



2013 Geschäftsbericht

Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg

Impressum:

Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg
Der Vorstand

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

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

Inhalt

| | Seite |
|---|-------|
| Vorwort des Vorstands | 4 |
| Die Winterdienstsaison 2012/2013 auf den Bundesfern- und Landesstraßen im Land Brandenburg | 6 |
| Neu- und Umbau des Autobahndreiecks Schwanebeck (A 10/A 11/B 2) zum Autobahndreieck Barnim | 9 |
| Neubau der Ortsumfahrung Güterfelde und Umbau des Güterfelder Ecks im Zuge der L 40 | 17 |
| Der Mitfahrerparkplatz Duben an der B 87 | 21 |
| B 101n, Ortsumgehung Luckenwalde-Süd, Bauwerk 4s – Grünbrücke über die Bahnstrecke und die B 101n | 24 |
| Neubau der B 189 – Ortsumgehung Kuhbier | 27 |
| Lagebericht | 30 |
| Gewinn- und Verlustrechnung für 2013 | 40 |
| Bilanz zum 31.12.2013 | 41 |
| Organigramm per 31.12.2013 | 42 |

Vorwort des Vorstands zum Geschäftsbericht 2013

Zu Beginn des Jahres 2013 wurde die Aufbauorganisation des LS grundlegend verändert.

Mit der Einführung der Spartenorganisation wurden die Niederlassungen und die Zentrale aufgelöst.

Diese Richtung der **Unternehmensentwicklung** war unausweichlich, um auf die uns von der Landesregierung auferlegten personellen Einsparvorgaben reagieren zu können. Die Voraussetzungen hierfür sind nun geschaffen.

Es ist uns sehr wohl bewusst, dass das vor allem durch erhebliche Arbeitsverdichtungen und die Zusammenlegung von Aufgaben erreicht werden muss. Der eingeschlagene Weg der Unternehmensentwicklung wird mit unvermindertem Druck auch im Jahr 2014 weitergehen müssen, um die Einsparziele der Landesverwaltung zu erreichen. Die Mitarbeiter des LS haben dabei die mit Abstand tiefgreifendsten Veränderungen der Strukturen zu bewältigen. Selbst die Gründung des LS im Jahr 2005 hatte nicht derartige Auswirkungen auf die Bediensteten.

Einen besonderen Stellenwert hat in diesem Zusammenhang die Personalentwicklung.

Im Juni wurden 21 ehemalige Auszubildende vom Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg nach erfolgreichem Abschluss der Ausbildung zum Straßenwärter freigesprochen.

Drei der Auszubildenden haben die Prüfung mit der Note 2 im Januar vorzeitig beendet. Der Jahrgang gehörte mit einem Durchschnitt von 2,4 zu den besten der letzten Jahre.

Seit Bestehen des LS wurden insgesamt 30 Beschäftigte mit Personalentwicklungsverträgen beim nebenberuflichen Erwerb von Aufstiegsqualifikationen unterstützt, weitere 12 Beschäftigte konnten ihre Aufstiegsqualifikationen dank ruhend gestellter Arbeitsverhältnisse direkt an einer Techniker-, an einer Fachhochschule oder Universität direkt erwerben.

Unsere ureigenen Aufgaben – nämlich **Planung, Bau und Betrieb von Landes- und Bundesfernstraßen** – haben wir auch im Jahr 2013 in einem zufriedenstellenden Maße realisieren können.

Dafür standen insgesamt 271 Mio. EUR Bundesmittel für den Bau von Bundesfernstraßen und für den Be-

triebsdienst zur Verfügung, einschließlich der EFRE-Mittel und der Mittel aus dem Konjunkturprogramm. 114 Mio. EUR umfasste das Budget der Landesmittel für die Planung und den Bau von Landesstraßen (einschließlich EFRE-Mittel), den Betriebsdienst sowie für die Planung von Bundesfernstraßen. Das sind 21,5 Mio. EUR weniger als noch 2012.

Für die Förderperiode 2007-2013 standen im Land Brandenburg EFRE-Mittel für den Landesstraßenbau in Höhe von 184,5 Mio. EUR bereit (KOFI: 61,5 Mio. EUR/Gesamt: 246,0 Mio. EUR).

In der aktuellen Förderperiode wurden insgesamt 194 Maßnahmen bewilligt. Diese Mittel stehen künftig für eine neue Förderperiode nicht mehr zur Verfügung.

Für die Förderung des kommunalen Straßenbaus waren 2013 knapp 28 Mio. EUR vorgesehen. Das bedeutete im Vergleich zum Vorjahr nochmals eine Reduzierung um 5,4 Mio. EUR (27,8 Mio. EUR zu 33,2 Mio. EUR).

Die Beschäftigten in den Dienstsitzen der Regionen beziehungsweise der Abteilungen Planung (40) und Bau (50) haben auch im Jahr 2013 bedeutende Projekte und Maßnahmen begonnen, fortgeführt und zum Teil abgeschlossen. Beispielhaft dafür seien der Um- und Ausbau der Autobahndreiecke Barnim und Havelland (beide an der A 10), der grundlegende Ausbau der A 12 zwischen km 1 und km 17, der Neubau der Ortsumgehungen Brieskow-Finkenheerd/Wiesenu im Zuge der B 112 und Kuhbier im Zuge der B 189 sowie der Umbau des Güterfelder Ecks und der Neubau der Ortsumgehung Güterfelde im Zuge der L 40 genannt.

Bereits zum zweiten Mal nach 2011 konnten Mitarbeiter für beispielhafte Leistungen bei der Planung, Gestaltung und Bauausführung von Kreisverkehrsplätzen im Land Brandenburg ausgezeichnet werden.

Der Wettbewerb soll über die Grenzen des LS hinaus Ansporn für Städte und Gemeinden sein, sich an der Gestaltung und Pflege zu beteiligen und das imagefördernde Potenzial dieser attraktiven Verkehrsanlagen zu nutzen. Als Sieger ging in 2013 der Kreisverkehr in Forst am Wasserturm (B 112/L 49) aus dem Wettbewerb hervor.

Die **Winterdienstsaison 2012/2013** bot im Vergleich zu der davor deutlich mehr Herausforderungen. Das zeigte sich besonders eindrucksvoll am Salzverbrauch, der mit fast 100.000 t um ca. 300 % höher war als in der Saison 2011/2012 (ca. 25.000 t) und damit sogar über dem Niveau des Jahres 2009/2010 (ca. 92.000 t) lag. Ein ähnliches Bild zeigte sich auch bei den Einsatzstunden und -kilometern. Gegenüber dem Vorjahr entstand ein Mehraufwand von ca. 220 %.

Dank der Erhöhung der Salzlagerkapazität auf 70.000 t konnten die noch in der Saison 2009/2010 aufgetretenen Engpässe bei der Bereitstellung von Streumitteln vermieden werden. Neben der Anmietung von Lagerhallen wurden auch die eigenen Lagerkapazitäten erhöht (neue Salzsilos in den Meistereien Bad Belzig, Kyritz und Michendorf, neue Salzhalle in der SM Nasenheide).

Im Kampf gegen den **Eichenprozessionsspinner** gab es auch 2013 wieder gemeinsame Aktionen mit betroffenen Landkreisen, an denen sich der LS finanziell beteiligte. Diese Maßnahmen waren ein voller Erfolg.

Nachfolgend sollen einige der wesentlichen internen Ereignisse, die das Jahr 2013 geprägt haben, erwähnt werden:

Die **eVergabe** wurde im LS eingeführt. Das bedeutete für die Beschäftigten der Vergabestellen ein Umdenken und Einarbeiten, oft auch unter Entwicklung kreativer Lösungen, da das System nicht immer so funktionierte, wie erwartet oder gewünscht. Durch hohen persönlichen Einsatz der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in den Vergabestellen konnte verhindert werden, dass die Zuschlagsfristen verlängert werden mussten. -

Unsere Straßeninfrastruktur weist nach wie vor besonders für **Großraum- und Schwertransporte** (GST) noch viele Schwachstellen auf. Der Trend zu immer höheren Transportparametern der GST hält aber an. So gehören z. B. Windkraftanlagen-Transporte mit über 70 m Länge, 5,50 m Breite und 150 t Gesamtgewicht zum Alltagsgeschäft. Dennoch sind stabile Bearbeitungsabläufe mit hoher Qualität dank VEMAGS und NOVALAST – trotz ständig weiter steigenden Antrags-



zahlen - in Brandenburg zum Standard geworden und ermutigen uns, auf diesem Weg weiterzumachen.

Außerdem wurden im Sommer 2013 die Aufgaben der Straßenbaubehörde für die Brandenburgische Autobahn (Baulasträger im Sinne des Anhörungsverfahrens GST) an das Dezernat GST übertragen.

Europaweit ausgeschrieben wurde die dauerhafte externe Absicherung des Betriebes unserer Buchhaltungs- und Controllingplattform SAP. Diese Form der Betreuung unserer Kernfachverfahren durch externe IT-Unternehmen wird wohl auch zukünftig für weitere Softwareanwendungen zum Einsatz kommen, da aufgrund des eingesparten Personals in den Verwaltungs- und IT-Bereichen nur so eine stets verfügbare Betreuung unserer IT-Unterstützung für die Abwicklung der täglichen Arbeit abgesichert werden kann.

Abschließend sei an dieser Stelle ein herzlicher Dank an alle Kolleginnen und Kollegen des Landesbetriebs Straßenwesen ausgesprochen, die zuverlässig und mit aller Kraft die täglichen Aufgaben und Probleme meisterten und einen unverzichtbaren Beitrag zum Erhalt unserer Straßeninfrastruktur leisteten.

Die Winterdienstsaison 2012/2013 auf den Bundesfern- und Landesstraßen im Land Brandenburg

Autor: Thomas Winegge



Wer mit dem Auto unterwegs ist, erwartet, unabhängig von der Jahreszeit, die Straßen möglichst ungehindert und sicher nutzen zu können. Der Winter stellt daher in jedem Jahr aufs Neue besonders hohe Anforderungen an den Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg (LS).

Die Winterdienstbilanz

Um den Herausforderungen des Winters 2012/2013 erfolgreich zu begegnen, war ein beeindruckender Einsatz von Personal und Material erforderlich. Die Winterdienstbilanz weist 163.000 Arbeitsstunden aus, die von den ca. 800 eigenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Betriebsdienstes auf etwa 11.000 km Straßen geleistet wurden. Zuständig für diese enorme Straßenlänge sind 12 Autobahn- und 33 Straßenmeistereien, die gleichmäßig im Land Brandenburg verteilt sind. Die Haupteinsatzzeit liegt naturgemäß in den Nachtstunden. Durch frühzeitigen Einsatz soll bereits zu Beginn des Berufsverkehrs eine möglichst eis- und schneefreie Straße zur Verfügung stehen. Von Anfang November bis Mitte April waren in einigen Meistereien an bis zu 143 Kalendertagen Einsätze erforderlich.

Die Intensität des Winters lässt sich auch am Materialeinsatz ablesen. Der Streusalzverbrauch war mit ca. 100.000 t um etwa 300 % höher als der in der Saison 2011/2012 und liegt damit erheblich über dem lang-

jährigen Durchschnitt (Diagramm 1). Um diese Menge Streusalz zu verteilen, sind rund 18.000 voll beladene Streufahrzeuge erforderlich.

Für den Winterdienst stehen beim Landesbetrieb 279 eigene Winterdienstfahrzeuge mit Schneepflügen und Streuautomaten zur Verfügung. Der eigene Fuhrpark wird durch 132 Fahrzeuge einschließlich Personal von Privatunternehmen für den Bereich der Straßenmeistereien ergänzt. Für spezielle Räumaufgaben können Schneefräsen und -schleudern eingesetzt werden.

Eine besondere Verantwortung für den weitestgehend reibungslosen Ablauf des Winterdienstes tragen auch die Schlosser in den Meistereien. Sie ermöglichen mit ihrem engagierten Einsatz das Funktionieren der Technik – auch an den Wochenenden und in den Spätschichten. Nur so kann sichergestellt werden, dass es zu keinen nennenswerten Ausfällen von Fahrzeugen und Geräten kommt. Die hohe Intensität des Winters ist auch an den Kosten von ca. 25 Millionen EUR ablesbar. Das sind etwa 150 % höhere Kosten als in der Vorjahressaison 2011/2012.

Verkehrssicherheit und Betrieb

Der hohe Aufwand für den Winterdienst bedeutet eine lohnende Investition. Zwar besteht außerhalb geschlossener Ortschaften keine generelle Streupflicht und der



Winterdienst ist „nach besten Kräften“ zu leisten. Der Landesbetrieb leistet aber aus guten Gründen mehr, als aus der gesetzlichen Vorgabe abzuleiten ist. Gute Leistungen im Winterdienst zu erbringen, bedeutet, volkswirtschaftliche Kosten durch Unfälle, Verkehrsstaus, verlängerte Reisezeiten und erhöhten Kraftstoffverbrauch zu vermeiden.

Einsatzsteuerung der Winterdienstsaison

Bei dem heute bundesweit zur Anwendung kommenden Straßenzustands- und Wetterinformationssystem, kurz SWIS genannt, das durch den Deutschen Wetterdienst (DWD) mit anderen Landesverwaltungen entwickelt wurde, stehen den für den Winterdienst verantwortlichen Stellen spezielle, auf den Winterdienst zugeschnittene Informationen über die regionale Wetterentwicklung online zur Verfügung. So informieren etwa 30 Glättemeldeanlagen im Autobahnnetz sowie eine Vielzahl von Niederschlagsstationen im Land über den Straßenzustand: Ist die Straße trocken, feucht oder setzt Eisbildung ein, regnet oder schneit es, wie sind und verhalten sich die Straßenoberflächen- und Lufttemperaturen? Diese Daten stehen den Leiterinnen und Leitern der Meistereien bei der Überwachung und als Entscheidungshilfe zur Verfügung. Vorab laufen schon in den warmen Sommer- und Herbsttagen die Vorbereitungen zur kommenden Winterdienstsaison auf Hochtouren. Vorbereitungen hinsichtlich der Verfügbarkeit von Technik, Personal und Streustoffen sowie die Erstellung von Räum- und Streuplänen mit

Salzverbrauch 2007–2013

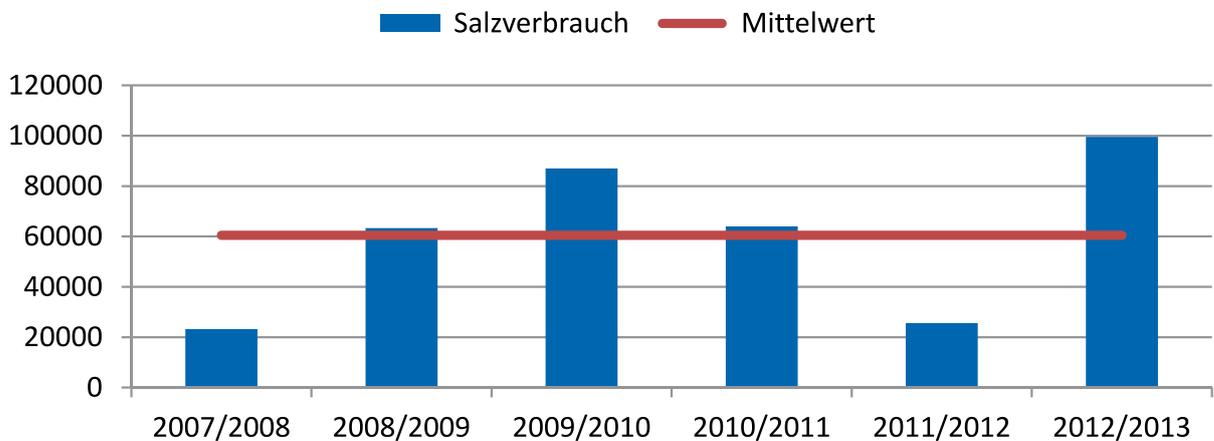


Diagramm 1: LS Betriebsdienststatistik Statistik Salzverbräuche



entsprechender Dringlichkeitsreihung sind zwingende Aufgaben vor der Saison. Eine kurzfristige Erhöhung der Gesamtlagerkapazitäten bei Streustoffen auf ca. 70.000 Tonnen durch Anmietung von geeigneten Objekten und eine kontinuierliche Belieferung über die Winterdienstsaison ließen keine Engpässe aufkommen.

Neue Technik für den Umweltschutz

Nach allen vorliegenden Erkenntnissen ist Natriumchlorid – also Kochsalz – in fester und flüssiger Form für den Erhalt und die Wiederherstellung der Verkehrssicherheit im Winter das effektivste und wirtschaftlichste Streumittel. Natürlich ergeben sich durch das Streusalz – aber

auch durch abstumpfende Streustoffe – Belastungen für die Umwelt. Zum Einsatz kommen deshalb an ausgewählten Standorten und unter geeigneten Bedingungen verbrauchoptimierende Technologien wie die Solestreue (FS100), um z. B. Wehverluste zu vermeiden. Ein Ausbau dieser Technologie und ihr flächendeckender Einsatz sind derzeit in der Konzeptionsphase.

Zusätzlich ist der Landesbetrieb Dienstleister für Kreise und Kommunen. Er bietet preisgünstig die Dienstleistung Winterdienst den Kreisen und Kommunen im Land Brandenburg an. Immer neue Verwaltungsvereinbarungen bestätigen, dass die Leistungen zur vollsten Zufriedenheit erbracht werden.

Neu- und Umbau des Autobahndreiecks Schwanebeck (A 10/A 11/B 2) zum Autobahndreieck Barnim

Autor: Thomas Schütt

Geschichte

Die wesentlichen Abschnitte des Berliner Autobahnringes wurden in den 30er-Jahren des vorigen Jahrhunderts im Zuge des Reichsautobahnbaus errichtet. Gebaut wurde eine 4-streifige Autobahn mit einem Querschnitt RQ 24 ohne Standstreifen. Der Berliner Ring selbst begann am 1936 gebauten Autobahndreieck „Stettiner Abzweig“ (heute „AD Barnim“). An der heutigen B 2 (früher R 2) endete damals der Berliner Ring der Reichsautobahn im Norden an der Anschlussstelle Bernau-Süd (später AS Berlin-Weißensee). Die Geometrie des Knotenpunktes entsprach der damals für Autobahnknotenpunkte oft verwendeten Regelform einer sogenannten Trompete.

Jener bauliche Zustand hatte Bestand bis in die 60er-Jahre. Das Autobahndreieck wurde zwischenzeitlich „Abzweig Prenzlau“ genannt. In den 70er-Jahren erfolgte ein Weiterbau des nördlichen Berliner Rings in Richtung „Abzweig Rostock“ (heute AD Havelland). In diesem Zusammenhang wurde die AS Bernau-Süd zur späteren AS Berlin-Weißensee umgebaut.

In den Jahren bis 1990 erfolgten am AD Schwanebeck keine wesentlichen baulichen Veränderungen mit Ausnahme der Beseitigung örtlicher Schäden und ergänzender Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit, wie z. B. Geschwindigkeitsreduzierungen in den Knotenpunktbereichen. Aufgrund der schlechten Fahrbahnzustände mussten nach 1990 zur Aufrechterhaltung der Verkehrsfunktion alle Fahrbahnen im Bereich des Autobahndreiecks überbaut werden.

Bedeutung der Maßnahme

Das AD Schwanebeck war, das AD Barnim ist der Knotenpunkt der Autobahnen A 10 und A 11. Diese Autobahnen sind Bestandteil des transeuropäischen Fernstraßennetzes (E 55/E 28) und sind die großräumigen Straßenverbindungen in den europäischen Wirtschaftsraum.

Mit der starken Zunahme des Verkehrs nach der deutschen Wiedervereinigung und der prognostizierten Verkehrsentwicklung für 2025 wurde der Umbau des AD



Abzweig Prenzlau

im geltenden Fernstraßenausbaugesetz festgeschrieben. Das Vorhaben gehörte zu den „Verkehrsprojekten Deutsche Einheit“ und war dort das Projekt Nr. 11: „Ausbau der A 2 Hannover–Berlin und A 10 Berliner Süd-Ost-Ring bis Schwanebeck, Abzweig Prenzlau“.

Mit dem geplanten 6-streifigen Ausbau des nördlichen Berliner Rings ergab sich die Notwendigkeit, auch das AD Schwanebeck von 4 auf 6 Fahrstreifen zu erweitern. Unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsmengen wurde eine vollständige Umgestaltung der beiden Knotenpunkte (AS Berlin-Weißensee, AD Schwanebeck) erforderlich.

Planungsvarianten und Umsetzung

Im Rahmen der Planung zum Umbau des AD Schwanebeck wurden verschiedene Varianten untersucht. Eine zentrale Rolle spielte dabei die Frage, wie der zu geringe Abstand der beiden Knotenpunkte entlang der A 10 und die daraus resultierenden Konflikte gelöst werden können. Die Hauptpunkte waren hierbei Verkehrsablauf/Leistungsfähigkeit, Verkehrssicherheit, Umweltverträglichkeit und Wirtschaftlichkeit.

Es wurde eine Vorzugslösung ausgearbeitet. Diese Lösung basiert auf der Grundform eines Autobahnkreuzes in „Kleeblattform“. Von Süden wird die B 2 als vierter Ast an das Dreieck der Autobahnen A 10 Ost/A 10 Nord/A 11 angebunden. Die AS Berlin-Weißensee

entfällt damit. Die hoch belasteten Rampenfahrbahnen A 10 Nord – A 11 und A 11 – A 10 Ost werden als „Überflieger“ direkt geführt.

Die A 10 führt als durchgehende Fahrbahn 6-streifig durch das AD Schwanebeck. Damit wird die herausragende verkehrliche Funktion der A 10 als Autobahnring auch baulich verdeutlicht. Alle weiteren Anschlüsse der A 11 und der B 2 erfolgen untergeordnet als Ein- und Ausfahrten.

Die Höhenlage der A 10 wurde in Teilbereichen gegenüber dem Bestand um ca. 50 bis 100 cm angehoben, um den Abstand zwischen der Straßenoberfläche und dem geländenah anstehenden Grundwasser zugunsten des Grundwasserschutzes zu vergrößern.

Die Entwässerung der Fahrbahnen des AD erfolgt durch breitflächige Versickerung in den angrenzenden Böschungflächen. Ist dies in Einschnittslagen oder aufgrund ungünstiger Baugrundeigenschaften nicht möglich, nehmen Mulden-Rigolen-Systeme das Oberflächenwasser auf. Die Reinigung und Zwischenspeicherung erfolgt hierbei dezentral. Verbleibende Abflüsse werden stark zeitverzögert und in geringen Abflussmengen in das vorhandene oberirdische Grabensystem eingeleitet. Zentrale Bauwerke zur Reinigung und Rückhaltung von Straßenoberflächenwasser (z. B. Absatzbecken, Regenrückhaltebecken) sind dadurch nicht erforderlich.

Die A 10 wurde in Betonbauweise errichtet. Alle weiteren Rampenfahrbahnen und die A 11 erhielten einen Asphaltoberbau.



Lageplan



Sicherung der Bodendenkmale im April 2011

Bauvorbereitung

Um mit den Bauarbeiten an den Strecken und Brücken beginnen zu können, waren verschiedene Vorarbeiten erforderlich:

- Baumfällarbeiten,
- Sicherung der betroffenen Bodendenkmale (Hauptuntersuchung),
- Leitungsänderungsmaßnahmen,
- Umverlegung des vorhandenen Autobahnfermeldekabels

Unmittelbar mit Vorlage des Planfeststellungsbeschlusses im Januar 2010 wurde mit den Baumfällarbeiten begonnen. Weil diese Arbeiten nur in der vegetationsfreien Zeit ausgeführt werden dürfen, wurden die Arbeiten in den Sommermonaten unterbrochen und planmäßig erst im Oktober 2010 wieder aufgenommen. Die Rodungsarbeiten erfolgten erst im Zusammenhang mit den Straßen- und Brückenbauarbeiten.

Das zuständige Brandenburgische Landesamt für Denkmalpflege und Archäologisches Landesmuseum (BLDAM) wurde beauftragt, die zwei im Baufeld vorhandenen Bodendenkmäler zu sichern.

Die zuständigen Versorgungsunternehmen wurden aufgefordert, alle erforderlichen Leitungsänderungsmaßnahmen eigenständig vorzubereiten und vor Beginn der Strecken- und Brückenarbeiten auszuführen.



Schalungs- und Bewehrungsarbeiten am Widerlager einer Brücke

Die beiden umfangreichsten Maßnahmen wurden von der Netzgesellschaft Berlin-Brandenburg (Umverlegung einer vorhandenen Gas-Hochdruckleitung DN 600 auf einer Gesamtlänge von ca. 3000 m) und der 50Hertz Transmission GmbH (Änderung einer vorhandenen 220-kV-Freileitung) durchgeführt.

Das vorhandene Autobahnfermeldekabel wurde zur Baufeldfreimachung auf eine provisorische, oberirdische Kabeltrasse an die äußerste Baufeldgrenze verlegt.

Bauablauf

Der Umbau des AD Schwanebeck erfolgte unter Aufrechterhaltung aller Fahrbeziehungen zwischen der A 10, der A 11 und der B 2. Weil die neue Geometrie der Verkehrsanlage das vorhandene Autobahndreieck direkt überlagert, waren eine Vielzahl von provisorischen Fahrbahnen und unterschiedlichen Verkehrsführungen während der Bauzeit erforderlich. Die neuen Fahrbahnen wurden dabei von außen nach innen errichtet. Im inneren Baufeld blieb das vorhandene Dreieck mit den wesentlichen Verkehrsbeziehungen solange in Betrieb, bis diese auf die äußeren, neu gebauten Verkehrsflächen umgelegt werden konnten. Der vollständige Abbruch der alten „Trompetengeometrie“ schuf dann die Baufreiheit zur Fertigstellung der neuen Verkehrsanlagen im inneren Bereich.

Sämtliche Maßnahmen zum Um- und Ausbau des Autobahndreiecks Schwanebeck wurden fristgerecht bis Ende Oktober 2013 abgeschlossen. Am 11.11.2013 fand die feierliche Verkehrsfreigabe unter Teilnahme des Parlamentarischen Staatssekretärs im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Herrn Jan Mücke, und des Ministers für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg, Herrn Jörg Vogelsänger, statt.

Bauwerke

Das ursprüngliche Kreuzungsbauwerk wurde 1936 errichtet. In unmittelbarer Nähe zum Dreieck befand sich die Anschlussstelle Berlin-Weißensee, die die B 2 mit der A 10 verband. Bei der Ausbauplanung war diese Nähe das größte Problem, da sich die notwendigen Verflechtungslängen für Dreieck und Anschlussstelle nicht trennen ließen. Als Ergebnis verschiedener Variantenuntersuchungen wurde als Vorzugslösung eine Einbindung der B 2 in das Dreieck und der Verzicht auf die Anschlussstelle Berlin-Weißensee vorgesehen. Daraus ergab sich die Notwendigkeit, sieben

Brücken neu zu errichten, zwei Brücken zu erneuern und das alte Kreuzungsbauwerk (Bauwerk 1alt) abzubauen. Im Zuge der neuen direkten Verbindung der A 10 Nord zur A 11 und der A 11 zur A 10 Ost wurden mehrere sogenannte Überflieger-Bauwerke realisiert (Bw 90Ü3, Bw 0Ü0, Bw 0Ü1 und Bw 1Ü0).

Die neuen Brücken wurden auf Grundlage der vom Büro Jux und Partner bereits Anfang der 90er-Jahre aufgestellten Gestaltungskriterien geplant. Damit erhält das Dreieck das gleiche Erscheinungsbild wie die in den letzten Jahren bereits gebauten Dreiecke und Kreuze des Berliner Rings.

Die beiden längsten Brücken mit 153,6 m bzw. 170,8 m Stützweite mit vier Feldern überführen den Verkehr von der A 10 zur A 11 (Bw 90Ü3) bzw. der A 11 zur A 10 (Bw 1Ü0) jeweils über die A 10. Diese wurden als Verbundbrücken mit einem Stahlhohlkasten errichtet.

Noch im Bereich der Aus- und Einfahrten des Autobahndreiecks befindet sich auf der A 11 die letzte originale „Bärenbrücke“ im brandenburgischen Autobahnnetz.



Lage der Bauwerke im AD Barnim



Bärenrelief

Als erstes Bauwerk auf der A 11, vom Dreieck Barnim kommend, durchfährt man heute die sogenannte **Bärenbrücke**. Die Bärenbrücken (auch „Torbrücken“ genannt) wurden in den 30er-Jahren in Form von Rahmenbrücken als jeweils letztes Bauwerk vor dem Berliner Ring ohne Mittelstütze und somit als Tor zu Berlin an den heutigen Autobahnen A 2, A 9, A 11, A 12 und A 13 errichtet. Als Besonderheit erhielten diese eine Verblendung aus Kalkstein mit einem eingearbeiteten Bärenrelief, dem Wappentier der Stadt Berlin. Daher auch die Bezeichnung „Bärenbrücke“.

Im Zuge des 6-streifigen Ausbaus der A 10 und dem damit verbundenen Umbau der Dreiecke bzw. des Schönefelder Kreuzes mussten die übrigen Brücken abgerissen und durch moderne Bauwerke ersetzt werden. Das jeweilige Bärenrelief konnte erhalten werden und steht heute in Fahrtrichtung zur A 10 vor der jeweiligen Brücke am rechten Fahrbahnrand auf einem eigenen Sockel.

Die Bärenbrücke der A 11 trägt als Besonderheit in Fahrtrichtung Nord noch ein Relief des Stettiner Wappens. Bei den anderen Bärenbrücken war kein Wappen einer entfernt liegenden Stadt vorhanden.



Stettiner Wappen

An der Bärenbrücke über die A 11 erfolgte bereits in den 90er-Jahren eine umfassende Instandsetzung und eine Verstärkung durch zusätzliche Spannglieder. Das Bauwerk befindet sich in einem guten Zustand und ist ausreichend tragfähig. Bei der Planung des neuen Dreiecks wurde deshalb untersucht, ob das Bauwerk erhalten werden kann. Es wurde die Entscheidung getroffen, ein zweites Bauwerk zu errichten, um dadurch den erforderlichen Querschnitt zu schaffen.

Unter der „alten“ Brücke verläuft deshalb nur die rechte Richtungsfahrbahn (nach Norden) der A 11. Für die linke Fahrbahn der A 11 wurde im Zuge der Landesstraße 313 ein in der Form und der Gestaltung an die vorhandene Bärenbrücke angepasstes neues Bauwerk gebaut. Das Bärenrelief ist an der neuen Brücke angebracht worden und befindet sich somit für den Vorbeifahrenden wieder auf der rechten Seite.

Umweltschutz

Im Rahmen der landschaftspflegerischen Begleitplanung zum Ausbau des AD Barnim wurden landschaftspflegerische Kompensationsmaßnahmen geplant, die in ihrer Art und in ihrem Umfang dazu geeignet sind:



Herstellung der Fahrbahnplatte am BW 90Ü3 mithilfe des Schalwagens



Aus Richtung Westen ist die Dammschüttung an das BW 90Ü3 für den Abzweig in Richtung Norden auf die A 11 bereits gut zu erkennen

- Beeinträchtigung des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes durch die Straßenbaumaßnahme zu vermeiden bzw. zu vermindern (Vermeidungsmaßnahmen),
- unvermeidbare Beeinträchtigungen in angemessener Frist zu beseitigen oder auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen),
- Ersatz für gestörte Funktionen an anderer Stelle zu schaffen (Ersatzmaßnahmen) und
- Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes auszugleichen (Gestaltungsmaßnahmen).

Durch die Vermeidungsmaßnahmen wird eine wesentliche Minderung des Eingriffs in Natur und Landschaft erreicht. Folgende Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen wurden beim Ausbau angewendet:

- Anlage von artgerechten Querungsmöglichkeiten für Otter und Amphibien.
- Zur Sicherung des Biotopbestandes werden Tabuflächen ausgewiesen, auf denen keine Baustelleneinrichtungen oder Baustraßen anzulegen sind.
- Zu erhaltende Einzelbäume werden durch geeignete Schutzmaßnahmen vor direkten Beschädigungen, wie z. B. Schäden an der Baumrinde, dem Wurzel- oder Astwerk geschützt.

Die verbleibenden unvermeidbaren erheblichen oder nachhaltigen Beeinträchtigungen mussten kompensiert werden. Diese Kompensationsmaßnahmen unterteilen sich in Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Die Ausgleichsmaßnahmen sind vorrangig in gleichartiger und insgesamt gleichwertiger Weise sowie in unmittelbarer Nähe zum Eingriff durchzuführen. Für den Ausbau des AD Barnim sind folgende Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen:

- Entsiegelung nicht mehr benötigter Fahrbahnflächen,
- Extensivierung von Ackerflächen (Anlage von Sukzessionsflächen) und
- autobahnbegleitende Waldrandvorbepflanzung.

Können Ausgleichsmaßnahmen nicht durchgeführt werden, sind Ersatzmaßnahmen in der gleichen naturräumlichen Region umzusetzen, in der auch der Eingriff stattfindet. Solche Maßnahmen sind für dieses Bauprojekt:

- wegbegleitende Baumpflanzungen,
- großflächige Entsiegelung auf dem Gelände der ehemaligen Kaserne und dem Raketenlager Vogelsang und
- standortgerechte Aufforstungen.

Die Gestaltungsmaßnahmen dienen vornehmlich dem Ausgleich von Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und erfüllen teilweise Ausgleichsfunktionen für Boden, Klima/Luft und Biotope. Konkret sind dies:

- Pflanzung autobahnbegleitender Gehölzbestände,
- Ansaat der Bankette, Böschungen und Mulden und
- Begrünung des Lärmschutzwalles.

Lärmschutz

Zur Beurteilung der Lärmsituation sind detaillierte schalltechnische Untersuchungen durchgeführt worden. Im Ergebnis dessen wurde ein Lärmschutzwall an der Rampe Ost/Nord zum Schutz von Neu Schwanebeck errichtet. Der Lärmschutzwall bietet den Bewohnern von Neu Schwanebeck den nötigen Schutz vor den unerwünschten Autobahngeräuschen. Der Wall beginnt am Bauwerk 1Ü1 (Überführung Birkholzer Allee über die A 10) und hat eine Länge von ca. 930 m bei einer Höhe von 7 m.

Außerdem ist im Ausbaubereich der A 10 und A 11 einschließlich der Rampen im Autobahndreieck ein lärm-mindernder Straßenbelag mit einem Korrekturwert $D_{Stro} = -2 \text{ dB(A)}$ aufgetragen worden.

Finanzierung

Die Baukosten einschließlich Grunderwerb und Landschaftspflege belaufen sich auf 57,546 Millionen Euro. Davon werden 20 Millionen Euro aus EFRE-Mitteln (Europäischer Fonds für regionale Entwicklung) finanziert.



Lärmschutzwall bei Neu Schwanebeck



Die Entwässerungsrinnen nördlich des BW 90Ü4 wurden vor dem Wintereinbruch eingebaut



Feierliche Verkehrsfreigabe mit symbolischem Banddurchschnitt

Technische Daten

| Fahrbahnlängen: | |
|------------------------------|--------|
| Umbau A 10 | 3,3 km |
| Umbau A 11 | 3,0 km |
| Neubau B 2n | 2,0 km |
| Umbau L 200/L 313 | 1,5 km |
| Neubau Wirtschaftsweg | 0,5 km |
| Neubau von Geh- und Radwegen | 1,7 km |

| Erdbau: | |
|------------|----------------------------|
| Erdabtrag | ca. 430.000 m ³ |
| Erdauftrag | ca. 950.000 m ³ |

| Entwässerung: | |
|------------------------|-------------|
| Mulden-Rigolen-Systeme | ca. 7.300 m |
| Sammelleitungen | ca. 3.900 m |

| Fahrbahnquerschnitte (RQ): | |
|----------------------------|--|
| A 10 | RQ 36 (6-streifig mit Standstreifen) |
| A 11 | RQ 29,5 (4-streifig mit Standstreifen) |
| B 2n | RQ 20 (4-streifig ohne Standstreifen) |
| L 200 | RQ 10,5 (2-streifig) |
| L 313 | RQ 9,5 (2-streifig) |

| Prognosewerte für 2025: (DTV 2025) | |
|------------------------------------|-----------------------------------|
| A 10 westlich AD | 75.000 Kfz/24h SV-Anteil 17,6 % |
| A 10 östlich AD | 76.200 Kfz/24h SV-Anteil 15,4 % |
| A 11 nördlich AD | 50.000 Kfz/24h SV-Anteil 15,4 % |
| Zubringer südlich AD | 21.600 Kfz/24h SV-Anteil 9,3 % |

| Fahrbahnflächen: | |
|--|----------------------------|
| Betonbauweise (A 10) | ca. 115.000 m ² |
| Asphaltbauweise (A 11, Rampen, B 2n, Landesstraßen) | ca. 180.000 m ² |
| Provisorische Fahrbahnflächen für bauzeitliche Verkehrsführung | ca. 50.000 m ² |

Neubau der Ortsumfahrung Güterfelde und Umbau des Güterfelder Ecks im Zuge der L 40

Autor: Frank Schmidt

Ausgangssituation

Die L 40 und die L 76 sind regionale Straßenverbindungen, die im Bereich zwischen der südlichen Berliner Stadtgrenze und dem Berliner Ring die Verbindung der Landeshauptstadt in Richtung Osten gewährleisten.

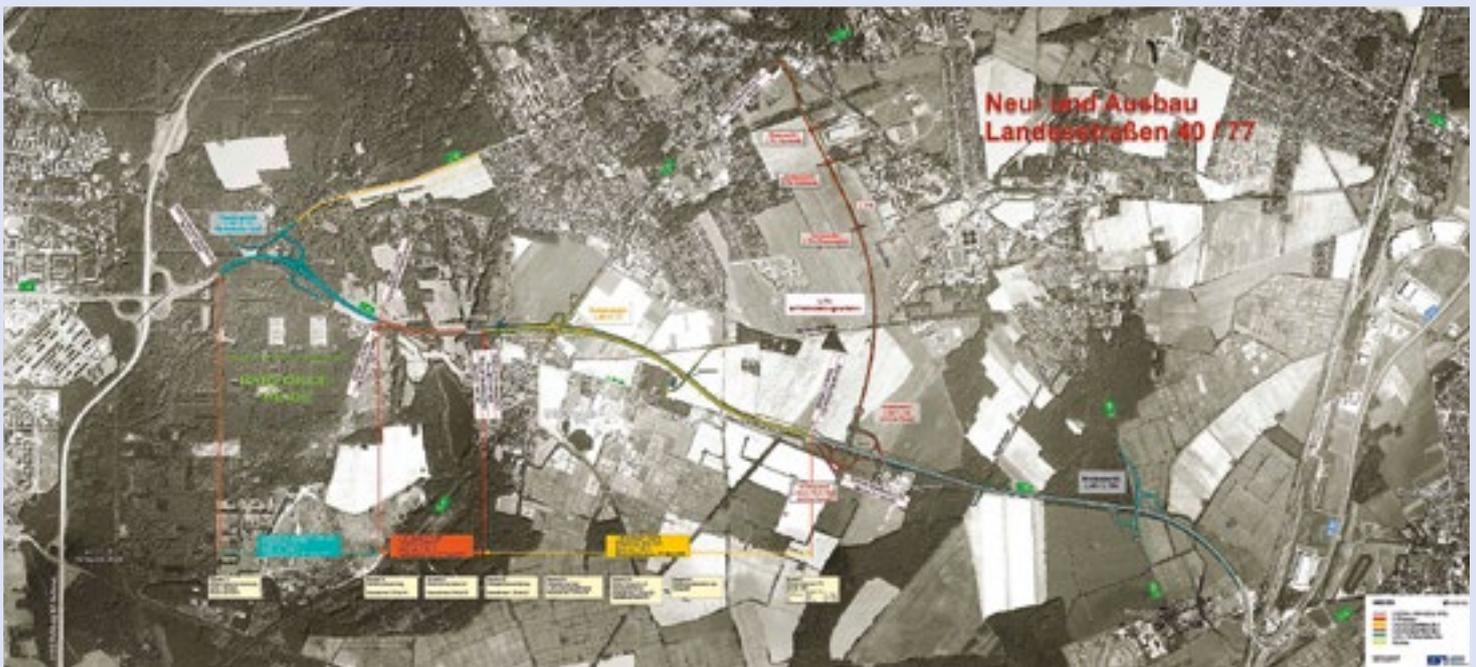
Aufgrund des Fehlens einer geeigneten Verteilerachse erfolgt über die genannten Straßen, insbesondere über die L 76, ein wesentlicher Teil der Verkehrserschließung der südlichen Berliner Stadtbezirke sowie von Stahnsdorf, Teltow und Kleinmachnow – weiterführend bis nach Schönefeld.

Die Verkehrsbelastung der L 76 ist im Zuge der Ortsdurchfahrten in Stahnsdorf und Teltow mit einer Länge von ca. 9 km ortsunverträglich. Ein weiterer Straßenausbau ist hier nicht möglich. Angesichts der prognostizierten Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung der Region muss von einer signifikanten Erhöhung des Verkehrsaufkommens ausgegangen werden. Entscheidend beeinflusst wird dieser Trend von der Entwicklung der Wohn- und Gewerbestandorte in Potsdam, Teltow, Stahnsdorf, Ludwigsfelde und Großbeeren mit dem GVZ und vor allem vom neuen Flughafen in Schönefeld.

Ziel der Maßnahme

Das Ziel eines verkehrsgerechten Ausbaus, das heißt die Verlagerung des Durchgangsverkehrs aus den Ortsdurchfahrten der L 76 und eine Splitting des Quell- und Zielverkehrs auf die L 40, besteht in Folgendem:

- Wiederherstellung der Lebensqualität der Anwohner,
- Schaffung der Voraussetzung für einen Straßenrückbau der L 76 zur Minimierung der Zerschneidungswirkung als Basis einer zukünftig ortsverträglichen städtebaulichen Entwicklung,
- Verringerung der Lärm- und Schadstoffbelastungen und Erhöhung der Reisegeschwindigkeit bei gleichzeitiger Verbesserung des Sicherheitsniveaus,
- Sicherstellung der Funktion der Landesstraße und damit der Grundlagen der weiteren wirtschaftlichen Entwicklung der Region,
- Verbesserung der Verbindung Potsdam–GVZ und Potsdam–Flughafen.



Luftbild OU Güterfelde



Brückenbauwerk im Zuge der L 77



Geh- und Radwegebrücke Seematen im Bau (März 2012)

Planung und Bau

Auf der Grundlage des Landesstraßenbedarfsplanes und der Planfeststellungsbeschlüsse von 2008 beauftragte der Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Niederlassung West, als Baulastträger den Neubau der Ortsumgehung Güterfelde und den Umbau des Güterfelder Ecks im Zuge der L 40n.

Der gesamte Streckenabschnitt der L 40 – beginnend im Stadtgebiet von Potsdam (Humboldtbrücke) bis zur Anbindung an die B 101 – wurde aufgrund der erforderlichen Leistungsfähigkeit 4-streifig ausgebaut.

Bereits im Vorfeld der Baumaßnahmen zur Ortsumgehung erfolgte an der Nuthestraße als erstem Trassenstück die durchgehende Nachrüstung mit Abbiege- und Standstreifen.

Die Baumaßnahme wurde in drei Bauabschnitte unterteilt.

Für den ersten, ca. 3.000 m langen Bauabschnitt vom bisherigen Ausbauende der L 40n aus Großbeeren kommend bis hinter die im Bau befindliche Radwegbrücke beim Wohngebiet Seematen erhielt die Firma Matthäi Bauunternehmen GmbH & Co. KG Michendorf den Zuschlag.

Hier wurden Leitungen aller Medienträger, vor allem 2 Abwasserdruckleitungen (DN 1000 und DN 800), neu verlegt. Die Brücke der L 77 über die L 40n wurde bis

Ende 2011 wiederhergestellt, sodass der Verkehr über die L 77 von Stahnsdorf nach Güterfelde wieder aufgenommen werden konnte.

Die Fertigstellung des ersten Bauabschnittes erfolgte im August 2012. Somit konnte der Verkehr aus Großbeeren kommend bis zum Knotenpunkt mit der L 77 bereits über die Umgehungsstraße fließen und die Anwohner der Großbeerenstraße wurden vom Verkehr entlastet.

Für den zweiten Bauabschnitt – Herstellung einer Brücke über das „Harte Fenn“ und eine Straßentrasse – mit einer Länge von ca. 800 m wurde der Auftrag an die Bietergemeinschaft Schäfer Bauten/Eurovia/GP Verkehrswegebau erteilt.

Hier wurde Ende 2010 mit den ersten Erdbauarbeiten begonnen, bevor 2011 die eigentlichen Hauptleistungen für die Brücke über das „Harte Fenn“ starten konnten.

Der zweite Bauabschnitt war am 16.12.2013 fertiggestellt.

Das Güterfelder Eck schloss sich als dritter Bauabschnitt an die OU Güterfelde an. Den Zuschlag für diesen Abschnitt erhielt wieder die Firma Matthäi. Baubeginn war im Herbst 2011. Das Bauwerk, über das die L 40 (neu) in Richtung Stahnsdorf angebunden wird, war zu diesem Zeitpunkt bereits seit Längerem fertiggestellt.

Das Güterfelder Eck konnte nach Abschluss des kompletten Umbaus gemeinsam mit dem zweiten Bauabschnitt am 16.12.2013 für den Verkehr freigegeben werden.

Im Anschluss daran fanden noch kleinteilige Komplementierungsarbeiten sowie ein Rückbau der L 76 vom Güterfelder Eck bis zum Ortseingang von Stahnsdorf statt. Von ursprünglich vier Fahrstreifen wurde die L 76 auf zwei Fahrstreifen, d. h. einen pro Richtung, zurückgebaut. Am Ortseingang von Stahnsdorf entstand außerdem zur Erhöhung der Verkehrssicherheit eine Ortseinganginsel.

Technische Daten, Bauzeit und Kosten

| | |
|------------------------------------|---|
| Länge und Breite der Landesstraße: | 10,8 km mit RQ 26, vierstreifig |
| Anzahl der Knotenpunkte: | 2 |
| Anzahl der Ingenieurbauwerke: | 7 |
| Regenrückhaltebecken: | 4 |
| Durchlässe: | 4 |
| Bauzeit: | 2010 bis 2014 (der Abschnitt von Margraffshof bis zur L 77 wurde bereits im August 2012 in Betrieb genommen) |



Luftbild vom Knotenpunkt L 40/L 76 „Güterfelder Eck“



Herstellen der Asphaltdeckschicht auf der L 40 (Mai 2012)



Verkehrsfreigabe am 16.12.2013

| | |
|------------------------|-------------------------|
| Kosten: | insgesamt 41,8 Mio. EUR |
| davon OU Güterfelde: | 30,2 Mio. EUR |
| davon Güterfelder Eck: | 11,6 Mio. EUR |

75 % der Bausumme wurden mit Mitteln der Europäischen Union (EFRE) gefördert

Immissions- und Naturschutzmaßnahmen

Entlang der Wohngebiete Seematen wird die L 40 in Tieflage geführt. Außerdem wurden Lärmschutzwände und im Bereich der Fichtestraße ein Lärmschutzwall errichtet.

Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen, mit denen die Eingriffe in Natur und Landschaft auf das Unvermeidbare reduziert werden, begleiteten konsequent die Realisierung der Baumaßnahmen.

Im Bereich des „Harten Fenns“ konnten durch den Brückenbau im Taktschiebepverfahren die Eingriffe in den Moorkörper im Zusammenhang mit den Gründungsarbeiten entscheidend verringert werden. Durch die Überbrückung des „Harten Fenns“ auf einer Länge von ca. 154 m wurde die Zerschneidung dieses wertvollen Biotops vermieden, sodass es in seiner Gesamtheit erhalten bleibt.

Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen haben das Ziel, die unvermeidbaren Eingriffe zu kompensieren:

- Entsiegelung bzw. Rückbau der L 40 und L 76 1,2 ha
- Anlage von Feldgehölzen 2.350 m²
- Anlage von Sukzessionsflächen 4.920 m²
- Anlage von Hecken 810 m²
- Bepflanzung der trassennahen Flächen 6.900 m²
- Sanierung des Saupfuhs 1 ha
- Waldbauliche Maßnahmen 60 ha



(noch) nicht
amtliches
Verkehrszeichen

Der Mitfahrerparkplatz Duben an der B 87

Autorin: Roswitha Lelewel



Das ist Vergangenheit ..., Foto: Thomas Berner (BM)

Allgemeines

Das Erfordernis der Mobilität im täglichen Leben (hauptsächlich berufliche Tätigkeit) hat zur Folge, dass in vielen Fällen regelmäßig weite Wege zum Arbeitsplatz zurückzulegen sind.

Was liegt da näher, als Fahrgemeinschaften zu bilden. Hier stehen natürlich die wirtschaftlichen Interessen des Einzelnen im Vordergrund. Aber auch die Gemeinschaft muss bestrebt sein, diese Möglichkeit zu unterstützen. Schließlich sind auch die ökologischen Auswirkungen nicht zu unterschätzen.

Grundlage für das Handeln der Straßenbauverwaltung

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Straßenwesen hat diesem Bedarf Rechnung getragen und im Jahr 2012 den Weg frei gemacht, indem es Grundsätze zum Bau von Mitfahrerparkplätzen bekannt gegeben hat. Das entsprechende Rundschreiben wurde noch im gleichen Jahr von der Straßenbauverwaltung des Landes Brandenburg eingeführt. Darin sind die Rahmenbedingungen festgelegt, um solche Mitfahrerparkplätze bedarfsgerecht planen zu können. Dazu gehört auch die betriebliche Unterhaltung der Anlagen.

Planungshistorie

Im Fall des Mitfahrerparkplatzes Duben ist der Nachweis der Notwendigkeit nicht schwergefallen. Im Umfeld der B 87 bzw. der Anschlussstelle Duben an der A 13 war es in den zurückliegenden Jahren schon gängige Praxis, diese Fläche als Treffpunkt für Fahrgemeinschaften und als Abstellort der Fahrzeuge zu nutzen. Obwohl dieser Zustand geduldet wurde, war eine rechtlich und technisch saubere Lösung mehr als überfällig. Diese Möglichkeit gab es schließlich.

Realisierung

Im Dezember 2012 wurde mit der Planung begonnen. Der Bau erfolgte dann von September bis Oktober (mit einer Bauzeit von 6 Wochen) des folgenden Jahres. Dabei wurden 71 Parkstände geschaffen. Diese sind bei entsprechendem Bedarf optional um 58 Parkstände erweiterbar. Die Befestigung der Parkstände erfolgte durch Ökopflaster, die der Fahrgassen durch Asphalt. Auch die Anbindung an die Bundesstraße wurde in diesem Zusammenhang geordnet und verkehrssicher hergestellt.



Lageplan, BM-Ingenieure



Letzte Arbeiten kurz vor der Freigabe, Foto: Wolfram Groß (LS)



Feierliche Freigabe am 10.10.2013

Als Ausgleich und Ersatz für den erfolgten Eingriff in Natur und Landschaft werden im Nachgang 20 Bäume gepflanzt. Dadurch wird auch räumlich eine Aufwertung der Fläche erreicht.

Das Vorhaben ist ein gutes Beispiel für die Zusammenarbeit mit den kommunalen Akteuren, die z. B. durch ihre Unterstützung bei der Flächeninanspruchnahme diese kurzfristige Realisierung mit ermöglicht haben.



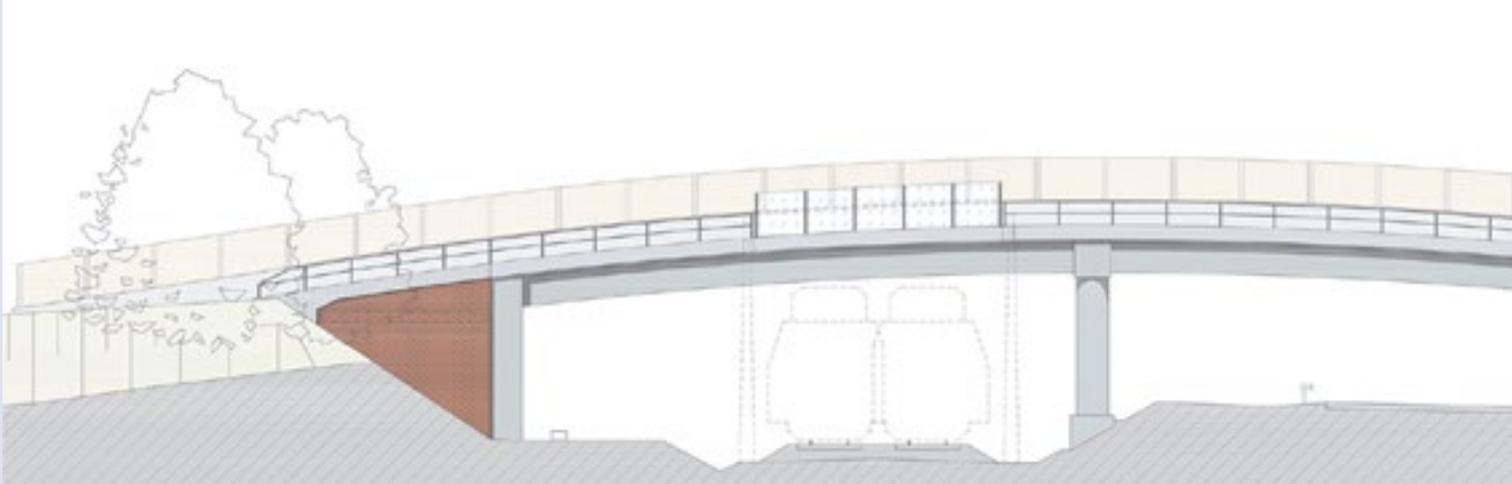
Ansicht nach Bepflanzung im Frühjahr 2014

Erste Bilanz nach der Freigabe

Der als Pilotprojekt für die Errichtung von P+M-Parkplätzen fertiggestellte Mitfahrerparkplatz wird, wie erwartet, sehr gut angenommen und stellt eine Qualitätsverbesserung sowohl für die Nutzer als auch für die Verkehrssicherheit dar. Die Buchstaben P und M stehen dabei für Parken und Mitfahren, weil es sich hierbei um einen reinen Treffpunkt von Fahrgemeinschaften handelt.

B 101n, Ortsumgehung Luckenwalde Süd, Bauwerk 4s – Grünbrücke über die Bahnstrecke und die B 101n

Autorin: Kerstin Zierath



Ausführungsplan zur Gestaltung der Grünbrücke

Die B 101 verbindet den Großraum Berlin mit dem Raum Dresden und stellt eine wesentliche Nord-Süd-Straßenverbindung des Landkreises Teltow-Fläming dar. Diese Straße wurde in den letzten 15 Jahren entsprechend Bundesstraßenbedarfsplan 4- bzw. 3-streifig ausgebaut.

Aufgrund der hohen Verkehrsbelegung wurden in weiten Teilen entlang der B 101 Wildschutzzäune errichtet. Um die Strecke für Tierarten durchlässig zu gestalten, wurde u. a. im Bereich des Naturschutzgebietes „Forst Zinna – Jüterbog – Keilberg“, das u. a. das europäische Schutzgebiet „Forst Zinna/Keilberg“ und das Vogelschutzgebiet „Truppenübungsplätze Jüterbog Ost und West“ enthält, der Bau einer 50 m breiten Grünbrücke geplant und realisiert.

Die Besonderheit dieser Brücke ist die Überquerung der B 101 einschließlich der parallel verlaufenden Bahnlinie.

Bereits in der Planungsphase wurden über ein Fachgutachten der Querungskorridor und die Zielarten bestimmt. Aufgrund der angrenzenden Biotopstrukturen wurden folgende Zielarten ermittelt:

- jagdbare Wildarten
- Kleinsäuger

- Laufkäfer
- Heuschrecken/Grillen
- Webspinnen
- Schmetterlinge
- Amphibien
- Reptilien

Ziel ist die Wiederherstellung eines Biotopverbundes auf beiden Seiten der B 101n/Bahn.

Deshalb wurden auf der Grünbrücke 5 verschiedene Biotopstrukturen initiiert:

- offene Sandflächen
- lückige Silbergrasfluren
- blütenreiche Trockenrasen
- Calluna-Heiden
- Laubgehölze

Die Fertigstellung/Abnahme des Brückenbaus erfolgte am 19.12.2012. Die Landschaftsbauarbeiten begannen im April 2013 mit der Ansaat und endeten am 05.12.2013 mit der Fertigstellung aller Pflanzarbeiten. Es wurde eine 4-jährige Pflege vertraglich vereinbart.

Bereits mit der Fertigstellung des Brückenbauwerkes konnten per Zufallsbeobachtung durch Mitarbeiter der Stiftung Naturlandschaften als Eigentümer der Flächen



Blick auf die neue Grünbrücke über die B 101n und die Bahnstrecke

die ersten Wildquerungen durch Spuren nachgewiesen werden. Aufgrund der Lage der Grünbrücke auf traditionellen Wildwechseln wurde die Grünbrücke bereits im 1. Jahr ihres Bestehens nachweislich durch den Wolf und Rotwild zur Querung genutzt.

Entsprechend Planfeststellungsbeschluss ist ein begleitendes Monitoring für Schlingnatter, Zauneidechse, Turteltaube und Ziegenmelker zu beauftragen. Diese sind insbesondere mit den Umweltschutzbehörden abzustimmen.

Neubau der B 189 – Ortsumgehung Kuhbier

Autoren: Frank Schmidt, Thomas Forbriger

Mit dem Bau der B 189, Ortsumgehung Kuhbier, wurde eine Maßnahme aus dem vordringlichen Bedarf des Bedarfsplanes für Bundesfernstraßen 2003 umgesetzt. Das Bauvorhaben befindet sich im Landkreis Prignitz und wurde auf Flächen der Gemeinde Groß Pankow und der Stadt Pritzwalk realisiert.

Knapp 20 Jahre hatten sich die Anwohner für den Bau der Ortsumgehung eingesetzt.

Die alte Ortsdurchfahrt im Zuge der B 189 war in einem sehr schlechten Zustand und zusätzlich von starkem LKW-Verkehr frequentiert. Für 2025 werden hier 6.000 Fahrzeuge pro Tag prognostiziert, wobei 20 Prozent auf den Schwerlastverkehr entfallen.

Der Bau der Ortsumgehung und die damit verbundene Verlagerung entlastet Kuhbier spürbar vom Verkehrslärm. Die alte B 189 wird zur Kreisstraße. Durch die Verlegung der Bundesstraße aus der Allee heraus werden die Verkehrssicherheit und die Reisegeschwindigkeit erhöht. Die Allee an der alten B 189 wird besser geschützt.

Die verkehrliche Bedeutung der B 189 beruht in der erschließenden und verbindenden Funktion innerhalb der Region sowie der überregionalen Verbindungsfunktion zwischen Teilen Sachsen-Anhalts und Mecklenburg-Vorpommerns. Vor allem aber ist sie geprägt durch die unmittelbaren Anbindungen an die A 19 Wittstock-Rostock und an die A 24 Berlin-Hamburg im Norden sowie zukünftig an die A 14 Magdeburg-Wittenberge-Schwerin im Westen.

Vorgeschichte

Im Jahre 1993 wurde mit den ersten zielgerichteten Planungen begonnen.

Beschlossen wurde die Umsetzung einer Kraftfahrstraße auf dem gesamten Streckenabschnitt der B 189, auf der Grundlage einer „Machbarkeitsstudie“ aus dem Jahr 1998. Beachtung fanden dabei eine entsprechende Verkehrsuntersuchung „Nordost“, eine Umweltverträglichkeitsstudie, Baumbestandsgutachten, die Unfallstatistik und eine Verkehrserhebung, wonach die Maßnahme als realisierbar eingestuft wurde.



Lageplan der Ortsumgehung Kuhbier



Luftbild der OD Kuhbier vor Baubeginn



Trasse im Bereich des BW 01 (Brücke über Kreisstraße)

Streckenparameter

Die Neubaustrecke beginnt im Westen am bereits ausgebauten Abschnitt der B 189 zwischen Groß Pankow und Kuhbier und endet im Osten an der ebenfalls fertiggestellten Ortsumgehung Pritzwalk. Die Baulänge beträgt insgesamt ca. 3,6 km. Für die Breite wurde ein Regelquerschnitt RQ 10,5 festgelegt. Das entspricht einer asphaltierten Fahrbahnbreite von 7,50 m.

Für die 15,3 Mio. EUR teure Ortsumgehung wurden drei Brücken neu gebaut.

Zum Projekt gehören außerdem zahlreiche Maßnahmen für den Landschafts- und Umweltschutz. Angelegt wurden etwa Grünstreifen, Wildschutzzäune oder künstliche Nesthilfen.

Ferner erforderte der Bau der Ortsumgehung umfangreiche Umverlege- und Ergänzungsmaßnahmen am vorhandenen Straßen- und Wegenetz. So musste beispielsweise ein Abschnitt einer Kreisstraße neu gebaut werden, die auch gleichzeitig den Anschluss an die Ortslage Kuhbier darstellt, sowie zahlreiche Wirtschaftswege, um den Zugang zu den landwirtschaftlichen Nutzflächen zu sichern.

Außerdem wurden drei Regenrückhaltebecken installiert sowie Anpassungsmaßnahmen an den vorhandenen Felddrainagen durchgeführt. Die Felddrainagen münden in sogenannte Fanggräben, die auch gleichzeitig als Gebietsentwässerung dienen.

Wegen des Vorhandenseins einer Altlastenfläche (Deponie) im Bereich des Bauanfangs wurde eine Machbarkeitsstudie zur Überbauung dieses Bereiches einschließlich eines Sanierungskonzeptes erarbeitet. Die Untersuchungsergebnisse wurden bei der Umsetzung berücksichtigt.

Zeitlicher Ablauf

| | |
|--|------------------|
| Linienbestimmung nach § 2 Verkehrswegeplanbeschleunigungsgesetz: | Juli 2006 |
| Genehmigung des Vorentwurfs: | Juli 2009 |
| Erarbeitung der Planfeststellungsunterlagen: | 2009/2010 |
| Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses: | Dezember 2010 |
| Baubeginn: | 14. Januar 2013 |
| Feierliche Verkehrsfreigabe: | 4. November 2013 |



Brücke über die Bahn mit Regenrückhaltebecken (BW 02)

Die neue Bundesstraße kreuzt die vorhandene Bahnstrecke Pritzwalk-Putlitz, woraus sich die Notwendigkeit eines der drei Brückenbauwerke ergibt. Die B 189 von Groß Pankow bis zur Ortslage Kemnitz wird als Kraftfahrstraße betrieben. Die Ortsdurchfahrt Kuhbier wurde zur Kreisstraße abgestuft.

Besonderheit „Funktionsbauvertrag“

Erstmalig für das Land Brandenburg hat die Straßenbauverwaltung den Neubau der Ortsumgehung Kuhbier in Form eines Funktionsbauvertrages vergeben. Diese am Lebenszyklusansatz orientierte alternative Beschaffungsvariante bietet der Straßenbauverwaltung Möglichkeiten für eine wirtschaftlich optimierte Aufgabenwahrnehmung bei ausgewählten und dafür geeigneten Straßenbauprojekten. Inhaltlich umfasst der Funktionsbauvertrag bei diesem Projekt neben dem gesamten Neubau auch die Erhaltung der Straßenkonstruktion, der Ingenieurbauwerke, der Entwässerungsanlagen, der Straßenmarkierung und Teile des Betriebsdienstes.



BW 03 (Hamco-Röhre) – eine Wellblechröhre überführt die neue Straße über einen vorhandenen Wirtschaftsweg

Im Rahmen der Leistungsteile gibt der Funktionsbauvertrag, anders als bei der konventionellen Realisierung, den Bietern gerade keine detaillierten Leistungsverzeichnisse vor, sondern räumt aufgrund des funktionalen Ansatzes den notwendigen Freiraum ein, um das vorgegebene Ziel mit einer über den gesamten Nutzungszeitraum wirtschaftlichen Lösung zu erreichen.

Erhaltung und Teile des Betriebsdienstes werden bei diesem Projekt über einen Zeitraum von 30 Jahren auf den Vertragspartner übertragen.

Für das konkrete Vorhaben bedeutet dies, dass sich die Firma Bunte verpflichtet, die 3,6 Kilometer lange Trasse nach dem Bau außerdem für einen Zeitraum von 30 Jahren zu unterhalten. Dadurch soll die Qualität der Fahrbahn langfristig gesichert werden. Erfahrungen mit dieser Art des Straßenbaus gibt es im Land Brandenburg bislang noch nicht. Daher wird die Ortsumgehung Kuhbier in den kommenden Jahren für weitere Funktionsbauverträge wichtige Entscheidungsansätze liefern.

Lagebericht des Landesbetriebes Straßenwesen Brandenburg, Hoppegarten für das Geschäftsjahr 2013

A. Geschäfts- und Rahmenbedingungen

A.1. Angaben zur gesamtwirtschaftlichen Situation

Die deutsche Wirtschaft hat sich im Jahresdurchschnitt 2013 insgesamt als stabil erwiesen. Das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) war um 0,4 % höher als im Jahr 2012.

A.2. Tätigkeit und Aufgabendarstellung des Landesbetriebes Straßenwesen

Mit Erlass des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung vom 08. Dezember 2004 wurde der Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg (LS) zum 01. Januar 2005 gegründet. In Folge des Überganges zur Spartenstruktur wurde der Erlass zum 21. Mai 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. Er verwaltete zum 31.12.2013 5.701 km Landesstraßen, 2.787 km Bundesstraßen und 794 km Autobahnen sowie 2.528 Brücken, davon 1.785 Brücken im Rahmen der Auftragsverwaltung des Bundes.

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.

Weitere Aufgaben des LS bestehen in der:

- 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 Groß- und Schwertransporten,
- verkehrsbehördliche Anordnungen sowie Ahndung von Ordnungswidrigkeiten gemäß § 23 FStrG; für den Bereich der Bundesautobahnen fungiert der LS als untere Verkehrsbehörde,
- Schaffung, Instandhaltung und Bedienung eines leistungsfähigen Notrufsäulensystems,
- Bewilligungsbehörde für die kommunale Förderung nach dem Entflechtungsgesetz und für Maßnahmen der Verkehrssicherheitsarbeit,
- Bewilligungsbehörde für die Finanzierung von Maßnahmen an Bahnübergängen für nicht bundeseigene Eisenbahnstrecken.

Der LS besteht zum 31.12.2013 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 Betriebssitz Hoppegarten.

Zu Beginn des Jahres 2013 wurde im Rahmen der Unternehmensentwicklung die Aufbauorganisation des LS grundlegend verändert, indem aus den bisherigen Bereichen drei Sparten gebildet wurden. Mit der damit verbundenen Zentralisierung ging auch eine Umbenennung der Niederlassungen und der bisherigen Zentrale des LS in Dienststätten bzw. Betriebssitz einher. Somit ist der LS seit dem 01.01.2013 in einer funktionsorientierten Organisation mit den Vorstandsbereichen Zentrale Dienste, Planung und Bau sowie Betrieb und Verkehr nach dem Verrichtungsprinzip 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 und Controlling sind dem Vorstandsvorsitzenden unmittelbar zugeordnet. Zum 01.01.2013 wurden auch die Bereiche Recht und Arbeitssicherheit als neu gebildete Stabstellen direkt dem Vorstandsvorsitzenden unterstellt.

A.3. Entwicklung und wichtige Vorgänge im Berichtsjahr

Infolge der unter Pkt. A.2. geschilderten Organisationsveränderungen waren im Jahr 2013 umfangreiche Anpassungsarbeiten erforderlich. Dies reichte von der Überprüfung und Anpassung nahezu aller Tätigkeitsdarstellungen und Eingruppierungen über die Anpassung der Ablauforganisation bis hin zur Strukturierung der Budgetsteuerung und der Berichtsebenen des Controllings. Die hiermit verbundenen Tätigkeiten sind zum Jahresende 2013 noch nicht abgeschlossen. Besonders umfangreich waren die Veränderungen im Vorstandsbereich Betrieb und Verkehr. So wurden die ehemaligen Bereiche Betrieb und Verkehr der Niederlassungen komplett aufgelöst. Während die Sachgebiete Verkehrstechnik und Straßenverwaltung nahezu unverändert in der neuen Struktur der Abteilung Verkehr aufgingen, wurden die Sachgebiete Straßenunterhaltung vollständig „aufgelöst“ und aufgabenbezogen (bei zunächst gleichen Aufgabengebieten für die einzelnen Mitarbeiter) in eine neue zentralisierte Struktur überführt. Eine besondere Herausforderung für die Beschäftigten innerhalb einer Organisationseinheit ist dabei die Dezentralität der Dienstorte. Zu beachten ist, dass durch diese Zentralisierung der logistischen Bereiche (Dezernat 64) bereits Synergieeffekte erzielt und somit geringfügig auch Personalabgänge kompensiert werden konnten.

Während des Berichtsjahres wurde mit der Evaluation der bereits Mitte 2012 erfolgten Umstrukturierung der Abteilung Verwaltung begonnen.

Resultierend aus einer Prüfung der Ausgaben für den Betriebsdienst an Bundesfernstraßen durch den Bundesrechnungshof wurden durch den LS in Vorjahren insgesamt Rückstellungen für ungewisse Verbindlichkeiten in Höhe von 13 Mio. € gebildet (2010: 1,5 Mio. €, 2012: 11,5 Mio. €). Hierbei handelte es sich um Rückforderungen des Bundes aus Gemeinschaftsaufwandsabrechnungen der Jahre 2006 bis 2008 in Höhe von ca. 6 Mio. € sowie geschätzte Beträge für die Jahre 2009 bis 2012 in Höhe von 7 Mio. €. Die ebenfalls durch den Bundesrechnungshof vorgenommene Beanstandung der Abrechnung der Streckenkontrolle

ist gemäß Abstimmung mit dem Ministerium für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL) nicht in die Ermittlung der Rückstellung eingeflossen. Hier wird eine bundesländerübergreifende Klärung mit dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) angestrebt. Basierend auf eigenen Berechnungen erfolgte im Berichtsjahr die Auszahlung von 1,9 Mio. € für aus LS-Sicht unstrittig zu hoch abgerechnetem Gemeinschaftsaufwand der Jahre 2006 bis 2012. Somit verbleibt zum 31.12.2013 ein Restbetrag von 11,1 Mio. € in der Rückstellung. In Bezug auf die Ermittlung des Lohnstundenschlüssels konnte im Berichtsjahr eine grundsätzliche Einigung erzielt werden. Strittig ist nach wie vor die zu verteilende Kostenbasis. Mit Schreiben vom 28.02.2014 wird durch den Bundesrechnungshof (BRH) ein Erstattungsanspruch für die Jahre 2006 bis 2012 in Höhe von 6,7 Mio. € berechnet (dabei Ansatz von 23,41 €/Stunde). Ungeachtet dieser Berechnung wird das MIL aufgefordert, Korrekturrechnungen zum Gemeinschaftsaufwand mit abweichenden Stundensätzen (2006 bis 2008: 30,72 €/Stunde; 2009 bis 2012: 32,75 €/Stunde) vorzunehmen sowie anteilige Sachkosten zu errechnen und zu erstatten. Eine genaue Bezifferung erfolgte nicht. Zur Ermittlung des Rückzahlungsrisikos wurden durch den LS die strittigen Vorgaben des BRH im Rahmen einer eigenen Berechnung angesetzt, welche zu dem Ergebnis kam, das unter Berücksichtigung des Geschäftsjahres 2013 ein Rückzahlungsrisiko von maximal 12 Mio. € besteht; diesem wird mit der bestehenden Rückstellung in Höhe von 11,1 Mio. € nach derzeitiger Einschätzung ausreichend Rechnung getragen.

Im Oktober 2013 wurde der Zuschlag für eine externe SAP-Applikationsbetreuung für den Zeitraum 2013 bis 2017 auf Basis der Ergebnisse einer europaweiten Ausschreibung erteilt. Im November und Dezember 2013 erfolgten die Analysen zum Sachstand der SAP-Installationen sowie deren Defiziten und Optimierungspotenzialen, auf deren Basis die SAP-Strategie des LS für die nächsten Jahre entstehen wird. Der SAP-Betrieb verlief in 2013 stabil. Es entstanden keine größeren Systemstörungen. Die geplanten CAB-Zyklen gemäß ITIL wurden durchgeführt. Die Tätigkeiten zur SEPA-Umstellung wurden planmäßig bis zum Februar 2014 weitestgehend abgeschlossen.

Entsprechend der geltenden Beschlusslage aus dem Jahr 2008 (KV 796/08) ist auch die IT-Infrastruktur des LS an den Brandenburgischen IT-Dienstleister (ZIT BB) zu übertragen. Im April 2013 wurde ein sehr intensives Überleitungsprojekt auf Initiative des ZIT BB begonnen. Nach verschiedenen Diskursen auf Vorstandsebene sowie mehreren Risikoabwägungen wurde die zum 01.01.2014 geplante Übernahme der LS-Infrastruktur am 18.12.2013 durch den ZIT BB abgebrochen und auf unbestimmte Zeit vertagt.

Die Enquete-Kommission 5/2 „Kommunal- und Landesverwaltung – bürgernah, effektiv und zukunftsfest – Brandenburg 2020“ kam in ihrem dem Landtag am 25.10.2013 vorgestellten Abschlussbericht zu dem Ergebnis, dass eine Kommunalisierung des Straßenbetriebsdienstes nicht zielführend ist und damit nicht weiterverfolgt wird.

Der Ausbau der Salzlagerkapazitäten wurde im Berichtszeitraum weiter vorangetrieben. Der LS hat mittlerweile in den SM Nauen, Michendorf, Bad Belzig, Kyritz, Brandenburg und Angermünde (Stützpunkt Tantow) Salzsilos errichtet. Durch den Landesbetrieb für Liegenschaften und Bauen (BLB) wurden in den SM Nassenheide, Luckau, Rehfelde und Bad Freienwalde größere bzw. zusätzliche Salzlagerhallen gebaut bzw. mit dem Bau begonnen. Weitere Anlagen sind beim BLB in Vorbereitung oder als Baumaßnahmen angemeldet. Der LS wird aufgrund der angespannten Personalsituation bis auf weiteres keine neuen Salzsilos errichten können. Die milde Witterung zum Ende des Berichtsjahres und die damit nur in geringem Maße erforderlichen Räum- und Streueinsätze sowie die gestiegenen Lagerkapazitäten führten zu einem im Vergleich zum Vorjahr deutlich höheren Bestand an Streustoffen (2013: 45.300 t, 2012: 34.300 t).

Das für den 01.07.2013 gesteckte Ziel, in allen Meistereien einen einheitlichen und stabilen Regelbetrieb der elektronischen Betriebsdatenerfassung zu installieren, konnte nicht erreicht werden. Jedoch ist es gelungen, für den Anwendungsbereich der Streckenwartung einen regulären Betrieb umzusetzen. Das gesamte Jahr 2013 war geprägt von notwendigen Grundsatzarbeiten. Dazu gehörten zum einen die Verhandlungen

mit dem Personalrat über eine Fortschreibung der gültigen Dienstvereinbarung, wozu umfangreiche Abstimmungen mit dem Bereich IT, den Straßen- und Autobahnmeistereien und dem Softwarehersteller zu technischen und organisatorischen Fragen für ein Rollen- und Berechtigungskonzept notwendig waren. Zum anderen wurde die System- und Anwenderbetreuung intensiviert sowie die Einsatzfähigkeit der Datenerfassung (Hardware) systematisch analysiert. Im Ergebnis wurde umfangreicher Reparatur- und Nachrüstungsbedarf bezüglich der Datenerfassungseinheiten in den Fahrzeugen festgestellt.

Aufgrund der Handlungsgebote im Zusammenhang mit dem Einführungserlass des Ministeriums für Infrastruktur und Landwirtschaft (MIL) zur Richtlinie für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS) 2009 sowie dem gemeinsamen Einführungserlass von MIL und Ministerium des Innern (MI) zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Straßen mit angrenzendem dichtem Baumbestand ohne vorgelagerte Fahrzeug-Rückhaltesysteme außerhalb geschlossener Ortschaften wurde der LS vom MIL beauftragt, in Zusammenarbeit mit den Straßenverkehrsbehörden der Landkreise ein gesondertes Schutzplanken-Ausbauprogramm aufzustellen. Es umfasst sowohl die zusätzliche Nachrüstung im sogenannten Blauen Netz aufgrund des strengeren technischen Regelwerks als auch die laufende Beseitigung von Gefahren- und Unfallhäufungsstellen. Bei der Umsetzung des Schutzplankenprogramms lag der Schwerpunkt im Berichtsjahr neben der Realisierung einer Vielzahl von Umrüstungs- oder Ausstattungsmaßnahmen vor allem bei der Erfassung und Auswertung des gesamten Streckennetzes und Brücken sowie der vorhandenen BAB-Systeme. Die Nachrüstung hat im Jahr 2013 einen Umsetzungsgrad von ca. 10 % erreicht.

Die Nutzung der im Jahr 2012 eingeführten elektronischen Vergabe (eVergabe) wurde im Jahr 2013 weiter ausgebaut. Insgesamt erfolgte die Bearbeitung von 716 Vergabeverfahren mittels eVergabe, wovon 446 Vergabeverfahren auch über die Vergabepattform bezuschlagt wurden. Die übrigen Verfahren wurden zumindest zum Teil mit der eVergabe bearbeitet. Die folgenden Vergabeverfahren konnten im Jahr 2013

aus verfahrenstechnischen Gründen nicht bzw. nur teilweise auf elektronischem Weg erfolgen:

- europaweite Ausschreibungsverfahren,
- Ausschreibungsverfahren für EFRE-geförderte Maßnahmen,
- losweise Vergaben,
- Ausschreibungsverfahren nach Vergabeordnung für freiberufliche Leistungen (VOF),
- Ausschreibungsverfahren nach Vergabehandbuch des Landes Brandenburg für die Vergabe von Leistungen (VHB-VOL Bbg).

Weiterentwicklung des Neuen Finanzmanagements (NFM)

Die im Rahmen des Neuen Finanzmanagements (NFM) in den vergangenen Jahren im Landesbetrieb Straßenwesen entwickelten Steuerungsinstrumente wurden an die ab 01.01.2013 bestehende Spartenorganisation angepasst. Dies betraf vor allem die separate Abbildung der neu gebildeten Sparten mit ihren jeweiligen Abteilungen im Rahmen der in SAP implementierten Profit-Center-Rechnung zum Zweck der Budgetüberwachung. Weitestgehend konnten diese budget-orientierten Anpassungen ohne Änderung der output-orientierten Kostenrechnungsstrukturen (Fachaufgabenkatalog) erfolgen.

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.

| | 2013 | 2012 |
|--|-------------|-------------|
| Verwaltungswirtschaftliche Tätigkeit | 10,8 Mio. € | 7,1 Mio. € |
| Investitionen | 5,0 Mio. € | 5,0 Mio. € |
| Betriebliche Tätigkeit | 31,3 Mio. € | 26,7 Mio. € |
| Erstattung Dritter Betriebsdienst (BD) | 9,5 Mio. € | 7,7 Mio. € |
| Straßenbau und -planung (ohne EU) | 52,1 Mio. € | 59,6 Mio. € |

| | | |
|--|---------------------|---------------------|
| Erstattung Dritter Planung und Bau (P + B) | 6,9 Mio. € | 7,0 Mio. € |
| Förderzuschüsse der EU | 14,3 Mio. € | 34,6 Mio. € |
| Personalkostenzuschuss MIL | 87,4 Mio. € | 81,9 Mio. € |
| Erstattung Dritter Personal | 28,9 Mio. € | 27,4 Mio. € |
| Summe | 246,2 Mio. € | 257,0 Mio. € |

Aus den vorstehenden Mitteln wurden im Jahr 2013 0,8 Mio. € für zusätzliche Investitionen umgewidmet.

Neben den Landesmitteln und den Erstattungen von Dritten wurden dem LS im Rahmen der Auftragsverwaltung durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) für den Bau und die Unterhaltung von Bundesfernstraßen **270,9 Mio. €** (2012: 273,9 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 Landesbetrieb als Bewilligungsbehörde Förderzuschüsse des Bundes zur Bewilligung von Maßnahmen für den kommunalen Straßen- und Brückenbau gemäß Entflechtungsgesetz in Höhe von 27,1 Mio. € (2012: 32,5 Mio. €) sowie für Verkehrssicherheitsarbeit in Höhe von 450 T€ (2012: 450 T€) durch das MIL übertragen.

Im Rahmen der Aufwandserstattung nach § 16 AEG für Bahnübergänge der nicht bundeseigenen Eisenbahnen gingen dem LS Mittel in Höhe von 406,4 T€ (2012: 409,5 T€) zu.

Ein Betrag in Höhe von 16,2 Mio. € wird dem Sonderposten für sonstige Zuweisungen und Zuschüsse zugeführt, sodass ein ausgeglichenes Jahresergebnis ausgewiesen wird. Er resultiert zum einen aus Mitteln für den Bereich Planung und Bau, die erst im letzten Quartal 2013 zugewiesen wurden (4,6 Mio. €). Ferner erfolgte Anfang 2014 rückwirkend für 2013 die Zuweisung von

Personalverstärkungsmitteln (5,8 Mio. €). Eine Umsetzung war in beiden Fällen im Berichtsjahr nicht mehr möglich. Ebenso verhält es sich mit einem Teil der über die Planwerte hinausgehenden Erstattungen Dritter im Bereich Betriebsdienst, der erst im Laufe des vierten Quartals des Jahres 2013 ergebniswirksam wurde.

Des Weiteren wurden wegen Verzögerungen bei Baumaßnahmen bzw. Planungsprozessen Verschiebungen in das Jahr 2014 erforderlich. Beispielhaft sind zu nennen:

| Maßnahme | Restmittel 2013 | Begründung |
|---|-----------------|---|
| L 76 OU Mahlow | 1,70 Mio. € | Verzögerung Baubeginn um vier Monate wegen wesentlicher Verlängerung des Vergabeverfahrens |
| BÜ-Maßnahmen (Dt. Bahn) | 0,60 Mio. € | Verzögerung bei Leistungserbringung durch die Deutsche Bahn |
| A 10 Nordring, B 101 Elsterwerda – Bad Liebenwalde, B 169 Senftenberg – Allmosen, 3. VA – OD Sedlitz, 4. VA | 0,50 Mio. € | Verzögerung bei Erstellung von Ausführungs- und Vergabeunterlagen wegen fehlender Planfeststellungsbeschlüsse |
| B 158 OU Ahrensfelde / B 167 OU Eberswalde / Finowfurt | 0,25 Mio. € | Verzögerungen aufgrund der Bearbeitung von Einwendungen in lfd. Planfeststellungsverfahren |
| L 861 OD Plötzin | 0,20 Mio. € | Verzögerungen durch Verlegung von Versorgungsleitungen und archäologischen Untersuchungen |
| L 73 OD Luckenwalde | 0,20 Mio. € | Verschiebung Bauende nach 2014 |
| L 402 RW Groß Kienitz – Dahlewitz | 0,15 Mio. € | Verzögerungen beim Bau |

Aufgrund der späten Freigabe der für die DEGES nicht erforderlichen Mittel in Höhe von 2,0 Mio. € konnte für diese Mittel keine Untersetzung in 2013 erfolgen.

Im Verwaltungsbereich sind die nicht umgesetzten Restmittel in Höhe von 1,5 Mio. € u. a. auf folgende Sachverhalte zurückzuführen:

| Maßnahme | Restmittel 2013 | Begründung |
|----------------------------------|-----------------|---|
| Beschaffung Hardware Meistereien | 390 T€ | Beschaffung auf 2014 verschoben, da zunächst Umrüstung Verwaltungsstandorte prioritär |
| Applikationsbetreuung | 330 T€ | verspäteter Projektstart wegen Verzögerungen im Ausschreibungsverfahren (Plan: 06/2013, Ist: 10/2013) |
| Abwasseranlage Stolpe | 300 T€ | Einigung mit BLB zu Übernahmemodalitäten steht noch aus, Mitteleinplanung für Anschluss an öffentliches Abwassernetz |
| Beschaffung 10 Ford Focus | 166 T€ | Bestellung 2013, Fahrzeuglieferung erst 2014 |
| Archivregale | 60 T€ | Beschaffung von Archivausstattung verschoben, bis abschließende Klärung der Archivierungsproblematik/Vorlage Archivierungskonzept |

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 2013 betrug dieser bei Berücksichtigung aller Budgetbereiche 94 %.

Damit wurden die Erwartungen des Vorjahres, die zugewiesenen Mittel vollständig umzusetzen, um 6 % 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 2012 erstellten bzw. im Frühjahr 2013 aktualisierten Projektlisten für die Jahre 2013 bis 2016. Die zugewiesenen Mittel wurden entsprechend der erfolgten Leistungen umgesetzt bzw. für noch zu erbringende Leistungen bereits vertraglich gebunden.

Im Berichtsjahr 2013 wurden folgende Vorhaben an Landesstraßen fertiggestellt und an Bundesfernstraßen planerisch vorbereitet bzw. bauseitig begleitet (Auswahl):

| Maßnahmebezeichnung | Gesamtkosten [T€] bis zum 31.12.2013 | Istkosten 2013 [T€] |
|--|--|---------------------------|
| Landesstraßen (fertiggestellt) | | |
| L 40 OU Güterfelde | 34.946,1 | 6.701,1 |
| L 40 Güterfelder Eck | 11.536,2 | 4.582,1 |
| L 16 OD Neuruppin, Ortseingang-Klinik | 3.573,2 | 467,3 |
| L 303 OD Eggersdorf | 3.301,1 | 984,6 |
| L 372 OD Ziltendorf | 2.790,1 | 1.539,4 |
| L 982/L 991 OD Nennhausen | 1.581,2 | 633,6 |
| L 32 Alleeumbau | 201,5 | 181,5 |
| L 47 Br. ü. d. Teichgraben bei Sergen | 266,2 | 245,7 |
| L 37 Durchlass bei Seelow | 78,6 | 61,2 |
| L 96 RW Jerchel-Marquede | 635,1 | 474,5 |

| | | |
|---|---------|---------|
| L 334 RW Letschiner Loose-Bahnübergang | 86,3 | 58,0 |
| Bundesfernstraßen (planerische Vorbereitung bzw. Bauüberwachung) | | |
| A 11, km 80,0–90,0 | 1.457,6 | 180,3 |
| A 10/A 24 AD Havelland | 1.815,2 | 790,0 |
| A 10/A 11 AD Schwanebeck | 5.856,3 | 1.121,6 |
| A 12, km 1,0–17,5 | 1.925,9 | 535,6 |
| B 112, OU Brieskow Finkenheerd-Wiesenu | 2.204,3 | 395,3 |
| B 1, OU Herzfelde | 1.126,6 | 194,3 |
| B 97, OU Cottbus 1. + 2. VA | 2.147,9 | 94,3 |
| B 101 OU Luckenwalde Süd | 1.937,4 | 229,9 |
| B 183 OU Bad Liebenwerda | 1.392,5 | 332,2 |

Im Bereich „Straßen- und Brückenbau“ sind im Geschäftsjahr 2013 Fremdleistungen (Einzelkosten) von insgesamt 72,2 Mio. € erbracht worden. Deren Verteilung stellt sich wie folgt dar:

| | |
|-----------------------------------|-------------|
| Baukosten (Land und EU): | 42,4 Mio. € |
| Planungskosten (Land und EU): | 4,5 Mio. € |
| Planungskosten Bundesfernstraßen: | 25,3 Mio. € |

Das entspricht – bezogen auf den Verfügungsrahmen i. H. v. 81,2 Mio. € (incl. Vortrag aus 2012, 4,6 Mio. € Zuweisung gem. Schreiben BdH vom 29.10.13) – einem Ausnutzungsgrad von 89 %. Das Budget war im Laufe des Jahres 2013 mit Verträgen untersetzt, aufgrund von Leistungsverchiebungen war demzufolge die Mittelbindung in 2014 erforderlich. Beispiele hierfür wurden bereits unter Punkt B.1 aufgeführt.

B.2.2. Betrieb und Verkehr

Bei einem in 2013 im Bereich Betrieb und Verkehr in Anspruch genommenen Fachbudget von annähernd 33,6 Mio. € (davon Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe: 11,8 Mio. €) verteilen sich die direkt den einzelnen Leistungspositionen des Betriebsdienst zuzurechnenden 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 | 3.527 | 7 | 3.495 | 25 |
| Grünpflege | 3.039 | 3 | 2.979 | 57 |
| Wartung und Instandhaltung | 2.968 | 152 | 2.786 | 30 |
| Reinigung | 230 | 1 | 223 | 6 |
| Winterdienst | 1.072 | 419 | 627 | 26 |
| Weitere Leistungen | 1.045 | 210 | 835 | 0 |
| Substanzerhaltende Maßnahmen | 4.076 | 0 | 3.867 | 209 |
| Baumpflanzungen | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Verkehrszählungen | 68 | 0 | 68 | 0 |
| Leistungen für Dritte | 59 | 8 | 51 | 0 |
| Sonstiges | 861 | 36 | 822 | 3 |
| Summe | 16.945 | 836 | 15.753 | 356 |

Insgesamt ist über alle Leistungsbereiche das Volumen der direkt einzelnen Fachaufgaben zuordenbaren Fremdleistungen (Einzelkosten) für Bundes-, Landes- und Kreisstraßen im Betriebsdienst gegenüber 2012 (18,5 Mio. €) um über 8 % zurückgegangen. Dies spiegelt sich auch in einem Rückgang (./. 8 %) des Fremdleistungsaufwands (Einzel- und Gemeinkosten) für die Straßenunterhaltung wider (2012: 17,2 Mio. €; 2013: 15,7 Mio. €).

Das finanzielle Volumen bei der Umsetzung nachhaltig wirksamer substanzerhaltender Maßnahmen (I1/I2-Maßnahmen) hat sich in 2013 gegenüber dem Vorjahr um 28 % verringert, während sich die Kosten in den übrigen Schwerpunktbereichen des Betriebsdienstes gegenüber dem Vorjahr auf annähernd gleichem Niveau bewegt haben:

| Leistungs- bereiche: | 2013 [T€] | 2012 [T€] | Δ 2012 - 2013 [%] |
|-------------------------------------|--------------|--------------|----------------------|
| Sofortmaßnahmen am Straßenkörper | 3.527 | 3.799 | ./ 7 |
| Grünpflege | 3.039 | 2.967 | + 2 |

| | | | |
|---------------------------------|-------|-------|-------|
| Wartung und Instandhaltung | 2.968 | 3.104 | ./ 4 |
| Substanzerhaltende Maßnahmen | 4.076 | 5.646 | ./ 28 |

B.2.3. Investitionen

Die Investitionen im gesamten LS haben im Geschäftsjahr 2013 die Größenordnung von insgesamt 5,8 Mio. € (einschl. geringwertige Wirtschaftsgüter) erreicht. Im LS wurden in 2013 Investitionen für IT im Umfang von 0,8 Mio. € realisiert (Software 0,1 Mio. €, Hardware 0,7 Mio. €).

Im Betriebsdienst wurden für technische Ausrüstungsgegenstände sowie Fahrzeuge der Meistereien 3,9 Mio. € investiert, u. a. für 5 Unimog mit Anbaugeräten, 15 Kleintransporter, 26 Absperrtafeln und 33 Meisterfahrzeuge.

B.2.4. Personal

Der Personalaufwand betrug im Berichtszeitraum 109,2 Mio. €.

Die Mitarbeiterzahl hat sich wie folgt entwickelt (Stand jeweils zum 31.12.):

| | 2013 | 2012 |
|---------------|--------------|--------------|
| Beschäftigte* | 2.142 | 2.186 |
| Beamte | 49 | 50 |
| | 2.191 | 2.236 |

* ohne Azubis

Bei Betrachtung der Beschäftigtenzahlen zum 31.12. ist zu berücksichtigen, dass im Jahr 2013 für den Winterdienst 49 befristet Beschäftigte mehr eingestellt wurden als dies im Vorjahr der Fall war (2013: 203; 2012: 154).

Im Jahresdurchschnitt 2013 wurden 2.158 Mitarbeiter beschäftigt.

Bei 411 Beschäftigten erfolgte die Finanzierung zu 100 % vom Bund und bei 16 Beschäftigten zu 100 %

vom Landkreis Dahme-Spreewald. Außerdem wurden zusätzlich 10 Mitarbeiter der Verkehrsrechnerzentrale zu 50 % vom Land Berlin finanziert.

Im LS waren 2013 135 Arbeitsplätze von Schwerbehinderten bzw. Gleichgestellten besetzt.

Im Jahr 2013 bildete der LS 52 Auszubildende im anerkannten Ausbildungsberuf Straßenwärterin/Straßenwärter aus.

Der LS hat im Jahr 2013 eine Stelleneinsparung von 59 Stellen erbracht. Vom Landesbetrieb Forst sind per 31.12.2013 55 Mitarbeiter auf Dauer in den Betriebsdienst übernommen. Weitere 4 Forstwirte sind abgeordnet. Für weitere Übernahmen von Beschäftigten der Forstverwaltung stehen noch 16 Stellen zur Verfügung.

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

B.2.5. Finanzlage

Die liquiden Mittel des LS betragen zum 31.12.2013 87.887 T€ und haben sich damit im Vergleich zum Vorjahr um 30.114 T€ erhöht. Eine Ursache hierfür stellen nicht abgeflossene Fördermittel im Bereich des kommunalen Straßenbaus dar. Aufgrund der späten Veröffentlichung der aktualisierten Richtlinie mit den damit verbundenen geänderten Fördersätzen konnten einige Zuwendungsbescheide erst sehr spät ausgereicht werden. Der Mittelabfluss wird erst im Folgejahr erfolgen. Ein weiterer Grund liegt im Ausgleich der ZBB-Abrechnung für das 4. Quartal. Während im Jahr 2012 der Zahlungsausgang im laufenden Jahr erfolgte, wurde die Zahlung für das 4. Quartal 2013 erst am 09.01.2014 liquiditätswirksam. Als weitere Ursache für das hohe Delta im Vergleich zum Vorjahr sind die EFRE-Zahlungen zu benennen. In 2012 standen zum 31.12. die Erstattungszahlungen für Oktober bis Dezember aus. Im Berichtsjahr flossen die Mittel für die Monate Oktober und November noch im Jahr der Leistungserbringung zu. Infolge der milden Witterung blieben Nachbeschaffungen von Streumitteln aus. Trotz geringer Winterdienstaktivitäten am Ende des Berichtsjahres ist im Vergleich zum Vorjahr ein Anstieg

der Erstattungen Dritter im Bereich Betriebsdienst und Personal festzustellen, was ebenfalls zum hohen Bestand an liquiden Mitteln beitrug.

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.

Problematisch gestaltet sich bei den verfügbaren Landesmitteln und dem vorhandenen Personal die Entwicklung des Straßenzustandes. Die Erhaltung eines guten Zustands ist mit den vorhandenen Ressourcen nicht möglich.

Aufgrund der Personaleinsparvorgaben des Landes Brandenburg besteht für die kommenden Jahre das Risiko, dass der LS für einige Fachbereiche das erforderliche Fachwissen nicht mehr gewährleisten kann. Zudem ist davon auszugehen, dass die tendenziell zunehmende Arbeitsverdichtung infolge von Personaleinsparungen letztlich zu Einbußen an Qualität und Quantität sowie geringerem Mittelumsatz führen wird. Insbesondere der Vorstandsbereich Betrieb und Verkehr weist darauf hin, dass es höchst fraglich ist, ob die begrenzten Personalzuführungen, die Zentralisierung der Strukturen, eine Erhöhung der Fremdvergaben sowie das Erschließen weiterer Synergieeffekte ausreichen, um die strukturellen Personaldefizite aufzufangen. Gelingt dies nicht, muss mit Abstrichen in der Aufgabenerfüllung gerechnet werden. Bereits jetzt werden durch das Personal der Straßenmeistereien Leistungen wie freihändige Vergaben bis 20 T€ oder auch Tätigkeiten im Prozess der Schadensbearbeitung mit übernommen. Hier gebundenes Personal steht für die in den Meistereien vorrangig zu bearbeitenden Kernaufgaben (Leistungsheft) nicht mehr in dem erforderlichen Umfang zur Verfügung. Zudem erfordern die zur Optimierung der Ablauforganisation erforderlichen umfangreichen und detaillierten Organisationsuntersuchungen die Unterstützung und Begleitung durch das vorhandene Personal. Somit muss ein relativ hoher Aufwand betrieben werden, um zumindest in geringem Umfang weitere Optimierungspotenziale zu erschließen.

Aufgrund der milden Witterung im vierten Quartal blieben die Räum- und Streueinsätze weit hinter den Erwartungen zurück. Die Erfüllung der vertraglichen Abnahmeverpflichtung beim Streusalz wird als kritisch eingeschätzt. Mit dem Lieferanten werden im Jahr 2014 Verhandlungen zur Verschiebung der Abnahmetermine ggf. unter Ansatz modifizierter Preise erfolgen. Eine Quantifizierung ist zum Zeitpunkt der Berichterstellung nicht möglich.

Eine Festigung der im Rahmen des Projektes Unternehmensentwicklung neu entwickelten Strukturen sowie eine weitere Untersuchung und Anpassung der Prozessabläufe im LS (s. hierzu D. Prognosebericht) bergen die Chance, den Budgetausschöpfungsgrad des LS im Jahr 2014 im Vergleich zum Berichtsjahr zu erhöhen.

D. Prognosebericht

Mit Genehmigung des Wirtschaftsplanes für 2014 und nachfolgenden Bewirtschaftungsübertragungen erhält der LS für das Jahr 2014 Zuweisungen in Höhe von 208,5 Mio. € (Stand 17.03.2014). Hinzu kommen Erstattungen Dritter, die zunächst in Höhe von 39,3 Mio. € eingeplant wurden.

Im Rahmen der Auftragsverwaltung für den Bund wird dem Landesbetrieb für den Bau und die Unterhaltung von Bundesfernstraßen für das Haushaltsjahr 2014 ein Volumen von 201,0 Mio. € zur Verfügung stehen (Stand 17.02.2014). Bis zur Verabschiedung des Haushaltsgesetzes 2014 (voraussichtlich Juli 2014) gelten die Regelungen der vorläufigen Haushaltsführung. Die Zuweisung der Betriebsdienstmittel erfolgte in Höhe von 45 % bzw. 70 % für die Personalausgaben. Im Investitionsbereich wurden die Ausgabemittel in voller Höhe zugewiesen.

Die für die Jahre 2014 und 2015 zur Verfügung stehenden EFRE-Mittel dienen der Absicherung der über EFRE begonnenen Maßnahmen. Neue Maßnahmen werden über die bisherige Förderperiode nicht mehr begonnen. 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.

Im Jahr 2014 werden sehr umfangreiche Analysen der Ablauforganisation in den einzelnen Einheiten des LS anstehen, da trotz Zentralisierung der Aufbauorganisation die tägliche Abarbeitung in den neu gebildeten Einheiten ablauforganisatorisch althergebrachten Logiken folgt, was zunehmend zu erheblichen Reibungsverlusten innerhalb des LS führt. Im Einzelnen sind geplant:

- Untersuchung des gesamten Vorstandsbereiches VPB,
- Untersuchung der Thematik Schadenssachbearbeitung/Schadensmanagement,
- Untersuchung der Beschaffungs- und Einkäuferorganisation des LS mit Schwerpunkt Betriebsdienst,
- Restrukturierung der Querschnittsabteilungen des LS.

Auch die Zentralisierungen im Planungs- und Baubereich sowie die Geschäftsprozessanalyse werden 2014 weitergeführt. Erste Vorbereitungen hierzu erfolgten bereits 2013. Ein Evaluationsworkshop begleitet seit dem zweiten Quartal 2013 den Prozess der Unternehmensentwicklung in halbjährlichen Abständen. Ziel ist die Entwicklung von Lösungen für die dringlichsten Probleme auf allen Ebenen des LS. Der Workshop wird im Jahr 2014 fortgeführt.

Weiterhin steht lt. Vorgabe des MIL die dritte Stufe der Unternehmensentwicklung auf Ebene der Meistereien im LS ab Mitte 2014 an.

Ob und inwieweit diese Planungen einer Anpassung unterliegen, kann erst nach Auswahl des neuen Vorstandsvorsitzenden des LS konkretisiert werden.

Einen weiteren Schwerpunkt im Jahr 2014 werden das Aufsetzen und die Abarbeitung der zu identifizierenden Projekte aus der SAP-Applikationsbetreuung darstellen. Darüber hinaus wird der LS eine Strategie erarbeiten müssen, wie, und nach welchen Kriterien, der IT-Betrieb des LS weiter aufrechtzuerhalten ist, da mittlerweile in Erwartung der ZIT-Übernahme essenzielle Rahmenunterstützungsverträge durch den LS gekündigt wurden und keinerlei Personalnachbesetzungen im IT-Bereich erfolgen. Hierzu wird eine entsprechende

gutachterliche Studie für ein partielles oder vollständiges Outsourcing von IT-Leistungen an externe Partner in Auftrag gegeben.

Um die Planung und Steuerung personeller und technischer Kapazitäten im LS insbesondere im Betriebsdienst auf eine umfassende Entscheidungsgrundlage zu stellen, ist für 2014 in der Kostenrechnung neben dem Übergang auf LS-spezifische Personaltarife auch die kostenstellenbezogene Planung des monetär bewerteten Technikbestandes vorgesehen. Diese monetäre Bestandsplanung wird die Rolle des gegenwärtig noch fehlenden Bezugspunkts der in SAP-CATS erfolgenden Zeit- und Mengenerfassung einnehmen. Aus den entsprechenden Berichten sollen entscheidungsrelevante Informationen für eine wirtschaftlich vertretbare Technikbeschaffung durch den Ausweis des aktuellen (Kapazitäts-)Auslastungsgrades bereitgestellt werden.

Die derzeitige Planung des Projektes „Elektronische Betriebsdatenerfassung“ sieht für 2014 vor, die im Jahr 2013 mit dem Personalrat geführten Verhandlungen zum Rollen- und Berechtigungskonzept durch Fortschreibung der aktuellen Dienstvereinbarung abzuschließen, den im vergangenen Jahr aufgenommenen Reparatur- und Nachrüstungsbedarf abzarbeiten sowie die noch vereinzelt vorhandenen technischen und organisatorischen Probleme zu beseitigen, um schließlich auf der Basis einer Dienstanweisung zur Regelung der organisatorischen Grundsätze den vollständigen Regelbetrieb aufzunehmen. Zusätzlich muss eine vertragliche Regelung für den Systemservice gefunden werden.

Im Rahmen des Schutzplankenprogramms ist für das Jahr 2014 die Umsetzung eines Anteils von weiteren 5 % des Nachrüstungsbedarfes vorgesehen.

Entsprechend der Einsparvorgabe im Haushaltsplan 2013/2014 des Landes Brandenburg sind im LS für das Jahr 2014 55 Stelleneinsparungen geplant.

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

Edgar Gaffry
Vorstand Planung und Bau

Thomas Heyne
Vorstand Betrieb und Verkehr

Im Rahmen der bundesweiten Einführung des modular konzipierten Bauwerk-Management-Systems (BMS) zum optimalen Mitteleinsatz für die Erhaltung von Ingenieurbauwerken nach einheitlichen Kriterien wird sich der LS auch in 2014 weiter beteiligen. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung hat mit Schreiben vom 27.08.2013 das BMS probeweise als Pilotprojekt eingeführt. Voraussetzung für den Import der Daten in das BMS ist das Programm SIB-Bauwerke in der Version 1.9. Da sich diese Programmversion noch in der Testphase befindet, wurde es für den laufenden Betrieb im LS bisher nicht freigegeben. Testläufe im BMS konnten demzufolge wegen des nicht möglichen Datenimports in das System bisher nicht erfolgen. Es ist damit zu rechnen, dass im Jahr 2014 die Voraussetzungen für einen Probetrieb vorliegen. Bis zum 01.10.2014 erwartet das BMVI Erfahrungsberichte der Bundesländer.

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 2014 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, 20.06.2014

Gewinn- und Verlustrechnung für 2013

| | 2013 | 2012 |
|--|------------------------|------------------------|
| | EUR | EUR |
| 1. Umsatzerlöse | | |
| a) Erträge aus Gebühren und Entgelten | 1.463.059,31 | 1.703.869,28 |
| b) Erträge aus Zuweisungen und Zuschüssen | 238.716.000,38 | 253.444.068,00 |
| c) Veränderung des Sonderpostens für sonstige Zuweisungen und Zuschüsse | -16.188.282,47 | 12.627.653,29 |
| | 223.990.777,22 | 267.775.590,57 |
| 2. Sonstige Erträge | 10.972.967,34 | 11.133.942,52 |
| | 234.963.744,56 | 278.909.533,09 |
| 3. Materialaufwand | | |
| a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe | -12.220.010,97 | -10.013.976,63 |
| b) Aufwendungen für bezogene Leistungen | -90.819.615,42 | -124.269.543,13 |
| | -103.039.626,39 | -134.283.519,76 |
| 4. Personalaufwand | | |
| a) Löhne, Gehälter und Bezüge | -92.388.809,40 | -94.586.990,88 |
| b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung | -16.790.319,16 | -16.870.950,55 |
| | -109.179.128,56 | -111.457.941,43 |
| 5. Abschreibungen | | |
| a) Abschreibungen auf immat. Vermögensgegenstände des AV | -162.736,76 | -173.284,87 |
| b) Abschreibungen auf Gebäude, Gebäudeeinrichtungen | -58.502,56 | -47.894,20 |
| c) Abschreibungen auf technische Anlagen und Maschinen | -2.268.010,28 | -2.365.890,26 |
| d) Abschreibungen auf andere Anlagen, BuG-ausstattung | -5.421.039,34 | -4.878.974,54 |
| | -7.910.288,94 | -7.466.043,87 |
| 6. Sonstige betriebliche Aufwendungen | | |
| a) Sonstige Personalaufwendungen | -645.712,70 | -752.425,97 |
| b) Aufwendungen für die Inanspruchnahme von Rechten und Diensten | -9.730.570,11 | -9.839.932,34 |
| c) Aufwendungen für Kommun., Dokum., Inform., Reisen, Werbung | -1.709.978,20 | -1.446.097,87 |
| d) Aufwendungen für Beiträge, Sonstiges, Wertkorr., periodenfr. Aufw. | -2.741.764,46 | -13.655.599,15 |
| | -14.828.025,47 | -25.694.055,33 |
| 7. Zinsen und ähnliche Aufwendungen/Erträge | -1.875,72 | -345,08 |
| 8. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit | 4.799,48 | 7.627,62 |
| 9. Sonstige Steuern | -4.799,48 | -7.627,62 |
| 10. Jahresergebnis | 0,00 | 0,00 |

Bilanz zum 31.12.2013

| Aktiva | 31.12.2013 | 31.12.2012 |
|--|-----------------------|-----------------------|
| A. Anlagevermögen | EUR | EUR |
| I. Immaterielle Vermögensgegenstände | | |
| 1. Erworbene Software | 321.951,44 | 62.362,60 |
| 2. Anzahlung auf erworbene Software | 82.791,86 | 421.170,74 |
| | 404.743,30 | 483.533,34 |
| II. Sachanlagen | | |
| 1. Bauten auf fremden Grundstücken | 820.610,47 | 879.114,70 |
| 2. Technische Anlagen und Maschinen | 22.520.953,42 | 25.498.366,53 |
| 3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung | 5.742.812,58 | 4.808.928,36 |
| | 29.084.376,47 | 31.186.409,59 |
| | 29.489.119,77 | 31.669.942,93 |
| B. Umlaufvermögen | | |
| I. Vorräte | | |
| 1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe | 4.202.158,66 | 4.418.326,55 |
| II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände | | |
| 1. Ausgleichsforderung gegen das Land Brandenburg | 3.420.165,31 | 4.536.809,27 |
| 2. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen | 1.181.114,09 | 1.685.376,69 |
| 3. Sonstige Vermögensgegenstände | 12.089.076,89 | 19.054.963,81 |
| | 16.690.356,29 | 25.277.149,77 |
| III. Kassenbestand, Bundesbankguthaben | 87.887.058,16 | 57.773.190,86 |
| | 108.779.573,11 | 87.468.667,18 |
| C. Aktive Rechnungsabgrenzungsposten | 122.854,59 | 244.882,71 |
| | 138.391.547,47 | 119.383.492,82 |

| Passiva | 31.12.2013 | 31.12.2012 |
|--|-----------------------|-----------------------|
| A. Eigenkapital | EUR | EUR |
| 1. Basiskapital | 3.204.964,26 | 3.204.964,26 |
| 2. Jahresüberschuss/Jahresfehlbetrag | 0,00 | 0,00 |
| 3. Ergebnisvortrag | 0,00 | 0,00 |
| | 3.204.964,26 | 3.204.964,26 |
| B. Sonderposten | | |
| 1. Sonderposten aus Zuweisungen und Zuschüssen für Investitionen | 29.489.119,77 | 31.669.942,92 |
| 2. Sonderposten für sonstige Zuweisungen und Zuschüsse | 18.197.449,42 | 2.009.166,95 |
| | 47.686.569,19 | 33.679.109,87 |
| C. Rückstellungen | | |
| 1. Rückstellungen für Pensionen und ähnl. Verpfl. | 12.813.862,00 | 14.145.370,00 |
| 2. Sonstige Rückstellungen | 40.325.653,72 | 40.469.791,14 |
| | 53.139.515,72 | 54.615.161,14 |
| D. Verbindlichkeiten | | |
| 1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen | 15.180.161,23 | 16.004.581,90 |
| 2. Verbindlichkeiten gegenüber dem Land Brandenburg | 18.457.104,48 | 10.545.103,30 |
| 3. Sonstige Verbindlichkeiten | 23.169,31 | 34.060,01 |
| | 33.660.435,02 | 26.583.745,21 |
| E. Passive Rechnungsabgrenzungsposten | 700.063,28 | 1.300.512,34 |
| | 138.391.547,47 | 119.383.492,82 |

Organigramm per 31.12.2013

