Baugrundsituation noch bis Oktober 2022.



Hochstraßenbrücke L 40 Nuthestraße in Potsdam fertig gestellt

Abb. 7: L 40 Hochstraßenbrücke und Straßenbau an der darunter liegenden Friedrich-List-Straße, Foto: LS

Eigentlich war die Freigabe der neuen Hochstraßenbrücke im Zuge der L 40 in Potsdam für Mitte Oktober 2022 geplant. Dank effizienter Planung und Zusammenarbeit aller Beteiligten gelang es, die Brücke schon sechs Wochen früher freizugeben. Während der Bauarbeiten wurden die Abläufe immer wieder angepasst und optimiert. So gelang es, die Bauzeit zu verkürzen. Die Planungs- und Bauzeit der beiden Brückenbauwerke betrug insgesamt drei Jahre. Das erste Bauwerk für den Verkehr mit Fahrtrichtung Teltow wurde im April 2021 freigegeben.

Die beiden Brückenteile wurden mit den modernsten Fahrzeugrückhaltesystemen ausgestattet, es wurde lärmindernder Asphalt eingebaut und im Gegensatz zu früher, gibt es nun auch einen Standstreifen. Gleichzeitig wurde mit dem Neubau der Hochstraßenbrücken auch die Brücke über den Neuendorfer Anger errichtet. Für das gesamte Vorhaben hat das Land Brandenburg 38 Millionen Euro investiert.

Die Errichtung der neuen Brückenbauwerke wurde in zwei Abschnitten unter Aufrechterhaltung des Verkehrs durchgeführt. Zuerst wurde die stadtauswärts führende Richtungsfahrbahn erneuert, anschließend die Gegenfahrbahn. Nach dem Abbruch von etwa 8.000 m³ Brückenbeton wurden etwa 12.000 m³ Beton, 2000 t Stahl und 250 t Spannstahl für die neu-



Abb. 8: L 40 Hochstraßenbrücke im Bau, Foto: LS

en Brücken eingesetzt. Nicht nur sie müssen dem Gewicht der Fahrzeuge gewachsen sein, sondern auch der Asphalt auf den Fahrbahnen. Das sind 10.500 m² Straßenasphalt und 5.500 m² Gussasphalt für die Brücken. Für den Neubau wurden die modernen Standards der Verkehrssicherheit umgesetzt.

Die Baumaßnahme umfasste den Ausbau der L 40 mit einem vierstreifigen Querschnitt mit Standstreifen als Kraftfahrstraße. Die Länge der Baustrecke betrug einschließlich Mittelstreifenüberfahrten ca. 1,3 Kilometer. Es wurden von Nord nach Süd die Friedrich-List-Straße, die Johannsenstraße, ein S-Bahngleis und zwei Fernbahngleise, die Friedrich-Engels-Straße sowie der Neuendorfer Anger überbrückt.

Bauzeit:

- Baubeginn: 19.07.2019
- Fertigstellung (vierstreifige L 40): 05.09.2022



Sanierung und Verlegung der B 2 in Gartz (Uckermark)

Abb. 9: Feierliche Übergabe der B 2 Ortsdurchfahrt Gartz (Oder), Foto: Amt Gartz (Oder)

Für bessere Verkehrsverhältnisse und zur Entlastung der Anwohner:innen in Gartz begannen im Mai 2021 die Bauarbeiten für den nächsten Abschnitt der Verlegung der B 2.

Gebaut wurde von der Kreuzung Wiesenstraße / Scheunenstraße / Stettiner Straße bis zum Ortsausgang Richtung Mescherin. Neben der Fahrbahnsanierung stand auch die Erneuerung der Regenentwässerung auf dem Bauplan für die Strecke mit einer Länge von etwa 1,4 Kilometern, davon 500 Meter innerorts.

Zur Instandsetzung der Bundesstraße gehörte auch, das bisherige Pflaster auszubauen und durch eine asphaltierte Fahrbahn zu ersetzen. Gleichzeitig hat das beauftragte Bauunternehmen Gehwege errichtet und eine Straßenentwässerung installiert. Am Ortseingang sorgt jetzt eine Ortseinganginsel dafür, dass der Verkehr ruhiger fließt.

In Abstimmung mit dem Bundesverkehrsministerium wurde Anfang der 2000er Jahre beschlossen, eine Umfahrung des Stadttors vorzunehmen, das einen Engpass für den Schwerverkehr auf dem bisherigen Verlauf der B 2 bildete. Der neue Streckenverlauf sollte nun über den Niederwall und die Scheunenstraße führen. Auf den bislang als kommunal klassifizierten Straßen hatte man bereits 2007 die Fahrbahn, gemeinsame

Rad-/Gehwege, die Umgestaltung der Knotenpunkte am Bauanfang und -ende sowie eine geschlossene Entwässerung errichtet. Anschließend wurde die Scheunenstraße zur B 2 heraufgestuft und der bisherige innerörtliche Streckenabschnitt Pommernstraße / Stettiner Straße als kommunale Straße klassifiziert.

2015 wurden die Bauarbeiten in der Kastanienallee auf knapp 1,2 Kilometern fortgesetzt. Bei einer Fahrbahnbreite von 6,5 Meter wurde die Pflasterdecke ersetzt. Gemeinsam mit der Stadt wurde eine Mittelinsel vor der Kita, Gehwege und Parktaschen errichtet. Kosten: 1,6 Millionen Euro aus Mitteln des Bundes, des Landes und der Stadt.

Die 2021 begonnenen Arbeiten an der Bundesstraße konnten im Sommer 2022 beendet werden. Damit waren auch die Deckeninstandsetzung der Umleitungsstrecke über die L 27 in der Ortslage Gartz und der freien Strecke bis Abzweig Hohenreinkendorf fertiggestellt, ebenso wie die Erneuerung der Gehwege und die Straßenbeleuchtung entlang der Landesstraße durch die Stadt Gartz.

Das für die Stadt so wichtige Bauvorhaben wurde durch den Leiter des Regionalbereiches Ost, Andreas Schade, und dem Direktor des Amtes Gartz, Frank Gotzmann, feierlich freigegeben und in Betrieb genommen.



Umweltschutz im Landesbetrieb

Abb. 10: Einsatz mit dem Mähkopf des Unternehmens MULAG auf der L 371; Foto: LS

Beim Straßenbau spielen Belange des Umweltschutzes und der Landschaftspflege eine große Rolle. Bei allen Planungen zum Straßen-, Radwege-, oder Brückenbau müssen sie berücksichtigt werden. Grundlage dafür sind umweltfachliche Gesetze und Regelungen. Darin ist verankert, dass der LS als Träger der Straßenbaulast verpflichtet ist, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen, unvermeidbare auszugleichen oder zu ersetzen (Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen). Werden beispielsweise für die Sanierung oder Ausbau einer öffentlichen Straße auf der geplanten Strecke Bäume und Gehölze entfernt, werden später entlang dieser Straße oder andernorts neue Pflanzungen angelegt. Das wird im Landesbetrieb geplant und durchgeführt. Weitere Aufgaben im Straßenbau können beispielsweise die Entsiegelung von Flächen, die Nachpflanzung von Wildobstbäumen und der Bau von Anlagen sein, die es Tieren ermöglichen, Straßen zu über- oder unterqueren.

Und nicht nur das. Zum Betriebsdienst gehören weitere wichtige Aufgaben im Naturschutz und der Grünpflege. Der Landesbetrieb pflegt die Grünstreifen, Bäume und Gehöl-

ze entlang der Straßen. Dies trägt dazu bei, das Straßenbegleitgrün zu erhalten und die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Erledigt werden diese Arbeiten von den Kolleg:innen der Straßenmeistereien und des Sachgebietes Grünpflege.

Pilotprojekt Insektenschonende Mahd

Im Rahmen dieses Aufgabengebiets starteten 2020 zwei Pilotprojekte zur insektenschonenden Grünpflege an Bundes- und Landesstraßen. Dafür hat das Grundsatzdezernat Umweltschutz und Landschaftspflege beim LS in Zusammenarbeit mit den Kollegen des Betriebsdienstes mögliche Lösungen erarbeitet, die auch im Jahr 2022 weitergeführt wurden.

In den Meistereien kommt zur Pflege der Straßenrandbereiche ein sogenannter Schlegelmulcher zum Einsatz, der die Anforderungen an Robustheit, Sicherheit und Zeitaufwand für die Straßenmeistereien erfüllt. Bei diesem Gerät entsteht beispielsweise eine Sogwirkung, die den am Boden lebenden Tieren schadet. Die verbesserten Geräte sollen hier Abhilfe schaffen.

Die Vorhaben werden an Straßen der Straßenmeisterei Bad Freienwalde und der Straßenmeisterei Eisenhüttenstadt durchgeführt. In der Straßenmeisterei Eisenhüttenstadt wird ein insektenschonender Mähkopf des Unternehmens MULAG erprobt. Das Gerät zeichnet sich durch eine große Schnitthöhe aus, um die Bodenschicht zu schonen. Der Mähkopf schneidet mit schmalen Klingen im freien Schnitt. Es hat einen geringen Bodenkontakt, um das Überfahren der Tiere zu verhindern. Die gezielte Luftzirkulation sorgt dafür, dass Insekten nicht angesaugt werden. Die zusätzliche, verstellbare Abstreifvorrichtung verscheucht die Tiere.

In der Straßenmeisterei Bad Freienwalde kommt ein Mähkopf zum Einsatz, den der

Landesbetrieb in Kooperation mit der Maschinenfabrik Dücker entwickelt hat. Es handelt sich um einen Mähkopf für einen gewöhnlichen Schlegelmulcher, mit dem die Seitenstreifen der Straßen schonend bearbeitet werden können. Das Gerät verfügt über einen größeren Spielraum für die Einstellung der Schnitthöhe, die Sogwirkung im Mähkopf wurde mit einer neuen Messergeometrie reduziert und Vorbauten sorgen dafür, dass Insekten vor dem Mähgerät verscheucht werden.

Die Auswirkungen auf die Artenvielfalt werden an den ausgewählten Streckenabschnitten bei beiden Pilotvorhaben mit faunistischen Untersuchungen begleitet. Erste Ergebnisse zu den unmittelbaren Auswirkungen liegen



Abb. 11: Einsatz mit dem Mähkopf der Maschinenfabrik Dücker, Foto: LS

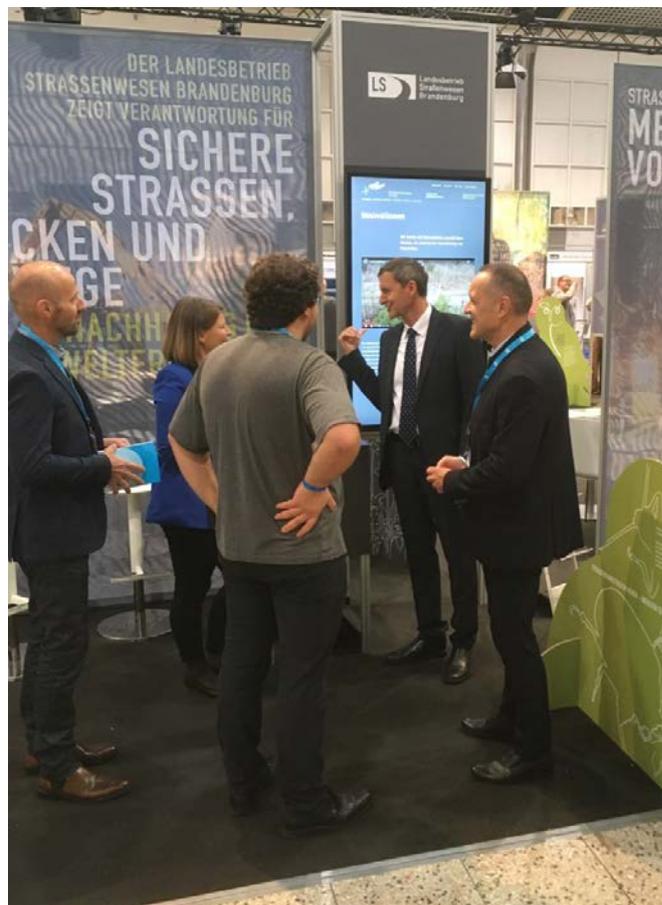


Abb. 12: Stand des LS beim Straßenverkehrskongress 2022, Foto: LS



Abb. 13: Gruppenbild LS beim Straßenverkehrskongress 2022, v.l.n.r.: obere Reihe: Felix Kaplan, Bodo Schulz, Thomas Forbriger, Steffen Kleiner, Dr. Adél Gyimóthy, Uwe Wilhelm, Thomas Heyne, Edgar Gaffry; vordere Reihe: Martin Bahro, Martin Günther, Dr. Stephan Ruhl, Stefanie Roy, Mike Koehler, Volker Schmökel; Foto: LS

bereits vor. Sie bestätigen die insektenschonende Wirkung durch die neuen Mähköpfe. Sie lassen sich darüber hinaus gut in die üblichen Arbeitsprozesse integrieren. Der Verschleiß der neuen Mähköpfe ist mit dem der herkömmlichen Mähgeräte vergleichbar.

Beim Deutschen Straßen- und Verkehrskongress 2022 in Dortmund und in Fachzeitschriften wurden die Pilotprojekte der Fachwelt in Deutschland vorgestellt. Interesse an den Pilotprojekten haben die Straßenbauverwaltungen der Länder Baden-Württemberg und Mecklenburg-Vorpommern angemeldet. Die Ergebnisse und Erfahrungen werden bei Forschungsvorhaben der Bundesanstalt für Straßenwesen berücksichtigt. Für anschauliche Vermittlung von Zielen und Praxis der insektenschonenden Mahd hatte der LS einen Informationsfilm herstellen lassen. Er ist abrufbar unter:

➤ <https://strasse-hat-zukunft.de/ausstellung-der-laender-beim-dsvk2022/brandenburg-brandenburg-insektenschonende-mahd/>

Jahresabschluss mit Gewinn- und Verlustrechnung



Lagebericht für das Geschäftsjahr 2022

Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Hoppegarten

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 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 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 31.12.2022 verwaltete der LS gemäß Längenstatistik der Straßeninformationsbank 5.566 Kilometer Landesstraßen, 2.700 Kilometer Bundesstraßen, 818 Kilometer Radwege an Bundesstraßen, 827 Kilometer Radwege an Landesstraßen sowie 1.557 Brücken (Teilbauwerke), davon 805 Brücken im Rahmen der Auftragsverwaltung des Bundes.

A.2 Aufbau und organisatorische Änderungen

Der LS besteht zum 31.12.2022 aus den Dienststätten (DS) Frankfurt (Oder), Eberswalde, Cottbus, Wünsdorf, Potsdam und Kyritz mit insgesamt 33 Straßenmeistereien, zwei Brückeninspektionen sowie dem Betriebssitz Hoppegarten.

Im Ergebnis des Projekts „LS 2021“ wurde zum 01.01.2022 die Arbeit in einer geänderten Aufbauorganisation aufgenommen.

Mit den neuen Vorstandsbereichen „Zentrale Dienste und Fachdienste“, „Regionalbereiche“ und „Infrastruktur und Mobilität“ wurden auch neue Abteilungen eingeführt. Ein zentrales Element war die Etablierung der drei Regionalbereiche Ost, Süd und West mit jeweils einem Regionalbereichsleiter. In den Regionalbereichen werden Projekte und Maßnahmen in den Bereichen Planung, Bau, Betrieb und Erhaltung koordiniert und umgesetzt. Daneben fördern und stärken die Grundsatzbereiche in den Abteilungen „Infrastruktur und Umwelt“ und „Mobilität“ den LS als Innovationsträger auf dem Gebiet des Straßenwesens im Land Brandenburg und bundesweit. In der Abteilung Fachdienste erfolgte die Bündelung „verwaltungsnahe“ Aufgaben, wie z. B. Straßenverwaltung, Schadensbearbeitung und Großraum- und Schwertransporte. Querschnittsaufgaben sind der Abteilung Zentrale Dienste zugeordnet.

Organigramm des Landesbetriebs Straßenwesen Brandenburg Stand 31.12.2022 (© LS)

Vorstand Zentrale Dienste und Fachdienste		Vorsitzender des Vorstands Vorstand Regionalbereiche			Vorstand Infrastruktur und Mobilität	
		S1 Gesamtsteuerung S101 Controlling S2 Presse- und Öffentlichkeitsarbeit S3 Innenrevision			S4 Vergabe und Vertragswesen	
Abteilung 1 Zentrale Dienste	Abteilung 2 Fachdienste	Abteilung 3 Regionalbereich Ost	Abteilung 4 Regionalbereich Süd	Abteilung 5 Regionalbereich West	Abteilung 6 Infrastruktur und Umwelt	Abteilung 7 Mobilität
Dezernat 11 Personal	Dezernat 21 Recht	Dezernat 31 Regionalsteuerung Ost	Dezernat 41 Regionalsteuerung Süd	Dezernat 51 Regionalsteuerung West	Dezernat 61 Straßennetz- und Radwegeplanung	Dezernat 71 Grundsatzangelegenheiten Straßenbetrieb
Dezernat 12 Finanzen	Dezernat 22 Straßenrechtsangelegenheiten und Straßenverwaltung	Dezernat 32 Planung Ost	Dezernat 42 Planung Süd	Dezernat 52 Planung West	Dezernat 62 Planungsrechtsangelegenheiten und Straßeninformation	Dezernat 72 Betriebsdienstservice
Dezernat 13 Organisation und Digitalisierung	Dezernat 23 Großraum- und Schwertransporte	Dezernat 33 Bau Ost	Dezernat 43 Bau Süd	Dezernat 53 Bau West	Dezernat 63 Grundsatzangelegenheiten Umweltschutz und Landschafts- pflege	Dezernat 73 Verkehrstechnik/ Telematik
Dezernat 14 Informationstechnik	Dezernat 24 Hochbau Nebenanlagen	Dezernat 34 Betrieb Ost	Dezernat 44 Betrieb Süd	Dezernat 54 Betrieb West	Dezernat 64 Grundsatzangelegenheiten Straßen- und Konstruktiver Ingenieurbau und Erhaltung	Dezernat 74 Unterhaltungspflege von Kompensationsmaßnahmen
Dezernat 15 Verwaltungsservice					Dezernat 65 Brücken und Konstruktiver Ingenieurbau	
					Dezernat 66 Förderung, Bewilligungsbehörde	
Gremien/Beauftragte: Personalrat Gleichstellungsbeauftragte Schwerbehindertenvertretung Vorsitzende der Jugend- und Auszubildendenvertretung Datenschutzbeauftragte Gewässerschutzbeauftragter Antikorruptionsbeauftragte						

A.3 Entwicklung und wichtige Vorgänge im Berichtsjahr

Im Jahr 2022 wurden die in den vergangenen Jahren gesetzten Schwerpunkte zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit des 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 mehrerer Straßen / Bauwerke / Radwege durch Erhaltungsmaßnahmen verbessert. Der Ersatzneubau der Hochstraßenbrücke im Zuge der verkehrlich hochbelasteten Nuthestraße (L 40) in Potsdam konnte im Berichtsjahr für den Verkehr freigegeben werden. Die Vorbereitung und Umsetzung von Erhaltungsmaßnahmen an Landesstraßen wird in den kommenden Jahren analog zu den Bundesstraßen deutlich stärker erfolgen, da die vorhandenen Straßenzustände dies zunehmend erforderlich machen.

Zur Stärkung des Radverkehrs wurden im Jahr 2022 eine Reihe von Neubau- und Erhaltungsmaßnahmen durchgeführt. Insgesamt betragen die Aufwendungen für Planung und Bau von Radwegen an Landesstraßen im Jahr 2022 rund 4.900 T€. Für die Planung von Radwegen an Bundesstraßen wurden Mittel in Höhe von 1.400 T€ in Anspruch genommen. Im Berichtsjahr konnten zwei Neubaumaßnahmen mit einer Länge von rund neun Kilometer baulich fertig gestellt und drei weitere Neubaumaßnahmen baulich begonnen werden. Die Baufortführung wird im Jahr 2023 erfolgen.

Im Verlauf der EFRE-Förderperiode 2014 - 2020 (Ausfinanzierung bis Ende 2022) wurden insgesamt 14 Radwegemaßnahmen finanziert und umgesetzt und bis zum Ende des Berichtsjahrs 8.775 T€ Fördermittel in Anspruch genommen. Auf einer Länge von rund fünf Kilometer erfolgten bauliche Maßnahmen zur Zustandsverbesserung der vorhandenen Radwege und damit zur Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Die verkehrliche Anbindung der Tesla Gigafactory Berlin-Brandenburg (Tesla) wurde auch im Berichtsjahr planerisch und baulich mit verschiedenen Projekten fortgeführt. So konnte Tesla im Mai 2022 auf Basis der Planungen des LS mit dem Ausbau der L 38 beginnen. Die Fertigstellung ist für den Sommer 2023 vorgesehen. Durch den LS wurde im Rahmen des Umbaus der A 10, Anschlussstelle Freienbrink, mit der Errichtung eines zusätzlichen Kreuzungsbauwerks sowie der Erweiterung der Rampen auf jeweils zwei Fahrspuren begonnen. Die Fertigstellung ist für Ende 2023 avisiert. Der Baubeginn für den Umbau des Kreisverkehrs musste aufgrund von artenschutzrechtlichen Belangen auf 2023 / 2024 verschoben werden. Die Planungen für den Neubau der L 386 von der A 10 bis zur L 23 und der 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. Durch den Landkreis Oder-Spree wurde der Bau des ersten Radweges von Erkner zur Gigafactory begonnen. Die Fertigstellung erfolgte im März 2023.

Im Musterprozess des Landes Hessen gegen den Bund im Zusammenhang mit der Einordnung von Kosten der Streckenkontrolle erging am 02.06.2022 ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (BVerwG) zu Gunsten des Bundeslands Hessen (BVerwG 9 A 13.21). Hierin kam man zu der Entscheidung, dass es sich bei Personal- und Sachkosten, die für Streckenkontrollen an den von den Ländern im Auftrag des Bundes verwalteten Bundesstraßen anfallen, um Zweckausga-

ben handelt, die nach Art. 104a Abs. 2 G der Bund zu tragen hat. Auf Grund der Verpflichtung des Bundes, die Entscheidung des BVerwG auch gegenüber den übrigen Bundesländern als verbindlich anzuerkennen, erfolgte im III. Quartal 2022 die Erstattung der in den Vorjahren durch den Bund einbehaltenen Zweckausgabenpauschale (14.160 T€) nebst Zinsen (420 T€) an den LS. Nach Prüfung der verschiedenen Bedarfswelder im LS wurde die Beschaffung von Technik für den Betriebsdienst (Transporter, Lastkraftwagen mit Bewässerungstechnik) durch den Vorstand unter Einbeziehung des MIL als prioritär bewertet. Er sah dringenden Handlungsbedarf in Bezug auf die Zuführung zusätzlicher Technik, um das wirtschaftliche Handeln der Straßenmeistereien gemäß Betriebsdienstkonzept durch die erforderliche Eigenleistungserbringung realisieren zu können. Die im Rahmen der Haushaltsaufstellung 2023 / 2024 beantragten Mittel für die Beschaffung von Technik für das zusätzliche Personal sowie für neue Aufgabenschwerpunkte und technologische Weiterentwicklung konnten auf Grund der Haushaltslage des Landes Brandenburg nicht berücksichtigt werden. Mit der Erstattung des Bundes wurde es möglich, die Beschaffung nun dennoch in die Wege zu leiten. Liefer- und Leistungsengpässe bei Lieferanten sowie Engpässe in der Stabsstelle Vergabe des LS insbesondere durch die Bearbeitung von Stoffpreisgleitklauseln trugen dazu bei, dass die Umsetzung der Beschaffungen erst im Jahr 2023 abgeschlossen sein wird.

Im Rahmen des Projekts „LS 2021 – Fortentwicklung des LS in den kommenden Jahren“ wurden zu Beginn des Berichtsjahrs die bereits erhobenen Prozessmodelle hinsichtlich der Einbindung der Grundsatzdezernate in die Prozessabläufe der Regionalbereiche angepasst. Darüber hinaus stand die Entwicklung konkreter Maßnahmen für eine begleitende Qualitätssicherung im Fokus. Im III. Quartal 2022 konnte das digitale Prozesshandbuch sowie die aktualisierte Geschäftsordnung des LS zur Verfügung gestellt werden.

Die Corona-Pandemie stellte den LS nunmehr im dritten Jahr erneut vor vielfältige Herausforderungen. Zum gesundheitlichen Schutz der Beschäftigten sowie der Sicherstellung der Erfüllung systemrelevanter Kernaufgaben erfolgten die Weiterentwicklung des LS-Pandemieplans, die Fortschreibung von Gefährdungsbeurteilungen und die Aktualisierung des LS-Hygienekonzepts. Hierbei galt es, die sich in kurzen Intervallen ändernden gesetzlichen Vorgaben umgehend im LS umzusetzen. Arbeitsweisen und -strukturen wurden fortlaufend der Infektionslage entsprechend angepasst. Die Beschaffung zusätzlicher Arbeitsschuttmittel (z. B. Schutzmasken, Schutzkleidung, Antigen-Schnelltests) verursachte ungeplante zusätzliche Kosten. Trotz verstärkter betrieblicher Schutzmaßnahmen waren zeitweise Personalengpässe aufgrund einer hohen Anzahl von Infektionsfällen durch Arbeitsumverteilung zu bewältigen.

In den Straßenmeistereien wurden entsprechend Hygienekonzept des LS mittels versetzter Arbeitsbeginne die Kontakte auf das Notwendige beschränkt. Die Gewährleistung der Verkehrssicherheit war stets gegeben. Für auftretende Extremsituationen / Notfälle liegen spezielle Pläne zur Absicherung der Verkehrssicherheit vor.

Neben der Corona-Problematik hat auch der zum Zeitpunkt der Berichtserstellung noch andauernde russische Angriffskrieg auf die Ukraine wesentliche Auswirkungen auf den LS. Ohnehin bereits vorhandene Lieferverzögerungen bei der Beschaffung von Fahrzeugen und sonstiger Technik verschärfen sich hierdurch nochmals. Zudem führen Lieferengpässe bei Materialien zu Leistungsverschiebungen beispielsweise bei Maßnahmen der Fahrbahnmarkierung sowie der

Nachrüstung bzw. Erneuerung von Fahrzeug-Rückhaltesystemen. Im Bereich der Baumaterialien sind insbesondere erdölbasierte Stoffe wie Bitumen als wichtiger Bestandteil von Asphalt für den Straßenbau betroffen. Neben Lieferengpässen und langen Lieferfristen waren erhebliche Preisanstiege, z. B. bei Treibstoffen, Strom, Gas, diversen Materialien festzustellen. Um besondere Härten für die Auftragnehmer zu vermeiden, wurde für die Bundes- und Landesebene die Vereinbarung von Stoffpreisgleitklauseln vorgesehen. Diese ermöglichen eine Anpassung der Baustoffpreise auch während der Maßnahmenumsetzung. Im Bereich der Bauvorbereitung und Vergabe bedeutete die Umsetzung einen erheblichen Mehraufwand, welcher Verzögerungen bei Vergabeverfahren zur Folge hatte.

B. Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

B.1 Ertragslage

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

	2021	2022
Verwaltungswirtschaftliche Tätigkeit	23.100 T€	23.100 T€
Erstattung Dritter Verwaltung/IT	3.812 T€	2.489 T€
Investitionen	10.000 T€	10.000 T€
Betriebliche Tätigkeit	30.909 T€	30.817 T€
Erstattung Dritter Betriebsdienst (BD)	10.425 T€	11.394 T€
Straßenbau und -planung (ohne EU)	96.600 T€	75.651 T€
Erstattung Dritter Planung u. Bau (P + B)	21.375 T€	17.563 T€
Förderzuschüsse der EU	3.492 T€	316 T€
Personalkostenzuschuss MIL	107.667 T€	111.374 T€
Erstattung Dritter Personal	14.199 T€	14.132 T€
Zentrale Erlöse	1.000 T€	3.257 T€
Summe	322.579	300.093

Die Auszahlung der Förderzuschüsse der EU erfolgt durch die Investitionsbank des Landes Brandenburg (ILB).

Neben den Landesmitteln und den Erstattungen von Dritten wurden dem LS im Rahmen der Auftragsverwaltung vom Bundesministerium für Digitales und Infrastruktur (BMDV) Mittel für den Bau und die Unterhaltung von sonstigen Bundesfernstraßen in Höhe von 137.639 T€ (2021: 124.794 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 sowie Abschmelzungsbeträge für BAB-Projekte sowie das für das ÖPP-Projekt A 10 / A 24 in Höhe von 3 % der Baukosten für Bundesautobahnen im Jahr 2020.

Außerdem wurden dem LS als Bewilligungsbehörde durch das MIL Förderzuschüsse zur Bewilligung von Maßnahmen für den kommunalen Straßenbau in Höhe von 28.063 T€ (2021: 27.108 T€), für den kommunalen Brücken- und Radwegebau in Höhe von 15.000 T€ (2021: 10.000 T€) sowie für Verkehrssicherheitsarbeit in Höhe von 624 T€ (2021: 850 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 6.091 T€ (2021: 2.095 T€). Im Rahmen der Aufwandserstattung nach § 16 AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz) für Bahnübergänge der nicht bundeseigenen Eisenbahnen gingen dem LS Mittel in Höhe von 395 T€ (2021: 502 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 2022 lag dieser unter Einbeziehung der Sonderpostensachverhalte bei 96 % und somit um 2 % über dem des Vorjahrs.

Der Vorstand des LS schlägt vor, den Jahresüberschuss 2022 (4.090 T€) zzgl. des Ergebnisvortrags aus Vorjahren (9.298 T€) auf neue Rechnung ins Folgejahr vorzutragen (gesamt: 13.388 T€). Nach aktueller Einschätzung ist im Jahr 2023 auf Grund der andauernden Kriegsereignisse in der Ukraine weiterhin mit erheblichen außerplanmäßigen Mehraufwendungen bei der Beschaffung von Anlagegütern, Material, Treibstoffen, Betriebskosten und Fremdleistungen zu rechnen. Zur Deckung eines hieraus unter Umständen resultierenden Verlustes ist der Vortrag des Jahresüberschusses aus 2022 zzgl. des Ergebnisvortrags aus Vorjahren dringend geboten. Darüber hinaus ist festzustellen, dass die Budgetansätze gemäß Haushaltsbeschluss im Bereich Planung und Bau nicht den tatsächlich bestehenden Bedarfen entsprechen. Es wäre somit im Interesse des Landes Brandenburg mit dem Verbleib des Gewinnvortrags im LS die Zustandsverbesserung der Landesstraßen weiter voranzutreiben.

B.2 Verwendung der Zuweisungen

B.2.1 Planungs- und Bauvorhaben

Der Neu-, Aus- und Umbau sowie die bauliche Erhaltung von Straßen und Ingenieurbauwerken einschließlich der erforderlichen Planungen erfolgten auf der Grundlage der im Herbst 2021 erstellten bzw. im Frühjahr 2022 aktualisierten Projektprogramme für die Jahre 2022 bis 2025. 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 113.616 T€ (2021: 124.120 T€) in Anspruch genommen wurden. Deren Verteilung stellt sich wie folgt dar:

	2021		2022	
Baukosten (Land und EU):	92.679	T€	81.079	T€
davon Bauüberwachung	3.330	T€	3.021	T€
Planungskosten (Land):	12.409	T€	11.042	T€
Planungskosten Bundesstraßen:	19.032	T€	19.261	T€
davon Bauüberwachung	4.714	T€	4.829	T€
Bau kommunale Straßen	0	T€	2.234	T€
Fremdleistungen Gesamt	124.120	T€	113.616	T€

Der Rückgang des Fremdleistungsvolumens steht in direktem Zusammenhang mit der im Vergleich zum Vorjahr erfolgten Reduzierung der für den Bereich Planung und Bau zugewiesenen Mittel.

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

Maßnahmebezeichnung	Baukosten [T€] bis zum 31.12.2022	Ist-Kosten 2022 [T€]
Landesstraßen (fertig gestellt)		
L 794 OD Ruhlsdorf	3.811,3	1.854,0
L 86 OD OD Deetz	558,4	534,0
L 62 und L63 OD Staupitz	3.353,7	1.602,5
L 42 OD Herzberg	158,8	158,8
L 211 OD Oranienburg, KP Lehnitzstr./Picanstr./Saarlandstr.	801,7	447,7
L 305 OD Schönerlinde	1.166,1	326,3
L 52 OD Schlabendorf	318,2	318,2
L 30 OD Petershagen, Lindenstraße	410,9	410,9
L 27 OD Gartz - KP L 27/L 271	998,1	254,6
L 20 Seeburger Chaussee - KP B 5/L 20	2.734,4	2.210,3
L 26 OD Prenzlau - Baumgarten	380,5	380,5
L 91 Wachow - Päwesin	1.822,5	1.821,8
L 21 Summt - Zühlsdorf	1.292,8	1.180,2
L 23 Joachimsthal-Friedrichswalde	1.989,5	1.989,5
L 40 Hochstraßenbrücke	37.523,2	8.401,3
L 40 Brücke über den Neuendorfer Anger	2.729,1	62,5
L 98 Brücke über den Graben, Rathenow	4.089,9	1.619,1
L 60 Brücke über das ehemalige Werkbahn, Hörlitz	2.436,8	1.898,7
L 171 Brücke über die DB AG Bergfelde, Behelfsbrücke	2.124,1	790,5

Maßnahmebezeichnung	Baukosten [T€] bis zum 31.12.2022	Ist-Kosten 2022 [T€]
L 95 Brücke über den Flutgraben, Lübnitz	764,5	764,5
L 412 RW Storkow - Reichenwalde	360,9	360,9
L 962 RW Freie Strecke einschl. Krümmenverbesserung	5.479,6	970,2
Bundesstraßen (planerische Vorbereitung bzw. Bauüberwachung)		
B 96 OU Teschendorf/Löwenberg	3.981,5	192,0
B 97 OU Cottbus, 1. + 2. VA	4.696,5	689,4
B 112 OU Frankfurt (O.) 3.VA	1.069,8	80,7

B.2.2 Betrieb und Verkehr

Im Bereich Betrieb und Verkehr wurde das konsumtive Fachbudget im Berichtsjahr mit 38.232 T€ (2021: 41.411 T€) in Anspruch genommen. Hiervon entfallen 10.589 T€ (2021: 11.887 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	4.568	50	4.339	179
Grünpflege	7.064	28	6.775	261
Wartung und Instandhaltung	4.633	23	4.546	64
Reinigung	307	1	304	2
Winterdienst	2.059	701	1.343	15
Weitere Leistungen	2.386	389	1.993	4
Substanzerhaltende Maßnahmen	4.509	37	4.439	33
Verkehrszählungen	24	0	24	0
Leistungen für Dritte	12	0	12	0
Sonstiges	47	0	47	0
Summe	25.609	1.229	23.822	558

Insgesamt hat über alle Leistungsbereiche gesehen das Volumen der direkt einzelnen Fachaufgaben zuordenbaren Fremdleistungen (Einzelkosten) für Bundes-, Landes- und Kreisstraßen gegenüber dem Jahr 2021 (27.655 T€) um ca. 8 % abgenommen. Die nachfolgend aufgeführten Leistungsanteile weisen gegenüber dem Vorjahr den stärksten Rückgang bei den bezogenen Fremdleistungen auf:

Leistungsbereiche	2021	2022	Δ	Δ
	[T€]	[T€]	[T€]	[%]
Grünpflege	8.139	7.064	- 1.075	- 13
Substanzerhaltende Maßnahmen	5.811	4.509	- 1.302	- 22

Ursächlich für den Rückgang des Fremdleistungsanteils ist zum einen die Konzentration auf die tatsächlichen Kernleistungen des Betriebsdienstes entsprechend des bundeseinheitlichen Leistungshefts. So fallen vermehrt substanzerhaltende Maßnahmen, welche in den Vorjahren häufig auch durch den Betriebsdienst umgesetzt wurden, nun mehr in den Zuständigkeitsbereich des Bereichs Planung und Bau. Zum anderen ermöglichte der kontinuierliche Stellenaufwuchs die Substitution von Fremd- durch Eigenleistungen, u.a. im Kernleistungsbereich der Grünpflege.

Neben den zuvor erläuterten bezogenen Fremdleistungen wurden direkt den einzelnen Leistungspositionen des Betriebsdienstes zuordenbare komplementäre Eigenleistungen in Höhe von 53.580 T€ (2021: 48.973 T€) erbracht. Davon entfallen 30.447 T€ (2021: 26.072 T€) auf direkte Personalkosten und 23.133 T€ (2021: 22.901 T€) auf direkte Kosten für den Einsatz von Technik und Material. Die gesamten Einzelkosten für Bundes-, Landes- und Kreisstraßen belaufen sich damit auf 79.189 T€ (2021: 76.628 T€). Daraus ergibt sich eine im Vergleich zum Vorjahr um 4 % höhere einzelkosten- bzw. **leistungsheftbezogene Eigenleistungsquote von 68 % (2021: 64 %)**.

B.2.3 Personal

Die Beschäftigten und Auszubildenden (Azubis) des LS werden nach dem Tarifvertrag der Länder (TV-L) sowie der dazugehörigen Entgeltordnung, die Beamten nach dem Landesbesoldungsgesetz vergütet.

Der Personalaufwand betrug gemäß Gewinn- und Verlustrechnung im Berichtsjahr einschließlich Inanspruchnahme / Zuführung von Rückstellungen 98.010 T€ (2021: 91.528 T€). Die auszahlungswirksamen Ausgaben im Zusammenhang mit der Personalbewirtschaftung einschließlich Personalnebenkosten beliefen sich auf 99.221 T€ (2021: 92.161 T€). Hierin enthalten sind folgende Besoldungs- und Tarifierhöhungen:

- 2,8 % für Tarifbeschäftigte ab 12 / 2022,
- 2,8 % für Beamte:innen ab 12 / 2022,
- Einmalzahlung Corona-Zuschlag.

Die Beschäftigtenzahl des LS hat sich wie folgt entwickelt:

Stand	31.12.2021	31.12.2022
Tarifbeschäftigte	1.594	1.651
dav. befristet Beschäftigte	168	131
dav. Winterdienstkräfte	138	98
Beamte:innen	37	38
Gesamt ohne Azubis	1.631	1.689
Azubis	91	103
Duales Studium	31	32
Referendare:innen	3	2

Im Jahresdurchschnitt 2022 wurden 1.734 Mitarbeiter:innen beschäftigt (inklusive 97 Straßenwärter-Azubis, zwei Referendaren:innen und 31 dualen Studenten:innen). Es waren im Berichtsjahr 92 Arbeitsplätze von Schwerbehinderten bzw. ihnen gleichgestellten besetzt.

Durch den Landkreis Dahme-Spreewald erfolgte die vollständige Finanzierung von 16 Beschäftigten der Straßenmeistereien in der Region Süd.

Folgende Einstellungsmöglichkeiten standen dem LS im Berichtsjahr zur Verfügung:

	Anzahl	davon besetzt
Neue Stellen im Haushalt 2022	1	0
Neue Stellen für BD 2022	95	75*
Neue Nachwuchsstellen 2022	6	2
Gesamt	102	77

* 7 weitere Verfahren bereits abgeschlossen

Die mit dem Haushaltsgesetz 2022 geschaffenen Einstellungsmöglichkeiten tragen dazu bei, die Aufgabenerfüllung des LS zu sichern. Von den im Haushaltsplan ausgewiesenen zusätzlichen 96 Stellen konnten 75 erfolgreich besetzt werden. Darüber hinaus wurden im Berichtsjahr sechs Nachwuchsstellen zugewiesen. Insgesamt konnten unter Ausnutzung freier besetzbarer Stellen aus den Vorjahren im Jahr 2022 274 externe Stellenbesetzungsverfahren erfolgreich abgeschlossen werden.

Ausbildung

Im Jahr 2022 bildete der LS durchschnittlich 97 Azubis im anerkannten Ausbildungsberuf des/ der Straßenwärters:in aus. Auf Grundlage einer Kooperationsvereinbarung des LS mit der Fachhochschule Potsdam absolvierten darüber hinaus 32 dual Studierende eine Ausbildung auf dem Gebiet des Bauingenieurwesens (Stand 31.12.2022). Um dies fachlich fundiert zu betreuen, sind im LS zwei Ausbildungskoordinatoren tätig.

Neben den genannten Ausbildungsbereichen durchliefen drei Baureferendare:innen ihre Ausbildung im LS.

Im Rahmen von Ausbildungsmessen bzw. Informationstagen informierte der LS zum Dualen Studium sowie dem Ausbildungsberuf des Straßenwärters.

B.3 Finanzlage

Zum 31.12.2022 betragen die liquiden Mittel des LS 156.247 T€. Diese haben sich damit im Vergleich zum Vorjahr um 21.456 T€ erhöht. Ursächlich hierfür sind u. a.

- deutlich über dem Vorjahr liegende ausstehende Lieferungen und Leistungen, u. a. durch Lieferverzögerungen in Folge von Materialengpässen im Bereich der Investitionen (Fahrzeuge, Geräte, Maschinen), mangelnde Leistungsfähigkeit der vertraglich gebundenen Firmen oder auch durch die Verschiebung von Baumaßnahmen wegen fehlender Genehmigungen oder aufgehobener Vergabeverfahren (Sonderposten für sonstige Zuschüsse und Zuweisungen) sowie

- im Vergleich zum Jahr 2021 ein höherer Anteil noch nicht zum Bilanzstichtag zahlungswirksam gewordener Fördermittelabrufe bzw. noch nicht abgerufene Fördermittel.

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

Der Ergebnisvortrag aus Vorjahren lag zum 31.12.2022 bei 9.298 T€. Unter Einbeziehung des Jahres-überschusses des Berichtsjahrs von 4.090 T€ ergibt sich inklusive Basiskapital (3.205 T€) ein Eigenkapitalwert in Höhe von 16.593 T€.

B.4 Vermögenlage

B.4.1 Anlagevermögen

Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich der Buchwert um 6.323 T€. Die Investitionen ins Anlagevermögen haben im Geschäftsjahr 2022 die Größenordnung von 13.673 T€ (einschließlich geringwertiger Wirtschaftsgüter) erreicht (2021: 5.976 T€). Darin inbegriffen ist der überwiegende Teil der im Jahr 2021 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, für neue Einzelsachverhalte des Berichtsjahrs wiederum Sonderposten für sonstige Zuschüsse und Zuweisungen zu bilden.

Die deutlich über dem Vorjahr liegenden Zugänge neuer Anlagegüter führten zu einer Reduzierung des Abnutzungsgrads des Anlagevermögens (2021: 75 %; 2022: 72 %). Die in den vergangenen Jahren fortlaufend abnehmende Abschreibungsquote (berechnet auf der Grundlage der Buchwerte der jeweiligen Jahresabschlüsse) macht deutlich, dass trotz der erfolgten Ersatz- und Neuinvestitionen im Bereich des Anlagevermögens nach wie vor ein Investitionsrückstau besteht.

Auf IT-Investitionen entfiel ein Anteil von 125 T€ (65 T€ Hardware, 60 T€ Software). Im Verwaltungsbereich belief sich die Investitionssumme auf 606 T€. Unter anderem wurden diese Mittel für die Anschaffung von 13 Verwaltungsfahrzeugen, zwei Tresoren sowie diversen Büromöbeln verwendet.

Für technische Ausrüstungsgegenstände des Betriebsdienstes sowie Fahrzeuge der Meistereien investierte der LS im Berichtsjahr 12.943 T€, u. a. für eine Solemixanlage, zwei Asphalt-Thermo-Container, sieben Unimogs mit Anbaugeräten, vier Lastkraftwagen mit Anbaugeräten, sieben Lastkraftwagen mit Hubarbeitsbühne, fünf Kleingeräteträger mit Anbauteilen, ein Brückenprüffahrzeug, sieben Teleskoplader, vier Kehrmaschinen, fünf funkgesteuerte Motormäher, vier Aufsitzrasenmäher, 18 Kleintransporter und 27 LED Lichtsignalanlagen.

Die für 2023 bewilligten Investitionsmittel entsprechen dem Ansatz des Berichtsjahrs.

B.4.2 Vorratsvermögen

Mit einem Bestand an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen in Höhe von 4.300 T€ lag dieser zum 31.12.2022 in Folge geringeren Streustoffverbrauchs über dem Niveau des Vorjahrs (3.623 T€).

Die höchsten Anteile am Bestand des Vorratsvermögens entfallen auf Streustoffe Winterdienst (2021: 1.942 T€; 2022: 2.396 T€) sowie Straßenzubehör (2021: 1.433 T€; 2022: 1.549 T€).

B.4.3 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Forderungen gegenüber dem Land bestanden zum 31.12.2022 in Höhe von 4.320 T€ (2021: 2.142 T€). Der Anstieg im Vergleich zum Vorjahr ist auf höhere 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 2.902 T€ und lagen damit auf Vorjahresniveau (2021: 2.782 T€).

Sonstige Vermögensgegenstände lagen zum 31.12.2022 in Höhe von 4 T€ (2021: 4 T€) vor. Bei den Aktiven Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von 232 T€ (2021: 413 T€) handelt es sich überwiegend um Buchungen zu Lizenzen und Softwarepflegeverträgen.

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 31.12.2022 über dem des Vorjahrs. Beim Sonderposten für sonstige Zuweisungen und Zuschüsse ist ein noch deutlich höherer Anstieg festzustellen (2021: 23.424 T€; 2022: 51.366 T€). Diese Tatsache liegt darin begründet, dass ein erheblicher Teil von Lieferungen und Leistungen aus bereits genannten Gründen nicht wie geplant im Berichtsjahr erbracht werden konnten.

B.4.5 Rückstellungen

Die im Bereich der Rückstellungen im Vergleich zum Vorjahr festzustellende Reduzierung um 6.346 T€ (2021: 44.725 T€; 2022: 38.379 T€) ist u. a. auf die Auflösung einer Rückstellung für Rückforderungen des Bundes aus Erstattungsansprüchen zur Streckenkontrolle auf Bundesfernstraßen (740 T€), die Reduzierung einer Rückstellung für zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen A 14 (500 T€), der Auflösung einer Rückstellung für Leistungen des Brandenburgischen IT-Dienstleisters (ZIT BB) nach Mitteilung der tatsächlichen Servicepauschalen durch diesen (2.122 T€) sowie diverse Verbräuche für Leistungen der Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und Bau GmbH (DEGES) im Zusammenhang mit der Bauwerkserrichtung beim sechsstreifigen Ausbau des Nordrings (A 10) und der A 24 (9.337 T€) zurückzuführen.

B.4.6 Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen betragen zum Bilanzstichtag 43.567 T€ und lagen damit um 6.458 T€ unter dem Wert des Vorjahrs (2021: 50.025 T€). Ursächlich hierfür sind im Jahr 2021 bestehende Verbindlichkeiten gegenüber dem ZIT BB aus Leistungen des III. und IV. Quartals 2021, welche wegen verspäteter Rechnungslegung zum Bilanzstichtag noch nicht ausgeglichen waren. Im Berichtsjahr lag ein derartiger Sachverhalt nicht vor.

Die Verbindlichkeiten gegenüber dem Land liegen 5.021 T€ über dem Wert des Vorjahrs (2021: 13.074 T€; 2022: 18.095 T€). Dies ist zum einen auf eine in 2022 höhere Verbindlichkeit aus der Abrechnung des IV. Quartals gegenüber der Zentralen Bezügestelle des Landes Brandenburg (ZBB) zurückzuführen (2021: 5.345 T€; 2022: 7.841 T€) und zum anderen auf höhere Verbindlichkeiten aus Förderprojekten (2021: 7.729 T€; 2022: 10.255 T€).

Die sonstigen Verbindlichkeiten beliefen sich zum 31.12.2022 auf 6 T€ (2021: 4 T€). Es handelte sich hierbei um Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeitern sowie ungeklärte Zahlungseingänge.

C. Risiko- und Chancenbericht

Der LS ist Bestandteil der Landesverwaltung. Bestandsgefährdende Risiken ergeben sich nicht, da die Aufgabenwahrnehmung nicht durch Nachfrageschwankungen beeinflusst wird und die Finanzierung des LS aus Landes- und Drittmitteln mittelfristig gesichert ist.

Mit der Neuausrichtung des LS und dem Übergang zur neuen Aufbaustruktur ab dem 01.01.2022 wird dazu beigetragen

- die Regionalität zu stärken und regionale Ansprechpartner für alle Interessen- und Anspruchsgruppen zu etablieren,
- die Identifikation mit Projekten/Maßnahmen zu intensivieren,
- eine Gesamtsteuerung mit fachlich-inhaltlicher Rückkopplung zwischen Leitungs-, Grundsatz- und Fachbereichen sicherzustellen,
- die Führungs- und Entscheidungskultur durch klare und abgestimmte Zielvorgaben zu verbessern,
- die interne und externe Kommunikation mittels effektivem und effizientem Schnittstellen- und Informationsmanagement zu optimieren sowie
- die Innovationsfähigkeit des LS zu fördern.

Eine fortlaufende Evaluierung und Optimierung der Aufbaustruktur tragen dazu bei, die an den LS gestellten Anforderungen bestmöglich zu erfüllen. Dabei werden auch die Rahmenbedingungen aus dem politischen Umfeld, wie z. B. die geplante Verbesserung der Mobilität durch den Neubau von Radwegen oder die Beachtung der Nachhaltigkeit in allen Tätigkeitsfeldern, fortlaufend mitberücksichtigt.

Mit dem Haushaltsgesetz 2023 / 2024 übertrug das Land die baufachliche Zuständigkeit für die 19 Landesmeistereien ab dem 01.01.2023 auf den LS. Durch die Bündelung aller mit Planung, Bau und Unterhaltung verbundenen Aufgaben für Bundes- und Landesmeistereien werden zukünftig die baulichen und betrieblichen Maßnahmen an hochbaulichen Anlagen ganzheitlich betrachtet und wahrgenommen. Es findet keine Trennung mehr zwischen der Unterhaltung der hochbaulichen Anlagen einer Straßenmeisterei in Verwaltungsgebäude und Betriebshof (etwa Lagerhallen, Salzsilos, etc.) statt. Somit wird es möglich, die sich aus der Bündelung von Kompetenzen, der Verringerung von Schnittstellen sowie Abstimmungs- und Kommunikationsverlusten ergebenden fachlichen und organisatorischen Synergieeffekte zu nutzen. Darüber hinaus sind die Beschäftigten des Dezernats Hochbau je nach Auftragsvolumen und Qualifikation flexibel in den Bereichen Planung, Bau, Erhaltung und Unterhaltung einsetzbar. Die Steuerung und Auslastung der Projekte ist besser planbar und eine einheitliche fachliche Leitung der Hochbau-

ingenieure bzw. der Beschäftigten im Bereich Hochbau ist sichergestellt.

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 dem Konzept für den Straßenbetriebsdienst im LS besteht in den Straßenmeistereien ein Gesamtpersonalbedarf in Höhe von 1.100 VZÄ. 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 gemäß Haushaltsplan für das Jahr 2024 geplanten 62 Stellen 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 Personalführung 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:innen über einen längeren Zeitraum unbesetzt bleiben. Bei den aufgeführten Straßenwärterstellen zeigen die Erfahrungen der Jahre 2021 und 2022, dass nicht für alle Funktionsgruppen qualifiziertes Personal auf dem Arbeitsmarkt verfügbar war. Hier wurde auch auf Quereinsteiger:innen zurückgegriffen. In Abhängigkeit von deren beruflichen Hintergründen wird ihnen eine Qualifizierungsmaßnahme angeboten, die zum einen ihre Fähigkeiten und Kenntnisse an das Niveau ausgebildeter Straßenwärter:innen heranführt und zum anderen im Sinne der Personalentwicklung einen Aufstieg in den Entgeltgruppen ermöglicht. Die Qualifizierungsmaßnahme wurde im Berichtsjahr von 33 Beschäftigten mit einer verwaltungseigenen Prüfung erfolgreich abgeschlossen.

Für den Bereich Planung und Bau ist im Vergleich zum Vorjahr u. a. aufgrund der demografischen Entwicklung eine weitere Verschlechterung der Bewerbersituation festzustellen. Dies führt u. a. dazu, dass z. B. Planungsvorhaben nicht begonnen oder fortgeführt werden

können. Zur Gewinnung von Fachkräften, insbesondere Bauingenieuren, befindet sich eine Kampagne zur Gestaltung des Employer-Branding-Prozesses in Erarbeitung. Ziel ist es, den LS als attraktiven Arbeitgeber zu positionieren und die Vorteile für potenzielle Mitarbeiter nach außen darzustellen. So werden unter anderem Einblicke in den Bereich des Ingenieurwesens mit seinen vielfältigen Einsatzmöglichkeiten im LS gewährt. Für die Kommunikation der Kampagne wird eine zielgruppengerechte Mediaplanung erstellt und umgesetzt. Darüber hinaus hat der LS im Geschäftsjahr 2022 in Kooperation mit der Bundesagentur für Arbeit und beauftragten Recruiting Agenturen eine Reihe unterschiedlicher Aktivitäten zur Gewinnung von Bauingenieuren im EU-Ausland unternommen, welche jedoch im Ergebnis nicht den gewünschten Erfolg erbrachten. Über alle Geschäftsbereiche waren zum 31.12.2022 insgesamt 109 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.

Verschärft wird dieses Problem dadurch, dass die Anforderungen an neu einzustellendes Personal aufgrund der fortschreitenden Digitalisierung aller Arbeits- und Lebensbereiche steigen und sich zugleich die Erwartungshaltung von Kandidat:innen der sogenannten Generationen Y und Z mittlerweile stark gewandelt haben. So kommen zu der ohnehin schon kaum noch konkurrenzfähigen Vergütungssituation nach dem TV-L nun gewandelte Ansprüche der jüngeren Generation an den Unternehmenszweck und die Unternehmenskultur hinzu, denen sich der LS auch als Teil der öffentlichen Straßenbauverwaltung zu stellen hat. Eine gravierende Veränderung der Organisationskultur im LS hin zu mehr Agilität und Partizipation ist zwar nicht in kurzer Zeit möglich, gleichwohl war das Geschäftsjahr 2022 von einer breiten Bewusstmachung des Erfordernisses eines belastbaren Wertefundaments geprägt, wofür insbesondere die Führungskräftekonferenz und die Personalversammlung genutzt wurden. Dieses Thema wird im LS als Daueraufgabe aufgefasst und fortlaufend mit entsprechenden Aktivitäten unteretzt.

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 sind jedoch dem LS durch den anhaltenden Fachkräftemangel auf dem Arbeitsmarkt und in Folge dessen nicht abgeschlossenen Stellenbesetzungen bei der Umsetzung erhebliche Grenzen gesetzt und es können die gesetzten Ziele in absehbarer Zeit nicht erreicht werden.

Neben der Rekrutierung von neuem Personal wird der Fürsorge bezüglich des Bestandspersonals ein hoher Stellenwert beigemessen. Hier kommt dem 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. Darüber hinaus werden etablierte Maßnahmen, wie die Bereitstellung ergonomischer Arbeitsplatzausstattung und Wasserversorgung während der Hitzeperiode, fortgeführt.

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

- (2) Termin- und Kostenüberschreitungen in der Projektrealisierung / Unterhaltung infolge von Kapazitätsengpässen bei Auftragnehmern:innen, u. a. wegen Personalmangel, langandauernder Genehmigungs-, Gerichts- und Vergabenachprüfverfahren sowie ungeplanter Störungen im Bau-ablauf,
- (3) Anstieg der Baupreise, wobei überplanmäßige Kosten z. B. in Folge höherer 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. Der gemäß Doppelhaushalt 2023 /2024 vorgesehene finanzielle Ansatz in der mittelfristigen Finanzplanung unterschreitet die durch den LS angemeldeten Bedarfe in Größenordnungen. Sofern dieser beibehalten wird ist zu prüfen, ob alle für einen Baubeginn im Jahr 2024 und der Fortführung im Jahr 2025 vorgesehenen Maßnahmen ausgeschrieben werden können.

Als ein weiteres Schwerpunktrisiko rückt zunehmend

- (5) die erfolgreiche Digitalisierung insbesondere der Planungs- und Bauprozesse sowie der Verkehrstechnik in den Vordergrund.

In der Bauwirtschaft insgesamt ist, ungeachtet der Einführung des Building Information Modeling, die Digitalisierung im Vergleich zu vielen anderen Branchen auch aufgrund der fachlichen Komplexität der Geschäftsprozesse deutlich weniger vorangeschritten. Probleme bereitet dabei insbesondere, geeignete Spezialisten mit einer tiefgehenden Expertise sowohl im Bauingenieurwesen als auch der Informationstechnik zu finden, die zudem aufgrund ausgeprägter Kenntnisse und Erfahrungen in allen Bereichen der Planung und des Baus bis hin zur Vergabe und Abrechnung von Ingenieur- und Bauleistungen den Gesamtüberblick besitzen, um so konsistente Software- und Datenmodelle erstellen und weiterentwickeln zu können. Das stellt auch einen der wesentlichen Gründe für die gegenwärtig stark fragmentierte Softwarelandschaft des LS mit dementsprechend unzureichender Interoperabilität dar. Für den LS als im Vergleich zu anderen Straßenbauverwaltungen eher ressourcenarmes Unternehmen stellt es eine besondere Herausforderung dar, die notwendigen Entwicklungsschritte konzeptionell vorzubereiten und umzusetzen. Eine deutlich ambitioniertere und zugleich besser koordinierte bzw. standardisierte Vorgehensweise der Straßenbauverwaltungen des Bundes und der Länder über die gegenwärtigen Aktivitäten des Koordinierungsgremiums von Bund und Ländern für Fachinformationssysteme im Straßenwesen (ITKo) hinaus wird als dringend notwendig erachtet. Im LS werden gegenwärtig die Vorbereitungen getroffen für die Erarbeitung einer IT- und Datenstrategie und der Einführung eines IT-(Multi)Projektmanagements, wozu aktuell Vergabeverfahren für die Beauftragung qualifizierter externer Unterstützung laufen. Zudem wurden Stellen für Spezialisten im Bereich digitales Planen und Bauen geschaffen, deren Besetzung mit qualifiziertem Personal in Angriff genommen wurde.

Die Risiken aus der Coronavirus-Pandemie sind unter Würdigung der Infektionslage sowie der bestehenden Vorsorgemaßnahmen gegenüber den Vorjahren als deutlich geringer einzuschätzen.

So sind zwar weiterhin Einschränkungen in der Leistungsfähigkeit des LS sowie seiner Auftragnehmer bei gehäuften Krankheitsfällen sowie daraus resultierender Leistungsverzug möglich, jedoch zeigt der Verlauf des Berichtsjahrs, dass die eingeleiteten Gegenmaßnahmen wirksam sind.

Ein stattdessen in den Fokus getretenes Ereignis ist der andauernde russische Angriffskrieg auf die Ukraine und die daraus resultierenden Konsequenzen für den LS. Zu nennen sind u. a.

- (1) Terminverzug/Verschiebung des Mittelabflusses wegen Leistungsstopp / Leistungsverzögerung in Folge von Lieferengpässen (Material, Fahrzeugtechnik, Ersatzteile, etc.),
- (2) Verknappung von Ressourcen wie Strom, Heizöl oder Gas,
- (3) Preisanstieg bei Lieferungen und bezogenen Leistungen (z. B. Treibstoffe, Energie, Baumaterial),
- (4) erhöhte Abstimmungsbedarfe bei der Vertragsgestaltung mit Auftragnehmern (z. B. zur Aufnahme von Gleitklauseln).

Die im Berichtsjahr drohenden Engpässe in Bezug auf Energie und Treibstoffe tragen mit dazu bei, verstärkt den Einsatz alternativer Versorgungsmöglichkeiten zu prüfen und voranzutreiben.

D. Prognosebericht

Gemäß Genehmigung des Wirtschaftsplans und nachfolgenden Bewirtschaftungsübertragungen erhält der LS für das Jahr 2023 Zuweisungen in Höhe von 262.582 T€ (Stand 29.03.2023 ohne Fördermittel). Hinzu kommen Erstattungen Dritter, die in Höhe von 29.945 T€ eingeplant sind.

Auf den Bereich Betrieb und Verkehr entfällt vom genannten konsumtiven Gesamtbudget inklusive Erstattungen ein Anteil von 38.817 T€. Für den Bereich Planung und Bau wurden ohne Berücksichtigung von Fördermitteln, jedoch unter Einbeziehung der Erstattungen Dritter, 92.295 T€ bewilligt.

An den in den vergangenen Jahren verfolgten Schwerpunkten wird auch im Jahr 2023 festgehalten. So steht weiterhin die Umsetzung von Maßnahmen im Bestandsnetz im Fokus. Vorhaben in Ortsdurchfahrten sind mit einem voraussichtlichen Baumiteileinsatz von rund 20.000 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 20.000 T€ eingeplant, davon 2.000 T€ für Radwege.

Im Rahmen der Auftragsverwaltung für den Bund werden dem LS für den Bau und die Unterhaltung von Bundesstraßen für das Haushaltsjahr 2023 Mittel in Höhe von 148.611 T€ zur Verfügung stehen (Stand 31.01.2023). Davon entfallen 62.000 T€ auf Erhaltungsmittel. Für den Radwegbau an Bundesstraßen wurden dem LS 10.000 T€ zur Verfügung gestellt. Im Gegensatz zu den Landesstraßen sind an den Bundesstraßen neben dem Radwegeneubau auch Straßeneubauvorhaben vorgesehen. So werden im Jahr 2023 der 2. Bauabschnitt der Ortsumgehung Cottbus (B 168 / B 97) zur Stärkung der Lausitzregion baulich fortgesetzt, die Ortsumgehung

Schmerzke (B 102) abgeschlossen und vorbereitende Maßnahmen für die Ortsumgebung Teschendorf-Löwenberg (B 96) begonnen.

Wie bereits im Risiko- und Chancenbericht ausgeführt, wurde dem LS mit dem Haushaltsgesetz 2023 / 2024 ab dem 01.01.2023 die fachliche Zuständigkeit für die 19 Landesmeistereien übertragen. Die bereits vom BLB begonnenen Projekte, wie z.B. der Neubau der Straßenmeisterei in Mittenwalde (frühe Planungsphase), der Neubau der Salzlagerhalle in Biesenthal (Beginn der VOB-Vergaben) und der Neubau von vier Technikunterständen (Planungsphase) werden durch den LS übernommen und in Eigenregie fertiggestellt. Vor dem Hintergrund der Umsetzung des Betriebsdienstkonzepts beginnen im laufenden Jahr 2023 die Vorbereitungen für Neu- bzw. Erweiterungsneubauten von neun Betriebsdienstgebäuden.

Der LS beabsichtigt, den sich aus dem Jahresabschluss 2022 ergebenden positiven Ergebnisvortrag zu nutzen, um Mehrkosten im Folgejahr bei bezogenen Fremdleistungen, Material- und Treibstoffkosten sowie Betriebskosten u. a. als Folge der Kriegsergebnisse in der Ukraine, auszugleichen. Die zu erwartenden deutlichen Preisanstiege werden sich insbesondere bei Neuverträgen widerspiegeln. Zur Erbringung der für das Jahr 2023 geplanten Leistungen werden somit finanzielle Mehrbedarfe entstehen.

Auch in Zukunft ist es das Ziel des LS, durch das Zusammenspiel verschiedener Faktoren, wie z. B. einer Evaluierung der neuen Strukturen und Abläufe, einer Beibehaltung der hohen Ausbildungskapazitäten im LS in Bezug auf Auszubildende im Beruf des Straßenwärters, dual Studierende in der Fachrichtung Bauingenieurwesen sowie Baureferendare, 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. Der LS hat daher dem MIL ein Konzept zur Bindung von Ingenieur Nachwuchs im Wege der Ausreichung von Betriebsstipendien vorgelegt, welches sich am Vorbild der Bundeswehr orientiert. Die Prüfung des Konzepts durch das MIL dauert an.

Für das Jahr 2022 sind keine weiteren, über die bereits benannten Entwicklungen hinausgehenden Sachverhalte bekannt, die einen wesentlichen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit des LS haben.

Hoppegarten, 27.06.2023



Andreas Schade
Vorstand
Regionalbereiche



Frank Nürnberger
Vorstand Zentrale Dienste
und Fachdienste



Thomas Heyne
Vorsitzender des Vorstands
Vorstand Infrastruktur und Mobilität



Bilanz

Gewinn- und Verlustrechnung 01.01.- 31.12.2022

	2022		Vorjahr	
	€	€	€	€
1. Umsatzerlöse				
a) Erlöse aus betriebl. und verwaltungswirtschaft. Tätigkeit		0,00		0,00
b) Erträge aus Gebühren und Entgelten		3.390.675,50		3.390.675,50
c) Erträge aus Zuweisungen und Zuschüssen		283.042.993,80		283.042.993,80
d) Veränderung des SoPo für sonst. Zuweisungen und Zuschüsse		-27.941.646,64		-27.941.646,64
d) Veränderung des SoPo für sonst. Zuweisungen und Zuschüsse		0,00		0,00
		258.492.022,66		258.492.022,66
2. Sonstige Erträge		29.388.931,75		12.569.634,00
		287.880.954,41		316.325.489,79
3. Aufwendungen für bezogene Waren und Dienstleistungen				
a) Aufwendungen für Material, Energie und so. verwaltungswirtschaft. Tätigkeit	-10.588.499,91		-11.887.423,25	
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	-151.877.025,28		-165.554.930,47	
		-162.465.525,19		-177.442.353,72
4. Personalaufwand				
a) Löhne, Gehälter und Bezüge	-81.206.302,26		-76.158.710,41	
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	-16.803.752,87		-15.369.399,82	
		-98.010.055,13		-91.528.110,23
5. Abschreibungen				
a) Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des AV	-251.471,84		-290.687,40	
b) Abschreibungen auf Gebäude, Gebäudeeinrichtungen	-58.193,54		-58.193,54	
c) Abschreibungen auf technische Anlagen und Maschinen	-2.041.431,22		-1.943.443,51	
d) Abschreibungen auf andere Anlagen, BuG-ausstattung	-4.915.299,44		-4.273.201,00	
		-7.266.396,04		-6.565.525,45
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen				
a) Sonstige Personalaufwendungen	-1.730.920,81		-1.249.444,54	
b) Aufwendungen für die Inanspruchnahme von Rechten und Diensten	-10.202.313,09		-10.216.526,29	
c) Aufwendungen für Kommun.,Dokum.,Inform., Reisen,Werbung	-2.958.855,28		-3.180.010,71	
d) Aufwendungen für Beiträge,Sonstiges, Wertkorr.,periodenfr. Aufw.	-1.017.036,86		-3.574.438,14	
		-15.909.126,04		-18.220.419,68
7. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		-137.066,40		-71.459,50
8. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit		4.092.785,61		22.497.621,21
9. Sonstige Steuern		-2.381,62		-1.925,57
10. Jahresüberschuss		4.090.403,99		22.495.695,64

Bilanz zum 31.12.2022

AKTIVA	31.12.2022		Vorjahr
	€	€	€
A. ANLAGEVERMÖGEN			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten an solchen Rechten und Werten“	95.150,57		286.912,97
2. Geleistete Anzahlungen	0,00		0,00
		95.150,57	286.912,97
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	354.025,62		412.219,16
2. Technische Anlagen und Maschinen	31.710.584,64		25.527.575,05
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	4.522.376,14		4.132.652,10
		36.586.986,40	30.072.446,31
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau		0,0	0,0
		36.682.136,97	30.359.359,28
B. UMLAUFVERMÖGEN			
I. Vorräte			
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		4.300.417,04	3.622.694,62
II. Forderungen und sonst. Vermögensgegenstände			
1. Forderungen gegen das Land Brandenburg	4.320.340,70		2.142.326,77
2. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.902.329,61		2.782.445,48
3. Sonstige Vermögensgegenstände	4.349,74		3.936,95
		7.227.020,05	4.928.709,20
III. Flüssige Mittel		156.247.281,97	134.790.826,64
		167.774.719,06	143.342.230,46
C. AKTIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		232.159,33	413.409,39
		204.689.015,36	174.114.999,13

PASSIVA

	31.12.2022		Vorjahr
	€	€	€
A. EIGENKAPITAL			
1. Basiskapital		3.204.964,26	3.204.964,26
2. Gewinnrücklage		0,0	0,0
3. Jahresüberschuss/-fehlbetrag		4.090.403,99	22.495.695,64
4. Ergebnisvortrag		9.297.685,43	-13.198.010,21
		16.593.053,68	12.502.649,69
B. SONDERPOSTEN MIT RÜCKLAGEANTEIL			
1. Sonderposten aus Zuweisungen und Zuschüsse aus Investitionen		36.682.136,97	30.359.359,28
2. Sonderposten für sonstige Zuweisungen und Zuschüsse		51.365.859,65	23.424.213,01
		88.047.996,62	53.783.572,29
C. RÜCKSTELLUNGEN			
1. Rückstellungen für Altersteilzeitverpflichtungen	907.589,51		434.196,94
2. Sonstige Rückstellungen	37.471.755,29		44.290.419,52
		38.379.344,80	44.724.616,46
D. VERBINDLICHKEITEN			
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	43.567.392,03		50.025.509,53
2. Verbindlichkeiten gegenüber dem Land Brandenburg	18.095.138,33		13.074.076,54
3. Sonstige Verbindlichkeiten	5.662,16		4.400,78
		61.668.192,52	63.103.986,85
E. PASSIVE RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		427,74	173,84
		204.689.015,36	174.114.999,13

Abkürzungsverzeichnis

A	Autobahn
AdB	Autobahn GmbH des Bundes
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
ASR	Technischen Regeln für Arbeitsstätten
Azubis	Auszubildenden
B	Bundesstraßen
BAB	Bundesautobahn
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BMDV	Bundesministerium für Digitales und Infrastruktur
BVerwG	Bundesverwaltungsgerichts
DEGES	Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und Bau GmbH
EFRE	Europäischer Fond für regionale Entwicklung
EU	Europäische Union
ILB	Investitionsbank des Landes Brandenburg
IT	Informationstechnik
KP	Knotenpunkt
L	Landesstraße
LHO	Landeshaushaltsordnung
LS	Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg
MdFE	Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg
MIL	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung
OD	Ortsdurchfahrt
OU	Ortsumfahrung
RW	Radweg
T€	Eintausend Euro
TV-L	Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst der Länder
VV	Vorsitzender des Vorstands
VZÄ	Vollzeitäquivalente
VZD	Vorstand Zentrale Dienste
ZIT-BB	Brandenburgischer IT-Dienstleister

Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg

Betriebssitz

Lindenallee 51

15366 Hoppegarten

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

