



# 2014 Geschäftsbericht

Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg

Impressum:

Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg  
Der Vorstand

Lindenallee 51  
15366 Hoppegarten  
Telefon (03342) 355-0  
Fax (03342) 355-825  
[poststellels@ls.brandenburg.de](mailto:poststellels@ls.brandenburg.de)  
[www.ls.brandenburg.de](http://www.ls.brandenburg.de)

Redaktion:

Brigitte Sterl  
Dr. Cornelia Mitschka  
Stand: Dezember 2015

Realisierung:

Sunshine Marketing  
Wandlitz bei Berlin  
[www.sunshinemarketing.de](http://www.sunshinemarketing.de)

# Inhalt

	Seite
Vorwort des Vorstands	4
Schädlingsbekämpfung im Straßenbetriebsdienst Maßnahmen und Ausgaben zur Bekämpfung des Eichenprozessionsspinners (EPS) und weiterer Schädlinge	6
Entlastung der Polizei bei der Begleitung von Großraum- und Schwertransporten	10
Das Autobahndreieck Havelland (A 10/A 24) Umbau zum modernen Autobahndreieck	13
Neubau der Landesstraße 76 (neu) Ortsumgehung Mahlow	19
L 21, OD Liebenwalde	25
B 109 Zehdenick – Brücke über die Obere-Havel-Wasserstraße (Kampbrücke)	27
Lagebericht	30
Gewinn- und Verlustrechnung für 2014	40
Bilanz zum 31.12.2014	41
Organigramm per 31.12.2014	42

# Vorwort des Vorstands zum Geschäftsbericht 2014

Das Jahr 2014 war für den Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg (LS) wieder von erfolgreichen Fertigstellungen einiger großer und zahlreicher kleinerer Bauprojekte geprägt. Das bedeutendste in vielerlei Hinsicht ist schon auf dem Titelblatt zu sehen und wird mit einem eigenen Beitrag gewürdigt – das Autobahndreieck Havelland. Weitere Themen, wie die optimale Budgetumsetzung im Planungs- und Baubereich, Ausbildung und Nachwuchskräfte, Personaleinsparvorgaben sowie das Vorantreiben der Unternehmensentwicklung LS, beeinflussten das tägliche Handeln im vergangenen Jahr.

Parallel zum laufenden Geschäft im LS galt es dabei, einschneidende interne Umstellungen in Arbeitsabläufe zu integrieren und betriebliche Veränderungen positiv in die Betriebskultur einzubetten.

Im Frühjahr 2014 wurde der langjährige Vorstandsvorsitzende des LS, Herr Dipl.-Ing. Hans-Reinhard Reuter, von Verkehrsminister Jörg Vogelsänger im Rahmen eines Kolloquiums zur Straßeninfrastruktur des Landes Brandenburg in den Ruhestand verabschiedet.

Neue Lösungen im Verwaltungs- und IT-Bereich, die in der heutigen Zeit das Herzstück eines jeden Unternehmens bilden, brachten spürbare Umstellungen mit sich. Die notwendigen Optimierungen, die insbesondere durch stetige Personalabgänge erforderlich wurden, zeigten anhand der oftmals im Team entwickelten Lösungen die Möglichkeiten zur Sicherung der Arbeitsfähigkeit auf. An solchen Beispielen wird deutlich, dass die Grundlogik der Umstrukturierung innerhalb des LS greift, nach der die Fachbereiche ihre Ressourcen für Facharbeit einsetzen und die sogenannten Querschnittsaufgaben zentral wahrgenommen werden. So kann belegt werden, dass Einsparvorgaben auch zu neuen Lösungen führen können.

Unter diesen Aspekten trieb der LS die Fortführung des Projektes ‚Unternehmensentwicklung (Stufe II)‘ voran. Ausgehend von der Leitungsebene wurden insbesondere die Beschäftigten des Vorstandsbereiches Planung und Bau mit verschiedenen Instrumenten an die Veränderungsprozesse sowie den damit verbundenen strukturellen Wandel herangeführt. Die Zielstellung

bestand darin, mithilfe der Führungskräfte Veränderungsprozesse positiv zu reflektieren, individuelle Entwicklungsbedarfe festzustellen und das Zusammenwachsen neu gebildeter Organisationen zu forcieren.

Für den Bereich Betriebsdienst wurden Vorbereitungen für die in 2015 folgende Stufe III der Unternehmensentwicklung getroffen.

Wie in den vorangegangenen Jahren auch, war die personelle Entwicklung im LS wieder von zahlreichen Abgängen gekennzeichnet. Eine knapp dreistellige Anzahl von Kolleginnen und Kollegen verließ den LS aus Gründen der Altersteilzeit, des Eintritts in den Ruhestand oder der allgemeinen Fluktuation. Die alternde Verwaltung ist auch im LS immer mehr Realität. Fachwissen geht verloren und neue Methoden, wie Arbeitsabläufe novelliert werden können, bleiben aus Mangel an jungen Kollegen oft außen vor.

Positiv ist zu vermerken, dass zumindest einige befristete Einstellungen die Facharbeit unterstützen, Beschäftigte des Landesbetriebes Forst in den Betriebsdienst des LS dauerhaft übernommen werden konnten und eine gewisse Anzahl der im LS als Straßenwärter ausgebildeten Nachwuchskräfte die Arbeit in den Meistereien verstärken.

Für den Planungs- und Baubereich wurden dem LS 2014 Bundesmittel in Höhe von insgesamt 243,6 Mio. Euro zugewiesen – einschließlich Betriebsdienst, EFRE-Mitteln und Mitteln aus dem Konjunkturprogramm. Trotz der auch in diesem Bereich rückläufigen personellen Ressourcen gelang die Umsetzung von Planungs- und Bauschwerpunktaufgaben, wie beispielsweise die Fortsetzung des grundhaften Ausbaus der A 12 von km 1,1 bis km 17,5 oder der Bau der Ortsumgehung Dahme im Zuge der B 102. Fertiggestellt wurden aus Bundesmitteln u. a. der Radweg an der B 102 von Pritzerbe nach Döberitz, die Ortsdurchfahrt Zehdenick im Zuge der B 109, die Ortsdurchfahrt Heiligengrube (B 189) und der 2. Bauabschnitt der Ortsdurchfahrt Herzberg (B 87). Das Autobahndreieck Havelland (A 10/A 24) konnte im November 2014 feierlich für den Verkehr freigegeben werden.

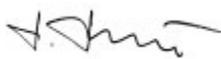
Die verfügbaren Landes- und EU-Mittel in Höhe von 73,2 Mio. Euro konnten in vollem Umfang umgesetzt werden. Aus diesem Budget sind Planungs- und Bauschwerpunkte, wie z. B. der Baubeginn an der L 23, Ortsdurchfahrt Templin und der 2. Bauabschnitt der L 792, Blankenfelde-Mahlow, finanziert worden. Zu den 2014 in diesem Zusammenhang fertiggestellten Maßnahmen gehören die L 20, Ortsdurchfahrt Schönwalde-Siedlung, die Brücke im Zuge der L 40 über den Storkower Kanal in Kummersdorf und die komplette Ortsumgehung Mahlow im Zuge der L 76, die feierlich für den Verkehr freigegeben wurde.

Außerdem wurden aus dem Landeshaushalt im Bereich Betrieb und Verkehr Leistungen im Umfang von 33,5 Mio. Euro auf die Straße gebracht.

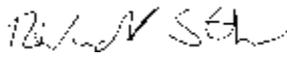
Der Winter 2013/2014 war im Vergleich zum vorangegangenen Winter merklich milder, was sich besonders am deutlich geringeren Salzverbrauch zeigte. Gleichwohl wird der kontinuierliche, auf die Bedarfe der Meistereien ausgerichtete Ausbau der Streustofflagerkapazitäten fortgesetzt.

Die Problematik ‚Eichenprozessionsspinner‘ hat den Betriebsdienst des LS wie in den Vorjahren beschäftigt; die toxischen Begleiterscheinungen stellten die Kolleginnen und Kollegen der Meistereien wieder vor große Herausforderungen. Gemeinsam mit den Landkreisen vorbereitete Bekämpfungsaktionen aus der Luft und am Boden geboten dem Schädling mit 70- bis 80-prozentigem Wirkungsgrad Einhalt. Zum Schutz der Bevölkerung wurden zusätzlich spezielle Beschilderungen und Warmbänder in gefährdeten Regionen angebracht.

Allen Beschäftigten des Landesbetriebes Straßenwesen gilt an dieser Stelle Dank und Wertschätzung vonseiten des Vorstands. Trotz mancher Schwierigkeiten in den Arbeitsabläufen und der Erkenntnis, dass wir noch ein hartes Stück Arbeit vor uns haben, legen sie den Willen an den Tag, sich auf die vorhandenen Rahmenbedingungen einzulassen und mit großer Kraft am Arbeitsplatz eine aussichtsreiche Zukunft zu gestalten.



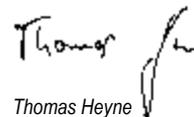
*Dr. Albrecht Klein*  
Vorstandsvorsitzender



*Reinhardt Stuhr*  
Vorstand Zentrale Dienste



*Edgar Gaffry*  
Vorstand Planung und Bau



*Thomas Heyne*  
Vorstand Betrieb und Verkehr

# Schädlingsbekämpfung im Straßenbetriebsdienst

## Maßnahmen zur Bekämpfung des Eichenprozessionsspinners (EPS) und weiterer Schädlinge

Seit ungefähr zehn Jahren sieht sich der Straßenbetriebsdienst mit einer neuen Herausforderung konfrontiert – dem massenhaften Auftreten des Eichenprozessionsspinners und anderer Schädlinge.

Die Raupen sind für den Menschen wegen ihrer giftigen Behaarung gefährlich. Bei Kontakt mit der Haut können starke Juckreize oder allergische Schockreaktionen auftreten. Werden Raupenhaare eingeatmet, kann es zu Entzündungen der Luftwege kommen.

Die Bekämpfung des EPS ist auch notwendig, damit die Bedeutung des Baums „Eiche“ als Allee, als Solitär und als Wirtschaftsbaumart in Brandenburg nicht

demnächst verloren geht. Die Eichen weisen im Zuge des Befalls Fraßschäden auf, dabei kann es zu einem erheblichen Verlust an Blattmasse bis hin zum Kahlfraß kommen und in der Folge zu einem Vitalitätsverlust der Bäume.

Wenn dann noch die Blätter vom Johannis- und/oder dem Augusttrieb, der eine Reaktion der Eiche auf Blattverlust darstellt, von Mehltau bzw. anderen Kalamitäten betroffen sind, ist mit Totalverlust dieser Bäume zu rechnen.

## Die Verbreitung des EPS nimmt in Brandenburg zu

Eine forstliche Erhebung belegt die zunehmende Verbreitung des Schädlings im Land Brandenburg. Bis 2013 war eine starke und stetig zunehmende Verbreitung zu verzeichnen.



Straßenbaum, vom EPS befallen



„ProzeSSION“ der Raupen des EPS



Abgesammeltes Gespinnst

Erst durch koordinierte Bekämpfungsmaßnahmen der Landkreise und Gemeinden sowie der Forst- und Straßenbauverwaltung konnte in den Jahren 2013 und 2014 eine Stagnation der Ausbreitung erreicht werden. Der Befall weiterer Eichenalleen im Land Brandenburg wurde gestoppt.

Insgesamt gibt es im Land Brandenburg ca. 500 km Alleen und Baumreihen an Bundes- und Landesstraßen, die mindestens zu 50 % aus Eichen bestehen. Etwa 400 km davon sind vom EPS befallen. In einigen Landkreisen waren große Abschnitte dieser Eichenalleen komplett kahlgefressen. In der Folge wiesen Eichenbäume, die bereits über mehrere Jahre befallen waren, auch nach dem Johannis- bzw. Augusttrieb starke Schäden in der Krone auf.

### **Bekämpfung des Eichenprozessionsspinners**

Eine unmittelbare gesetzliche Verpflichtung zur Bekämpfung des Schädling besteht zurzeit nicht. Die Handlungsgrundlage für den Landesbetrieb Straßenwesen entsteht aber im Zusammenhang mit der Pflicht, die Gesundheit der Menschen zu schützen und die Verkehrssicherheit auf unseren Straßen zu gewährleisten. Insbesondere ist unser eigenes Personal einer gesundheitlichen Gefährdung durch den EPS

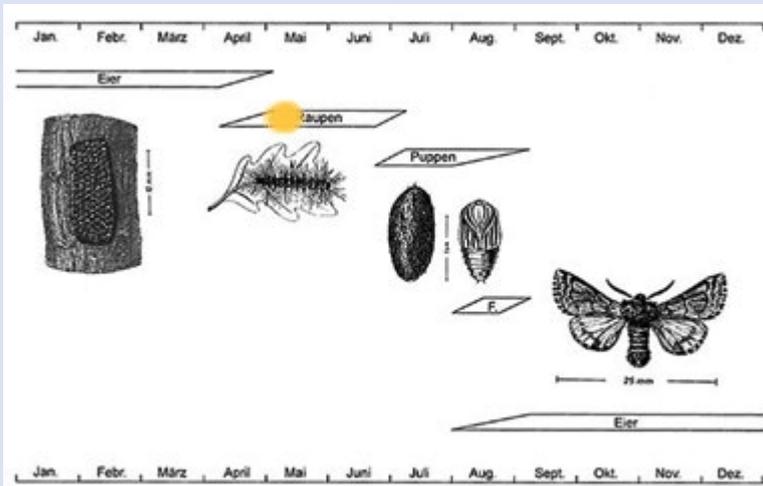
ausgesetzt. In Teilen Brandenburgs ist der Befall derart stark, dass Kreise und Kommunen 2014 zum Schutz der Bevölkerung ordnungsrechtliche Verfügungen erlassen haben.

### **Vorgehensweise**

Seit 2012 war der Landesbetrieb Straßenwesen an folgenden Maßnahmen zur Bekämpfung des EPS beteiligt oder hat diese selbst durchgeführt:

- Feststellung der Eigelegedichte jeweils im Herbst/Winter
- Festlegen von Behandlungsbereichen zum Schutz der Bevölkerung
- Aufstellen von Hinweisschildern in Bereichen, die nicht behandelt wurden (insbesondere betroffene Radwege)
- Ausbringung des Produkts „Dipel ES“ mit Boden-gebläse
- Ausbringung des Produkts „Dipel ES“ mit Hubschrauber-einsatz
- Absaugen der Gespinste.

Eine erfolgreiche Bekämpfung des EPS mit dem Biozid „Dipel ES“ kann nur in einem sehr kleinen Zeitfenster erfolgen, etwa dann, wenn die Raupen das



Entwicklungsstadien des EPS mit Zeitfenster für die Bekämpfung mit „Dipel ES“ (Zeitfenster kann sich durch Witterungseinflüsse verschieben)

ritte Larvenstadium erreichen (siehe Abbildung). In dieser kurzen Zeitspanne beeinflussen allerdings die Wetterbedingungen den Erfolg. So verringern oder verhindern z. B. starker Wind und Regen die Wirksamkeit des Biozids.

Als Rechtsgrundlage für die EPS-Bekämpfung im Landesbetrieb Straßenwesen werden zwei Bereiche der Rechtsvorschriften herangezogen:

**1. Pflanzenschutzrecht** (EG) Nr. 1107/2009 – Anwendung zum Schutz der (Kultur-)Pflanze

- zum Schutz von Waldgebieten vor Kahlfraß bzw. flächenhaftem Absterben von Baumbeständen
- großflächiger Einsatz von Insektiziden im Wald
- es gelten die im Rahmen der Pflanzenschutzmittelzulassung festgelegten Anwendungsbestimmungen.

**2. Biozidrecht** (EU) Nr. 528/2012 – Anwendung zum Schutz der menschlichen Gesundheit

- lokale und punktuelle Behandlung von Befällen in Siedlungen, auf öffentlichen Flächen (Parks, Spielplätze etc.), an Alleen oder siedlungsnahen Waldrändern



Einsatz von Spezialtechnik am Boden

- Bekämpfungsmaßnahmen im Wald sind nicht vorgesehen
- es gelten die im Rahmen der Zulassung des jeweiligen Biozidproduktes festgelegten Anwendungsbestimmungen.

Vonseiten des Forsts fanden daher die Bekämpfungsmaßnahmen auf der Grundlage des Pflanzenschutzrechts statt, Kreise und Gemeinden handelten nach dem Biozidrecht, wobei letztere vielerorts zum Schutz



EPS-Bekämpfung aus der Luft

der Menschen und zur Begründung des Einsatzes eines Biozids Allgemeinverfügungen erließen. Der Landesbetrieb Straßenwesen kooperierte bei der Bekämpfung jeweils mit den entsprechenden Behörden oder organisierte einen Großteil der Maßnahmen überwiegend nach Genehmigung gemäß Pflanzenschutzrecht selbst.

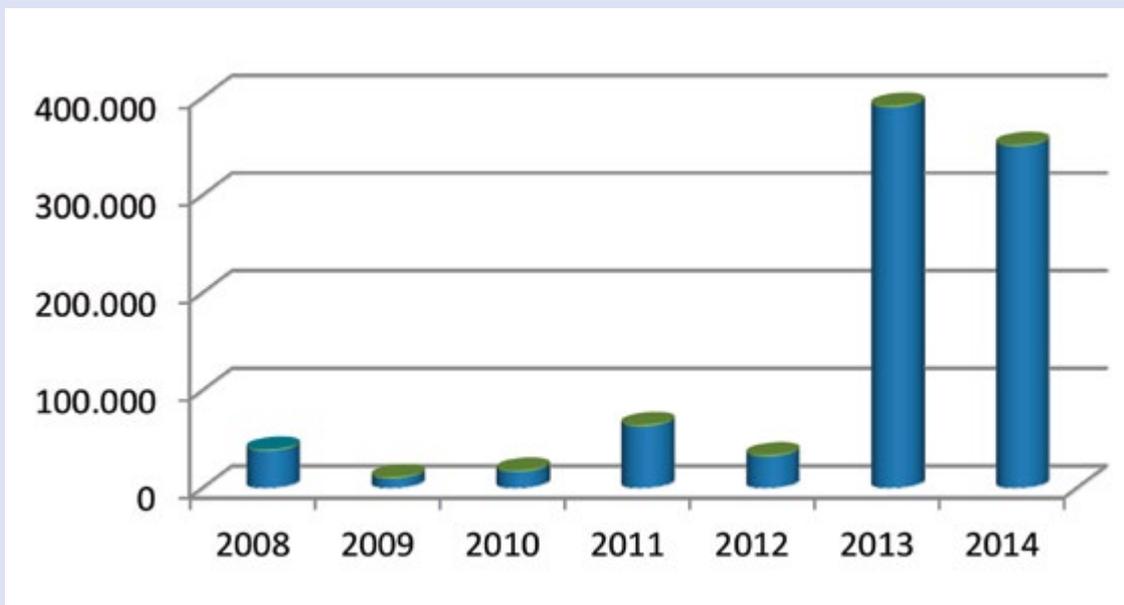
Für die Bekämpfungsmaßnahmen vom Boden und aus der Luft wurden im Jahr 2014 insgesamt ca. 350.000 Euro ausgegeben. Damit wurden ca. 408 km Eichenalleen behandelt.

Während sich der Bekämpfungserfolg in den Landkreisen Prignitz und Ostprignitz-Ruppin aufgrund

der Wetterlage bei durchschnittlich 55 % einpendelte, konnte in den Bereichen südwestlich von Berlin und entlang der Autobahnen eine Erfolgsquote von 70 bis 92 % verzeichnet werden.

Für das Absaugen von Gespinsten im nordwestlichen Raum Brandenburgs hat der Landesbetrieb Straßenwesen etwa 6.500 Euro aufgewendet.

Seit ein paar Jahren zeichnet sich ab, dass auch weitere Schädlinge wieder an Bedeutung gewinnen. Dort, wo der EPS momentan nicht anzutreffen ist, tritt zunehmend und vermehrt der Goldaffer sowie der Schwammspinner auf. Auch hier wurden bereits in einigen Fällen Bekämpfungsmaßnahmen erforderlich.



Entwicklung der Aufwendungen im Landesbetrieb Straßenwesen zur Bekämpfung des EPS in EUR

# Entlastung der Polizei bei der Begleitung von Großraum- und Schwertransporten

Autor: Wolfgang Gräßler



Der Trend zur weiteren Steigerung von wirtschaftlich erforderlichen Großraum- und Schwertransporten (GST) hält weiter an. Gerade im Jahr 2014 war im Land Brandenburg durch verstärkte Probleme der Infrastruktur in anderen Bundesländern (Ablastung und Sperrung von Bauwerken für GST) eine extreme Steigerung zu verzeichnen.

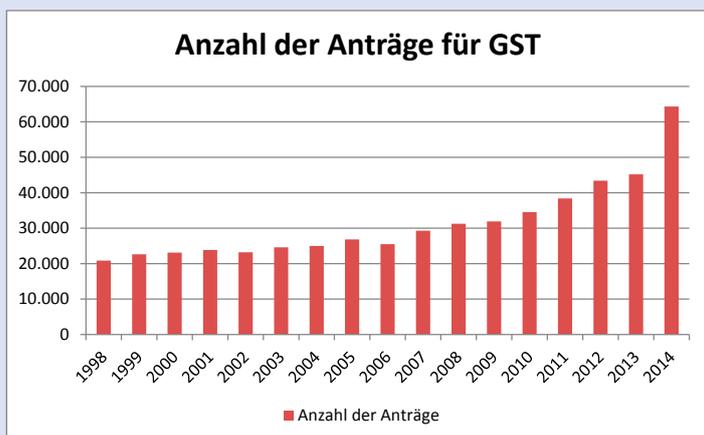
Immer wieder sind GST zu den Brennpunkten der Wirtschaft unterwegs, einzelne Beispiele dafür sind in den eingefügten Bildern zu sehen:

- Rotorblätter für Windkraftanlagen (bis 75 m Länge)
- Reaktorteile für die Chemische Industrie (10 m Breite, 9 m Höhe)
- Schiffspropeller (30 m Länge, 10 m Breite, 200 t Gesamtgewicht)

- Transformatoren (83 m Länge, 673 t Gesamtgewicht)
- Kolonne für die Petrochemie (8 m Breite, 10 m Höhe, 450 t Gesamtgewicht)
- Eurofighter (11,3 m Breite)
- militärisches Großgerät (z. B. Bergepanzer Büffel, 93 t Gesamtgewicht).

Verbunden mit diesen Extrem-GST sind regelmäßig Polizeieinsätze notwendig, deren Anzahl deshalb natürlich auch ansteigt. Die Grafik zeigt die Entwicklung der polizeilichen Begleiteinsätze in den Jahren 2011 bis 2014 im Land Brandenburg.

Bereits Ende 2011 hatte die Konferenz der Innenminister auf Bundesebene einstimmig beschlossen, dass eine Entlastung der Polizei bei der Begleitung von GST erforderlich sei, da die Polizei zwar zur Gefahrenabwehr



im Zusammenhang von GST durch die Verkehrsbehörde eingesetzt werden kann, aber zukünftig der Anteil privater Begleitung gesteigert werden muss, da die Polizei die GST-Begleitung als nicht originäre Aufgabe sieht.

Um die gesetzlichen Grundlagen und Voraussetzungen für diese Entwicklung zu schaffen, wurden auf verschiedenen Ebenen Aktivitäten eingeleitet.

Die Polizei entwickelte mit der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) in Abstimmung mit den Bundesländern, den Fachverbänden und der Bundesfachgruppe für Schwertransporte und Kranarbeiten (BSK) sogenannte Regelpläne für den Einsatz neuer privater Begleitfahrzeuge.

Parallel wurde ein Merkblatt für die neuen Generationen von privaten Begleitfahrzeugen erarbeitet, in dem die technischen Anforderungen und Ausrüstungen festgelegt werden.

So sind die Begleitfahrzeuge BF-3plus und BF-4 entstanden, die mit jetzt 11 Verkehrszeichen ausgerüstet sind, die nach hinten, zur Seite und nach vorn abgestrahlt werden können. Damit besteht nun die Möglichkeit, GST mit privaten Begleitfahrzeugen im gesamten Umfeld abzusichern, damit auch ohne Polizei die GST sicher an ihr Ziel gelangen.

Noch gibt es viele offene Punkte, z. B.

- die Verpflichtung des Begleitpersonals als Verwaltungshelfer durch die Verkehrsbehörden (Genehmigungsbehörden für GST), um z. B. die Fragen der Staatshaftung sicherzustellen

- die Verankerung des Grundsatzes „Polizeieinsatz nur noch dann, wenn der GST nicht ausreichend durch private Begleitung abgesichert werden kann“ in den Verwaltungsvorschriften zur StVO (§§ 29 und 46)
- die Absicherung der Ausbildung und Zulassung des Begleitpersonals
- der Aufwand für alle Beteiligten bei der Vorbereitung des Einsatzes der BF-4-Fahrzeuge, der individuell und streckengebunden durch die Verkehrsbehörden und die Polizei erfolgen soll
- die Gewährleistung der fachlich korrekten Anwendung der Regelpläne durch die Baulastträger und Genehmigungsbehörden
- die Gewährleistung der personellen Ausstattung dieser Behörden für diese neuen, zusätzlichen und mit hohem Aufwand verbundenen Aufgaben
- und nicht zuletzt der Öffentlichkeitsarbeit zum Gesamthema (z. B. in Fahrschulen).

Aber bereits **2014 gab es im Land Brandenburg zu dieser Thematik zwei erfolgreiche Pilotversuche bzw. Tests**, die wie bei ähnlichen Unternehmungen in Nordrhein-Westfalen und Niedersachsen die prinzipielle Machbarkeit der privaten Begleitung und damit der Einsparung von Polizeikräften aufzeigten.

In enger Zusammenarbeit zwischen der Polizei, den unteren Straßenverkehrsbehörden der Landkreise und dem Dezernat 73 des LS (Zentrale Genehmigungsbehörde GST des Landes) und in Abstimmung mit dem MIK und MIL wurden in Lauchhammer und in Freienhufen im Zusammenhang mit Windkrafttransporten erste Erfahrungen gesammelt.





Im Juni 2014 wurden in Lauchhammer zahlreiche GST mit Rotorblättern, die bei VESTAS produziert wurden, durch private Begleitkräfte bis zur Anschlussstelle Ruhland und in den Hafen Mühlberg abgesichert. Die Polizei war ebenfalls als Beobachter zur Stelle, es gab keine Probleme.

Zur Unterstützung waren 2 Begleitfahrzeuge aus dem Kreis Siegen-Wittgenstein sowie ein Begleitfahrzeug der Fa. Stein aus Sachsen einschließlich erfahrener Personal und mit der technischen Ausstattung eingesetzt, die dem heutigen BF-4-Fahrzeug entspricht (siehe auch Bilder).

Ab Oktober 2014 bis zum Frühjahr 2015 fuhren ebenfalls GST mit großen Betonteilen (Türme) und Rotorblättern von der AS Großräschen bis zur Einfahrt in die Windparkbaustelle bei Freienhufen (Windpark Chransdorf) ohne Polizeibegleitung, obwohl sie sehr breit und lang und damit eigentlich durch die Polizei abzusichern waren.

Hier gab es in enger Zusammenarbeit o. g. Beteiligter sowie der entsprechenden Autobahn- und Straßen-

meisterei die Lösung in Form einer „Rotlichtanlage“, die bei Annäherung der GST den zu befahrenden Bereich für den übrigen Verkehr komplett sperrte. Hier konnten in 6 Monaten ca. 600 Polizeieinsätze eingespart werden, die Verkehrsteilnehmer akzeptierten diese Variante, es kam zu keinen Vorkommnissen.

Die beiden im Land Brandenburg betroffenen Ministerien, der Landesbetrieb und die Polizei werden in den nächsten Jahren weiter gemeinsam an der Neuorganisation der Begleitung von GST arbeiten.

Ob die Einsparungen bei der Polizei in den gewünschten Größenordnungen durch den Einsatz **von privatem Begleitpersonal für GST als Verwaltungshelfer** eintreten, wird vom Autor bezweifelt.

**Die Beleihung von privatem Begleitpersonal durch die Polizei** (wie z.B. in Österreich) wird ebenfalls in Deutschland in Betracht gezogen. Hier können weit größere Einsparpotenziale bei der Polizei und bei den beteiligten Behörden erzielt werden.

Das Land Brandenburg wird die von Bayern in diese Richtung eingeleiteten Initiativen unterstützen.

# Das Autobahndreieck Havelland (A 10/A 24)

## Umbau zum modernen Autobahndreieck

Autoren: Catrin Lange, Martin Kattusch, Barbara Schlosser

Das Autobahndreieck (AD) Havelland befindet sich nordöstlich von Berlin auf dem Berliner Ring. Der Umbau des Autobahndreiecks Havelland (A 10/A 24) einschließlich der Anschlussstelle (AS) Kremmen (B 273) erfolgte im Zeitraum 09/2012 bis 11/2014.

### Zur Geschichte

In den 30er-Jahren existierte bereits eine komplette Planung für den Bau des Berliner Ringes.

Bis 1939 waren die Abschnitte

- Ostring ab AD Barnim (damals Stettiner Abzweig) bis AD Spreeau (damals Ost-Abzweig)
- Südring ab AD Spreeau (damals Ost-Abzweig), über Schönefelder Kreuz (damals Lausitzer Abzweig), über AD Nuthetal (damals Avus-Abzweig), über AD Werder (damals Brandenburger Abzweig) bis Westring vom AD Werder bis zur AS Potsdam-Nord (damals AS Marquardt)

mit den jeweils angrenzenden Autobahnen fertig gebaut.

Durch die politischen Veränderungen in den 40er- und 50er-Jahren, verbunden mit der Teilung Deutschlands und der Teilung Berlins, konnten die Vorkriegsplanungen nicht mehr umgesetzt werden. Mit dem 1. Autobahnbauprogramm der DDR ab 1960 sollte die Autobahn Berlin-Rostock und die Schließung des Berliner Ringes in Angriff genommen werden. Die damaligen Voruntersuchungen verliefen auf der Grobtrasse der ursprünglichen Planung. Mit dem Bau der Berliner Mauer 1961 wurde das Autobahnbauprogramm jedoch zurückgestellt. Bei Wiederaufnahme des Autobahnbauprogrammes 1967 waren rund um Berlin völlig neue Verkehrsbeziehungen entstanden. Die damalige politische Zielsetzung war der Bau der Autobahn von Berlin nach Rostock. 1970 bis 1978 erfolgte der Bau der A 24/A 19 (damals A 15) mit dem AD Havelland (damals Abzweig Rostock). Der heutige Westring der A 10 als Schließung des Berliner Ringes wurde in den Jahren 1977 bis 1979 vollendet.

### Bedeutung der Baumaßnahme

Das AD Havelland ist der Knotenpunkt der Autobahnen A 10 und A 24. Diese Autobahnen sind großräumige Straßenverbindungen in den europäischen



Lage des AD Havelland im Berliner Ring

Wirtschaftsraum und damit Bestandteil des transeuropäischen Fernstraßennetzes (E 55/E 26). Wegen der starken Zunahme des Verkehrs und der prognostizierten Verkehrsbelastung wurde der 6-streifige Ausbau des gesamten nördlichen Berliner Ringes der A 10 im Fernstraßenausbaugesetz festgeschrieben. Wichtiger Teil dieser rd. 40 km langen Ausbaustrecke ist das AD Havelland. Es wurde jetzt wie das seit 2013 bereits fertige AD Barnim mit direkten Verbindungsrampen zu einem modernen Autobahnknoten umgebaut und die Hauptfahrbahn von 4 auf 6 Fahrstreifen erweitert. Unter Berücksichtigung der erwarteten Verkehrsmengen von bis zu 65.000 Fahrzeugen/24 h bis 2025 wurde eine vollständige Umgestaltung nicht nur des AD selbst, sondern auch der nahe gelegenen AS Kremmen erforderlich.



Das AD Havelland in Richtung A 24 vor dem Umbau (2012)

## Planungsinhalte & technische Gestaltung

Im Rahmen der Planung zum Umbau des AD Havelland einschließlich der AS Kremmen wurden verschiedene Varianten untersucht.

Über die Bewertung und Abwägung zwischen den Kriterien

- Verkehrsablauf/Leistungsfähigkeit
- Verkehrssicherheit
- Umweltverträglichkeit und
- Wirtschaftlichkeit

wurde eine Vorzugslösung herausgearbeitet. Diese Lösung basiert auf der Grundform eines modernen Autobahndreiecks mit einem „Überfliegerbauwerk“.



Das AD Havelland während des Umbaus (11/2013)



Lageplan des AD Havelland und der AS Kremmen aus der Planungsunterlage

Die Hauptverkehrsrichtung ist und bleibt die A 10 Nordring/A 24. Die A 10 Westring wird im AD über einen sogenannten Überflieger angebunden. Die alte Knotenpunktgeometrie mit zu geringen Kurvenradien, die zu schmalen Fahrbahnquerschnitten und das Fehlen von Seitenstreifen sind durch ein modernes Knotenpunktdesign ersetzt worden.

Die Gesamtlänge dieses Bauabschnittes A 10 Nordring/A 24 beträgt 6,93 km.

Die Fahrbahnen wurden auf der A 10 (Nordring) und

der A 24 auf einen leistungsstarken Querschnitt von RQ 36 und die A 10 im Bereich des Westringes auf einen Querschnitt von RQ 29 ausgebaut. Damit ist nun ein guter Verkehrsfluss sichergestellt. Die Autobahnabschnitte wurden in Betonbauweise errichtet. Alle weiteren Rampenfahrbahnen und die B 273 erhielten einen Asphaltüberbau. Die neuen Deckschichten wurden in Waschbeton- und Splittmastixasphalt hergestellt, da die offene Oberflächenstruktur dieser Beläge die Minderung des Verkehrslärms dauerhaft gewährleistet.

## Bauvorbereitung

Um nach dem offiziellen Spatenstich mit den Bauarbeiten an den Strecken und Brücken beginnen zu können, wurden verschiedene Vorarbeiten erforderlich. Seit Beginn des Jahres 2012 wurden deshalb bereits folgende Arbeiten durchgeführt:

- Rodungsarbeiten
- Schaffung von Ersatzlebensräumen für die geschützten Zauneidechsen und Ameisen und deren Umsetzung
- Leitungsänderungsmaßnahmen (LÄM)
- Bau eines neuen Kabelhauses.



Rodungsarbeiten im Bereich des Autobahndreiecks



Vorbereiteter Standort für die Umsetzung der Zauneidechsen



Bau des neuen Kabelhauses

## Bauablauf

Die Strecken- und Brückenbauarbeiten begannen im September 2012. Nach zügiger rd. 2-jähriger Bauzeit stand das neue AD Havelland planmäßig noch vor Jahresende 2014 für den Verkehr zur Verfügung.



1. Spatenstich am AD Havelland, 17. September 2012

Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung auf der A 10 und der A 24 war es notwendig, während der Bauzeit alle Fahrbeziehungen mit jeweils 2 Fahrstreifen aufrecht zu erhalten. Dafür wurden provisorische Fahrbahnen gebaut und Verkehrsumverlegungen eingerichtet.



Blick auf das AD Havelland in Richtung A 10 Nordring (10/2014)

Gebaut wurde in 4 Bauphasen.

Begonnen wurde mit dem Bau der neuen Brücken, der Rampe vom AD Wittstock zum AD Werder und der B 273 im Bereich der AS Kremmen.

Parallel dazu erfolgte der Bau von Mittelstreifenüberfahrten und provisorischen Fahrbahnverbreiterungen, um danach die durchgehenden Fahrbahnen der A 10/ A 24 ausführen zu können.

Die Fahrbeziehungen im alten AD wurden so lange aufrechterhalten, bis die jeweils neuen Fahrbeziehungen fertiggestellt waren und der Verkehr umverlegt werden konnte.

In der Hauptverkehrsrichtung A 10 Nordring/A 24 wurden 5,43 km Fahrbahn mit einem Straßenquerschnitt von 36 m ausgebaut. 1,5 km der A 10 Westring erhielten einen Straßenquerschnitt von 29 m. Damit wird ein guter Verkehrsfluss sichergestellt.

In die Baumaßnahme einbezogen war auch die Umgestaltung der AS Kremmen mit der Überführung der B 273 über die A 24. Sie wird nun durch zwei Kreisverkehre an die A 24 angebunden.

## Bauwerke

Im Autobahndreieck stehen jetzt drei Bauwerke für den Verkehr zur Verfügung. Das alte Bauwerk 75 wurde abgebrochen, da seine lichte Weite für den 6-streifigen



Abbruch des alten Kreuzungsbauwerkes und neues Kreuzungsbauwerk 0Ü0

Querschnitt nicht mehr ausreichend war.

Die Bauwerke 75 und 0Ü0 mit 148,5 m bzw. 197,5 m Stützweite sind als Verbundbrücken mit einem Stahlhohlkasten und einer Ortbetonplatte aus Stahlbeton errichtet worden. Das Bauwerk 74Ü4 mit 100,1 m Stützweite ist ein Spannbetonplattenbalken und wurde außerhalb der ursprünglichen Verkehrsflächen errichtet.

Die Bauwerke wurden nach den Kriterien des Architekten Jux für Autobahnkreuzungen des Berliner Ringes gestaltet. Sie stimmen in Farbgebung, Schalungsdetails und Geländerausbildung mit den bereits erneuerten Kreuzen und Dreiecken der A 10 überein.

Das Bauwerk 0Ü1 der A 24 wurde als Torbauwerk zu Berlin gestaltet. Ähnliche Bauwerke wurden bereits an den anderen auf die A 10 zulaufenden Autobahnen



Skizze des AD Havelland und der AS Kremmen

errichtet. Damit wird an die Torbauwerke erinnert, die als jeweils letztes Überführungsbauwerk vor dem Berliner Ring eine besondere Gestaltung erfuhren und von denen eines an der A 11 erhalten werden konnte. Neben dem Bauwerk wurde ein Relief mit dem Berliner Bären errichtet, das an der A 2 geborgen wurde. Das Bauwerk hat eine Stützweite von 56,5 m.



Bauwerk 0Ü1



Bauwerk 74Ü4



Bauwerk 75 und Bauwerk 0Ü0 (Überflieger)

## Umweltschutz & Landschaftspflege

Um den Bau der Verkehrsanlage so umweltfreundlich wie möglich durchzuführen, wurden umfangreiche Untersuchungen zur Umweltverträglichkeit und zum Lärmschutz durchgeführt. Im Ergebnis dieser Untersuchungen erfolgten bei dem Umbau des AD Havelland Gestaltungsmaßnahmen durch die Pflanzung von autobahnbegleitenden Gehölzen, die Ansaat der Bankette, Böschungen und Mulden sowie des Mittelstreifens. Nicht mehr benötigte Flächen wurden entsiegelt und werden durch eine Waldrandbepflanzung renaturiert. Als Ersatzmaßnahmen sind auch eine Entsigelung von 9,4 ha des ehemaligen Militärgeländes Vogelsang, die Aufforstung einer Fläche von ca. 22 ha, die Renaturierung von Laichgewässern und die Schaffung von Ersatzlebensräumen für Zauneidechsen und Ameisen und deren Umsetzung vorgesehen.

Zum Schutz des Wildes wurde im gesamten Baubereich ein ca. 22 km langer Wildschutzzaun errichtet.



Errichten des Wildschutzzaunes

## Lärmschutz

Zur Beurteilung der Lärmsituation erfolgten detaillierte schalltechnische Untersuchungen. Im Ergebnis der Untersuchungen erhielt die Fahrbahn einen lärmindernden Straßenbelag mit einem Korrekturwert von  $D_{\text{stro}} = -2 \text{ dB(A)}$ .

Um die Bewohner von Wolfslake vor dem Verkehrslärm zu schützen, entstand neben der südlichen Richtungsfahrbahn der A 10 ein 6 m hoher Lärmschutzwall mit einer Länge von 793 m.



A 10 Nordring – Lärmschutzwall bei Wolfslake

### Finanzierung

Die Gesamtkosten des Bauvorhabens belaufen sich auf 59,5 Mio. €. Davon wurden von der Europäischen Gemeinschaft aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung 18 Mio. € finanziert.

### Daten & Fakten

Fahrbahnlängen	
Umbau A 10 Nordring/A 24	5,43 km
Umbau A 10 Westring	1,50 km
Umbau B 273	0,80 km
Neubau von Geh- und Radwegen	0,80 km
Fahrbahnquerschnitte (RQ)	
A 10 (Nordring)	RQ 36 (6-streifig mit Seitenstreifen)
A 10 (Westring)	RQ 29 (4-streifig mit Seitenstreifen)
A 24	RQ 36 (6-streifig mit Seitenstreifen)
B 273	RQ 10,5 (2-streifig)
Erdbau	
Erdabtrag	ca. 350.000 m <sup>3</sup>
Erdaufrag	ca. 620.000 m <sup>3</sup>
Bauwerke	
Neubau von 4 Brückenbauwerken	
Bauzeit	
ca. 2 Jahre	
Bauherr	
Bundesrepublik Deutschland	



Feierliche Verkehrsfreigabe am 18. November 2014

Termingerecht konnten nach nur 2-jähriger Bauzeit das AD Havelland und die AS Kremmen für den Verkehr freigegeben werden.

Nach der Fertigstellung hat sich bereits gezeigt, dass Staus vermieden, die Unfallhäufigkeit gesenkt und die Wirtschaftlichkeit für den Straßenbenutzer verbessert werden konnten.



# Neubau der Landesstraße 76 (neu) Ortsumgehung Mahlow

Autor: Heike Pfretzchner

## Ausgangssituation

Die L 76 ist ein in West-Ost-Richtung verlaufender Streckenzug an der südlichen Peripherie Berlins. Mit dem Bau des Flughafens in Schönefeld erhält die L 76 eine große Bedeutung als direkte Anbindung der Landeshauptstadt Potsdam an den Flughafen. Auch für die Qualität des Verkehrsnetzes der Hauptstadt Berlin ist eine leistungsfähige Straßenverbindung an der südlichen Peripherie von maßgebender Bedeutung.

Auf der L 76 betrug im Jahr 2005 das Verkehrsaufkommen 10.546 Kfz/24 h, wobei der Anteil des Schwerverkehrs bei 6 % lag. Der starke Durchgangsverkehr wurde durch einmündende Gemeindestraßen stark behindert. Die Landesstraße war aufgrund der Bebauung und des kurvigen Streckenverlaufes sehr unübersichtlich. Die Fahrbahn hatte eine Querschnittsbreite von maximal 6,00 m. Gefahrloses Überholen war nur sehr eingeschränkt möglich. Im Zuge der Ortsdurchfahrt Mahlow wurden die Anwohner durch die starken Lärmimmissionen beeinträchtigt. Die vorhandene L 76 war in Breite und Ausbauzustand den vorhandenen und zukünftigen Verkehrsbelastungen, insbesondere dem Schwerverlastverkehr, nicht gewachsen.



Vor dem Bau der Ortsumgehung:  
Ortsdurchfahrt Mahlow im Zuge der L 76

## Bedeutung des Vorhabens

Die L 76 Ortsumgehung Mahlow ist Teil der vierstreifigen Tangentialverbindung von Potsdam nach Schönefeld. Im Landesstraßenbedarfsplan ist sie als Teil des Gesamtvorhabens zum vierstreifigen Ausbau der L 76 zwischen der B 101 und der B 96 bzw. B 96a als Vorhaben des vordringlichen Bedarfs eingestuft.





Ausbau Torf

Mit dem vierstreifigen Ausbau der L 76 wurde eine leistungsfähige überregionale Verbindung im Umfeld des Flughafens Berlin-Brandenburg in Schönefeld geschaffen. Die L 76 Ortsumgehung Mahlow stellt den Lückenschluss im Gesamtvorhaben dar.

Die Verkehrsqualität für alle Verkehrsteilnehmer erhöht sich durch kürzere Reisezeiten, auch die Verkehrssicherheit wird mit der verbesserten Streckenführung gesteigert. Die Inbetriebnahme der Ortsumgehung führte auf der ehemaligen L 76 in Mahlow zu einer spürbaren Verkehrsentlastung, wobei sich die Lärm- und Abgassituation in der Ortsdurchfahrt verbessert. Die Ortsumgehung trägt dazu bei, vor allem den Quell- und Zielverkehr zum BER bzw. nach Potsdam zügig über die L 76n zu führen.

#### Vorgeschichte der Planung

Die Planung zur Ortsumgehung wurde 1992 mit der Antragskonferenz zum Raumordnungsverfahren begonnen. Nach Abwägung aller Belange wurde im Ergebnis des Raumordnungsverfahrens die Südvariante für die Ortsumgehung linienbestimmt. Im Jahr 2000 wurde das erste Planfeststellungsverfahren zum Bau der Ortsumgehung eingeleitet. Da mit der Südvariante die Ortslage Mahlow mit 7,0 m hohen Dämmen gequert werden sollte und damit den Außenwohnbereich und



BW 6.1 – Überführung der Marienfelder Straße

den Badensee vom Dorfgebiet trennt, kam es im Planfeststellungsverfahren sowohl von Trägern öffentlicher Belange als auch privaten Bürgern zu massiven Einwendungen gegen die geplante Linienführung. Das Verfahren wurde zurückgezogen, da sich zwischenzeitlich der Naturraum gegenüber den Untersuchungen zum Raumordnungsverfahren erheblich verändert hatte. Nach erneuter Abwägung aller Belange wurde nun der neuen Planung die Mittelvariante zugrunde gelegt. Auf Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses vom 15.10.2010 wurde 2011 mit dem Bau der Ortsumgehung begonnen.

#### Technische Lösung

Die Baulänge beträgt 2,34 km. Die Trasse schließt am Knotenpunkt L 76/K 7239 an und endet hinter dem Knotenpunkt L 76n/Lichtenrader Straße. Pro Fahrtrichtung stehen jeweils zwei Fahrstreifen mit einer Breite von 3,5 m, den dazugehörigen Randstreifen von je 0,5 m und einem Standstreifen von 2,0 m zur Verfügung. Der Mittelstreifen weist in der Regel eine Breite von 3,0 m auf. Die L 76 ist als Kraftfahrstraße ausgewiesen.

Die Ortsumgehung ist an der Lichtenrader Straße plangleich mit dem nachgeordneten Straßennetz verknüpft. Der Knotenpunkt ist mit einer Lichtsignalanlage ausgestattet.

## Baudurchführung

Aufgrund von vorhandenen Bodendenkmalen waren vor Baubeginn archäologische Grabungen zur Sicherung und Dokumentation von Bodendenkmalen durchzuführen, wobei u. a. Gefäßkeramikscherben aus der Spätbronzezeit gefunden und jungkaiserzeitliche Bebauungen festgestellt wurden.

Ebenfalls im Vorfeld waren Leitungsumverlegungen erforderlich, so am Knotenpunkt L 76/Lichtenrader Straße eine Gasleitung und im Bereich der Marienfelder Straße Leitungen der Trinkwasserversorgung, Energieversorgung und der Telekom.

Als Voraussetzung zum eigentlichen Baubeginn der Ortsumgehung waren als zeitlich vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen Amphibienlaichgewässer herzustellen. Dies erfolgte im Jahr 2011.

Der Bau erfolgte dann in drei Teilabschnitten:

Der Abschnitt von der Marienfelder Straße bis einschließlich Knotenpunkt L 76/Lichtenrader Straße mit dem Lärmschutzwall wurde von Oktober 2011 bis November 2012 gebaut. Von Juni 2012 bis August 2013 wurde die Brücke über die L 76 im Zuge der Marienfelder Straße einschließlich Straßenrampen errichtet.



Dammschüttung



Einbau Verfestigung



Schalung, Bewehrung BW 6



BW 6

Als Voraussetzung zum Bau des Abschnittes zwischen der Marienfelder Straße und dem Knotenpunkt L 76/ K 7239 wurden umfangreiche Baumfällungen im Winter 2012/2013 durchgeführt. In diesem Abschnitt wurden zwei Brückenbauwerke – eine Wildunterführung und eine Brücke über den Bewässerungsüberleiter – sowie Fledermausüberflughilfen auf einer Länge von 320 m beidseitig der L 76n hergestellt.

Mit dem Abschluss der Bauarbeiten an diesem Abschnitt erfolgte die feierliche Verkehrsfreigabe der L 76n Ortsumgehung Mahlow am 01.12.2014.



Einbau Durchlass

Die Gesamtkosten für die L 76 Ortsumgehung Mahlow betragen 14,5 Mio. €.

### Umweltschutz und Landschaftspflege

Die neugebaute Ortsumgehung L 76n OU Mahlow liegt überwiegend im Landschaftsschutzgebiet „Diedersdorfer Heide und Großbeerener Graben“. Durch den Straßenneubau wurden teilweise entwässerte Niedermoorbereiche überbaut.



Teich 1 von der Mahlower Landstraße aus gesehen (Aufnahme 07.09.2009). Foto: Büro Jestaedt/Wild+Partner



Abgeflachtes Südufer von Teich 1 nach Rodung des Gehölzaufwuchses (Aufnahme 20.02.2012). Foto: Büro Jestaedt/Wild+Partner



Bau Fledermausüberflughilfen

Durch die geplante Neubaumaßnahme ergaben sich folgende Hauptkonfliktpunkte:

- Querung des Mahlower Seegrabens
- Querung eines naturnahen Laubwaldkomplexes auf entwässerten Niedermoorstandorten nördlich des Mahlower Sees
- Querung von Ackerbrachen und Grünlandflächen
- Trassenführung südlich der Siedlung Mahlow-Waldblick.

Zur Minimierung dieser Konflikte wurden folgende Vermeidungs- und Gestaltungsmaßnahmen vorgesehen:

- Ausweisung und Abzäunung von Bauausschlussflächen
- Anlage von Wildschutzzäunen und Amphibienleitsystemen
- Anlage von 2 Amphibiendurchlässen sowie einer Wildunterführung
- Errichtung eines fischottergerechten Bauwerkes
- Anlage von Immissionsschutzpflanzungen und eines Lärmschutzwalles
- Baufeldfreimachung im Winter
- Kontrolle auf Eremit-, Heldbock- und Fledermausvorkommen vor der Rodung
- Bepflanzung des Lärmschutzwalles und abschnittsweise Trasseneinbindung mit Bepflanzung



Sockel- und Wandelemente Fledermausüberflughilfen und Amphibienleitwand

- Im Planfeststellungsbeschluss wurde der LS zusätzlich mit dem Bau von Fledermausüberflughilfen beauftragt.

Folgende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen wurden vor Baubeginn bzw. nach Abschluss der Bauarbeiten umgesetzt:

- Entsiegelung nicht mehr benötigter Straßenbereiche, einer Siloanlage, einer landwirtschaftlichen Landebahn und Plattenwegen
- Revitalisierung vorhandener Kleingewässer und Neuanlage eines Amphibienlaichgewässers
- Entwicklung von Gewässerrandstreifen, Hochstaudenfluren, feuchtegeprägten Biotopstrukturen
- Aufforstung
- Extensivierung und Vernässung von Niederungs- und Seggenwiesen
- Anbringung von Fledermauskästen.

Die trassennahen Bepflanzungen erfolgten nach Bauabschluss im Frühjahr 2015. Teilbereiche der Ausgleichsmaßnahmen befinden sich auf Flächen der Berliner Stadtgutliegenschaften und werden von diesen in Eigenregie voraussichtlich 2015/2016 umgesetzt.



Fledermausüberflughilfen beidseitig der L 76 (neu)

#### Technische Daten:

- Gesamtlänge Straßenbau: 2,34 km
- Straßenquerschnitt: RQ 26
- Umbau des Knotenpunktes L 76n/  
Lichtenrader Straße
- Bau von 3 Brückenbauwerken  
(Brücke über den Bewässerungsüberleiter,  
Wildunterführung und Brücke zur Überführung  
der Marienfelder Straße)
- Bau von 6 Durchlässen
- Bau eines Lärmschutzwalls auf einer Länge  
von 510 m
- 2 x 320 m Fledermausüberflughilfen
- Neubau von Wirtschaftswegen

#### Mengen der Hauptbauleistungen ca.

• Erdbau:	225.000 m <sup>3</sup>
• Asphalt:	57.500 m <sup>2</sup>
• Stahlbeton:	4.800 m <sup>3</sup>
• Fahrzeugrückhaltesysteme:	8.400 m



Feierliche Verkehrsfreigabe am 01.12.2014

# L 21, OD Liebenwalde

Autoren: Manuela Elßner, Hans-Jürgen Otte



Ungebundene Tragschichten der Fahrbahn

Die Stadt Liebenwalde liegt im Landkreis Oberhavel. Durch den Ort führt die B 167 in Ost-Westrichtung und die L 21 in Nord-Südrichtung. Im Laufe der Zeit wurden die Bundes- und Landesstraßen in der Ortsdurchfahrt, bis auf den nördlichen Teil der L 21 in Liebenwalde, ausgebaut.

Im Jahr 2014 begann der Ausbau des letzten noch nicht ausgebauten Teilstücks der L 21 in Liebenwalde. Vorausgegangen waren umfangreiche Planungen und Abstimmungen mit der Stadt und anderen Beteiligten.

Für das Vorhaben war ein Verzicht auf Planfeststellung/Plangenehmigung gem. § 38 Abs. 4 BbgStrG i.V.m. § 74 Abs. 7 VwVfG vorgesehen.

Durch die ursprüngliche Einbeziehung der Entwässerung der Dachflächen von 13 Häusern und optional der Gemeindestraße „Am Weinberg“ unterlag der RW-Kanal der Landesstraße als Abwasseranlage den Bestimmungen des Brandenburgischen Wassergesetzes. Die Untere Wasserbehörde des Landkreises gab zur Regenwasser-Kanal-Planung eine Stellungnahme ab. Die Stellungnahme enthielt Auflagen, die nach Einschätzungen des Landesbetriebes nicht erfüllt werden konnten, sodass für den Verzicht das erforderliche Einvernehmen nicht hergestellt werden konnte.

Der Konflikt wurde gelöst, nachdem sich die Stadt bereit erklärte, einen zweiten Regenwasserkanal für die Entwässerung der Dachflächen und der Straße zu finanzieren.

Kostenpunkt 137.000 € brutto! Kein Schildbürgerstreich!



Halbseitige Bauweise

Das Vorhaben war eine Gemeinschaftsbaumaßnahme zwischen dem Land Brandenburg, vertreten durch den Landesbetrieb Straßenwesen, Regionalbereich Ost, Dienststätte Eberswalde (Fahrbahn, Straßenentwässerung) und der Stadt Liebenwalde (gem. Geh-/Radwege, Entwässerungsanlage der Gehwege, Straßenbeleuchtung).

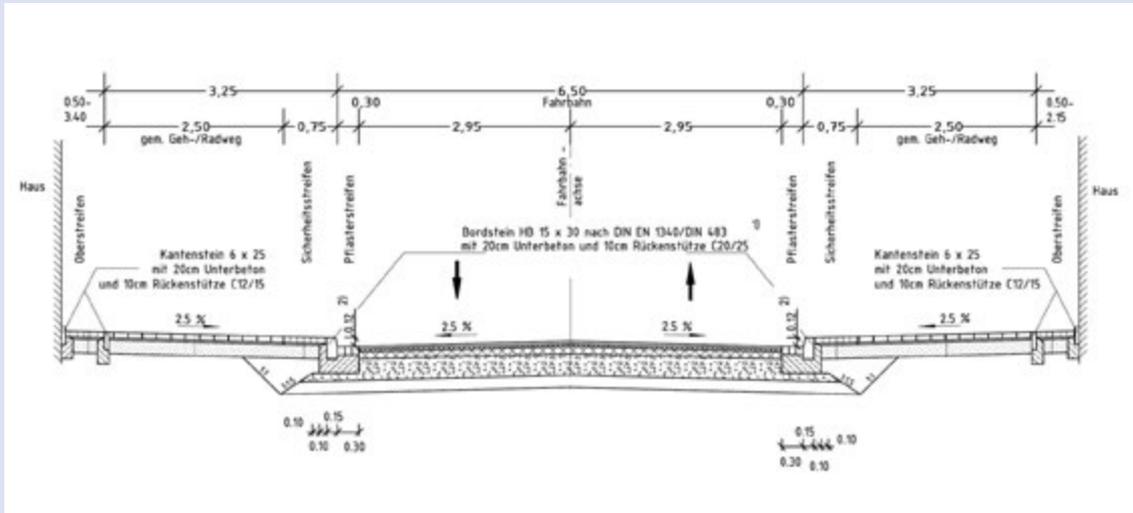
Die Ausbaustrecke war 794 m lang. Die alte Straße hatte auf ca. 250 m verworfenes Kopfsteinpflaster, der Rest bestand aus einer Asphaltfahrbahn mit Tragfähigkeitsschäden und vielen Flickstellen. Die Gehwege waren in einem schlechten baulichen Zustand.

Der neue Straßenquerschnitt sieht eine 6,50 m breite Fahrbahn mit 2,50 breiten gemeinsamen Geh-/Radwegen vor. Hinzu kommen noch 0,50 m bis 0,75 m breite Sicherheitsstreifen zwischen Fahrbahn und Geh-/Radweg sowie ein variabler Oberstreifen.

Eine neue Straßenbeleuchtung wurde geplant.



Einbau eines Fertigteils für eine SEDI-Anlage



Querschnitt

Zur Verkehrsberuhigung wurde am Ortseingang eine Mittelinsel eingebaut.

Die Baukosten beliefen sich insgesamt für den Neubau der Ortslage auf 1.948.142 €.

Davon trägt das Land Brandenburg: 1.213.920 €,  
die Stadt Liebenwalde: 734.222 €.

Nach öffentlicher Ausschreibung erhielt die Firma Oevermann Verkehrswegebau GmbH aus Mittenwalde den Zuschlag.

Am 15.04.2013 wurde mit dem Ausbau der Straße begonnen. Es war eine Bauzeit von 336 Werktagen vorgesehen. Der Bau erfolgte in mehreren Bauabschnitten, die zum Teil halbseitige, zum Teil Vollsperrungen erforderten. Benötigt wurden 306 Tage, sodass am 17.04.2014, 1,5 Monate früher, die feierliche Übergabe der fertig gestellten Ortsdurchfahrt erfolgen konnte.

Die Baumaßnahme diente dazu, den Straßenzustand an die Erfordernisse einer Ortsdurchfahrt anzupassen, mit dem Ziel der Verbesserung der Verkehrssicherheit und einer Aufenthaltsfunktion. Es wurden übersichtliche Querungsmöglichkeiten für Kinder/Eltern der Kita und Schulkinder geschaffen.

Durch den Ausbau der Landesstraße in der Ortsdurchfahrt bzw. durch die verkehrsgerechte Anbindung der einmündenden Straßen wurde eine Verbesserung des Landesstraßen- bzw. des kommunalen Straßennetzes und somit eine Verbesserung der Erreichbarkeit der bereits bestehenden unterschiedlich genutzten Gebiete erzielt.

Durch den Einbau einer Asphaltfahrbahn (vorher Pflaster) wurden die Erschütterungen und die Lärmbelastigungen für die Anwohner wesentlich verringert.



# B 109 Zehdenick – Brücke über die Obere-Havel-Wasserstraße (Kampbrücke)

Autor: Dirk Noack

Die Kampbrücke in der Ortslage Zehdenick überführt die B 109 über die Obere-Havel-Wasserstraße.

Das Altbauwerk wurde 1973 errichtet. Es wurde als längs vorgespannte Hohlplatte hergestellt.

Im Jahr 2001 wurden anhand der Bestandsstatik des Bauwerkes Einstufungsberechnungen durchgeführt. Aus den Berechnungen ging unter anderem hervor, dass die zulässigen Spannungen im Nachweis der Gebrauchstauglichkeit sowie im Bruchzustand zum Teil deutlich überschritten wurden. Dies war darauf zurückzuführen, dass die ursprünglich vorgesehene Betonfestigkeit des Überbaus (B 35) bei der Herstellung des Bauwerkes nicht realisiert wurde. Durch Baustoffuntersuchungen wurde festgestellt, dass der Überbaubeton der Festigkeitsklasse eines B 25 entsprach und dass der Beton Anzeichen für den Ablauf der Alkali-Kieselsäure-Reaktion (AKR) aufwies. Zahlreiche Risse waren Beleg dafür, dass die Treibreaktionen infolge AKR bereits eingesetzt hatten.

Die gewünschte volle Tragfähigkeit für die Brückenkategorie (BKL) 60/30 nach DIN 1072 konnte bei den Berechnungen nicht nachgewiesen werden. Die Brücke wurde in die BKL 30/30 eingestuft.

Die Bauart des bestehenden Überbaus des Bauwerkes als längs vorgespannte Hohlplatte war auch Veranlassung, Vergleiche mit der bereits abgebrochenen Brücke gleicher Bauart über die Gleisanlagen der DB AG in Prenzlau im Zuge der L 26 herzustellen. Bei dieser Brücke wurden Beton- sowie Wassereinträge in den Hohlkammern festgestellt. Der bei dieser Brücke verbaute Spannstahl galt als sprödebruchgefährdet.

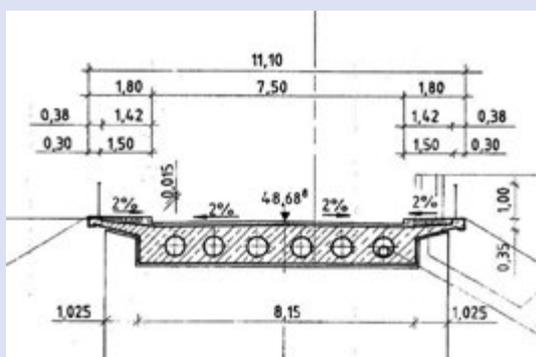


Bestandsbauwerk vor Baubeginn 2013

Die erfolgten Spannstahluntersuchungen zeigten eine Vielzahl von Anrissen in den Einzelstäben.

Auch wenn für dieses Bauwerk keine gesonderten Spannstahluntersuchungen vorlagen, so deutete die Analogie in Bauart und Baujahr auch auf gleiche Probleme hin. Aus diesem Grund wurde ein Ersatzneubau der Brücke vorgesehen.

Der Ersatzneubau der Brücke erfolgte unter Vollsperrung des betreffenden Bereiches der B 109. Der Verkehr wurde einspurig mit Ampelregelung über eine D-Brücke als Behelfsbrücke geleitet. Die Rampen wurden mit einer verankerten Spundwand hergestellt und bis auf den für den Ersatzneubau erforderlichen Arbeitsraum sehr kurz gehalten. Mit der Behelfsbrücke wurde ein Gehweg überführt, der als Konsole neben dem Tragwerk der D-Brücke angebracht wurde.



Bestandsquerschnitt des alten Bauwerkes



Behelfsumfahrung mit D-Brücke





Ansicht des neuen Bauwerkes

den Bestand hergestellt. Dies hatte den Vorteil, dass die vorhandene Gründung, die im geschlossenen Spundwandkasten mittels Bodenaustausch und Unterwasserbeton hergestellt wurde, weiter genutzt werden konnte.

Durch die festgestellte AKR, die bis in die Gründung des Bauwerkes reichte, wurde der Beton der Gründung ab der vorgesehenen Abbruchkante rechnerisch nur als Bodenersatz herangezogen. Dies hatte zur Folge, dass die vorhandenen Spundwände gegeneinander verspannt werden mussten.

Um ein Übergreifen der AKR auf das neue Fundament zu verhindern, wurde auf dem geschädigten Beton eine Trennlage aufgebracht.

Als gestalterisches Element wurden die Widerlager mittels einer Strukturschalung hergestellt und die Plattenbalken in den äußeren Ansichtsflächen mit einer Ausrundung versehen. Weiterhin wurde der Kappenbeton mit einem Aufheller versehen, damit das Gesimsband in der Ansicht besser zur Geltung kommt.

Durch die innerstädtische Lage wurde eine Vielzahl von Leitungsverlegungen erforderlich. Dies betraf:

- Trinkwasser-
- 20 KV-
- Mittelspannungs-
- Gas-
- Straßenbeleuchtung-
- Telekom- und
- Abwasserleitungen.

Teilweise waren die vorhandenen Leitungen in Schutzrohren aus Asbest verlegt, sodass eine gesonderte Entsorgung erforderlich wurde.

Mit der Baumaßnahme wurde im März 2013 begonnen. Die feierliche Verkehrsfreigabe erfolgte am 17.04.2014.

Die Gesamtbaukosten betragen ca. 1,749 Mio. €.

Von den Kosten trug:

die Bundesrepublik Deutschland:	1,615 Mio. €
die Stadt Zehdenick:	0,036 Mio. €
Leitungsträger:	0,098 Mio. €

# Lagebericht des Landesbetriebes Straßenwesen Brandenburg, Hoppegarten für das Geschäftsjahr 2014

## A. Geschäfts- und Rahmenbedingungen

### A.1. Angaben zur gesamtwirtschaftlichen Situation

Die deutsche Wirtschaft hat sich im Jahresdurchschnitt 2014 insgesamt als stabil erwiesen. Das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) war um 1,5 % höher als im Jahr 2013.

### A.2. Tätigkeit und Aufgabendarstellung des Landesbetriebes Straßenwesen

Mit Erlass des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung vom 08.12.2004 wurde der Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg (LS) zum 01.01.2005 gegründet. In Folge des Überganges zur Spartenstruktur wurde der Erlass zum 21.05.2013 neu gefasst.

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

Im Land Brandenburg nimmt der LS die Aufgaben der Straßenbauverwaltung wahr. Mit Stichtag 31.12.2014 verwaltete er 5.705 km Landesstraßen (davon 1.546 km Ortsdurchfahrten), 2.767 km Bundesstraßen (davon 585 km Ortsdurchfahrten) und 794 km Bundesautobahnen. Dazu gehören auch 2.546 Brücken (Teilbauwerke nach ASB-ING 2013), wovon 1.801 Teilbauwerke im Rahmen der Auftragsverwaltung des Bundes betreut werden.

Dem Landesbetrieb obliegt dabei der Neu-, Aus- und Umbau sowie die bauliche und betriebliche Erhaltung von Bundes- und Landesstraßen, Autobahnen und Ingenieurbauwerken einschließlich der erforderlichen Planung.

Weiterhin zählen zu den Aufgaben des LS:

- Wartung und Pflege der Fahrbahnen, Brücken und Nebenanlagen sowie Winterdienst,
- Leitung und Überwachung der zu realisierenden Baumaßnahmen,

- Verwaltung der Straßen und ihrer Nebenanlagen,
- Planung, Neubau, Erweiterung sowie Umbau, Ausbau und Erhaltung von Radwegen,
- Verkehrslenkende und verkehrsorganisatorische Maßnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit,
- Brückenprüfungen nach DIN 1076,
- Genehmigung von Großraum- und Schwertransporten,
- verkehrsbehördliche Anordnungen sowie Ahndung von Ordnungswidrigkeiten gemäß § 23 FStrG; für den Bereich der Bundesautobahnen fungiert der LS als untere Verkehrsbehörde,
- Schaffung, Instandhaltung und Bedienung eines leistungsfähigen Notrufsäulensystems,
- Bewilligungsbehörde für die kommunale Förderung nach dem Entflechtungsgesetz und für Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit,
- Bewilligungsbehörde für die Finanzierung von Maßnahmen an Bahnübergängen für nichtbundeseigene Eisenbahnstrecken.

Der LS besteht zum 31.12.2014 aus den Dienststätten Frankfurt (Oder), Eberswalde, Cottbus, Wünsdorf, Potsdam, Kyritz und Stolpe mit insgesamt 12 Autobahn-, 1 Fernmelde- und 33 Straßenmeistereien, 3 Brückeninspektionen, 3 Bauüberwachungen sowie dem Betriebsitz Hoppegarten.

Der LS ist in einer funktionsorientierten Organisation mit den Vorstandsbereichen Zentrale Dienste, Planung und Bau sowie Betrieb und Verkehr strukturiert. Die Vorstandssäulen gliedern sich auf in 3 Querschnittsabteilungen (Verwaltung, Personal, Finanzen) sowie 4 Fachabteilungen (Planung, Bau, Betrieb, Verkehr).

Die Stabstellen Innenrevision und Datenschutz, Öffentlichkeitsarbeit, Controlling und Arbeitssicherheit unterstehen unmittelbar dem Vorstandsvorsitzenden. Zum 01.04.2014 wurde die Stabstelle Recht aufgelöst und als Dezernat 22 der Abteilung 20 zugeordnet. Die zum 01.04.2014 neu gebildete Stabstelle Straßenumstufung wurde neben der Stabstelle Vergabe dem Vorstand Betrieb und Verkehr unterstellt. Der Stab Programmsteuerung ist dem Vorstand Planung und Bau zugeordnet.

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

Die für 2014 geplanten umfangreichen Organisationsuntersuchungen im LS wurden planmäßig abgearbeitet. Im Ergebnis liegen Untersuchungsergebnisse und Umsetzungsempfehlungen für die Bereiche Betrieb und Verkehr sowie eine strategisch ausgerichtete Organisationsanalyse für den gesamten Vorstandsbe- reich Planung und Bau vor. Der LS hat hierbei erstmals Elemente der Personalbedarfserhebung gemäß Orga- nisationshandbuch des Bundes zum Einsatz gebracht, um so die immer deutlicher werdenden Auswirkungen des Personalabbaus bei gleichzeitig steigenden Anfor- derungen an Aufgabenfülle und Leistungstiefe besser organisatorisch abfangen zu können.

Im Geschäftsjahr 2014 wurden die systemtechnischen Voraussetzungen für die Einführung von MaViS – dem Programm zur **Maßnahmen-Visualisierung und -Steue- rung** geschaffen. MaViS wird als Projektsteuerungs- und Projektinformationssystem im LS Anwendung finden und somit die effektive Steuerung der Planungs- und Bauprojekte aus zeitlicher und finanzieller Sicht erleichtern und verbessern.

Seitens des Landesrechnungshofes erfolgte u. a. eine Projektprüfung von Erhaltungsmaßnahmen des Stra- ßenbaus an Landesstraßen sowie die Prüfung „Ausge- staltung des Projektrisikomanagements im LS“. Die Prü- fungen sind noch nicht abgeschlossen. Des Weiteren erfolgten bei 16 EFRE-Maßnahmen der Förderperiode 2007–2013 Vor-Ort-Kontrollen. Bei 6 Vorhaben ergaben sich keine Beanstandungen. Bei 7 Vorhaben gab es Feststellungen, die aber im kontradiktorischen Verfah- ren ausgeräumt werden konnten. Bei 3 Vorhaben gab es wesentliche Feststellungen mit einer entsprechen- den Finanzkorrektur im Berichtsjahr (anteilige Rück- zahlung EFRE- und Kofinanzierungsmittel bzw. Ver- rechnung mit lfd. Zahlungen im Berichtsjahr). Bei einem Vorhaben wurde die Prüfung noch nicht abgeschlossen.

Um die finanziellen Folgen der Schäden aus den Un- wettern 2013 aufzufangen, hatten Bund und Länder einen Hochwasser-Fonds beschlossen. Im Jahr 2013 erfolgte die Festlegung von Straßenbaumaßnahmen,

die aus Mitteln des Aufbauhilfefonds auf der Grund- lage der Verwaltungsvereinbarung vom 02.08.2013 zwischen dem Bund und den vom Hochwasser betrof- fenen Ländern finanziert wurden. Die bereits im Jahr 2013 begonnenen Hochwassermaßnahmen wurden 2014 fortgeführt.

Die neue Version 1.9 des Programmsystems SIB-Bau- werke zur einheitlichen Erfassung und Verwaltung der Bauwerksdaten wurde erfolgreich zum 10.11.2014 im LS eingeführt und läuft seitdem nahezu störungs- frei. Die genannte Version ist Voraussetzung für einen Produktiveinsatz des Bauwerksmanagementsystems (BMS). Die Berichtspflicht zur probeweisen Anwen- dung des BMS endete am 01.10.2014. Der LS konnte bis dahin leider nur sehr begrenzt Erfahrungen aus der Anwendung des BMS sammeln und in den Bericht an das BMVI einfließen lassen. Im Anschluss an die Test- phase begannen die Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) und das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) mit der Auswertung der Berichte der Länder. Genaue Daten wurden bis Ende 2014 noch nicht veröffentlicht. Aus den zuständigen Gremien ist jedoch zu vernehmen, dass von einer Viel- zahl zuständiger Länderverwaltungen die Anwendung von drei der vier Module des BMS derzeit sehr kritisch gesehen wird. Hinsichtlich des derzeit bestehenden Missverhältnisses zwischen Datenpflegeaufwand und Qualität/Aussagekraft der Ergebnisse dieser Module teilt der LS diese Einschätzung vollumfänglich. Für eine abschließende Meinungsbildung wird zunächst die voll- ständige Auswertung der Berichte durch die BASt und das BMVI abzuwarten sein.

Der weitere Ausbau der Salzlagerkapazitäten stag- nierte im Berichtszeitraum, da durch den Brandenbur- gischen Landesbetrieb für Liegenschaften und Bauen (BLB) eine Neureglung der Geschäftsgrundlage zwi- schen LS und BLB gewünscht wurde. Nach Abstim- mung zwischen dem Ministerium der Finanzen Bran- denburg (MdF) und dem Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) Anfang 2015 wurde einer Änderung der Verfahrensweise bei der Bewirtschaf- tung der Hochbauten der Landesmeistereien nicht entsprochen. Zusätzlich sind aufgrund der Stellenein- sparungen sowohl in der Abteilung Planung als auch in

der Abteilung Betrieb keine Kapazitäten für diese, sich aus den Extremwintern 2009/10 und 2010/11 ergebende, zusätzliche Aufgabe verfügbar. In Anbetracht der letzten recht milden Winterverläufe wird die Ausbaukonzeption mit dem MIL nochmals einer Überprüfung unterzogen.

Weiterhin wurde im Jahr 2014 der Bereich Gebäudemanagement, Verwaltungsunterstützung und Einkauf der Abteilung Verwaltung völlig neu organisiert. Seit Mitte 2014 existieren im LS zwei zentral organisierte Organisationseinheiten, jeweils für das Gebäudemanagement und die Belange der Inneren Dienste für sämtliche Verwaltungs- und Betriebsstandorte des LS sowie zur Abwicklung des Zentraleinkaufes für alle Verwaltungs- und IT-Beschaffungen. Zur Abwicklung der zentralen Beschaffung im Verwaltungsbereich ist seit dem 01.10.2014 ein Anforderungsportal via Intranet im Einsatz. Auch die Verwaltung und Einsatzsteuerung des gesamten Verwaltungsfuhrparks des LS erfolgt in der Abteilung 10. Mit der Neuorganisation einhergehend erfolgte die Standardisierung und weitere Zentralisierung der Geschäftsprozesse in den genannten Aufgabengebieten. So konnten die sich für den Verwaltungsbereich ergebenden Personalabgänge kompensiert werden.

Die ursprünglich für 2014 vorgesehene Überleitung der IT-Infrastruktur des LS in den zentralen IT-Dienstleister der Landesverwaltung (ZIT BB) wurde in beiderseitigem Einvernehmen zugunsten einer intensiven Kooperation bis zur Fertigstellung des neuen Landesrechenzentrums ausgesetzt. Bereits im Jahr 2014 überleitungsfähige Teilkomponenten, wie z. B. das Mailsystem, wurden allerdings ebenso an den ZIT BB übergeben, wie wesentliche Vertragswerke für den Betrieb der IT. Damit weist der LS seit Mitte 2014 keine autark steuerbare IT-Infrastruktur mehr auf und agiert innerhalb der Landes-IT-Steuerung nach Vorgabe des ZIT. Die infrastrukturseitigen und vor allem sicherheitsrelevanten Übertragungswege der SAP-Daten via Landesverwaltungsnetz an das SAP-Rechenzentrum der T-Systems sind hiervon nicht betroffen. Die aufgrund des Auslaufens der herstellerseitigen Wartung der Betriebssystemversionen begonnene Umstellung auf Windows 7 bzw. Windows Server 2008 verzögerte sich

mehrfach und konnte nicht abgeschlossen werden, da es dem LS nicht gelungen ist, für eine Reihe von nicht umstellungsfähigen Individualverfahren entsprechende neue Standardsoftware zu beschaffen und zu implementieren. Die im Jahr 2014 begonnenen großen Erweiterungsprojekte im SAP-Umfeld wurden erfolgreich bearbeitet. Neben Inbetriebnahmen im Logistikbereich wurde zum Jahresende 2014 das neue Modul PSM zur Abbildung der Finanzströme des Bundeshaushaltes erfolgreich aktiviert. Damit wird über das LS-eigene SAP-System ab 01.01.2015 die gesamte Ressourcensteuerung für Bundes- und Landesmittel aus einem einheitlichen System erfolgen.

Seit dem 01.05.2014 erfolgt die Beantragung und Genehmigung genehmigungspflichtiger Dienstreisen sowie die Abrechnung von Dienst- und Fortbildungsreisen mittels Workflow des Reisekostenmanagementsystems REIKO/P-Travel.

## B. Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

### B.1. Allgemeines

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

	2014	2013
Verwaltungswirtschaftliche Tätigkeit	11,0 Mio. €	10,8 Mio. €
Investitionen	4,7 Mio. €	5,0 Mio. €
Betriebliche Tätigkeit	27,8 Mio. €	31,3 Mio. €
Erstattung Dritter Betriebsdienst (BD)	5,9 Mio. €	9,5 Mio. €
Straßenbau und -planung (ohne EU)	47,8 Mio. €	52,1 Mio. €
Erstattung Dritter Planung und Bau (P + B)	6,8 Mio. €	6,9 Mio. €
Förderzuschüsse der EU	7,1 Mio. €	14,3 Mio. €
Personalkostenzuschuss MIL	83,0 Mio. €	87,4 Mio. €
Erstattung Dritter Personal	29,8 Mio. €	28,9 Mio. €
<b>Summe</b>	<b>223,9 Mio. €</b>	<b>246,2 Mio. €</b>

Aus den vorstehenden Mitteln wurden im Jahr 2014 für zusätzliche Investitionen 0,8 Mio. € umgewidmet.

Neben den Landesmitteln und den Erstattungen von Dritten wurden dem LS im Rahmen der Auftragsverwaltung vom BMVI für den Bau und die Unterhaltung von Bundesfernstraßen **243,6 Mio. €** (2013: 270,9 Mio. €) zur Bewirtschaftung übertragen. Die genannten Bundesmittel sind nicht Gegenstand dieses Jahresabschlusses, da die Abbildung im Rahmen des Bundeshaushaltes erfolgt.

Für die übernommenen Planungs- und Verwaltungsaufgaben im Zusammenhang mit Bundesprojekten erhält der LS eine Erstattung von 3 % der zugrunde liegenden Bausumme.

Zudem wurden dem LS als Bewilligungsbehörde Förderzuschüsse des Bundes zur Bewilligung von Maßnahmen für den kommunalen Straßen- und Brückenbau gemäß Entflechtungsgesetz in Höhe von 27,1 Mio. € (2013: 27,1 Mio. €) sowie für Verkehrssicherheitsarbeit in Höhe von 450 T€ (2013: 450 T€) vom MIL übertragen.

Im Rahmen der Aufwandserstattung nach § 16 AEG für Bahnübergänge der nicht bundeseigenen Eisenbahnen gingen dem LS Mittel in Höhe von 410,0 T€ (2013: 406,4 T€) zu.

Ein Betrag in Höhe von 2,3 Mio. € wird dem Sonderposten für sonstige Zuweisungen und Zuschüsse entnommen, sodass ein ausgeglichenes Jahresergebnis ausgewiesen wird.

Der LS erhielt mit Bewirtschaftungsschreiben vom 19.12.2014 eine Zuweisung in Höhe von 1,1 Mio. € zugunsten des Betriebsdienstbudgets. Hiervon wurden 650 T€ zum Budget Planung und Bau umgeschichtet. Eine Umsetzung der Mittel erfolgt in 2015.

Wegen Verzögerungen bei Baumaßnahmen bzw. Planungsprozessen waren im Vorstandsbereich Planung und Bau Verschiebungen in das Jahr 2015 erforderlich. Aus im Jahr 2014 erfolgten Erstattungen Dritter erfolgte Anfang 2015 eine Zuweisung zugunsten des Planungs- und Baubudgets in Höhe von 0,6 Mio. €.

Eine frühere Übertragung war nicht möglich, da sich die Überdeckung gegenüber dem ursprünglichen Erstattungsansatz erst zum Jahresende ergab.

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,
- verfügbar,
- Budgetausschöpfungsgrad in [%],
- Mittelabfluss in [%].

Der Budgetausschöpfungsgrad ist als bedeutsamster finanzieller Leistungsindikator des LS zu betrachten. Im Jahr 2014 betrug dieser bei Berücksichtigung aller Budgetbereiche 97 %.

Damit wurden die Erwartungen, die zugewiesenen Mittel vollständig umzusetzen, um 3 % verfehlt. Die Ursachen hierfür wurden bereits aufgeführt.

Die einzelnen Aufwandspositionen werden im Anhang erläutert.

## **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 2013 erstellten bzw. im Frühjahr 2014 aktualisierten Projektlisten für die Jahre 2014–2017. Die zugewiesenen Mittel wurden entsprechend der erfolgten Leistungen umgesetzt bzw. für noch zu erbringende Leistungen bereits vertraglich gebunden.

Im Berichtsjahr 2014 wurden folgende Vorhaben an Landesstraßen fertiggestellt und an Bundesfernstraßen planerisch vorbereitet bzw. bauseitig begleitet (Auswahl):

Maßnahmebezeichnung	Gesamtkosten [T€] bis zum 31.12.2014	Ist-Kosten 2014 [T€]
Landesstraßen (fertiggestellt)		
L 76 OU Mahlow	12.527,2	6.355,1
L 20 OD Schönwalde	3.728,6	357,4
L 21 OD Liebenwalde	1.496,3	217,5
L 338 OD Neuenhagen mit KP L 338/K 6425	1.320,0	482,8
L 861 OD Plötzin	2.254,1	868,5
L 90 OD Werder	1.717,4	618,4
L 402 OD Miersdorf/Zeuthen	2.559,2	739,0
L 13 FS Meyenburg–Frehne	222,7	222,7
L 963 FS Premnitz–Milow	127,4	125,6
L 40 BW Storkower Kanal/Kummersdorf	1.611,4	369,2
L 96 BW1 ü. Siebbach bei Ziesar	315,6	278,9
L 593 BW ü. d. Schwarze Elster bei Prieschka	1.455,9	205,0
L 11 RW Kuhblank–Groß Breese	309,3	267,1
L 402 RW Groß Kienitz–Dahlewitz	518,8	157,7
Bundesfernstraßen (planerische Vorbereitung bzw. Bauüberwachung)		
A 10/A 24 AD Havelland	2.605,3	818,3
A 12, km 1,0–17,5	1.874,2	675,0
B 112, OU Brieskow Finkenheerd–Wiesenu	2.776,2	571,9
B 97, OU Cottbus 1. + 2. VA	2.162,0	14,0
B 183 OU Bad Liebenwerda	1.683,3	290,8

Im Bereich „Straßen- und Brückenbau“ sind im Geschäftsjahr 2014 Fremdleistungen (Einzelkosten) von insgesamt 69,9 Mio. € erbracht worden. Deren Verteilung stellt sich wie folgt dar:

<b>Baukosten (Land und EU):</b>	41,7 Mio. €
davon Bauüberwachung:	1,4 Mio. €
<b>Planungskosten (Land und EU):</b>	5,2 Mio. €
<b>Planungskosten Bundesfernstraßen:</b>	23,0 Mio. €
davon Bauüberwachung:	7,5 Mio. €

Dies entspricht – bezogen auf den Verfügungsrahmen in Höhe von 73,2 Mio. € (incl. Vortrag aus 2013 und Erstattungen) – einem Ausschöpfungsgrad von 95 %. Das Budget war im Laufe des Jahres 2014 mit Verträgen untersetzt, aufgrund von Leistungsverschiebungen war demzufolge die Mittelbindung in 2015 erforderlich. Beispiele hierfür wurden bereits unter Punkt B.1 aufgeführt.

### B.2.2. Betrieb und Verkehr

Bei einem in 2014 im Vorstandsbereich Betrieb und Verkehr in Anspruch genommenen Fachbudget von annähernd 33,5 Mio. € (davon Materialaufwand: 8,1 Mio. €) verteilen sich die direkt den einzelnen Leistungspositionen des Betriebsdienst zuordenbaren Fremdleistungen (Einzelkosten) für Bundes-, Landes- und Kreisstraßen wie folgt auf die einzelnen Leistungsbereiche:

Leistungs- bereiche:	Ge- samt [T€]	dav. B-Str. [T€]	dav. L-Str. [T€]	dav. K-Str. [T€]
Sofortmaßnahmen am Straßenkörper	5.233	28	5.194	11
Grünpflege	3.825	5	3.760	60
Wartung und Instandhaltung	3.875	61	3.766	48
Reinigung	369	2	367	0
Winterdienst	921	345	568	8
Weitere Leistungen	813	33	780	0
Substanzerhaltende Maßnahmen	4.722	82	4.459	181
Baumpflanzungen	0	0	0	0
Verkehrszählungen	63	8	55	0
Leistungen für Dritte	0	0	0	0
Sonstiges	946	25	896	25
<b>Summe</b>	<b>20.767</b>	<b>589</b>	<b>19.845</b>	<b>333</b>

Insgesamt hat über alle Leistungsbereiche das Volumen der direkt einzelnen Fachaufgaben zuordenbaren Fremdleistungen (Einzelkosten) für Bundes-, Landes- und Kreisstraßen im Betriebsdienst gegenüber 2013 (16.945 T€) um über 20 % zugenommen. Die dennoch gleichbleibende Inanspruchnahme des Fachbudgets gegenüber dem Vorjahr (33,6 Mio. €) ist auf den Rückgang des Materialaufwands (./. 3,7 Mio. €) infolge der milden Winterperiode zurückzuführen.

Das finanzielle Volumen bei der Umsetzung nachhaltig wirksamer substanzerhaltender Maßnahmen (I1/I2-Maßnahmen) ist in 2014 gegenüber dem Vorjahr um 16 % angestiegen. Ein noch stärkerer (relativer) Anstieg im Vergleich zum Vorjahr liegt bei den Leistungsbereichen „Sofortmaßnahmen“ (+ 48 %), „Wartung und Instandhaltung“ (+ 31 %) und „Grünpflege“ (+ 26 %) vor:

Leistungs-bereiche:	2013 [T€]	2014 [T€]	Δ [T€]	Δ [%]
Sofortmaßnahmen am Straßenkörper	3.527	5.233	1.706	48
Grünpflege	3.039	3.825	786	26
Wartung und Instandhaltung	2.968	3.875	907	31
Substanzerhaltende Maßnahmen	4.076	4.722	646	16

### B.2.3. Investitionen

Die Investitionen im gesamten LS haben im Geschäftsjahr 2014 die Größenordnung von insgesamt 5,5 Mio. € (einschl. geringwertiger Wirtschaftsgüter) erreicht. Im LS wurden in 2014 Investitionen für IT im Umfang von 444 T€ realisiert (Software 14 T€, Hardware 430 T€). Im Verwaltungsbereich beliefen sich die Investitionen auf 325 T€. Hiervon wurden u. a. 8 PKW angeschafft.

Im Betriebsdienst wurden für technische Ausrüstungsgegenstände sowie Fahrzeuge der Meistereien 4,7 Mio. € investiert, u. a. für 10 Unimog mit Anbaugeräten, 10 Kleintransporter, 1 Asphaltfräse und 4 Meisterfahrzeuge.

### B.2.4. Personal

Der Personalaufwand betrug gemäß Gewinn- und Verlustrechnung im Berichtsjahr 106,8 Mio. € (einschl. Inanspruchnahme/Zuführung von Rückstellungen). Die auszahlungswirksamen Ausgaben im Zusammenhang mit der Personalbewirtschaftung beliefen sich auf 111,9 Mio. €.

Die Mitarbeiterzahl hat sich wie folgt entwickelt:

Stand	31.12.2013	31.12.2014
<b>Tarifbeschäftigte</b>	<b>2.142</b>	<b>2.165</b>
dav. befristet Beschäftigte	278	342
dav. Winterdienstkräfte	203	253
<b>Beamte</b>	<b>49</b>	<b>48</b>
<b>Gesamt * ohne Azubis</b>	<b>2.191</b>	<b>2.213</b>

Im Jahresdurchschnitt 2014 wurden 2.126 Mitarbeiter beschäftigt (davon 50 Azubis).

Im Jahr 2014 bildete der LS 59 Auszubildende im anerkannten Ausbildungsberuf Straßenwärterin/Straßenwärter aus. 3 Auszubildende haben im Januar 2014 ihre Ausbildung vorzeitig mit der Note „sehr gut“ und „gut“ beendet.

Die Beschäftigten und Auszubildenden werden nach dem TV-L und der dazugehörigen Entgeltordnung, die Beamten nach dem Landesbesoldungsgesetz vergütet.

In den Autobahnmeistereien wurden die Lohnkosten von 411 Beschäftigten zu 100 % vom Bund finanziert. Vom Landkreis Dahme-Spreewald wurden 16 Beschäftigte der Straßenmeistereien in der Region Süd zu 100 % finanziert. Außerdem wurden zusätzlich 10 Mitarbeiter der Verkehrsrechnerzentrale zu 50 % vom Land Berlin finanziert.

Im LS waren im Berichtsjahr 140 Arbeitsplätze von Schwerbehinderten bzw. Gleichgestellten besetzt.

Der LS hat im Jahr 2014 die vorgegebene Stelleneinsparung von 55 Stellen erbracht. Zur Begleitung des

Reformprozesses im Landesbetrieb Forst (LFB) war vorgesehen, insgesamt 75 Waldarbeiter aus dem LFB im LS zum Straßenwärter zu qualifizieren und in den LS zu versetzen. Per 31.12.2014 hat der LS 58 zur Qualifizierung bereite Beschäftigte des LFB dauerhaft übernommen. Weitere Übernahmen sind in 2015 wegen der aktuellen Personalbedarfsplanung und mangels Interessenten im LFB nicht vorgesehen.

### **B.2.5. Finanzlage**

Zum 31.12.2014 betragen die liquiden Mittel des LS 86.488 T€ und haben sich damit im Vergleich zum Vorjahr um 1.399 T€ verringert.

### **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.

Bis zur endgültigen Verabschiedung des Landeshaushaltes 2015 (voraussichtlich im Juni 2015) gelten die Regelungen der vorläufigen Haushalts- und Wirtschaftsführung. Zum 31.12.2014 wurden die für Vertragsabschlüsse des Folgejahres zur Verfügung stehenden Verpflichtungsermächtigungen durch den LS in voller Höhe in Anspruch genommen. Sollte die Feststellung des Haushaltsplans 2015 nicht mindestens in dieser Höhe erfolgen, so wäre der LS nicht in der Lage, seine eingegangenen vertraglichen Verpflichtungen zu erfüllen. Ebenfalls als kritisch anzusehen ist die Tatsache, dass während der vorläufigen Haushaltsführung Maßnahmen nur ausgeschrieben werden können, wenn diese den Vorgaben des Artikels 102 der Landesverfassung Brandenburg entsprechen. Maßnahmen, die diese Kriterien nicht erfüllen, können bis zur Freigabe des Haushalts nicht wie beabsichtigt ausgeschrieben und daher ggf. auch nicht mehr im Jahr 2015 baulich umgesetzt werden. Dieser Aspekt kann sich auf die planmäßige Umsetzung der Maßnahmen und somit auf die Budgetausschöpfung negativ auswirken. Dies wäre ebenfalls der Fall, wenn die zur

Baumaßnahmenrealisierung erforderlichen Planfeststellungsbeschlüsse nicht zum erforderlichen Zeitpunkt vorliegen.

Aufgrund der Personaleinsparvorgaben des Landes Brandenburg besteht für die kommenden Jahre das Risiko, dass der LS für einige Bereiche das erforderliche Fachwissen nicht mehr gewährleisten kann. So erreichte die Personalausstattung des Dezernates IT bedingt durch weitere Altersabgänge im Jahr 2014 ein kritisches Niveau. Zum 15.12.2015 verlässt der letzte verbliebene IBM-Infrastrukturspezialist des Dezernates 12 altersbedingt den LS. Somit sind ab Januar 2016 wesentliche unternehmenskritische Fachverfahren, wie z. B. die Lohnzuschlagsberechnung des Betriebsdienstes und die gesamte RZ-Infrastruktur des LS nicht mehr durch eine personelle Betreuung abgesichert. Die zur Kompensation dieser Situation ausgelösten landesbetriebsinternen Stellenausschreibungen verliefen ergebnislos. Es ist daher vorgesehen, die genannten Aufgabenbereiche durch die laufenden externen Vergabeverfahren abzusichern. Im Vorstandsbereich Betrieb und Verkehr gefährdet die Nichtnachbesetzung von Stellen bei Ausscheiden der bisherigen Stelleninhaber zunehmend die Absicherung der rechtssichernden und verkehrssichernden Grundlast des LS. Neben den Beteiligungen am Projektgeschäft des Vorstandsbereiches Planung und Bau umfasst der Aufgabenbereich im Vorstandsbereich Betrieb und Verkehr u. a. originäre Kernaufgaben der Straßenbauverwaltung wie den Straßenbetriebsdienst, die Straßenverwaltung, verkehrsbehördliche Aufgaben, die Verkehrslenkungs- und Verkehrsinformation sowie die Genehmigung von Großraum- und Schwertransporten. Die Problematik ist dem MIL detailliert bekannt und wird im Zusammenhang mit dem Einstellungskorridor erörtert. Es ist davon auszugehen, dass die tendenziell zunehmende Arbeitsverdichtung infolge von Personaleinsparungen letztlich zu Einbußen an Qualität und Quantität sowie zu geringerem Mittelumsatz führen wird.

Eine Festigung der im Rahmen des Projektes Unternehmensentwicklung neu entwickelten Strukturen sowie eine weitere Umsetzung der Ergebnisse der vorgenommenen Organisationsuntersuchungen (siehe hierzu D. Prognosebericht) bieten die Chance,

Personalabgänge zumindest teilweise zu kompensieren sowie den negativen Auswirkungen der in der ersten Jahreshälfte geltenden vorläufigen Haushalts- und Wirtschaftsführung in Bezug auf den Budgetausschöpfungsgrad entgegenzuwirken.

Aufgrund der milden Witterung im vierten Quartal blieben die Räum- und Streueinsätze auch im Jahr 2014 weit hinter den Erwartungen zurück. Die Erfüllung der vertraglichen Abnahmeverpflichtung beim Streusalz wird als kritisch eingeschätzt. Mit dem Lieferanten werden im Jahr 2015 Verhandlungen zur Verschiebung der Abnahmetermine erfolgen. Finanzielle Auswirkungen werden sich nach derzeitigem Stand heraus nicht ergeben.

Gemäß einem Schreiben des Ministeriums der Finanzen des Landes Brandenburg vom 24.04.2006 wurde in der Eröffnungsbilanz zum 01.01.2005 von der Bildung von Rückstellungen für Pensions- und Beihilfeverpflichtungen für beim LS beschäftigte Beamte abgesehen, da deren Bildung eine noch ausstehende Entscheidung über den Pensionsfonds und dessen Dotierung bedingt. Dies ergibt sich analog aus Nr. 13.2.1 der Bilanzierungsrichtlinie des Landes Brandenburg. Bestehende und zukünftige Pensions- und Beihilfeansprüche wurden somit nicht in der Bilanz des LS passiviert. Diese Handhabung wird seit der Gründung des LS zum jeweiligen Abschlussstichtag beibehalten, da eine Entscheidung über den Pensionsfonds und dessen Dotierung weiter ausgesetzt ist. Bei Vorliegen einer verbindlichen Regelung hinsichtlich der finanziellen Absicherung zukünftiger Vorsorgeaufwendungen für Landesbeamte des Landes Brandenburg besteht somit die Verpflichtung, korrespondierende Rückstellungen für Pensions- und Beihilfeverpflichtungen zu bilden.

#### **D. Prognosebericht**

Gemäß Entwurf des Haushaltsplanes 2015/2016 wurden für den LS für das Jahr 2015 Zuweisungen in Höhe von 207,0 Mio. € (Stand 24.03.2015) vorgesehen. Hinzu kommen Erstattungen Dritter, die zunächst in Höhe von 43,4 Mio. € eingeplant wurden. Bis zum Inkrafttreten des Haushaltsgesetzes gelten die Vorschriften

der vorläufigen Haushalts- und Wirtschaftsführung nach Art. 102 Landesverfassung Brandenburg. Mit Bewirtschaftungsschreiben vom 09.03.2015 wurde dem LS die Ermächtigung übertragen, über 50 % der im Haushaltsplan 2015 veranschlagten Ausgabeermächtigungen zu verfügen.

Im Rahmen der Auftragsverwaltung für den Bund wird dem LS für den Bau und die Unterhaltung von Bundesfernstraßen für das Haushaltsjahr 2015 ein Volumen von 237,1 Mio. € zur Verfügung stehen (Stand 02.04.2015).

Die für das Jahr 2015 zur Verfügung stehenden EFRE-Mittel dienen der Absicherung der begonnenen Maßnahmen. Neue Maßnahmen werden über die bisherige Förderperiode nicht mehr begonnen. Die noch zur Verfügung stehenden EFRE-Mittel werden voraussichtlich vollständig ausgereicht. Eine neue EFRE-Förderperiode (2014–2020) ist avisiert. Im Zusammenhang mit dem hierbei verfolgten Ziel der Reduzierung von CO<sub>2</sub>-Emissionen soll der Radwegbau an Landesstraßen unterstützt werden. Mittel in Höhe von jährlich 2,0 Mio. € sind vorgesehen. Ein offizielles Bestätigungsschreiben zur Förderperiode wurde dem LS seitens des MIL noch nicht zur Verfügung gestellt.

Die für das Jahr 2015 zur Verfügung stehenden Hochwassermittel dienen ebenfalls der Absicherung der begonnenen Maßnahmen. Auch diese werden voraussichtlich vollständig ausgereicht.

In den nächsten Jahren liegt der Fokus auf der Umsetzung von Maßnahmen an Ortsdurchfahrten, an Bauwerken und Maßnahmen Dritter (z. B. Deutsche Bahn), bei denen der LS gesetzliche Verpflichtungen zur Mitfinanzierung hat. Grundsätzlich steht in den nächsten Jahren die Sicherung des Bestandsnetzes im Vordergrund. Maßnahmen zu dessen Erhalt und Modernisierung haben Vorrang vor Erweiterung und Neubau. Zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Ortsdurchfahrten wird für den Zeitraum der aktuellen Legislaturperiode ein Investitionsförderprogramm in Höhe von 100 Mio. € aufgelegt. Hierbei Berücksichtigung finden sowohl kurzfristige als auch längerfristige Maßnahmen.

Der aktuell vorliegende Umfang des Landesstraßennetzes entspricht in Teilen nicht mehr der Bedeutung nach dem Straßengesetz. Auf Grundlage der bereits durchgeführten Untersuchung der Straßenbauverwaltung zum Grünen Netz (Umstufungskonzept) werden auch im Jahr 2015 wieder Gespräche mit den Kommunen geführt, um in Abstimmung mit ihnen Abstufungen vorzunehmen. Im Ergebnis der Besprechungen wird sich zeigen, ob die für 2015 wieder zur Verfügung stehenden Umstufungsmittel in Höhe von 2,0 Mio. € benötigt werden. Im Zusammenhang mit der Abstufungsthematik ist auf die im Rahmen der angekündigten Verwaltungs- und Funktionalreform angestrebten Neuklassifizierung des Landesstraßennetzes nach den Vorgaben des Brandenburgischen Straßengesetzes durch die Straßenbauverwaltung zu verweisen.

Die Aktivierung von MaViS – dem Programm zur Maßnahmen Visualisierung und -Steuerung – soll bis Ende März 2015 erfolgen. Als Projektsteuerungs- und Projektinformationssystem wird MaViS eine effektive Steuerung der Planungs- und Bauprojekte aus zeitlicher und finanzieller Sicht erleichtern und verbessern.

Anfang des zweiten Quartals 2015 wird voraussichtlich mit dem Vorliegen vollständiger Berichtsauswertungen durch die BaSt und das BMVI zum Probetrieb des BMS gerechnet. Erst auf dieser Grundlage können weitere und ggf. auch abschließende Optimierungsschritte zur erfolgreichen Produktivsetzung des BMS vorgenommen werden. Der LS arbeitet auch weiterhin aktiv in der Fach- und in der Arbeitsgruppe zum BMS mit.

Mit der Haushaltsaufstellung 2015/2016 ergeben sich für den Stellenhaushalt des LS Änderungen bei der Personalbedarfsplanung 2018. Dem LS werden in 2015 zusätzlich 15 Stellen bereitgestellt. Außerdem wird die in der Personalbedarfsplanung vorgesehene Stelleinsparung von ursprünglich 120 Landesstellen in 2015 auf 45 Stellen reduziert. Die Differenz von 75 Stellen ergibt sich aus den o. g. 15 zusätzlichen Stellen für den LS und einer Verschiebung der Einsparvorgabe um 60 Stellen in das Jahr 2018. Daher sind im Jahr 2018 nunmehr statt 42 Stellen 102 Stellen einzusparen. Im Jahr 2015 verringert sich die Zahl der vom Bund drittmittelfinanzierten Stellen um 26 Stellen.

Im Bereich der Organisationsentwicklung sind im Jahr 2015 größere Vorhaben zur Umsetzung vorgesehen. Neben der konsequenten Umsetzung der Analyseergebnisse aus dem Jahr 2014 im Vorstandsbereich Betrieb und Verkehr steht der Bereich Planung und Bau vor einer grundsätzlichen strukturellen organisatorischen Neukonfiguration. Diese wird zunächst aufbauorganisatorisch und anschließend ablauforganisatorisch zu bewältigen sein. Betroffen sind hiervon sämtliche Organisationseinheiten des Vorstandsbereiches bis hin zur Sachgebietsebene. Ende des Jahres 2014 hat zur Steuerung und Integration der großen Fülle von organisatorischen Projekten eine Lenkungsgruppe auf Vorstandsebene unter Beteiligung der Gremien ihre Arbeit aufgenommen und wird diese in 2015 fortsetzen.

Im IT-Umfeld des LS steht für 2015 neben der Beendigung der Umstellung auf Windows 7 das seit 2010 ausgesetzte Upgrade der Datenbankinstallation Oracle an. Dies ist als besonders sensibel einzuschätzen, da diese IT-Komponente Grundlage nahezu aller relevanten Fachsteuerungsverfahren des LS ist. Weiterhin sind gemäß Vorgabe der Landesverwaltung Maßnahmen zur Angleichung der LS-seitig genutzten IT-Komponenten an den Landesstandard SAGA umzusetzen.

Das Ressourcensteuersystem SAP wird ebenso wie im Berichtsjahr auch in 2015 einer ITIL-konformen Wartungsstrategie unterliegen. Hierfür sind im Jahr 2015 5 Wartungszyklen geplant. Darüber hinaus sind erhebliche Restarbeiten aus den Erweiterungsprojekten Integration Bundeshaushalt des Jahres 2014, vor allem im Rollen- und Berechtigungswesen, zu bearbeiten. Gemäß Vorankündigung des BMVI ist geplant, ab 2016 alle Ausgaben zur Finanzierung der Bundesfernstraßen über die Verkehrsinfrastrukturfinanzierungsgesellschaft abzuwickeln. Es bleibt abzuwarten, in welchem Umfang in diesem Zusammenhang Anpassungsarbeiten am SAP-System des LS anfallen werden.

Mit der Anbindung des Bundeshaushaltes an das SAP-System zum 01.01.2015 werden Plankosten erstmalig als Budgets für aus Landes- und Bundeshaushalt zu finanzierenden Fremdleistungen eingestellt. Die Steuerung der Budgets erfolgt nun sowohl für die Landesmittel als auch für die Bundesmittel mittels der nach Regionen und Fachsparten gegliederten

Profit-Center-Rechnung. Mit dieser Vereinheitlichung können ab 2015 aufgrund der Land-/Bund-Integration im internen Rechnungswesen die Bindung und Bewegung aller Finanzmittel unabhängig vom jeweiligen Finanzierungsträger in ein und derselben aus den Fachaufgaben des LS abgeleiteten Kostenrechnungsstruktur steuerungsrelevant ausgewiesen werden. Für die Abbildung des Bundeshaushaltes wurde die Profit Center-Rechnung um spezielle Kostenarten für den Bundeshaushalt ergänzt. Eine Planung der vom Landeshaushalt zu tragenden Fixkosten (Personal, Fahrzeuge, Maschinen, Geräte) wird auch in 2015 nicht erfolgen. Damit bleibt die Ressourcensteuerung auch nach Integration von Landes- und Bundesmitteln in einer einheitlichen Profit Center-Rechnung auf Fremdleistungsbudgets beschränkt. Ohne die vollständige Implementierung einer Plankostenrechnung im LS fehlen für die auf Bund-Länder-Ebene anstehende Reform der Auftragsverwaltung wichtige Kostenrechnungsdaten. Dies betrifft insbesondere die bei der Gesetzesnovellierung diskutierte Abgrenzung der Verwaltungsvon den Zweckausgaben. Daher wird weiterhin das Ziel der vollständigen Einführung einer SAP-gestützten Plankostenrechnung verfolgt.

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

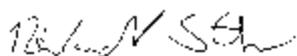
Ziel ist es, durch eine weitere Optimierung der Strukturen und Abläufe auch in den nächsten Jahren die Einsparvorgaben im Personalbereich zu kompensieren. Zudem wird ein Budgetausschöpfungsgrad von 100 % angestrebt.

Für das Jahr 2015 sind keine weiteren, über die bereits benannten Entwicklungen hinausgehenden Sachverhalte bekannt, die einen wesentlichen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit des LS haben.

#### **E. Nachtragsbericht**

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

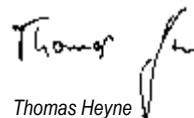
Hoppegarten, 08.06.2015



Reinhardt Stühr  
Vorstand Zentrale Dienste  
Vorstandsvorsitzender (m.d.W.d.G.b.)



Edgar Gaffry  
Vorstand Planung und Bau



Thomas Heyne  
Vorstand Betrieb und Verkehr

# Gewinn- und Verlustrechnung für 2014

	2014	2013
	EUR	EUR
<b>1. Umsatzerlöse</b>		
a) Erträge aus Gebühren und Entgelten	1.435.665,93	1.463.059,31
b) Erträge aus Zuweisungen und Zuschüssen	217.624.666,07	238.716.000,38
c) Veränderung des Sonderpostens für sonstige Zuweisungen und Zuschüsse	2.276.891,64	-16.188.282,47
	<b>221.337.223,64</b>	<b>223.990.777,22</b>
<b>2. Sonstige Erträge</b>	10.131.609,27	10.972.967,34
	<b>231.468.832,91</b>	<b>234.963.744,56</b>
<b>3. Materialaufwand</b>		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	-8.392.816,50	-12.220.010,97
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	-95.442.808,15	-90.819.615,42
	<b>-103.835.624,65</b>	<b>-103.039.626,39</b>
<b>4. Personalaufwand</b>		
a) Löhne, Gehälter und Bezüge	-89.502.267,88	-92.388.809,40
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	-17.336.830,84	-16.790.319,16
	<b>-106.839.098,72</b>	<b>-109.179.128,56</b>
<b>5. Abschreibungen</b>		
a) Abschreibungen auf immat. Vermögensgegenstände des AV	-162.935,37	-162.736,76
b) Abschreibungen auf Gebäude, Gebäudeeinrichtungen	-58.502,56	-58.502,56
c) Abschreibungen auf technische Anlagen und Maschinen	-2.202.672,54	-2.268.014,06
d) Abschreibungen auf andere Anlagen, BuG-ausstattung	-4.951.436,63	-5.421.035,56
	<b>-7.375.547,10</b>	<b>-7.910.288,94</b>
<b>6. Sonstige betriebliche Aufwendungen</b>		
a) Sonstige Personalaufwendungen	-730.457,43	-645.712,70
b) Aufwendungen für die Inanspruchnahme von Rechten und Diensten	-9.617.073,53	-9.730.570,11
c) Aufwendungen für Kommun., Dokum., Inform., Reisen, Werbung	-1.741.420,37	-1.709.978,20
d) Aufwendungen für Beiträge, Sonstiges, Wertkorr., periodenfr. Aufw.	-1.322.719,77	-2.741.764,46
	<b>-13.411.671,10</b>	<b>-14.828.025,47</b>
<b>7. Zinsen und ähnliche Aufwendungen/Erträge</b>	-2.004,82	-1.875,72
<b>8. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit</b>	4.886,52	4.799,48
<b>9. Sonstige Steuern</b>	-4.886,52	-4.799,48
<b>10. Jahresergebnis</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>

# Bilanz zum 31.12.2014

Aktiva	31.12.2014	31.12.2013
<b>A. Anlagevermögen</b>	EUR	EUR
<b>I. Immaterielle Vermögensgegenstände</b>		
1. Erworbene Software	255.859,33	321.951,44
2. Anzahlung auf erworbene Software	0,00	82.791,86
	<b>255.859,33</b>	<b>404.743,30</b>
<b>II. Sachanlagen</b>		
1. Bauten auf fremden Grundstücken	762.106,24	820.610,47
2. Technische Anlagen und Maschinen	21.439.379,70	22.520.953,42
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	4.984.195,31	5.742.812,58
	<b>27.185.681,25</b>	<b>29.084.376,47</b>
	<b>27.441.540,58</b>	<b>29.489.119,77</b>
<b>B. Umlaufvermögen</b>		
<b>I. Vorräte</b>		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	4.063.595,20	4.202.158,66
<b>II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände</b>		
1. Ausgleichsforderung gegen das Land Brandenburg	3.353.504,14	3.420.165,31
2. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3.141.274,36	1.181.114,09
3. Sonstige Vermögensgegenstände	1.792.158,03	12.089.076,89
	<b>8.286.936,53</b>	<b>16.690.356,29</b>
<b>III. Flüssige Mittel (Kassenbest. und Guth. bei der Landeshauptkasse)</b>	86.487.746,69	87.887.058,16
davon Forderungen gegen die Landeshauptkasse	86.486.926,13	87.886.759,17
	<b>98.838.278,42</b>	<b>108.779.573,11</b>
<b>C. Aktive Rechnungsabgrenzungsposten</b>	262.374,52	122.854,59
	<b>126.542.193,52</b>	<b>138.391.547,47</b>

Passiva	31.12.2014	31.12.2013
<b>A. Eigenkapital</b>	EUR	EUR
1. Basiskapital	3.204.964,26	3.204.964,26
	<b>3.204.964,26</b>	<b>3.204.964,26</b>
<b>B. Sonderposten</b>		
1. Sonderposten aus Zuweisungen und Zuschüssen für Investitionen	27.441.540,58	29.489.119,77
2. Sonderposten für sonstige Zuweisungen und Zuschüsse	15.920.557,78	18.197.449,42
	<b>43.362.098,36</b>	<b>47.686.569,19</b>
<b>C. Rückstellungen</b>		
1. Rückstellungen für Altersteilzeitverpflichtungen	8.306.737,00	12.813.862,00
2. Sonstige Rückstellungen	42.147.837,39	40.325.653,72
	<b>50.454.574,39</b>	<b>53.139.515,72</b>
<b>D. Verbindlichkeiten</b>		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14.551.768,79	15.180.161,23
2. Verbindlichkeiten gegenüber dem Land Brandenburg	14.780.757,41	18.457.104,48
3. Sonstige Verbindlichkeiten	15.310,53	23.169,31
	<b>29.347.836,73</b>	<b>33.660.435,02</b>
<b>E. Passive Rechnungsabgrenzungsposten</b>	172.719,78	700.063,28
	<b>126.542.193,52</b>	<b>138.391.547,47</b>

# Organigramm per 31.12.2014

