



Geschäftsbericht 2020

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

Satz und Layout:

LGB (Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg)

Vorwort des Vorstands zum Geschäftsbericht 2020

Mit viel Engagement ist der Landesbetrieb Straßenwesen (LS) in das Jahr 2020 gestartet. Und obwohl es die Corona-Pandemie erforderlich machte Hygienepläne zu erstellen und Arbeitsabläufe den Verordnungen zum Infektionsschutz anzupassen, fällt die Bilanz positiv aus. Bauzeitverzögerungen durch die Pandemie waren kaum zu verzeichnen, die Planungen für neue Projekte waren nicht beeinträchtigt und die Verwaltung hat ihre Aufgaben voll umfänglich erledigt. Dies ist den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu verdanken. Sie haben flexibel auf die Krise reagiert. Insbesondere für Familien mit Kindern war das eine große Herausforderung, weil vielfach Heimarbeit und Kinderbetreuung gleichzeitig geleistet werden mussten. Umsicht und Rücksichtnahme der Kolleginnen und Kollegen untereinander haben dazu geführt, dass der LS in Bezug auf das Infektionsgeschehen bislang glimpflich durch die Pandemie gekommen ist.

Durch die **Baumaßnahmen auf den Straßen** konnten 2020 in allen Landesteilen wichtige Investitionen für die Modernisierung umgesetzt werden. Insgesamt sind in diesem Jahr etwa 576 Mio. Euro für die Planung, den Bau und die Unterhaltung von Landes- und Bundesfernstraßen eingesetzt worden. Davon kommen etwa 171 Mio. Euro aus Landesmitteln, 405 Mio. Euro hat der Bund zur Verfügung gestellt. Mit diesem Geld wurden 154 Projekte (2019: 143 Projekte) umgesetzt. Darunter sind 26 Baumaßnahmen an Autobahnen, 62 an Bundesstraßen und 66 an Landesstraßen. Dazu gehören viele neue Vorhaben ebenso wie solche, mit denen in den vergangenen Jahren begonnen wurde.

Einer der Schwerpunkte im Jahr 2020 war der **Neubau und die Sanierung von Radwegen** entlang von Bundes- und Landesstraßen. Dafür hatte die Landesregierung die Mittel erhöht, von bislang sechs bis sieben Mio. Euro auf ca. 20 Mio. Euro. Damit war es dem LS möglich wichtige Lückenschlüsse in bestehenden Netzen zu schließen. Dazu gehört der neue Radweg an der Landesstraße (L) 90 bei Klairow (Potsdam-Mittelmark) oder die neuen Radwege entlang der L 77 und L 78 rund um Saarmund (Potsdam-Mittelmark). Mehr dazu lesen Sie auf den folgenden Seiten des Geschäftsberichts.

Auch 2020 hat der LS am Aufbau der zukünftigen **Autobahn GmbH des Bundes** mitgewirkt. Gemeinsam mit der Geschäftsführung der Autobahn GmbH des Bundes und den Vertreterinnen und Vertretern Berlins und Mecklenburg-Vorpommerns wurden in Workshops die zentralen Anforderungen diskutiert, die für den Betriebsbeginn am 01.01.2021 unverzichtbar sind. Ziele sind, die Planung und den Bau reibungsarm fortzuführen und Betrieb und Unterhaltung der Autobahnen sicherzustellen. Dabei ging es unter anderem um den Übergang der BAB-Fachwendungen vom LS an die Niederlassung Nordost und die Überleitung des Personals gemäß § 613 a BGB zur Autobahn GmbH des Bundes.

Im Zusammenhang mit der Gründung der Autobahn GmbH des Bundes werden 663 Mitarbeiter:innen den LS verlassen und zur Autobahn GmbH des Bundes wechseln. Dies war einer der Gründe, die Aufgabenschwerpunkte des LS zu analysieren und kritisch zu betrachten. In dem **Projekt „LS 2021“** wurde eine neue strategische Ausrichtung erarbeitet, die den künftigen Rahmenbedingungen und Anforderungen gerecht wird. Ab Frühjahr 2021 sollen die Veränderungen in der Organisation des LS wirksam werden.

Ende des Jahres 2019 hat der **Elektrofahrzeughersteller Tesla** bekannt gegeben, eine Produktionsniederlassung im Land Brandenburg aufbauen zu wollen. Zu diesem Zeitpunkt war bereits

klar, dass die Werkhallen nahe der Gemeinde Grünheide unmittelbar an der Autobahn (A) 10 am östlichen Berliner Ring entstehen sollen. Klar war auch, dass dieses Großprojekt den Ausbau der Straßeninfrastruktur rund um das Gelände erforderlich machen würde. Der LS hat 2020 unverzüglich mit der Planung begonnen. Um die zusätzlichen Verkehre durch die An- und Abfahrt von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und die Belieferung des neuen Werks aufnehmen zu können, wurde entschieden, eine neue Landesstraße zwischen der A 10 und der L 23 zu bauen. Darüber hinaus wird die L 38 ab der A 10 in Richtung Hangelsberg von zwei auf vier Fahrspuren erweitert. Erforderlich ist auch die Beseitigung des Bahnübergangs in Fangschleuse. Erstes sichtbares Zeichen für den Ausbau der Straßeninfrastruktur waren 2020 die Vorbereitungen für die Einrichtung einer temporären Anschlussstelle an der A 10. Sie soll 2021 fertig gestellt sein. Im zweiten Quartal desselben Jahres sehen die Planungen die Zustandsverbesserung der L 38 zwischen dem Knotenpunkt mit der L 23 und der Brücke an der Bahnlinie vor.

Der Vorstand bedankt sich bei allen Kolleginnen und Kollegen des LS, die sich trotz der erschwerten Bedingungen, zuverlässig und mit aller Kraft für die Umsetzung von Bauvorhaben und die Bewältigung der täglichen Aufgaben und Herausforderungen eingesetzt haben. So haben sie auch 2020 einen wichtigen Beitrag zum Erhalt der Straßeninfrastruktur geleistet.



Thomas Heyne



Edgar Gaffry



Dr. Reinhardt Stuhr



Abb.1: Thomas Heyne, Edgar Gaffry, Dr. Reinhardt Stuhr (v.l.n.r), Foto: LS / Kathleen Friedrich

Schwerpunkt 2020: Sanierung und Neubau von Radwegen

In den Koalitionsverhandlungen 2019 verständigen sich SPD, CDU und Grüne unter anderem darauf, die Mittel für den Radwegbau deutlich zu erhöhen. Für 2020 sind Investitionen für die Radinfrastruktur in Höhe von 20 Mio. Euro vorgesehen. Unterstützt werden beispielsweise die Einrichtung neuer Abstellplätze, die Anschaffung von Lastenrädern für Vereine, Gemeinden und Gewerbe oder die Erstellung von Radwegkonzepten der Kommunen. Der Investitionshochlauf für den Radverkehr ist auch in den Bauprogrammen des LS deutlich erkennbar. Zahlreiche neue Radwege wurden gebaut, sind noch im Bau oder wurden saniert. Dafür werden etwa 16 Mio. Euro ausgegeben. Davon konnten 1,7 Mio. Euro Fördergelder aus dem Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) eingesetzt werden. Ziel ist, das Radwegenetz kontinuierlich auszubauen und damit die Voraussetzungen für mehr umweltfreundliche Mobilität zu verbessern. Der Mittelwert für die Kosten im Radwegbau 100 m Radweg 2,5 m breit liegt bei etwa 45 Tsd. Euro.

Radwegbau in der Region Saarmund

Ein Schwerpunkt im Land ist im Jahr 2020 die Sanierung und der Radwegneubau an Landesstraßen in der Region Stahnsdorf. Hier wird das bestehende Netz ergänzt und damit die Verkehrsverhältnisse deutlich verbessert. Zu erwarten ist, dass das Radverkehrsaufkommen in der Region zukünftig steigt. Mit den Neubauvorhaben reagiert der LS auf diese Entwicklung.

Ein wichtiger Lückenschluss ist der Radweg an der Landesstraße L 77 von **Saarmund nach Philippsthal**. Auf diesem Abschnitt wird vor allem die Verkehrssicherheit für Schulkinder erhöht, die im Einzugsbereich Philippsthal, Nudow, Schenkenhorst und Saarmund unterwegs sind. Der neue Radweg hat eine Länge von 1,8 km und reicht

von der Bahnbrücke in Saarmund bis zum Ortseingang Philippsthal und vom Ortsausgang Philippsthal bis zum Kreisverkehr an der L 79. Für die Querung des Radweges über das Stöckerfließ wurde eine Brücke gebaut. Errichtet sind auch drei Verkehrsinseln im Zuge der L 77 an der Bahnbrücke, dem Ortseingang und dem Ortsausgang in Philippsthal. Dies erleichtert insbesondere Menschen mit Behinderungen, Älteren oder Familien mit Kindern die barrierefreie Querung der Straße. Ende 2021 werden die Bauarbeiten beendet.

Auch mit dem **Radweg Saarmund–Langerwisch** im weiteren Verlauf der L 77 wird das regionale Radwegegesamt-konzept ergänzt. Die besondere Herausforderung: Unweit



Abb. 2: Bau des Radweges an der L 77 von Saarmund nach Philippsthal, Foto: LS



Abb. 3: EFRE-Schild, Foto: LS

des Flugplatzes Saarmund verläuft die Landesstraße an einer Hanglage. Für die Sicherung der 3,02 km langen Radwegtrasse sind deshalb auf dem Abschnitt zwischen dem Rosengut Langerwisch und der Autobahnananschlussstelle neun Gabionenmauern errichtet worden. Die längste misst 218 m, die kürzeste 23 m. Die Höhe liegt bei etwa 5,50 m, die Breite zwischen 2,40 m und 1,50 m. Der Radweg verläuft auf der Südseite der Fahrbahn und hat eine Breite von 2,50 m. Verbunden mit dem Vorhaben ist auch die Sanierung der Straßenfahrbahn. Die Gesamtkosten liegen bei etwa 4,55 Mio. Euro. Darin enthalten sind 1,3 Mio. Euro aus dem EFRE, die Gemeinde Michendorf ist mit etwa 60 Tsd. Euro beteiligt.



Abb. 4: Radwegbau an der L 77 Langerwisch - Saarmund, Foto: LS



Abb. 5: Bau einer Gabionenwand, Foto: LS



Abb. 6: Bau einer Gabionenwand, Foto: LS



Abb. 7: Radwegebau an der L 77 Langerwisch - Saarmund, Foto: LS



Abb. 8: Radwegebau an der L 77 Langerwisch - Saarmund, Foto: LS



Abb. 9: Radwegebau an der L 77 Langerwisch - Saarmund, Foto: LS

Von Juli bis Dezember 2020 wird der vor 25 Jahren gebaute Radweg entlang der L 78 zwischen **Saarmund und Bergholz-Rehbrücke** saniert und auf 2,50 m bzw. 2 m verbreitert. Um künftige Beschädigungen durch Wurzelaufrüche zu vermeiden, wurde in den Waldbereichen senkrecht entlang des Radweges Wurzelschutzfolie eingebaut und als Pilotprojekt ein Teil des Radwegs in Betonbauweise erneuert. Das beauftragte Bauunternehmen saniert auch die Ortsdurchfahrt einschließlich der beiden Mittelinseln im Bereich bis zur Einmündung Andersenweg.



Abb. 10: Herstellung in Beton, Foto: LS



Abb. 11: Herstellung in Asphalt, Foto: LS

Baustart an der L 90 Glindow–Klaistow

Auch in Glindow und Klaistow im Landkreis Potsdam-Mittelmark wird 2020 das Radwegenetz vervollständigt. Die neue etwa 6,3 km lange Trasse entlang der L 90 zwischen Glindow und Klaistow verbessert die Verkehrsverhältnisse für die Besucherinnen und Besucher der Region, aber auch für Schülerinnen und Schüler, die eine sichere Trasse für den Weg in die Schule bekommen. Im Netz der Region bestehen bereits Anbindungen in Richtung Fichtenwalde, Beelitz und Werder/Havel. Die Netzlücke zwischen den gemeinsamen Mittelzentren Werder/Havel und Beelitz wird geschlossen. Geplant ist der Weiterbau in Richtung Lehnin.

Neben dem Bau des Radwegs wird auch der Kreisverkehrsplatz zur verbesserten Anbindung der Gewerbe- und Tourismusbetriebe nahe Klaistow neu gebaut. Gleichzeitig ist die L 90 im gesamten Baubereich erneuert, die Zu- und Abfahrten der A 10 sind angepasst worden. Unmittelbar an der Anschlussstelle Glindow wird darüber hinaus ein Mitfahrerparkplatz, finanziert aus Mitteln des Bundes, eingerichtet. Zu dem Vorhaben gehört auch der Neubau von Bushaltestellen in Klaistow. Damit wird die Anbindung des Ortes an den Öffentlichen Personennahverkehr verbessert. Zwischen der Einmündung der L 88 bis zum Ortsausgang Klaistow Richtung Glindow werden Gehwege und Grundstückzufahrten erneuert.



Abb. 12: Radwegebau an der L 90 Klaistow - Glindow, Foto: LS



Abb. 13: Radwegbau an der L 90 Klaistow - Glindow, Foto: LS

Die Kosten für das Vorhaben liegen bei rund 6,7 Mio. Euro. Davon trägt das Land 6,1 Mio. Euro. Enthalten sind Fördermittel aus dem EFRE in Höhe von fast 1,8 Mio. Euro. Der Bund beteiligt sich mit 380 Tsd. Euro und die Stadt Beelitz mit 101 Tsd. Euro. Der Wasser- und Abwasserzweckverband „Nieplitz“ trägt 82 Tsd. Euro. Seit Mai 2020 wird gebaut, Ende Oktober 2021 wurden die Bauarbeiten beendet.



EUROPÄISCHE UNION
Europäischer Fonds für
Regionale Entwicklung
efre.brandenburg.de

Abb. 14: Logo EFRE



Abb. 15: EFRE-Schild, Foto: LS

Innovativer Radwegbau: Schaumglas für die neue Strecke zwischen Bückwitz und Metzelthin an der B 167

Wer zukünftig auf dem neuen Radweg entlang der Bundesstraße (B) 167 unterwegs ist, fährt dabei auch über Schaumglas. Dies ist ein innovativer Baustoff, der aus gemahltem Glas, Kohlenstoff und Edelstahl besteht. Sein vergleichsweise geringes Gewicht ist geeignet für schlechte Bodenverhältnisse. An der B 167 wird Schaumglas für die Querung des Rohrlacker Grabens verwendet. Der leichte Baustoff passt die Belastung an die begrenzte Tragfähigkeit des Bodens an. Gegenüber der herkömmlichen Herstellung einer Gründung, bleiben die Eingriffe in die Natur gering, die Bauzeit wird verkürzt und Bodentauschmaßnahmen werden deutlich verringert.

Die Radfahrer:innen auf der neuen Strecke zwischen Bückwitz und Metzelthin (Ostprignitz-Ruppin) werden den innovativen Baustoff kaum bemerken. Offenkundig ist dagegen die deutliche Verbesserung der Verkehrssicherheit. Nach der Fertigstellung kann von Bückwitz durchgängig bis Neuruppin mit dem Rad gefahren werden.

Gleichzeitig wird mit dem Bau des neuen Radwegs auch die Fahrbahn zwischen den beiden Orten saniert. Für den Radweg und die Sanierung der Straße investiert der Bund 2 Mio. Euro aus Bundesmitteln. Darin sind 16 Tsd. Euro aus Landesmitteln enthalten.



Abb. 16: Einbau von Füllboden für die 1. Lage Fange-Damm, Foto: LS



Abb. 17: Verlegung von Geotextil, Foto: LS



Abb. 18: Einbau 1. Lage Schaumglasschotter, Foto: LS



Abb. 19: Schaumglasschottermaterial, Foto: LS



Abb. 20: Umschlagen von Geotextil, Foto: LS



Abb. 21: Zwischenkontrolle, Foto: LS

Radweg Wandlitz–Wensickendorf B 273

Das Vorhaben zeigt, welche Herausforderungen beim Radwegbau gemeistert werden müssen. Auf der 4,9 km langen Strecke ist im Zuge des neuen Radwegs auch die Errichtung einer Brücke über die Briesse und von drei Durchlässen notwendig.

Das Widerlager der Brücke wird aus ca. 10 m langen Spundbohlen bestehen. Darauf wird ein Überbau aus Stahlbeton hergestellt. Der Radweg auf der Brücke wird 2,50 m breit. Beidseitig werden 1,30 m hohe Füllstabgeländer montiert. Unter der Brücke ist eine Otterberme gebaut worden. Deshalb hat die Brücke eine Stützweite von etwa 4 m haben.

Beidseits der Brücke werden Zäune als Leiteinrichtung für den Otter errichtet, um eine sichere Radwegquerung zu ermöglichen.

Der neue Geh- und Radweg beginnt in Wandlitz und schließt an den vorhandenen Rad-



Abb. 22: Radwegebau an B 273 Wandlitz–Wensickendorf, Foto: LS

weg an. Er reicht bis zum Kreisverkehr der B 273/Kreisstraße (K) 6004 und führt weiter bis zur Kreuzung Basdorfer Straße. Die Kosten für das Vorhaben liegen bei insgesamt 3,8 Mio. Euro.



Abb. 23: Radwegebau an B 273 Wandlitz–Wensickendorf, Foto: LS



Abb. 24: Radwegebau an B 273 Wandlitz–Wensickendorf, Foto: LS



Abb. 25: Radwegebau an B 273 Wandlitz–Wensickendorf, Foto: LS



Abb. 26: Radwegebau an B 273 Wandlitz–Wensickendorf, Foto: LS



Abb. 27: Radwegebau an B 273 Wandlitz–Wensickendorf, Foto: LS



Abb. 28: Radwegebau an B 273 Wandlitz–Wensickendorf, Foto: LS

Radweg an der L 23 Hennickendorf–Herzfelde

Auch bei diesem Vorhaben zeigt sich, dass der Bau von Radwegen aufwendiger sein kann, als vielfach angenommen wird. Zwischen Hennickendorf und Herzfelde ist eine Entwässerungsmulde errichtet und eine Brücke abgerissen worden. Kombiniert wurde der Radwegbau auf der 1,4 km langen Strecke mit der Errichtung einer Mittelinsel und dem Bau von Warteflächen am Ortseingang Hennickendorf.

Die Bauarbeiten hatten sich verzögert, weil die Verlegung einer Telekommunikationsleitung wesentlich komplizierter war, als ursprünglich angenommen. Die Kosten für das Projekt liegen bei etwa 1,1 Mio. Euro. Das Projekt wurde mit 920 Tsd. Euro aus dem EFRE (Programm „Mobilität“) gefördert.



Abb. 29: EFRE-Logo, Foto: LS



Abb. 30: Radwegneubau an der L 23 Hennickendorf–Herzfelde, Foto: LS



Abb. 31: Radwegneubau an der L 23 Hennickendorf–Herzfelde, Foto LS

Planung für Abriss und Neubau der „Brücke des 20. Jahrestages am Altstädtischen Bahnhof“ in Brandenburg an der Havel

„Die Brücke über den „Altstädter Bahnhof“ im Zuge der Magdeburger Landstraße (Bundesstraße B 1) in Brandenburg an der Havel wird ab heute Abend um 18.00 Uhr für den Verkehr gesperrt.“ Das gibt der LS am 5. Dezember 2019 in einer Pressemitteilung bekannt. Und weiter heißt es: „Der Landesbetrieb Straßenwesen wird weitere Prüfungen durchführen, um den Schaden abschließend zu bewerten. Danach wird über die weitere Sperrung und über Baumaßnahmen entschieden.“

Die Entscheidung wurde unmittelbar nach einer Prüfung getroffen und noch am selben Tag wurde das Bauwerk gesperrt.

In den folgenden Tagen begannen Fachleute damit ein umfangreiches Prüfgutachten für das Bauwerk zu erstellen. Im Frühjahr des Jahres 2020 ist klar: Die Brücke kann nicht mehr für den Verkehr geöffnet werden. Die Ergebnisse der statischen Nachrechnung,

der Brückenprüfung und umfangreich durchgeführter Materialuntersuchungen zeigen, dass sich die Schäden an dem Bauwerk deutlich schneller entwickeln, als dies zu erwarten war.

Während der Prüfung musste einiges erledigt werden, was sich als schwierig und langwierig erwies. Die Zugänge zu den Hohlräumen müssen sich die Brückenprüfer erst schaffen. Diese Kästen sind gerade mal 1,50 m hoch.

Auf engstem Raum wird neben Schimmel, Taubenkot und stehendem Wasser auch Asbest gefunden. Danach kann nur noch in Schutzanzügen weitergearbeitet werden.

Die Ergebnisse der Schadensanalyse zeigen, dass der rechnerische Nachweis unter Verkehr auf Basis der Baustoffuntersuchungen und hier insbesondere der Materialkennwerte des Stahls, nur noch grenzwertig möglich ist. Die Gutachter haben Materialkennwerte des



Abb. 32: Brücke des 20. Jahrestages am Altstädter Bahnhof im Juni 2020, Foto: LS

Stahls festgestellt, die in dieser Form außergewöhnlich sind. Weiterhin werden zahlreiche Risse, Durchfeuchtungen, großflächige Betonabplatzungen und stehendes Wasser in den Hohlkästen dokumentiert. Oberste Priorität hat die Sicherheit der Bevölkerung, deshalb wird entschieden, dass Abriss und Neubau unumgänglich sind.

2020 beginnt der LS mit der Planung des Brückenabrisses. Dies stellt eine besondere Herausforderung dar, weil neben der B 102 auch die Bahnlinie Brandenburg an der Havel–Rathenow und Güterverkehrsgleise von der Brücke überspannt werden. Darüber hinaus handelt es sich um eine Tragwerkskonstruktion, für deren Abriss eine komplexe und umsichtige Planung erforderlich ist.

Mitte des Jahres wird der Abriss vorbereitet. Die Asphaltdecke auf der Brücke wird entfernt und Notfallstützen eingebaut. Sie tragen in der Umgebung der bestehenden Brückenstützen zur Sicherung des gesamten Bauwerks bei. Auch mit der Asbestsanierung wurde begonnen. Es gibt zwei Bereiche, in denen das schädliche Baumaterial gefunden wurde. Über der Bahnstrecke: hier wurden in der Bauwerksuntersicht Asbestplatten als Rauchschutzplatten verbaut und in den Hohlkästen als Schalungsplatten, in die beim Bau der Beton gegossen wurde. Die asbestbelasteten Bauteile in den Hohlkästen des Bauwerkes wurden ausgebaut und umwelt- und fachgerecht entsorgt. Zur Leichterung des Bauwerks hat auch die Demontage von Straßenbahngleisen, Oberleitungsmasten, Verkehrsschildern und Haltestellen geführt.

Gleichzeitig wird die Brücke mit einem umfangreichen Monitoringsystem ausgestattet, das eine tägliche Überwachung der Schadensentwicklung ermöglicht. Sollten sich im Zuge der dauerhaften Überwachung kritische Bauwerkszustände herausstellen, müssten die B 102 und die Bahngleise für den Verkehr



Abb. 33: Brücke des 20. Jahrestages am Altstädter Bahnhof – Installation der Messanlagen im Juni 2020, Foto: LS

gesperrt werden. Dafür liegen bereits Umleitungspläne bereit. Dieser Fall ist bis Ende des Jahres 2020 nicht eingetreten.

Noch ist offen, wann die die Brücke abgerissen werden kann, die Vorbereitungen dauern an. Dessen ungeachtet hat der LS bereits mit den Planungen für einen Ersatzneubau begonnen. Dazu gehört auch die Umverlegung der Spittastraße.

Ziel ist es, so schnell wie möglich und so gründlich wie nötig die neue Brücke zu planen und zu errichten, denn sie ist eine wichtige Verbindung zwischen den westlichen Stadtteilen und dem Zentrum der Stadt Brandenburg. Die Verbindung werden in den kommenden Jahren nur Fußgänger:innen und diejenigen nutzen können, die mit dem Rad unterwegs sind: Der LS plant bis zur Inbetriebnahme des Ersatzneubaus eine behelfsmäßige Fuß- und Radwegüberführung.

Eines der größten Bauvorhaben Brandenburgs: Brückenneubau an der Nuthestraße in Potsdam

Im Februar 2020 begannen die beauftragten Bauunternehmen mit dem Abriss und dem Neubau der Hochstraßenbrücke im Zuge der Landesstraße L 40 (Nuthestraße) in Potsdam. Sie besteht aus zwei voneinander getrennten Bauwerken, die nacheinander bei laufendem Verkehr ersetzt werden. Sie überspannen die Friedrich-List-Straße, die Johannsen Straße, die S-Bahn- und Fernbahngleise der Deutschen Bahn AG sowie die Friedrich-Engels-Straße in der Landeshauptstadt. Etwa 300 m entfernt liegt die Brücke über den Neuendorfer Anger. Auch sie ist in einem maroden Zustand und wird abgerissen und neu gebaut. Die Fahrbahnen der beiden Brückenteile erhalten erstmals Standstreifen und auch die Fahrzeugrückhaltesysteme werden an die neuesten Standards angepasst. Außerdem wird lärmindernder Asphalt eingebaut. Die Experten des LS hatten erhebliche Schäden an den beiden Bauwerken der Hochstraßenbrücke festgestellt, ein Neubau war unumgänglich.

Daten und Fakten:

- Die Länge der Baustrecke beträgt einschließlich der Mittelstreifenüberfahrten ca. 1,3 km.
- Die Verkehrsbelegung beträgt etwa 60.800 Kraftfahrzeuge in 24 Stunden, davon LKW-Anteil: 3040 Kfz/24 Stunden (5 %).
- Hauptbaustoffe: 20.000 t Abbruch Brückenbeton, 1.700 laufende Meter Großbohrpfähle, 4.000 m² Spund- und Baugrubenschutzwände, 10.000 m³ Beton, 1900 t Stahl, 250 t Spannstahl, 10.000 m² Straßenasphalt, 6.000 m² Gussasphalt/Brücke
- Bauende: voraussichtlich 2022



Abb. 34: Brückenneubau an der Nuthestraße in Potsdam, Baustellenüberblick mit Verkehrsführung, Foto: LS



Abb. 35: Alter Überbau wird über die Verschubbahn herausgezogen, Foto: LS

Abriss und Neubau der Brückenbauwerke werden bei laufendem Verkehr auf der für die Landeshauptstadt wichtigen Strecke vorgenommen. Sowohl der Auto- als auch der Bahnverkehr sind während der gesamten Bauzeit möglich, abgesehen von wenigen kurzzeitigen Sperrungen.

Erster Schritt ist im Frühjahr der Bau einer Hilfskonstruktion über der Bahnstrecke und der Friedrich-Engels-Straße, um den alten Brückenüberbau in zwei Teilen auf festen Untergrund hinter das Widerlager zu ziehen. Hier werden die jeweils 600 t schweren Betonteile zerkleinert und abtransportiert. Die übrige Brücke wird vor Ort abgebrochen. Anschließend errichten die Mitarbeiter:innen der Bauunternehmen die Fundamente für die Stützen der neuen Brücke. Insgesamt sieben Stützen tragen den neuen Überbau seit Ende November 2020. Bis zum Frühjahr 2021 sollen die Brückenkappen fertiggestellt sein.

Bislang ist es gelungen, die Bauarbeiten insgesamt in dem geplanten Zeitrahmen umzusetzen, trotz der nicht vorhersehbaren Funde auf dem Gelände der Brücke in den ersten



Abb. 36: Verschubbahn hinter der Friedrich-Engels-Straße, Foto: LS

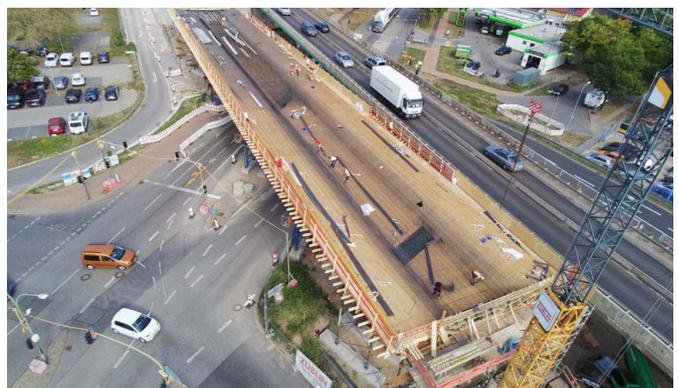


Abb. 37: Einbau der Spannglieder über Friedrich-List-Straße, Foto: LS



Abb. 38: Bahnhof, Foto: LS

Monaten der Bauzeit. Beispielsweise wurde ein altes Abwasserpumpwerk entdeckt, das gehoben werden musste. Es war überbaut worden als die Friedrich-List-Straße in den 90er Jahren angelegt wurde. Hinweise auf das Pumpwerk gibt es keine mehr. Deshalb konnte der Aushub bei den Planungen nicht berücksichtigt werden. Aus fünf Metern Tiefe wurde das Pumpwerk ausgegraben. In einer Tiefe von sechs bis zehn Metern wurden darüber hinaus Findlinge entdeckt. Eine Bergung dieser großen Steine ist nicht möglich.



Abb. 39: Einbau der SGL über Friedrich-List-Straße, Foto: LS

Parallel zum Bau der Hochstraßenbrücke wird auch die Brücke über den Neuendorfer Anger ersetzt. Das Bauwerk in Richtung Teltow wurde abgerissen. Die Fundamentreste sind beseitigt. Der neue Betonrahmen ist bereits betoniert, bis April 2021 soll das gesamte Teilbauwerk fertiggestellt sein.

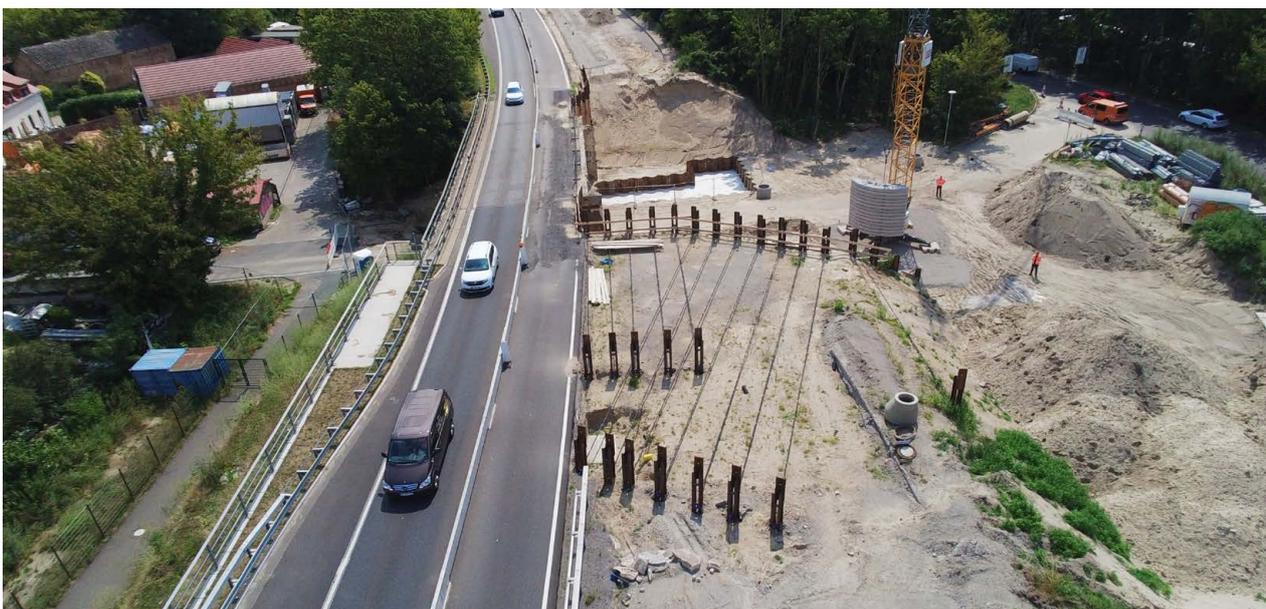


Abb. 40: Betonage Friedrich-List-Straße, Foto: LS

Jahresabschluss mit Gewinn- und Verlustrechnung



Lagebericht für das Geschäftsjahr 2020

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. in Kraft tretenden Übertragung der Aufgaben für die BAB auf die Autobahn GmbH des Bundes und das Fernstraßenbundesamt wurde der Erlass zum 26.11.2020 neu gefasst. Die Tätigkeit des LS ist nicht auf Gewinnerzielung ausgerichtet.

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

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

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

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

Mit Stichtag 31.12.2020 verwaltete der LS gemäß Längenstatistik der Straßeninformationsbank ohne Berücksichtigung von Ortsdurchfahrten kreisfreier Städte 5.595 km Landesstraßen, 2.700 km Bundesstraßen, 70 km Radwege außerorts an Bundesstraßen, 696 km Radwege außerorts an Landesstraßen und 806 km Autobahnen sowie 2.607 Brücken (Teilbauwerke), davon 1.857 Brücken im Rahmen der Auftragsverwaltung des Bundes. Zum 01.01.2021 geht die Verwaltung der BAB an die Autobahn GmbH des Bundes über.

A.2 Aufbau und organisatorische Änderungen

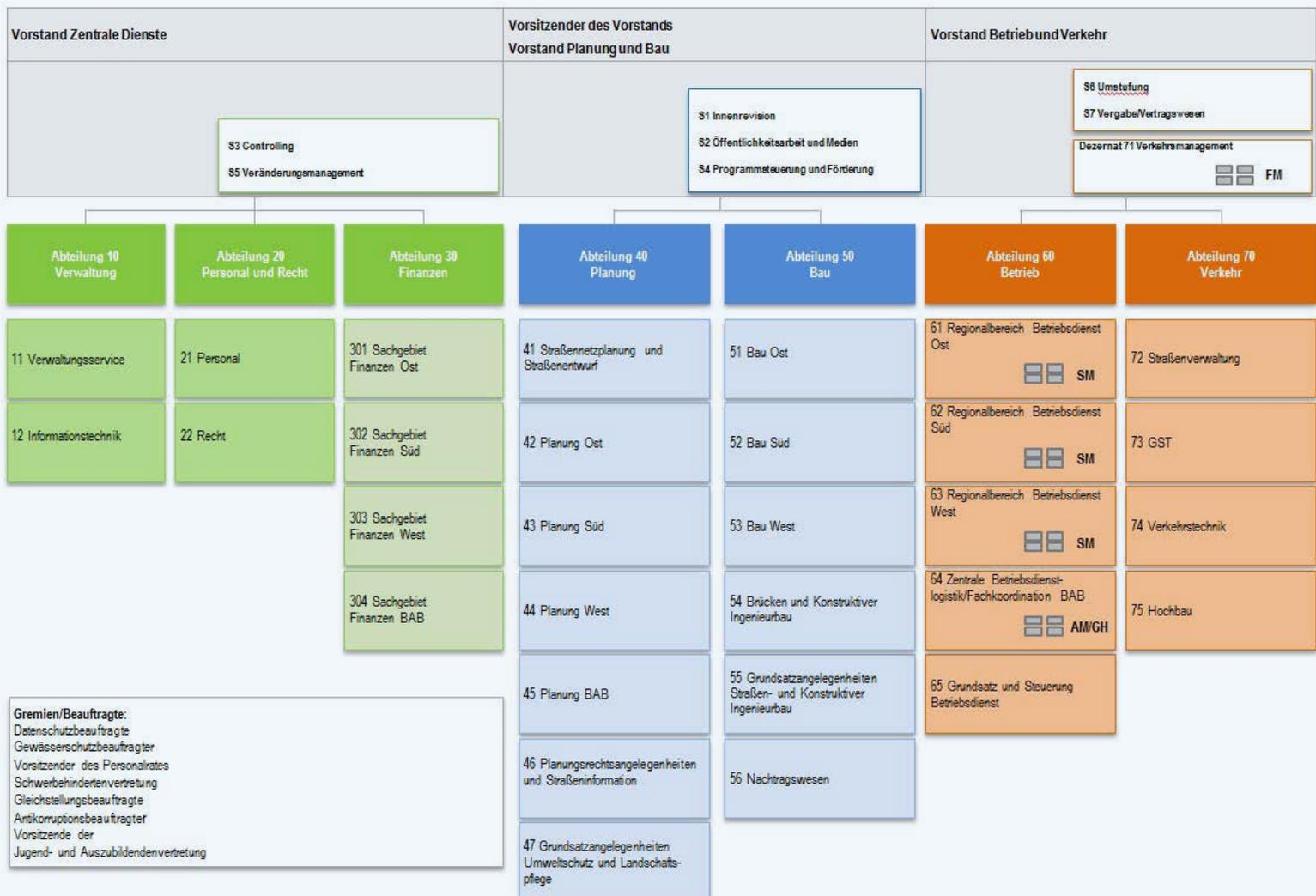
Der LS besteht zum 31.12.2020 aus den Dienststätten Frankfurt (Oder), Eberswalde, Cottbus, Wünsdorf, Potsdam, Kyritz und Stolpe mit insgesamt zwölf Autobahn-, einer Fernmelde- und 33 Straßenmeistereien, drei Brückeninspektionen, drei Bauüberwachungen sowie dem Betriebssitz Hoppegarten.

Es besteht eine funktionsorientierte Organisation mit den Vorstandsbereichen Planung und Bau, Betrieb und Verkehr sowie Zentrale Dienste. Die Vorstandssäulen gliedern sich auf in vier

Fachabteilungen (Planung, Bau, Betrieb, Verkehr) sowie drei Querschnittsabteilungen (Verwaltung, Personal, Finanzen).

Im Berichtsjahr wurde das Dezernat 71 Verkehrsmanagement aus der Abteilung 70 herausgelöst und bis zum Übergang zur Autobahn GmbH des Bundes direkt dem Vorstand Betrieb und Verkehr zugeordnet. Das neu gebildete Dezernat 75 Hochbau ist für alle Neu-, Um- und Erweiterungsbauten sowie die bauliche Erhaltung von Hochbauten auf den Nebenanlagen von Bundes- und Landesstraßen zuständig.

Organigramm des Landesbetriebs Straßenwesen Brandenburg Stand 31.12.2020 (© LS)



Die Dienststätte Stolpe, zwölf Autobahnmeistereien, eine Fernmeldemeisterei, die Brückeninspektion Finowfurt sowie die Bauüberwachungen Boblitz und Seddiner See gehen zum 01.01.2021 an die Autobahn GmbH des Bundes über.

A.3 Entwicklung und wichtige Vorgänge im Berichtsjahr

Im Jahr 2020 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.

Die verkehrliche Anbindung der TESLA Giga-Factory stellt für den LS eine besondere Herausforderung dar. Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Straßennetzes in dem Gebiet werden verschiedene Projekte vorbereitet. Zu nennen sind hierbei der mehrstreifige Ausbau der vorhandenen L 38, der Neubau einer Landesstraße als Netzergänzung zwischen der A 10 und der L 23 nördlich der Giga-Factory einschließlich der Beseitigung des Bahnübergangs im Zuge der L 23 sowie die 1. Ausbaustufe der vorhandenen Anschlussstelle Freienbrink. Darüber hinaus erfolgen die Planungen zum Umbau des Knotenpunktes L 23/L 38 einschließlich der anschließenden baulichen Umsetzung, die Errichtung von Dauerzählstellen und die Anlage von Busbuchten. Auch das Radverkehrsnetz soll umfangreich ausgebaut werden.

Vor dem Hintergrund des ab dem Jahr 2021 zu vollziehenden Übergangs der Aufgaben mit Bezug zu BAB an die Autobahn GmbH des Bundes wurde im Projekt „LS 2021 – Fortentwicklung des LS in den kommenden Jahren“ die Arbeit an der Entwicklung einer zukunftsfähigen Aufbaustruktur weitergeführt. Einen Schwerpunkt bildete die abteilungsübergreifende Aufnahme und Dokumentation der Kernprozesse sowie die Auswahl der prioritär zu optimierenden Prozesse. Parallel erfolgte die Entwicklung eines Grundmodells für die künftige Aufbauorganisation des LS. Zum Zeitpunkt der Berichterstattung dauern die Abstimmungen zwischen LS und dem Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) noch an.

Für einen reibungslosen Übergang der BAB-Aufgaben an die Autobahn GmbH des Bundes zum 01.01.2021 wurden im Berichtsjahr weitere Voraussetzungen geschaffen. Hierzu zählen u. a.:

- die Vorbereitung des Personalübergangs,
- die Erarbeitung und der Abschluss von diversen Kooperationsvereinbarungen (z. B. Informationstechnik, Verkehrsmanagement, Autobahnbedarfsumleitungen, Verkehrstechnische Anlagen an BAB-Anschlussstellen etc.),
- die Bereitstellung von Test- und Migrationsdaten.

Darüber hinaus erfolgten im Jahr 2020 die vorbereitenden Arbeiten für die Überleitung des Infrastrukturbetriebs der Informationstechnik (IT) an den Brandenburgischen IT-Dienstleister (ZIT-BB). Auf Grundlage der Kabinettsbeschlüsse Nr. 796/08 vom 15.7.2008 und Nr. 51/10 vom 16.02.2010 sowie der zwischen dem damaligen MIL und dem Ministerium des Inneren getroffenen Rahmenvereinbarung zur Sicherstellung der Bedingungen für eine geordnete Überleitung der Ressourcen auf den ZIT-BB vom 31.03.2011 wurde am 17.12.2020 die Einzelvereinbarung

über die Inanspruchnahme von Leistungen des ZIT-BB für die IT-Betreuung zwischen dem LS und dem ZIT-BB abgeschlossen. Gegenstand der Vereinbarung ist der formale Übergang der IT-Aufgaben des LS und des damit verbundenen Vermögens sowie der Verträge. Die abschließende Migration der IT-Aufgaben wird unter Federführung des ZIT-BB bis Ende 2023 erfolgen. Ausgenommen von der Überleitung ist die Benutzerbetreuung für die Fachverfahren, welche beim LS verbleibt.

Während des Berichtsjahrs stellte die Corona-Pandemie den LS vor vielfältige Herausforderungen. Zum Schutz der Beschäftigten sowie der Sicherstellung der Erfüllung systemrelevanter Kernaufgaben erfolgten die Weiterentwicklung des LS-Pandemieplans, die Erarbeitung von Gefährdungsbeurteilungen und die Erstellung eines Hygienekonzepts. Arbeitsweisen und -strukturen wurden fortlaufend der Infektionslage entsprechend angepasst. In den Straßen- und Autobahnmeistereien kamen zur Minderung der Kontakte speziell aufgestellte Dienstpläne mit versetzten Arbeitsbeginnen zum Einsatz. Zudem wurden Handlungsszenarien für Extremsituationen im Winterdienst entwickelt.

Die Beschaffung zusätzlicher Arbeitsschutzmittel (z. B. Schutzmasken, Schutzkleidung) sowie technischer Ausrüstungsgegenstände (z. B. Laptops) führten zu ungeplanten zusätzlichen Kosten. Positiv zu bewerten, ist die Entwicklung im Bereich der Digitalisierung, die durch die Pandemie einen erheblichen Vorschub erfahren hat.

Im Planungsprozess für Maßnahmen an Bundesfern- und Landesstraßen, der Straßenunterhaltung sowie Technikbeschaffung kam es u. a. aus folgenden Gründen zu Verzögerungen:

- Leistungsstopp/Leistungsreduzierung bei externen Dienstleistern (z. B. wegen Erkrankung bzw. Quarantäne von Auftragnehmerinnen und Arbeitnehmern, Einschränkungen in Folge behördlicher/staatlicher Anordnungen sowie eingeschränkter Datenverfügbarkeit im Homeoffice),
- verzögerten Beschlüssen der Gebietskörperschaften (z. B. in Folge unregelmäßig stattfindender Stadtverordneten-/Gemeindevertreter:innensitzungen),
- eingeschränkter Kommunikation mit Auftragnehmern:innen, Behörden und Privaten.

Auswirkungen auf die Bautätigkeit im Land Brandenburg wurden nicht festgestellt.

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.

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

	2019	2020
Verwaltungswirtschaftliche Tätigkeit	13.988 T€	14.421 T€
Investitionen	8.540 T€	8.750 T€
Betriebliche Tätigkeit	31.324 T€	30.803 T€
Erstattung Dritter Betriebsdienst (BD)	7.662 T€	7.555 T€
Straßenbau und -planung (ohne EU)	80.901 T€	82.184 T€
Erstattung Dritter Planung u. Bau (P + B)	22.049 T€	26.477 T€
Förderzuschüsse der EU	1.894 T€	1.721 T€
Personalkostenzuschuss MIL	104.492 T€	114.700 T€
Erstattung Dritter Personal	32.197 T€	34.094 T€
Zentrale Erlöse	2.109 T€	2.279 T€
Summe	305.156 T€	322.984 T€

Neben den Landesmitteln und den Erstattungen von Dritten wurden dem LS im Rahmen der Auftragsverwaltung vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) für den Bau und die Unterhaltung von Bundesfernstraßen 263.817 T€ (2019: 324.618 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 BAB in Höhe von 6 % und für Bundesstraßen 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 27.108 T€ (2019: 32.108 T€), für den kommunalen Brücken- und Radwegebau in Höhe von 7.002 T€ sowie für Verkehrssicherheitsarbeit in Höhe von 450 T€ (2019: 450 T€) zur Verfügung gestellt. Im Rahmen der Aufwandserstattung nach § 16 AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz) für Bahnübergänge der nicht bundeseigenen Eisenbahnen gingen dem LS Mittel in Höhe von 468 T€ (2019: 400 T€) zu.

Die interne Budgetsteuerung erfolgt im LS auf der Grundlage von wöchentlich durch die Stabstelle Controlling bereitgestellten Budgetberichten. Diesen SAP-basierten Berichten können, getrennt nach Budgetbereichen, folgende Informationen entnommen werden:

- Budgetansatz,
- Ist-Buchungen lfd. Jahr und Vorjahr,
- Obligo,
- verfügt Gesamt,
- verfügbare Mittel,
- Budgetausschöpfungsgrad in [%],
- Mittelabfluss in [%].

Der Budgetausschöpfungsgrad ist als wesentlicher finanzieller Leistungsindikator des LS zu betrachten. Im Jahr 2020 lag dieser unter Einbeziehung der Sonderpostensachverhalte sowie Jahresabschlussbuchungen im Personalbereich bei 102 %. Damit wurden die verfügbaren Mittel vollständig umgesetzt und der eingeräumte Überziehungsrahmen in Anspruch genommen.

Der Jahresfehlbetrag des Berichtsjahrs liegt bei 10.921 T€. Er resultiert in erster Linie aus zwei außerplanmäßigen Vorgängen:

Durch den Bund wird ein Erstattungsanspruch gegenüber verschiedenen Bundesländern für nach seiner Einschätzung rechtswidrig angelastete Ausgaben für die Streckenkontrolle auf Bundesfernstraßen erhoben. Der Gesamtrückforderungsbetrag gegenüber dem Land Brandenburg beläuft sich gemäß Schreiben des BMVI an das MIL vom 01.12.2020 auf 14.160 T€. Davon wurde bereits in den Vorjahren ein Anteil von 8.822 T€ als Rückstellung erfasst. Im Berichtsjahr erfolgte nunmehr die Zuführung von weiteren 5.338 T€. Somit wurde der bekannt gegebene Erstattungsanspruch vollständig berücksichtigt. Die Bundesländer bestreiten rechtswidrige Belastungen des Bundes und befinden sich in Abstimmungen zur weiteren Vorgehensweise.

Basierend auf dem Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts nebst Anlage zum Verfahren in Sachen A 14 (Bau der A 14 zwischen Wittenberge und Groß Warnow) wird das Land Brandenburg verpflichtet, den sich aus dem Vergleich ergebenden Zahlungsverpflichtungen nachzukommen. Zum einen handelt es sich um einen Ausgleich für Kompensationsmaßnahmen in Höhe von 5.000 T€, welcher ein Jahr nach Inbetriebnahme des Abschnitts der A 14 an den Naturschutzfonds Brandenburg auszukehren ist, und zum anderen um Lärmschutzmaßnahmen in Höhe von ca. 2.000 T€. Beide Posten sind ebenfalls vollständig in den vorliegenden Jahresabschluss eingeflossen und führen im Vergleich zum Vorjahr zu einem deutlichen Anstieg des periodenfremden Aufwands.

Der Vorstand des LS schlägt vor, den Fehlbetrag auf neue Rechnung ins Folgejahr vorzutragen und im Jahr 2021 Maßnahmen zu dessen Ausgleich einzuleiten.

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 2019 erstellten bzw. im Frühjahr 2020 aktualisierten Projektprogramme für die Jahre 2020 bis 2023. Interne Umschichtungen sowie Zuweisungen aus zentralen Erlösen und Erstattungen Dritter machten eine Budgeterhöhung um 26.668 € möglich. 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 138.253 T€ (2019: 134.111 T€) in Anspruch genommen wurden. Deren Verteilung stellt sich wie folgt dar:

Die Neubaumaßnahmen L 77n, L 40 Stahnsdorf und L 30 Ortsumfahrung Niederlehme aus dem Landesstraßenbedarfsplan wurden im Berichtsjahr fortgesetzt. Die L 77n konnte bis auf einen noch ausstehenden Teilabschnitt für den Verkehr freigegeben werden. Bei den Bauwerken ist die Fortführung des Neubaus der beiden Brücken im Zuge der L 40 in Potsdam hervorzuheben.

	2019		2020	
Baukosten (Land und EU):	87.360	T€	79.079	T€
davon Bauüberwachung	2.695	T€	2.721	T€
Planungskosten (Land):	7.942	T€	11.194	T€
Planungskosten Bundesfernstraßen:	38.809	T€	47.980	T€
davon Bauüberwachung	9.558	T€	8.853	T€

Die Aufwendungen für Planung und Bau von Außerortsradwegen an Landesstraßen lagen im Jahr 2020 bei 9.400 T€. Im Berichtsjahr wurden drei neue Außerortsradwege mit einer Länge von 7,2 km baulich fertiggestellt. Für sechs Neubaumaßnahmen erfolgte die Finanzierung mit EFRE-Mitteln.

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

Maßnahmebezeichnung	Baukosten [T€] bis zum 31.12.2020	Ist-Kosten 2020 [T€]
Landesstraßen (fertig gestellt)		
L 401 OD Wildau	1.177,6	1.168,6
L 86 OD Lehnin	3.749,6	1.424,1
L 49/L 54 OD Vetschau, Kreisverkehr	3.033,8	1.437,9
L 34 OD Strausberg	791,6	212,6
L 171 OD Hohen Neuendorf-Bergfelde	3.340,3	328,1
L 90 OD Werder 3.BA,2.TA (KV Elsastr.-BAB 10)	4.518,4	964,5
L 86 OD Ketzin	483,0	483,0
L 73 OD Luckenwalde	304,8	304,8
L 33 OD Zechin	489,6	489,6
L 33 OD Wriezen	1.117,0	1.117,0
L 400 Waltersdorf - LGr. B/BB	1.016,2	1.016,2
L 200 OD Melchow, Querungshilfe	232,5	232,5
L 23 Hennickendorf - Torfhaus	5.829,1	1.950,8
L 81/L 812 Dennewitz/Kaltenborn	457,4	457,4
L 29 Hohenfinow - Gersdorf	548,6	548,6
L 86 Damsdorf - Groß Kreuz	5.154,4	3.728,7
L 111 Abs.180 - KP L 111/B 321, Abs. 65	921,9	921,9

Maßnahmebezeichnung	Baukosten [T€] bis zum 31.12.2020	Ist-Kosten 2020 [T€]
Landesstraßen (fertig gestellt)		
L 46 Br. ü. d. Mühlenfließ, Grano	508,2	223,8
L 74 Br. ü. d. Verbindungsgraben, Wünsdorf	960,5	957,5
L 513 Br. ü. d. Kleine Spree, Burg	619,3	619,3
L 59 Br. ü. d. Teichgraben, Prieschka	316,4	13,2
L 86 RW Damsdorf - Groß Kreuz	1.607,4	1.309,7
L 23 RW Herzfelde - Hennickendorf	2.161,3	465,6
L 200 RW Gehrenberge - Bernau	1.786,3	179,7
L 60 RW Finsterwalde - Hennersdorf, Erhaltung	97,7	97,7
L 70 RW Kummersdorf/Gut - Sperenberg, Ausbau (1. BA)	490,9	488,3
L 78 RW Rehbrücke - Saarmund, Ausbau	986,0	985,8
Bundesfernstraßen (planerische Vorbereitung bzw. Bauüberwachung)		
A 12, km 1,0 - 17,5	4.880,0	69,8
A 11, km 81,6 - 90,5	4.651,9	822,0
B 96 OU Teschendorf/Löwenberg	3.638,3	249,4
B 97 OU Cottbus, 1. + 2. VA	3.230,3	330,0
B 96 OU Fürstenberg	2.245,2	226,0

B.2.2 Betrieb und Verkehr

Im Vorstandsbereich Betrieb und Verkehr wurde das konsumtive Fachbudget im Berichtsjahr mit 38.684 T€ (2019: 38.787 T€) in Anspruch genommen. Hiervon entfallen 6.908 T€ (2019: 7.477 T€) auf Materialkosten. Die direkt den einzelnen Leistungspositionen des BD 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	4.716	19	4.630	67
Grünpflege	8.217	6	8.116	95
Wartung und Instandhaltung	4.589	95	4.447	47
Reinigung	413	0	413	0
Winterdienst	1.022	317	691	14
Weitere Leistungen	2.057	221	1.829	7
Substanzerhaltende Maßnahmen	5.270	33	5.237	0
Verkehrszählungen	69	16	53	0
Leistungen für Dritte	161	0	161	0
Sonstiges	41	3	38	0
Summe	26.555	710	25.615	230

Insgesamt hat über alle Leistungsbereiche gesehen das Volumen der direkt einzelnen Fachaufgaben zuordenbaren Fremdleistungen (Einzelkosten) für Bundes-, Landes- und Kreisstraßen gegenüber dem Jahr 2019 (27.052 T€) um ca. 2 % abgenommen. In den Bereichen mit den höchsten Leistungsanteilen stellt sich die Veränderung wie folgt dar:

Leistungsbereiche	2019	2020	Δ	Δ
	[T€]	[T€]	[T€]	[%]
Winterdienst	1.639	1.022	- 617	- 38
Weitere Leistungen	2.422	2.057	- 365	- 15
Sofortmaßnahmen am Straßenkörper	5.352	4.716	- 636	- 12
Wartung und Instandhaltung	4.522	4.589	67	1
Grünpflege	7.874	8.217	343	4
Substanzerhaltende Maßnahmen	4.774	5.270	496	10

Der Leistungsbereich „Winterdienst“ weist im Vergleich zu den Vorjahresdaten in Folge der milden Wintermonate den stärksten relativen Rückgang auf. Diese Tatsache geht einher mit einem niedrigeren Streumittelbezug und damit einem reduzierten Materialaufwand. Ferner setzt sich der bereits im Vorjahr aufgetretene Kostenrückgang im Bereich „Weitere Leistungen“ fort. Unter anderem führten hier eine Rückkehr zum Regelkontrollbetrieb sowie eine geringere Zahl an Starksturmereignissen zu einer Reduzierung des Aufwands für Baumgutachten. Die Veränderungen in den Bereichen „Sofortmaßnahmen am Straßenkörper“ (./. 12 %) sowie „Substanzerhaltende Maßnahmen“ (+ 10 %) sind in ihrer Gesamtheit zu betrachten, da es sich bei beiden um dringend notwendige Sofort-Maßnahmen zur Verbesserung des Straßenzustands/Erhaltungsmaßnahmen handelt. In Summe liegen die Kosten auf Vorjahresniveau.

Neben den zuvor erläuterten bezogenen Fremdleistungen wurden direkt den einzelnen Leistungspositionen des BD zuordenbare komplementäre Eigenleistungen in Höhe von 38.340 T€ (2019: 38.557 T€) erbracht. Davon entfallen 23.870 T€ (2019: 23.682 T€) auf direkte Personalkosten und 14.470 T€ (2019: 14.875 T€) auf direkte Kosten für den Einsatz von Technik und Material. Die gesamten Einzelkosten für Bundes-, Landes- und Kreisstraßen (ohne Leistungen an BAB) belaufen sich damit auf 64.895 T€ (2019: 65.609 T€). Daraus ergibt sich eine im Vergleich zum Vorjahr geringfügig höhere einzelkosten- bzw. leistungsheftbezogene Eigenleistungsquote von 59,1 % (2019: 58,8 %).

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 124.303 T€ (2019: 118.891 T€). Die auszahlungswirksamen Ausgaben im Zusammenhang mit der Personalbewirtschaftung beliefen sich auf 124.668 T€ (2019: 120.189 T€). Hierin enthalten sind folgende Besoldungs- und Tarifierhöhungen:

- 3,12 % für Tarifbeschäftigte ab 01/2020,
- 3,70 % für Beamte:innen ab 01/2020,
- 50 €/Monat für Azubis ab 01/2020.

Die Mitarbeiterzahl des LS hat sich wie folgt entwickelt:

Stand	31.12.2019	31.12.2020
Tarifbeschäftigte	2.179	2.200
dav. befristet Beschäftigte	326	305
dav. Winterdienstkräfte	256	242
Beamte:innen	43	44
Gesamt ohne Azubis	2.222	2.244
Azubis	75	97
Duales Studium	15	24
Referendare:innen	6	2

Im Jahresdurchschnitt 2020 wurden 2.203 Mitarbeiter:innen beschäftigt (inkl. 81 Azubis, vier Referendare:innen und 20 dualen Studenten:innen). Deren Durchschnittsalter lag bei 49 Jahren und blieb damit gegenüber dem Vorjahr unverändert. Es waren im Berichtsjahr 125 Arbeitsplätze von Schwerbehinderten bzw. Gleichgestellten besetzt.

In den Autobahnmeistereien wurden die Lohnkosten von 419 Beschäftigten zu 100 % vom Bund finanziert. Durch den Landkreis Dahme-Spreewald erfolgte die vollständige Finanzierung von 16 Beschäftigten der Straßenmeistereien in der Region Süd. Das Land Berlin hat sich mit einem Anteil von 50 % an den Lohnkosten von zehn Mitarbeitern:innen der Verkehrsrechnerzentrale beteiligt.

Folgende Einstellungsmöglichkeiten standen dem LS im Berichtsjahr zur Verfügung:

	Anzahl	davon besetzt
Neue Stellen im Haushalt 2020	97	37
Neue Stellen für Straßenausbaubeiträge	2	0
Neue Stellen im Nachtragshaushalt 2020	16	7
Neue Nachwuchsstellen 2020	31	15
Gesamt	146	59

Ausbildung

Im Jahr 2020 bildete der LS durchschnittlich 81 Azubis im anerkannten Ausbildungsberuf des/der Straßenwärters:in aus. Auf Grundlage einer Kooperationsvereinbarung des LS mit der Fachhochschule Potsdam absolvierten darüber hinaus 24 dual Studierende eine Ausbildung auf dem Gebiet des Bauingenieurwesens. Um dies fachlich fundiert zu betreuen, haben zwei Beschäftigte ihre Tätigkeit als Ausbilder:in im LS aufgenommen. Neben den genannten Ausbildungsbereichen absolvieren vier Baureferendare:innen ihre Ausbildung im LS.

Personalübergang vom LS zur Autobahn GmbH des Bundes

Das Land Brandenburg hatte in Vorbereitung des Überleitungsprozesses einen Zielwert übergehender Beschäftigter in Höhe von 578,72 Vollzeitäquivalenten (VZÄ) ermittelt. Dieses Ziel wurde mit der Überleitung von 594,33 VZÄ zum 01.01.2021 erreicht:

	Beschäftigte	VZÄ
Beamte:innen vorzeitiger Übergang (2020)	2	2,00
Beamte:innen	5	4,75
Tarifbeschäftigte	598	587,58
Gesamt	605	594,33
Azubi	24	
Winterdienst (Saisonkräfte)	34	

Der Personalübergang erfolgte auf freiwilliger Basis der Beschäftigten. Von dem Instrument der Personalgestellung musste daher kein Gebrauch gemacht werden. Der personelle Überleitungsprozess verlief planmäßig.

B.3 Vermögenslage

B.3.1 Anlagevermögen

Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich der Buchwert um 2.526 T€. Die Investitionen ins Anlagevermögen haben im Geschäftsjahr 2020 die Größenordnung von 9.744 T€ (einschließlich geringwertiger Wirtschaftsgüter) erreicht (2019: 8.735 T€). Damit konnte der Abnutzungsgrad des Anlagevermögens weiter gesenkt werden (2019: 75,2 %, 2020: 74,3 %).

Auf IT-Investitionen entfiel ein Anteil von 1.283 T€ (578 T€ Hardware, 705 T€ Software). Im Verwaltungsbereich belief sich die Investitionssumme auf 252 T€. Unter anderem wurden diese Mittel für die Anschaffung von einer Rollregalanlage, diversen Büromöbeln sowie drei Einbauküchen verwendet.

Für technische Ausrüstungsgegenstände des Betriebsdienstes sowie Fahrzeuge der Meistereien investierte der LS im Berichtsjahr 8.209 T€, u. a. für vier selbstfahrende Hubarbeitsbühnen, fünf Unimogs mit Anbaugeräten, vier Lastkraftwagen, einer Kehrmaschine, einem Brückenprüffahrzeug, 24 Leiter- und Bauwartzfahrzeuge, 39 Sicherungsanhänger, zwölf Kleintransporter und vier Kleingeräteträger.

Die für 2021 bewilligten Investitionsmittel liegen um 1.250 T€ über dem Ansatz des Berichtsjahrs.

B.3.2 Vorratsvermögen

Mit einem Bestand an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen in Höhe von 4.235 T€ lag dieser zum 31.12.2020 nahezu auf dem Niveau des Vorjahrs (4.589 T€). Die höchsten Anteile entfallen auf Streustoffe Winterdienst (2.594 T€) sowie Straßenzubehör (1.401 T€).

B.3.3 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Forderungen gegenüber dem Land bestanden zum 31.12.2020 in Höhe von 75 T€ (2019: 2.236 T€). Der Rückgang im Vergleich zum Vorjahr ist zum einen auf den Verbrauch (349 T€) sowie die Auflösung (101 T€) eines Teils der Ausgleichsforderung zurückzuführen. Zum anderen entfielen im Berichtsjahr die sonstigen Forderungen aus Personalverstärkungsmitteln, da die Auszahlung bereits zum 31.12.2020 erfolgte.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beliefen sich zum Bilanzstichtag auf 14.570 T€ (2019: 12.903 T€). Das Delta ist im Wesentlichen auf eine Einzelforderung gegenüber der DB Netz AG zurückzuführen.

Sonstige Vermögensgegenstände lagen zum 31.12.2020 in Höhe von 2 T€ (2019: 3 T€) vor. Bei den Aktiven Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von 710 T€ (2019: 533 T€) handelt es sich überwiegend um Buchungen zu Lizenzen und Softwarepflegeverträgen.

B.4 Finanzlage

Zum 31.12.2020 betragen die liquiden Mittel des LS 81.059 T€. Diese haben sich damit im Vergleich zum Vorjahr um 9.315 T€ erhöht. Ursächlich hierfür sind u. a. ein Anstieg der ungewissen Verbindlichkeiten in Folge verzögerter Rechnungslegung durch die Auftragnehmer:innen sowie nicht verausgabte Fördermittel für kommunale Brücken und Radwege. Die Finanzierungsquellen sind dem Pkt. B.1 zu entnehmen.

Die im Bereich der Rückstellungen im Vergleich zum Vorjahr festzustellende Erhöhung um 13.294 T€ (2020: 60.20 T€; 2019: 46.91 T€) ist u. a. auf schleppende Rechnungslegung von Seiten der ausführenden Unternehmen, strittige Leistungen sowie auf die Einzelsachverhalte Streckenkontrolle (5.33 T€) und Lärmschutzmaßnahmen A 14 (2.000 T€) zurückzuführen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber dem Land betragen zum Bilanzstichtag 12.317 T€ und lagen damit deutlich über dem Vorjahr (2019: 9.443 T€). Ursächlich hierfür waren die im neu aufgelegten Förderprogramm „Kommunale Brücken und Radwege“ erst Mitte des Jahres vorliegenden Ausreichungsvoraussetzungen und daraus resultierenden verzögerten Mittelabflüsse.

Bei den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen trug die Einbuchung einer Verbindlichkeit in Höhe von 5.000 T€ als Ausgleich von Kompensationsmaßnahmen im Zusammenhang mit dem Bau der A 14 zu einem im Vergleich zum Vorjahr höheren Bestand (2019: 25.499 T€; 2020: 29.368 T€) bei.

Die sonstigen Verbindlichkeiten beliefen sich zum 31.12.2020 auf 5 T€ (2019: 1 T€) und resultierten aus gegenüber dem Vorjahr höheren ungeklärten Zahlungseingängen.

Der Verlustvortrag aus Vorjahren in Höhe von 8.268 T€ konnte im Einvernehmen mit dem Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg (MdFE) (Schreiben vom 13.10.2020) durch Auflösung der im Jahr 2018 gebildeten Gewinnrücklage um 5.99 T€ reduziert werden und betrug somit zum 31.12.2020 noch 2.277 T€. Unter Einbeziehung des Jahresfehlbetrags des Berichts-

jahrs von 10.921 T€ ergibt sich ein nicht durch Eigenkapital gedeckter Fehlbetrag in Höhe von 9.993 T€. Bilanziell liegt somit zwar ein Überschuldungssachverhalt vor, eine akute Zahlungsunfähigkeit und ein Insolvenzrisiko bestehen bei Betrachtung der Vermögensseite jedoch nicht. Eine Erhöhung des Eigenkapitals durch das Land Brandenburg wird nach Einschätzung des Vorstands als nicht erforderlich angesehen.

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.

Der Übergang der Aufgaben mit BAB-Bezug an die Autobahn GmbH des Bundes zum 01.01.2021 wird durch den LS als Anlass und Chance gesehen, die verbleibenden Aufgaben und Geschäftsprozesse in Bezug auf vorhandene Optimierungspotenziale zu untersuchen und erforderliche Anpassungen vorzunehmen. Dabei werden die Rahmenbedingungen aus dem politischen Umfeld, wie z. B. die geplante Verbesserung der Mobilität durch den Neubau von Radwegen oder der verstärkte Breitbandausbau, mit berücksichtigt. Da mit dem Wechsel von 605 Beschäftigten auch die zugehörigen Aufgaben an die Autobahn GmbH des Bundes übergehen, ergibt sich hieraus keine Gefährdung für den LS.

Grundsätzliche Risiken bestehen 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.

Gemäß dem Konzept für den Straßenbetriebsdienst im LS besteht in den Straßenmeistereien ein Gesamtpersonalbedarf in Höhe von 1.100 VZÄ. Diesem steht zum 01.01.2021 ein Bestand von 697 unbefristet Beschäftigten in den Meistereien gegenüber. Für die Differenz wurden im Rahmen der Haushaltsanmeldung 2021 Zuführungen im Umfang von 403 Stellen (314 Straßenwärter:innen, 35 Kolonnenführer:innen, 21 Bauwarte:innen und 33 Streckenwarte:innen) beantragt. Die Personalzuführung soll verteilt über einen Zeitraum von fünf Jahren erfolgen (2021 bis 2025) und beginnt mit 120 zugewiesenen Stellen im Jahr 2021 (davon 70 Straßenwärter:innenstellen). Durch eine Stellenzuführung beim BD in der beantragten Höhe wird es möglich, den verschärften Regelungen aus den Technischen Regeln für Arbeitsstätten (ASR A5.2) zu erhöhten Aufwänden in der Verkehrssicherung Rechnung zu tragen, ohne dass die praktische Wirksamkeit des Personalkörpers in Bezug auf die Umsetzung von Maßnahmen beeinträchtigt wird. Ein erforderliches unverzügliches Eingreifen der Straßenbauverwaltung im Rahmen der Ausübung der Verkehrssicherungs-

pflicht ist so in den verschiedensten Situationen sichergestellt. Insofern ist es aus fachlicher Sicht bedeutsam, zeitnah und wie geplant kontinuierlich, die gemäß Betriebsdienstkonzept ermittelte signifikante Aufstockung im Bereich der Straßenwärter:innenstellen zu erzielen.

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

Bei den aufgeführten Straßenwärter:innenstellen kann bereits heute davon ausgegangen werden, dass eine entsprechende Anzahl an ausgebildeten Straßenwärter:innen nicht auf dem Arbeitsmarkt verfügbar sein wird. Vielmehr wird auch auf Quereinsteiger zurückgegriffen werden müssen. In Abhängigkeit der beruflichen Hintergründe der Quereinsteiger:innen ist geplant, ihnen eine Qualifizierungsmaßnahme anzubieten, die zum einen ihre Fähigkeiten und Kenntnisse an das Niveau ausgebildeter Straßenwärter:innen heranführen und zum anderen im Sinne der Personalentwicklung einen Aufstieg in den Entgeltgruppen ermöglichen soll. Als Qualifizierungsmaßnahme kommen eine verwaltungseigene Prüfung sowie eine Umschulung in Betracht. Die mit der Personalführung einhergehende Erhöhung des Eigenleistungsanteils ermöglicht es, die Abhängigkeit von Fremdfirmen und befristeten Arbeitskräften zu reduzieren und eine kontinuierliche und verlässliche Aufgabenerfüllung im BD bedeutend zu erleichtern.

Ebenso wie im BD 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. Der derzeit im LS bei 30 % liegende Eigenleistungsanteil¹ soll durch zusätzliche Fachkräftegewinnung perspektivisch auf 80 % erhöht werden.

Darüber hinaus gewinnt die Durchsetzung bedarfsgerechter Einstellungsmöglichkeiten im Rahmen kommender Haushaltsverhandlungen auch vor dem Hintergrund solch komplexer Straßenvorhaben wie im Zusammenhang mit der TESLA Giga-Factory an Bedeutung, wird doch durch Großprojekte dieser Art ein erheblicher Personalkörper des LS eingebunden, welcher demzufolge für andere Maßnahmen nicht zur Verfügung steht.

Um den Prozess der Personalgewinnung noch bewerberfreundlicher zu gestalten, wurde im Berichtsjahr das Stellenportal des öffentlichen Dienstes „Interamt“ eingeführt. Ein durch das Personalmarketing des LS entwickeltes Kampagnenkonzept einschließlich adressatengerechter Slogans soll zur Gewinnung neuer Auszubildender im Beruf des/der Straßenwärter:in sowie zur Besetzung der dualen Studienplätze beitragen. Seit August 2020 ist die Microsite ausbildung-ls.de zum Thema Ausbildung online. Für die Bewerbung seiner Ausbildungsplätze nutzt der LS die Plattformen ausbildung.de, azubiyo.de und karriere.brandenburg.de. Die Bewerbung der Ausbildungsplätze/Studienplätze wird nunmehr ausschließlich online durchgeführt.

¹ Die Eigenleistungsquote in der Bauüberwachung wird (abweichend zur Definition der Eigenleistungsquote für den BD sh. S. 9) definiert als Anteil der Maßnahmen, die komplett mit eigenem Personal überwacht werden.

Neben der Rekrutierung von neuem Personal wird der Fürsorge bezüglich des Bestands-personals ein hoher Stellenwert beigemessen. Hier kam in Folge der Corona-Pandemie dem Gesundheitsmanagement des LS sowie der externen Mitarbeiterberatung bei der Bewältigung von psychischen Belastungen im Privat- und Arbeitsbereich noch größere Bedeutung zu. Darüber hinaus wurden etablierte Maßnahmen, wie die Bereitstellung ergonomischer Arbeitsplatzausstattung und Wasserversorgung, während der Hitzeperiode fortgeführt.

- (2) **Termin- und Kostenüberschreitungen** in der Projektrealisierung/Unterhaltung infolge von Kapazitätsengpässen bei Auftragnehmern:innen, u. a. wegen erhöhter Nachfrage durch Bund, Länder und Kommunen, Personalmangel, langandauernder Genehmigungs-, Gerichts- und Vergabennachprüfverfahren sowie ungeplanter Störungen im Bauablauf,
- (3) **Baupreisentwicklung**, wobei überplanmäßige Kosten 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 mittelfristigen Finanzplanung für die Jahre 2022-2024. Der avisierte Mittelansatz könnte dazu führen, dass vorgesehene Baubeginne im Jahr 2021 nicht möglich sind, da die Fortführung der Maßnahmen im Jahr 2022 finanziell nicht abgesichert werden kann. Sollte der angemeldete Bedarf in Größenordnungen unterschritten werden, ist zu prüfen, ob alle für einen Baubeginn im Jahr 2021 und der Fortführung Jahr 2022 vorgesehenen Maßnahmen ausgeschrieben werden können.

- (5) **Gewährleistung der Verkehrssicherheit** bei weiter wachsenden rechtlichen und tatsächlichen Anforderungen.

Mit der Coronavirus-Pandemie werden auf verschiedenen Ebenen vorhandene Risiken weiter verschärft bzw. zusätzliche Risiken aufgeworfen:

- (1) Einschränkung der Leistungsfähigkeit des LS in Folge des Ausfalls von Arbeitnehmer:innen wegen eigener Erkrankung, vorsorglicher Quarantäne bzw. Betreuung Kind,
- (2) Effizienzeinbußen im Homeoffice aufgrund ausstehender Digitalisierung von Geschäftsprozessen bzw. Datenbeständen,
- (3) psychische Belastungen für Beschäftigte im Homeoffice durch eventuelle Doppelbelastung, Vermischung von Arbeit und Privatleben oder weniger sozialen Kontakten,
- (4) Terminverzug/Verschiebung des Mittelabflusses wegen Leistungsstopp/Leistungsreduzierung bei Auftragnehmern:innen z. B. wegen Erkrankung/Quarantäne von Arbeitnehmer:innen bzw. Einschränkungen in Folge behördlicher/staatlicher Anordnungen sowie eingeschränkter Datenverfügbarkeit im Homeoffice,

- (5) verzögerte Beschlüsse von Gebietskörperschaften (z. B. in Folge unregelmäßig stattfindender Stadtverordneten-/Gemeindevertretersitzungen),
- (6) Terminverzug/Verschiebung des Mittelabflusses wegen Leistungsstopp/Leistungsverzögerung in Folge von Lieferengpässen (Material, Fahrzeugtechnik, Ersatzteile, etc.),
- (7) eingeschränkte Kommunikation mit Auftragnehmern:innen, Behörden und Privaten,
- (8) Defizite bei Erbringung von Fremdleistungen wegen Insolvenz der Vertragspartner:innen bzw. potentieller Auftragnehmer:innen,
- (9) Einschränkung von Arbeiten wegen nicht ausreichender Menge an Arbeitsschutzmitteln (SARS-CoV-2-Tests etc.),
- (10) Leistungsreduzierung durch Einschränkungen in der Arbeitsausführung wegen Kontaktverbot u. ä. Regelungen,
- (11) Verzögerungen im Prozess der Personalgewinnung wegen des Aussetzens von Bewerber:innengesprächen,
- (12) Zusatzaufgaben resultierend aus behördlichen Anordnungen (Grenzkontrollen etc.),
- (13) Forderungsausfälle wegen Insolvenz der Schuldner:innen.

Der LS verfügt über einen Pandemieplan, der Informationen und Handlungsanweisungen für die LS-Beschäftigten sowie Regelungen zur Aufrechterhaltung essentieller öffentlicher Dienstleistungen im Rahmen der Zuständigkeiten des LS beinhaltet. Ziel ist es, die Erfüllung systemrelevanter Kernaufgaben sicherzustellen, die in der Anlage des Pandemieplans aufgeführt sind.

Neben den aufgeführten Risiken hat die Pandemielage jedoch auch Modernisierungsprozesse beschleunigt. Mit der vollständigen Ausstattung aller Verwaltungsbeschäftigten mit Laptops inklusive Zugang zum Landesverwaltungsnetz wird ein erheblicher Beitrag zur Sicherstellung der Arbeitsfähigkeit geleistet. Darüber hinaus wird die Möglichkeit des mobilen Arbeitens auch langfristig erheblich zur besseren Vereinbarkeit von Familie und Beruf und damit zur Zufriedenheit der Beschäftigten beitragen. In seiner Rolle als öffentlicher Arbeitgeber bietet sich dem LS die Möglichkeit, gegenüber den bereits Beschäftigten sowie potentiellen Arbeitnehmer:innen seine Flexibilität, Zuverlässigkeit und Fürsorge unter Beweis zu stellen.

D. Prognosebericht

Gemäß Genehmigung des Wirtschaftsplans und nachfolgenden Bewirtschaftungsübertragungen erhält der LS für das Jahr 2021 Zuweisungen in Höhe von 306.156 T€ (Stand 09.04.2021 incl. Fördermitteln). Hinzu kommen Erstattungen Dritter, die in Höhe von 32.650 T€ eingeplant sind. Aufgrund des Wegfalls der Auftragsverwaltung für BAB liegen diese deutlich unter denen des Vorjahrs. Da es gleichzeitig auch zu einer Reduzierung der dazugehörigen Kosten kommt (z. B. Personal BAB) ist eine Ergebniswirkung nicht zu erwarten.

Auf den Bereich Betrieb und Verkehr entfällt vom genannten Gesamtbudget incl. Erstattungen ein Anteil von 48.617 T€. Für den Bereich Planung und Bau wurden ohne Berücksichtigung von Fördermitteln, jedoch unter Einbeziehung der Erstattungen Dritter, 102.500 T€ bewilligt.

Auch im Jahr 2021 steht die Umsetzung von Maßnahmen im Bestandsnetz im Fokus. Vorhaben in Ortsdurchfahrten sind mit einem voraussichtlichen Baumittleinsatz von rd. 20.000 T€ berücksichtigt. Neubaumaßnahmen sind nur noch für die Errichtung von straßenbegleitenden Radwegen vorgesehen. Einen Schwerpunkt bildet der Bau von Außerortsradwegen. Hier werden neben geplanten Neubaumaßnahmen auch Erhaltungsmaßnahmen durchgeführt. Für die Planung und den Bau von Radwegen an Landesstraßen ist im Jahr 2021 ein Mitteleinsatz von 10.000 T€ vorgesehen. Im Bereich der 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 2021 Mittel in Höhe von 138.651 T€ zur Verfügung stehen (Stand 27.01.2021). Davon entfallen 58.845 T€ auf Erhaltungsmittel. Für den Radwegbau an Bundesstraßen wurden dem LS 8.000 T€ zur Verfügung gestellt. Im Gegensatz zu den Landesstraßen sind an den Bundesstraßen neben dem Radwegneubau auch Straßenneubauvorhaben vorgesehen. So werden im Jahr 2021 der 2. Bauabschnitt der Ortsumgehung Cottbus (B 168/B 97) zur Stärkung der Lausitzregion und die Ortsumgehung Schmerzke (B 102) baulich begonnen.

Für das Jahr 2021 wurden dem LS 120 neue Stellen für den BD, 76 sonstige Stellen sowie zwölf Nachwuchsstellen zugewiesen.

Der LS beabsichtigt, den Ausgleich des Verlustvortrags aus Vorjahren in Höhe von 13.198 T€ durch entsprechende Mittelaussteuerung einzuleiten und damit auch das zum 31.12.2020 nicht gedeckte Eigenkapital auszugleichen. In Folge dessen wird die Budgetausschöpfung unter 100 % liegen müssen, da nur mit Erzielung eines Jahresüberschusses im Jahr 2021 eine deutliche Reduzierung des Fehlbetrags erreicht werden kann.

Weiterhin beabsichtigt der LS in den nächsten Jahren durch das Zusammenspiel verschiedener Faktoren, wie z. B. einer weiteren Optimierung der Strukturen und Abläufe, einer Beibehaltung der hohen Ausbildungskapazitäten im LS in Bezug auf Auszubildende im Beruf des/der Straßenwärters:in, dual Studierende in der Fachrichtung Bauingenieurwesen sowie Baureferendare:innen, 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 BD sowie der Bauüberwachung zu erhöhen.

Besonderes Augenmerk liegt auf der Gestaltung einer zukunftsfähigen Struktur für den LS sowie der Erstellung eines digitalen Organisations- und Prozesshandbuchs als Wissensspeicher für alle Beschäftigten des LS im Rahmen des Projekts „LS 2021 - Fortentwicklung des LS in den kommenden Jahren“.

Für das Jahr 2020 sind keine weiteren, über die bereits benannten Entwicklungen hinausgehenden Sachverhalte bekannt, die einen wesentlichen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit des LS haben.

Hoppegarten, 21.06.2021



Edgar Gaffry
Vorsitzender des Vorstands
Vorstand Planung und Bau



Frank Nürnberger
Vorstand
Zentrale Dienste



Thomas Heyne
Vorstand
Betrieb und Verkehr



Bilanz

Gewinn- und Verlustrechnung 01.01.- 31.12.2020

	2020		Vorjahr
	€	€	€
1. Umsatzerlöse			
a) Erträge aus Gebühren und Entgelten	2.305.296,33		2.445.763,50
b) Erträge aus Zuweisungen und Zuschüssen	309.429.460,60		297.320.911,73
c) Veränderung des SoPo für sonst. Zuweisungen und Zuschüsse	474.287,74		-2.869.470,04
d) Erlöse aus betriebl. Und verwaltungswirtsch. Tätigkeit	12.122,22		0,00
		312.221.166,89	296.897.205,19
2. Sonstige Erträge		10.266.412,29	9.507.142,86
3. Aufwendungen für bezogene Waren und Dienstleistungen			
a) Aufwendungen für Material, Energie und so. verwaltungswirtsch. Tätigkeit	-6.908.312,49		-7.476.796,48
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	-165.037.934,08		-163.680.188,76
		-171.946.246,57	-171.156.985,24
4. Personalaufwand			
a) Entgelte, Bezüge und Vergütungen	-103.662.551,67		-99.301.970,04
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	-20.640.838,92		-19.588.673,92
		-124.303.390,59	-118.890.643,96
5. Abschreibungen			
a) Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-382.662,85		-156.833,20
b) Abschreibungen auf Gebäude, Gebäudeeinrichtungen	-58.418,89		-58.086,86
c) Abschreibungen auf technische Anlagen und Maschinen	-2.102.768,65		-1.979.114,21
d) Abschreibungen auf andere Anlagen, BuG-ausstattung	-4.576.087,17		-4.391.154,40
		-7.119.937,56	-6.585.188,67
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen			
a) Sonstige Personalaufwendungen	-1.059.202,32		-1.200.618,62
b) Aufwendungen für die Inanspruchnahme von Rechten und Diensten	-10.722.165,89		-10.097.540,49
c) Aufwendungen für Kommun.,Dokum.,Inform., Reisen,Werbung	-2.635.191,25		-2.402.046,08
d) Aufwendungen für Beiträge,Sonstiges, Wertkorr.,periodenfr. Aufw.	-15.161.636,10		-4.306.520,95
		-29.578.195,56	-18.006.726,14
7. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		-457.410,74	-30.752,79
8. Ergebnis nach Steuern		-10.917.601,84	-8.265.948,75
9. Sonstige Steuern		-3.262,67	-2.488,81
10. Jahresfehlbetrag/-überschuss		-10.920.864,51	-8.268.437,56

Bilanz zum 31.12.2020

AKTIVA	31.12.2020		Vorjahr
	€	€	€
A. ANLAGEVERMÖGEN			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände „Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen 1. an solchen Rechten und Werten“	820.057,46		497.603,40
		820.057,46	497.603,40
II. Sachanlagen			
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten 1. einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	470.412,70		524.838,49
2. Technische Anlagen und Maschinen	25.602.407,40		23.988.891,49
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	5.330.385,53		4.676.782,65
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	0,00		9.045,02
		31.403.205,63	29.199.557,65
		32.223.263,09	29.697.161,05
B. UMLAUFVERMÖGEN			
I. Vorräte			
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		4.235.160,19	4.588.727,67
II. Forderungen und sonst. Vermögensgegenstände			
1. Ausgleichsforderung gegen das Land Brandenburg	75.438,60		2.235.705,51
2. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	14.570.596,47		12.902.858,94
3. Sonstige Vermögensgegenstände	2.343,36		3.329,91
		14.648.378,436	15.141.894,36
Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei III. Kreditinstituten und Schecks		81.058.541,46	71.743.667,62
		99.942.080,08	91.474.289,65
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		710.047,15	533.402,92
D. NICHT DURCH EIGENKAPITAL GEDECKTER FEHLBETRAG		9.993.045,95	0,0
		142.868.436,27	121.704.853,62

PASSIVA	31.12.2020		Vorjahr
	€	€	€
A. EIGENKAPITAL			
I. Basiskapital		3.204.964,26	3.204.964,26
II. Gewinnrücklagen			
Andere Gewinnrücklagen		0,0	5.991.291,86
III. Verlustvortrag		-2.277.145,70	0,00
IV. Jahresfehlbetrag		-10.920.864,51	-8.268.437,56
V. Nicht durch Kapital gedeckter Fehlbetrag		9.993.045,95	0,00
		<u>0,00</u>	<u>927.818,56</u>
B. SONDERPOSTEN MIT RÜCKLAGEANTEIL			
Sonderposten aus Zuweisungen und Zuschüsse aus			
I. Investitionen		32.223.263,09	29.697.161,05
II. Sonderposten für sonstige Zuweisungen und Zuschüsse		8.749.235,09	9.223.522,83
		<u>40.972.498,18</u>	<u>38.920.683,88</u>
C. RÜCKSTELLUNGEN			
1. Rückstellungen für Altersteilzeitverpflichtungen	474.936,42		283.125,89
2. Sonstige Rückstellungen	59.730.687,83		46.628.832,44
		<u>60.205.624,25</u>	<u>46.911.958,33</u>
D. VERBINDLICHKEITEN			
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	29.368.192,24		25.499.042,56
2. Verbindlichkeiten gegenüber dem Land Brandenburg	12.316.871,24		9.442.637,46
3. Sonstige Verbindlichkeiten	4.909,42		1.217,41
		<u>41.689.972,90</u>	<u>34.942.897,43</u>
E. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		<u>340,94</u>	<u>1.495,42</u>
		<u>142.868.436,27</u>	<u>121.704.853,62</u>

Abkürzungsverzeichnis

A	Autobahn
ASR	Technischen Regeln für Arbeitsstätten
B	Bundesstraßen
BAB	Bundesautobahn
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
EFRE	Europäischer Fond für regionale Entwicklung
EU	Europäische Union
ILB	Investitionsbank des Landes Brandenburg
IT	Informationstechnik
L	Landesstraße
LS	Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg
MdFE	Ministerium der Finanzen des Landes Brandenburg
MIL	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung
T€	Eintausend Euro
TV-L	Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst der Länder
VBV	Vorstand Betrieb und Verkehr
VPB	Vorstand Planung und Bau
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>

