



Geschäftsbericht 2019

Impressum

Herausgeber:

Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg
Der Vorstand

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

Satz und Layout:

LGB (Landesvermessung und Geobasisinformation Brandenburg)

Vorwort des Vorstands zum Geschäftsbericht 2019

Im Geschäftsjahr 2019 sind Meilensteine gesetzt worden, die für die zukünftige Entwicklung des Landesbetriebs und für den Ausbau und Erhalt der Straßen, Brücken und Radwege bedeutend sind. Neben der zufriedenstellenden Bilanz unserer Planungs- und Bauvorhaben, wurden wichtige personelle und organisatorische Entscheidungen im Landesbetrieb getroffen.

Mit dem Jahr 2019 endet das sogenannte **100-Millionen-Programm zum Ausbau von Ortsdurchfahrten an Landesstraßen** (P100), aufgelegt wurde es 2015. Bis 2019 sind 58 Bauvorhaben umgesetzt, acht Projekte befinden sich im Bau und weitere zehn Vorhaben werden planerisch vorbereitet. Auch wenn das Programm 2019 beendet wird, bleibt es für die kommenden Jahre das erklärte Ziel des Landesbetriebs, die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Ortsdurchfahrten voranzutreiben. Geplant ist, dafür 20 – 25 Mio. EUR pro Jahr auszugeben.

Der Landesrechnungshof Brandenburg hat dem Land aufgegeben, mehr Landesstraßen als bisher zu Kreis- und Gemeindestraßen umzustufen. Das betrifft Strecken, die ihre verkehrliche und rechtliche Bedeutung als Landesstraße verloren haben. Im März 2019 haben das Land und der Landkreis Oberhavel eine öffentlich-rechtliche Rahmenvereinbarung geschlossen, die die Umstufung von 76 km Landesstraßen zu Kreisstraßen regelt. Für den Übergang der Straßenbaulast und die bedarfsgerechte Durchführung von Sanierungs-/Erhaltungsarbeiten an den zukünftigen Kreisstraßen erhält der Landkreis Ausgleichszahlungen in Höhe von 14,5 Mio. EUR. Das **Umstufungskonzept** gilt als Pilotprojekt und Vorbild für die Verhandlungen mit den anderen Landkreisen zur Übernahme von Landesstraßen in ihre Baulastträgerschaft.

2019 stand auch die **Förderung des kommunalen Straßenbaus** im Fokus, für den die Mittel deutlich erhöht wurden. Insgesamt 38,2 Mio. EUR haben die Kommunen vollständig für die Verbesserung der Straßenverhältnisse abgerufen. Zwar endete 2019 das Entflechtungsgesetz Kommunalen Straßenbau, aber die Unterstützung für den Ausbau der Straßen in den Kommunen wird auch in den nächsten Jahren fortgesetzt.

Mit einem **Konzept für den Straßenbetriebsdienst** analysierte der Landesbetrieb Straßenwesen (LS) im Jahr 2019 den notwendigen Personalbedarf, um den anstehenden Aufgaben zukunftssicher gerecht zu werden. Darin wurde aufgezeigt, wie die hoheitlichen Aufgaben vor Ort in wirtschaftlicher Weise erledigt werden können. Das Konzept wurde vom Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) gebilligt.

Der Aufbau der zukünftigen **Autobahn GmbH des Bundes** wurde 2019 fortgesetzt. Die Geschäftsführung der Autobahn GmbH hat sich mit Vertreter:innen Berlins, Mecklenburg-Vorpommerns und Brandenburgs verständigt, wie der Aufbau der Niederlassung Nordost organisiert werden soll. In Workshops wurden die zentralen Anforderungen diskutiert, die für den Betriebsbeginn am 01.01.2021 unverzichtbar sind. Ziele sind die Planung und den Bau reibungsarm fortzuführen und Betrieb und Unterhaltung der Autobahnen sicherzustellen. Ende 2019 wurde der Übergang der BAB-Fachanwendungen vom LS an die Niederlassung Nordost abgesprochen und geplant. Eingeleitet wurde auch die Überleitung des Personals gemäß § 613 a BGB zur Autobahn GmbH des Bundes.

Im Zusammenhang mit der Gründung der Autobahn GmbH des Bundes werden etwa 600 Mitarbeiter:innen den Landesbetrieb verlassen und zur GmbH wechseln. Dies war einer

der Gründe, die Aufgabenschwerpunkte des LS zu analysieren und kritisch zu betrachten. Das **Projekt LS 2021** wurde mit dem Ziel der strategischen Neuausrichtung auf den Weg gebracht, um den künftigen Rahmenbedingungen und Anforderungen gerecht zu werden. In die Erarbeitung wurden alle Fachabteilungen einbezogen.

Ende April 2019 verließ der bisherige Vorsitzende des Vorstands des Landesbetriebs, Dr. Albrecht Klein, den Landesbetrieb. Durch eine entsprechende Entscheidung des Kabinetts wurde Dipl.-Ing. Edgar Gaffry zum Nachfolger ernannt. Damit verbunden ist die Reduzierung des Vorstands von vier auf drei Mitglieder. Ab Mai 2019 übernahm Herr Gaffry die Aufgaben des Vorsitzenden des Vorstands und die des Bereichs Planung und Bau.



Thomas Heyne



Edgar Gaffry



Dr. Reinhardt Stuhr



Thomas Heyne, Edgar Gaffry, Dr. Reinhardt Stuhr (v.l.n.r), Foto: LS

Feierliche Verkehrsfreigabe zur Beendigung der Baumaßnahme auf der Bundesstraße B 102

Die Bundesstraße (B) 102 zwischen der Autobahn (A) 2 und dem Gewerbegebiet Schmerzke bei Brandenburg an der Havel ist seit dem 28.08.2019 wieder für den Verkehr geöffnet. Auf einer Strecke von fast 3,4 km wurden seit Baubeginn, Ende Januar 2018, mehr als 13 Mio. EUR durch den Bund in die Baumaßnahme investiert.

Durch den dreistufigen Ausbau der B 102 mit wechselseitigen Überholfahrstreifen ist die Straße als Autobahnzubringer zur A 2 ab sofort leistungsfähiger. Die Fahrbahn wurde grundhaft erneuert und erweitert, die Linienführung im Grund- und Aufriss verbessert. Lärmimmissionen konnten im Bereich der Ortslage Paterdamm durch die Verlegung der Ortsdurchfahrt der B 102 und der Errichtung eines Lärmschutzwalls deutlich reduziert werden. Über einen neuen vierarmigen Knotenpunkt mit Ampelregelung wird die B 102 mit der Landesstraße (L) 88 und der Gemeindestraße nach Paterdamm verknüpft. Die Autobahnanschlussstelle wurde erneuert und durch die Errichtung einer Ampelanlage verkehrssicherer gemacht. Zur Verkehrsberuhigung wurde am Ortseingang Rotscherlinde eine Mittelinsel erbaut. Entlang der Strecke von Rotscherlinde bis zur A 2 und zum Gewerbegebiet Schmerzke ist ein Radweg entstanden. Zum Erhalt von Wanderungsbeziehungen und der Vermeidung der Zerschneidung von Biotoplinien wurden Amphibiendurchlässe sowie ein Otterdurchlass errichtet.

Zu den Kompensationsmaßnahmen zählen die Anlage von Alleen und Baumreihen, Feldgehölzen, der Aufbau von Waldmänteln und Rodungstreifen und angeschnittenen Waldrändern, die Anlage von Biotopverbundsachsen, die Aufforstung von Wald auf ehemals intensiv genutzten Ackerflächen sowie die Extensivierung von Ackerflächen zu trocken-

nem Extensivgrünland. Die Weiterführung der B 102 in Richtung Norden als Ortsumgehung Schmerzke befindet sich im Planfeststellungsverfahren. Der voraussichtliche Baubeginn ist für das Frühjahr 2021 angesetzt.



Abb. 1: Staatssekretärin Ines Jesse setzt den ersten Spatenstich im Januar 2018, Foto: LS



Abb. 2: Verkehrsfreigabe in Schmerzke Ende August 2019 mit Staatssekretärin Ines Jesse und dem Vorsitzenden des Vorstands des LS Edgar Gaffry, Foto: LS

Neubau der Hochstraßenbrücke im Zuge der Nuthestraße L 40

Mehr als 60.800 Fahrzeuge sind täglich auf der L 40 (Nuthestraße) unterwegs. Es ist die wichtigste Verbindung zwischen der Potsdamer Innenstadt und den östlichen Außenbezirken der Stadt sowie darüber hinaus in Richtung Teltow – Schönefeld. Keine Strecke also, die für eine Baumaßnahme voll gesperrt werden könnte. Zu diesem Abschnitt der Landesstraße zählen mehrere Brücken die Straßen und Bahnlinien überspannen. 1978 wurde die Hochstraßenbrücke errichtet. 2008 zeichnete sich ab, dass eine Neue gebaut werden muss. Die regelmäßigen Prüfungen ließen Schäden sichtbar werden, die so groß sind, dass eine Sanierung unwirtschaftlich ist. Im April 2017 lag die Plangenehmigung vor, es begannen die Vorbereitungen für Abriss und Neubau unter laufendem Verkehr.

Bis zum Herbst 2022 soll die Brücke abgerissen und neu errichtet werden. Der Vorteil bei diesem Vorhaben: Die Brücke besteht aus

zwei voneinander getrennten Überbauten, über die der Verkehr geleitet werden kann, wenn das jeweils andere neu gebaut wird. In das Projekt einbezogen ist auch der Neubau der kleineren Brücke über den Neuendorfer Anger etwa 100 m von dem großen Betonbauwerk entfernt.

Umfangreiche Vorbereitungen für den Abriss

Bevor der Abriss des ersten Bauwerkes starten kann, werden unter anderem Fundamente für Hilfsträger errichtet, die die alte Brücke während des Abrisses stützen. Anschließend wird der Überbau der Brücke in mehrere Teile getrennt und angehoben. Ziel ist im Verlauf eines Wochenendes den Brückenüberbau über die Bahn und die Friedrich-Engel-Straße in zwei Teilen auf festen Untergrund zu verschieben und anschließend in Einzelteile zu zerlegen und schließlich abzutransportieren.



Abb. 3: L40 Hochstraßenbrücke im Bau, Foto: LS

ren. Dazu muss die Bahnlinie von und nach Potsdam aus Sicherheitsgründen gesperrt bleiben. Je nach Bedarf werden auch die Friedrich-Engels-Straße oder die Friedrich-List-Straße gesperrt.

Neubau

Die Errichtung der neuen Brückenbauwerke ist in zwei Bauabschnitte unterteilt. Zuerst wird die stadtauswärts führende Fahrbahn erneuert. Während dieser Zeit wird der Verkehr über die stadteinwärts führende Fahrbahn geleitet. Pro Richtung steht je eine Fahrspur zur Verfügung. Zur Verkehrsführung stadtauswärts wird eine Behelfsrampe genutzt, die bereits zuvor für Umleitungen bei Bauarbeiten genutzt worden war.

Ab Mai 2021 soll auf der dann neu errichteten Teilbrücke mehr Platz zur Verfügung stehen. Sie wird mit zwei Fahrspuren und einer Standspur ausgestattet sein. So stehen für die Bauzeit des zweiten Teilbauwerks zwei Fahrspuren in Richtung Potsdam zur Verfügung und eine Fahrspur stadtauswärts. Insgesamt wird die Verkehrseinschränkung durch die Bauarbeiten geringer.

Daten und Fakten

Nach dem Abbruch von insgesamt etwa 20.000 t Brückenbeton werden 10.000 m³ Beton, 2.000 t Stahl und 350 t Spannstahl für die neuen Brücken eingesetzt. Sie müssen nicht nur dem Gewicht der Fahrzeuge gewachsen sein, sondern auch dem Asphalt, der am Ende aufgebracht wird. Das sind immerhin 10.000 t Gussasphalt und 600 m³ Kappenbeton. Nach der Freigabe 2022 stehen zwei Fahrspuren pro Richtung mit jeweils einem Standstreifen zur Verfügung. Die Kosten für das Projekt liegen bei 30 Mio. EUR und werden vom Land Brandenburg getragen.



Abb. 4: L40 Hochstraßenrücke im Bau, Foto: LS



Abb. 5: Spatenstich mit dem Vorsitzenden des Vorstands des LS Edgar Gaffry, Foto: LS

Sperrung der „Brücke des 20. Jahrestages am Altstädter Bahnhof“ in Brandenburg an der Havel

Die „Brücke des 20. Jahrestages am Altstädter Bahnhof“ in Brandenburg an der Havel erhielt ihren Namen nach der Fertigstellung im Jahr 1969. Bis zum Jahr 2014 gehörte die Brücke der Stadt Brandenburg an der Havel, dann übernahm der LS sie in seine Baulast. Im Rahmen einer umfassenden Prüfung noch im selben Jahr wurde das Bauwerk unter anderem auf eine Spannungsrissskorrosion hin untersucht. Grundlage dafür ist die DIN 1076 und die „Handlungsanweisung Spannungsrissskorrosion“ des Bundes.

Anfang Dezember 2019 nahmen Experten des LS die Brücke im Zuge der B 1 nochmals in Augenschein. Der Vororttermin diente der Vorbereitung der Hauptprüfung. Dabei wurden die Brücke im Ganzen und insbesondere die Risse untersucht, die seit zwei Jahren bekannt sind. Mit bloßem Auge konnten zahlreiche Risse in der Untersicht des Überbaus

festgestellt werden. Vermutet wird, dass es wegen der starken Zunahme von Rissen zwischen 2017 bis 2019 zu Spannungsumlagerungen im Tragwerk gekommen sein könnte. Damit wäre die Standsicherheit der Brücke nicht mehr zu gewährleisten.

Es kommt selten vor, dass eine Brücke unmittelbar nach Ende einer Zustandsprüfung gesperrt wird, aber in diesem Fall waren die Sicherheitsrisiken zu hoch. Noch am selben Tag wurde die Brücke für den Fahrzeugverkehr gesperrt. Davon betroffen ist ebenfalls eine für Pendler:innen wichtige Straßenbahnlinie, die Vororte mit der Innenstadt verbindet. Die Gleise der Linie sind parallel zu der vierspurigen Fahrbahn auf der Brücke angeordnet. In Absprache mit der Stadt und den Verkehrsbetrieben wurden Umleitungen für Fahrzeuge und Bus-Ersatzverkehre eingerichtet. Wenige Tage nach der Sperrung



Abb. 6: Brücke des 20. Jahrestages am Altstädter Bahnhof im Juni 2020, Foto: LS



Abb. 7: Brücke des 20. Jahrestages am Altstädter Bahnhof – Installation der Messanlagen im Juni 2020, Foto: LS

nahm ein Team von Prüfsingenieuren des Landesbetriebs die Arbeit auf.

Die Brücke wird bis April 2020 einer umfassenden Hauptprüfung unterzogen. Mit einem Ergebnis ist im ersten Halbjahr 2020 zu rechnen. Erst danach kann entschieden werden, ob eine teilweise Öffnung der Brücke für den Verkehr möglich ist. Bei der Prüfung werden alle Bauwerksteile in den Blick genommen – auch die schwer zugänglichen Stellen, wie beispielsweise Hohlkästen. Die Oberflächen

werden Meter für Meter mit Hämmern abgeklopft, um eventuelle Hohlräume diagnostizieren zu können. Abdeckungen von Bauwerksteilen, beispielsweise Schutzhäuben bei Seilen, Lagermanschetten, Schutzhüllen oder Schachtabdeckungen werden geöffnet.

2019 ist nach der Schadenssichtung im Dezember eine Vollsperrung nicht mehr zu vermeiden. Wann mit einem Ersatzneubau begonnen werden kann, ist noch offen.

Personalgewinnung für den LS

Im Berichtsjahr 2019 hat der LS im anerkannten Ausbildungsberuf Straßenwärter:in die Zahl der Auszubildenden im Vergleich zum Vorjahr verdoppeln können. Mit Start des Ausbildungsjahres 2019 begannen 39 Auszubildende in den Straßen- und Autobahnmeistereien ihre dreijährige Lehrzeit. Über alle Lehrjahre hinweg waren damit 74 Auszubildende im LS beschäftigt.

Im März 2019 fand, wie in jedem Jahr, der landesweite „Zukunftstag“ statt. In die Straßenmeisterei Bad Belzig des LS kamen mehr als 20 Jugendliche, um den Ausbildungsberuf des Straßenwärters und der Straßenwärterin kennenzulernen. Wie vielseitig der Beruf ist, erläuterten die Straßenwärter den jungen Menschen an acht verschiedenen praxisbezogenen Stationen.

Neben dem Winterdienst, der Mähtechnik und der Schilderwerkstatt begutachteten die Schülerinnen und Schüler auch die Hubarbeitsbühne und verschiedene Baumaschinen.

Mit Beginn des Wintersemesters 2019/2020 haben sich acht Studierende für ein Duales Studium (Bachelor of Engineering) an der Fachhochschule Potsdam (FHP) entschieden, insgesamt sind es damit 15 Student:innen in den beiden Studiengängen. Sie werden von der FHP in Kooperation mit dem LS durchgeführt. Die praktische Ausbildung wird durch praxiserfahrene Bauingenieure des LS begleitet. Betriebliche Ausbildungsstandorte sind die Dienststätten in **Potsdam**, **Frankfurt (Oder)**, **Eberswalde** oder **Cottbus**.



Abb. 8: Anleitung eines Auszubildenden der Straßenmeister Bad Freienwalde, Foto: LS



Abb. 9: Studierende mit einem Bauingenieur auf einer Baustelle in Klaistow, Foto: LS

Um die Ausbildungs- und Studienplätze belegen zu können, nutzte der LS im Berichtsjahr erstmals die Online-Stellenbörsen „ausbildung.de“ und „azubiyo.de“ für Stellenausschreibungen. Darüber hinaus besuchten

Mitarbeiter:innen des LS im Berichtsjahr zehn Ausbildungsmessen. Dort stellten sie den LS als einen attraktiven Arbeitgeber mit vielfältigen Job- und beruflichen Entwicklungsmöglichkeiten in allen Teilen des Landes vor.

Konzept für den Straßenbetriebsdienst

Durch die im Jahre 2006 vom Land Brandenburg beschlossenen Personaleinsparvorgaben für den LS standen in den folgenden Jahren Personalkapazitäten für die Kernaufgaben des Betriebsdienstes (Leistungsheft) nicht mehr in dem erforderlichen Umfang zur Verfügung. Das führte in den letzten Jahren zu Engpässen im Betriebsdienst.

Des Weiteren stellt der demografische Wandel den LS vor weitere Herausforderungen, denen es sich zu stellen gilt. Um sich auf den absehbaren Abgang von Arbeitskräften in den Straßenmeistereien entsprechend vorzubereiten, hat der LS basierend auf dem Aufgabenspektrum ein Personalkonzept für die Straßenmeistereien entwickelt. Dieses Konzept für den Straßenbetriebsdienst setzt den Fokus auf eine aufgaben- und zukunfts-gerechte Personalausstattung. Damit kann der LS eine weitreichende Verbesserung der Leistungsfähigkeit erzielen und die Verkehrswege in einem den Bedürfnissen des Verkehrs genügenden Zustand weiterhin sicher und dauerhaft unterhalten.

Zur Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht und zum Erhalt der Straßen erbringen die Straßenmeistereien des LS vielfältige Leistungen. Sie ergeben sich aus dem *Leistungsheft des Bundes für den Straßenbetrieb auf Bundesfernstraßen*.

Die in der Richtlinie aufgeführten Tätigkeiten sind ebenso für die Landesstraßen anzuwenden. Die Aufgaben lassen sich im Wesentlichen in folgende Kategorien untergliedern:

- Leistungsbereich 1: Sofortmaßnahmen am Straßenkörper (Bauliche Unterhaltung)
- Leistungsbereich 2: Grünpflege
- Leistungsbereich 3: Wartung und Instandhaltung der Straßenausstattung
- Leistungsbereich 4: Reinigung
- Leistungsbereich 5: Winterdienst
- Leistungsbereich 6: Weitere Leistungen

Um die Aufgaben entsprechend der allgemeinen Standards wirtschaftlich und effektiv erbringen zu können, bedarf es einer sachgerechten personellen und technischen Ausstattung vor Ort. Die Gesamtheit der Arbeiten ist in die zwei Bereiche *Grundlast und Regiearbeiten* eingeteilt. Die Aufgaben im Bereich der Grundlast sind charakterisiert durch die Notwendigkeit zu raschem Handeln und durch die Unvorhersehbarkeit von Einsätzen. Rechtliche Erfordernisse und wirtschaftliche Erwägungen erfordern es, diese Leistungen durch eigenes Personal zu erbringen. Regieaufgaben hingegen sind weitestgehend planbar und somit grundsätzlich vergabefähig. Die Umsetzung dieser Arbeiten wird anteilig durch die Straßenmeistereien und durch Fremdpartner erledigt.

Der Winterdienst ist eine der wichtigsten Kernaufgaben des Betriebsdienstes und der Grundlast zuzuordnen. Dafür müssen Personal und technische Ausrüstung bereitgehalten werden. Die Leistungen im Streudienst haben einen hoheitlichen Charakter. Die Mitarbeiter:innen müssen je nach Wetterlage über Art und Umfang von Einsätzen entscheiden. Deshalb ist die Vergabe der Leistungen nur eingeschränkt möglich. Um die Grundversorgung im Winterdienst zu gewährleisten, bedarf es des Einsatzes von 204 Fahrzeugen und 782 voll einsetzbaren Mitarbeiter:innen, die sich aus Straßenwärter:innen, Kolonnenführer:innen und anteilig aus Bauwarten rekrutieren. Die Bedarfe basieren auf einer 2017 durchgeführten Optimierung der Streu- und Räum-schleifen je Straßenmeisterei. Daraus wurde die für die Erfüllung der Aufgaben notwendige Zahl an Mitarbeiter:innen und Fahrzeugen abgeleitet. Um die allgemein üblichen Standards im Winterdienst zu erreichen, ist es geboten, Mitarbeiter:innen in unbefristeten Arbeitsverhältnissen einzusetzen.

Die nicht winterdienstbezogenen Aufgaben sind breit gefächert und umfassen die ver-

schiedensten Gewerke. Der Bedarf wurde bestandsorientiert je Meisterei erhoben. Nach Festlegung eines Turnus, in Anlehnung an die Empfehlungen des Leistungshefts, und der Ermittlung der durchschnittlichen Dauer pro Leistungseinheit wurden notwendige Vollzeitäquivalente (VZÄ) seasonspezifisch berechnet. Daraus ergibt sich, dass für alle Arbeiten (ohne Winterdienst) eine Personalausstattung im Umfang von 593 VZÄ in der Winterperiode erforderlich ist. Für die Sommerperiode werden 1.227 VZÄ benötigt.

Um den wirtschaftlichen Betrieb und die effektive Gefahrenabwehr zu gewährleisten, sollte sich die Zahl der Straßenwärter:innen und Kolonnenführer:innen ganzjährig mindestens auf die notwendigen VZÄ in den Wintermonaten, d. h. 749 voll einsatzfähige VZÄ, belaufen. Dieser Personalkörper ermöglicht eine anforderungsgerechte Erbringung des Win-

terdienstes. Zudem werden Überkapazitäten durch eine alleinige Orientierung an den zu erbringenden Leistungen während der Sommermonate vermieden. Der verbleibende ungedeckte Bedarf kann ggf. fremdvergeben werden. Es wird in der Sommer-Periode eine Eigenleistungsquote in Höhe von 61 % auf die Gesamtbedarfe bzw. 43 % bezogen auf die Regie-Arbeiten angestrebt.

Neben den Tätigkeiten des Leistungsheftes werden in den Straßenmeistereien Mitarbeiter:innen und Sachbearbeiter:innen für Verwaltungs- und Kontrollaufgaben benötigt. Der Gesamtpersonalbedarf, inklusive Verwaltungsmitarbeitern:innen, Schlossern:innen, Bauwarten und Streckenwarten:innen beläuft sich auf 1.100 VZÄ und bildet die Gesamtzahl der in den Straßenmeistereien unbefristet Beschäftigten ab.

Jahresabschluss mit Gewinn- und Verlustrechnung

Lagebericht für das Geschäftsjahr 2019

Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Hoppegarten

A. Geschäfts- und Rahmenbedingungen

A.1 Tätigkeit und Aufgabendarstellung des Landesbetriebs Straßenwesen

Mit Erlass des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung vom 08.12.2004 wurde der LS zum 01.01.2005 gegründet. In Folge des Übergangs zur Spartenstruktur wurde der Erlass zum 21.05.2013 neu gefasst. Die Tätigkeit des LS ist nicht auf Gewinnerzielung ausgerichtet.

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

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

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

Mit Stichtag 31.12.2019 verwaltete der LS gemäß Längenstatistik der Straßeninformationsbank 5.626 km Landesstraßen, 2.700 km Bundesstraßen und 806 km Autobahnen sowie 2.598 Brücken (Teilbauwerke), davon 1.849 Brücken im Rahmen der Auftragsverwaltung des Bundes.

A.2 Aufbau und organisatorische Änderungen

Der LS besteht zum 31.12.2019 aus den Dienststätten Frankfurt (Oder), Eberswalde, Cottbus, Wünsdorf, Potsdam, Kyritz und Stolpe mit insgesamt zwölf Autobahn-, einer Fernmelde- und 33 Straßenmeistereien, drei Brückeninspektionen, drei Bauüberwachungen sowie dem Betriebssitz Hoppegarten.

Es besteht eine funktionsorientierte Organisation mit den Vorstandsbereichen Planung und Bau (VPB), Betrieb und Verkehr (VBV) sowie Zentrale Dienste (VZD). Die Vorstandssäulen gliedern sich auf in vier Fachabteilungen (Planung, Bau, Betrieb, Verkehr) sowie drei Querschnittsabteilungen (Verwaltung, Personal, Finanzen).

Im Berichtsjahr wurden die Aufgaben der Programmsteuerung sowie die Bearbeitung von Fördermaßnahmen aus dem Dezernat 41 herausgelöst und der neu gegründeten Stabsstelle Programmsteuerung und Förderung übertragen. Des Weiteren erfolgte eine Neustrukturierung des

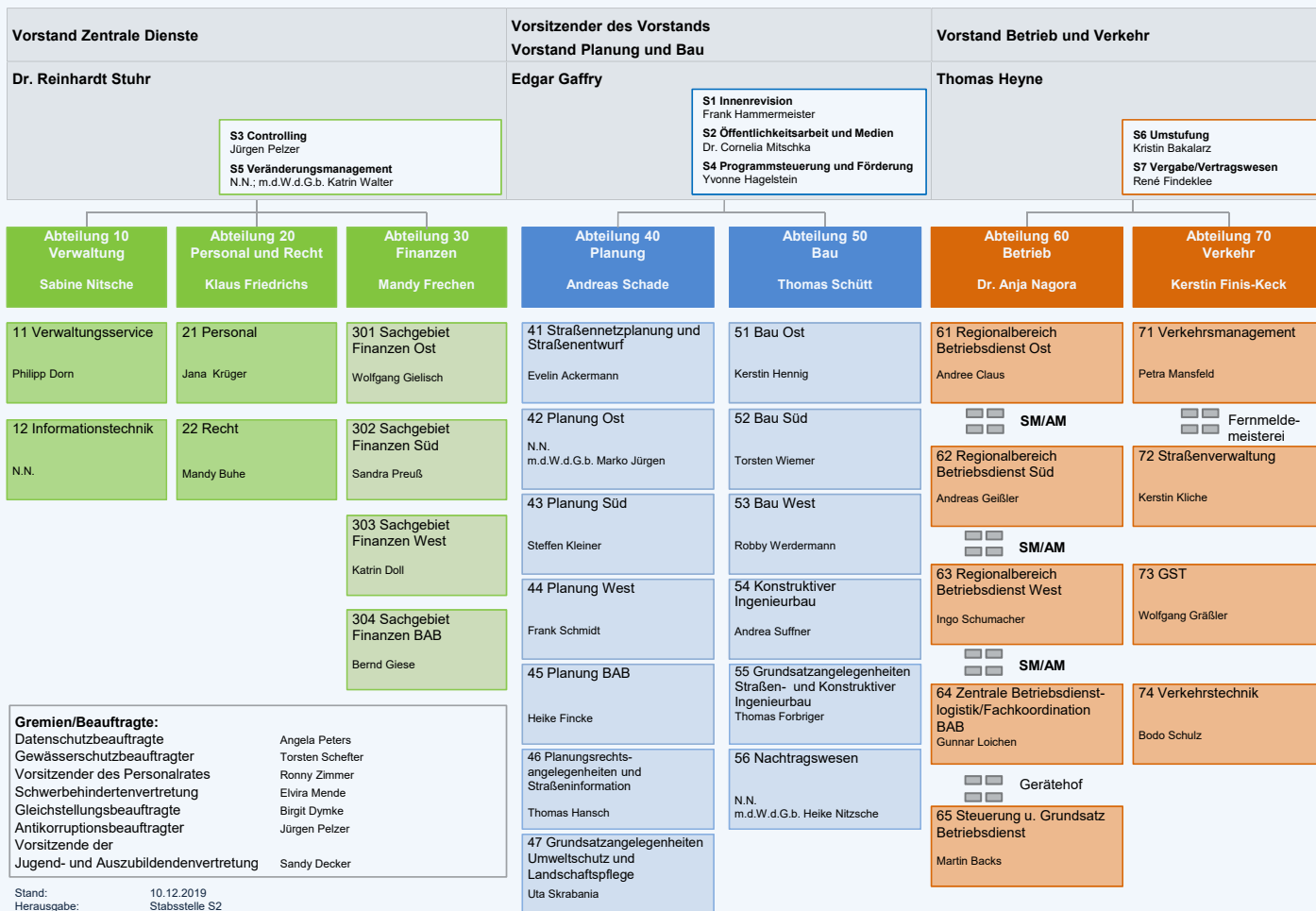
Vorstands des LS. Die Funktion des Vorstandsvorsitzenden ohne Geschäftsbereich (VV) wurde aufgelöst und der Vorstand Planung und Bau mit der Funktion des Vorsitzenden des Vorstands betraut. Die Zuordnung der Stabsstellen zu den Vorstandsbereichen stellt sich wie folgt dar:

VPB	Stabsstelle Innenrevision	(bis 01.05.19 Zuordnung zu VV)
	Stabsstelle Öffentlichkeitsarbeit und Medien	(bis 01.05.19 Zuordnung zu VV)
	Stabsstelle Programmsteuerung und Förderung	
VBV	Stabsstelle Umstufung	(bis 01.05.19 Zuordnung zu VV)
	Stabsstelle Vergabe	
VZD	Stabsstelle Controlling	(bis 01.05.19 Zuordnung zu VV)
	Stabsstelle Veränderungsmanagement	

Die Aufgaben im Zusammenhang mit dem Datenschutz wurden aus der Stabsstelle Innenrevision und Datenschutz herausgelöst und an die im Berichtsjahr durch den Vorsitzenden des Vorstands bestellte Datenschutzbeauftragte übertragen.

Organigramm des Landesbetriebs Straßenwesen Brandenburg Stand 31.12.2019 (© LS)

Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg
 Lindenallee 51
 15366 Hoppegarten
 Tel.: 03342 355-0
 Fax: 03342 249-1193
 E-Mail: PoststelleLS@LS.Brandenburg.de



A.3 Entwicklung und wichtige Vorgänge im Berichtsjahr

Die in den vergangenen Jahren gesetzten Schwerpunkte spiegeln sich in den Baumaßnahmen an Landesstraßen im Jahr 2019 in allen Teilen des Landes wider. Sie zielten darauf ab, die Leistungsfähigkeit des Landesstraßennetzes zu verbessern. Dabei trugen der Ausbau weiterer Ortsdurchfahrten und der Neubau von Radwegen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Förderung umweltfreundlicher Mobilität bei. Gleichzeitig wurde der Zustand mehrerer Landesstraßen/Bauwerke/Radwege durch Erhaltungsmaßnahmen verbessert. Die Neubaumaßnahmen L 77n, L 40 Stahnsdorf und L 30 OU Niederlehme aus dem Landesstraßenbedarfsplan wurden im Berichtsjahr fortgeführt.

Mit dem Jahr 2019 endete das im Jahr 2015 aufgelegte 100 Mio. € umfassende Investitionsförderprogramm zur Stärkung der Straßeninfrastruktur. Von den insgesamt 76 Maßnahmen

- konnten 58 Maßnahmen (76 %) bis Ende 2019 baulich fertiggestellt werden,
- befinden sich acht Maßnahmen (11 %) im Bau und
- werden zehn Maßnahmen (13 %) planerisch vorbereitet.

Inklusive der im Jahr 2019 aufgewendeten Mittel von rund 28.000 T€ belief sich die Investitionssumme ins P100 in den Jahren 2015 bis 2019 auf etwa 120.000 T€. Die über die 100.000 T€ hinaus erforderlichen Mittel wurden aus dem regulären Haushalt abgedeckt.

Die Realisierung von straßenbegleitenden Radwegen an Landesstraßen mit einer Finanzierung über den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) wurde im Jahr 2019 fortgeführt. Insgesamt konnten bis zum Ende des Berichtsjahrs acht EFRE-finanzierte Radwegeneubaumaßnahmen umgesetzt werden. Dafür wurden Baumittel in Höhe von rund 3.300 T€ verausgabt. Hierin sind EFRE-Mittel in Höhe von rund 1.600 T€ enthalten, deren Auszahlung bei der Investitionsbank des Landes Brandenburg (ILB) im Jahr 2019 beantragt und durch diese noch im Berichtsjahr vorgenommen wurde (1.894 T€ inklusive Restzahlungen aus Mittelabrufen in 2018).

Ziel der Landesregierung ist die teilweise Abstufung von Landesstraßen. Im März 2019 wurde im Rahmen eines Pilotprojekts eine Rahmenvereinbarung mit dem Landkreis Oberhavel geschlossen. Darin ist unter anderem die Vereinfachung des Verfahrens durch Pauschalierung der Einstandspflicht geregelt. Im Laufe des Jahres ergaben Gespräche mit den weiteren Landkreisen und kreisfreien Städten zum Abstufungskonzept eine sehr unterschiedliche Resonanz. Während mit den kreisfreien Städten Potsdam, Brandenburg an der Havel und Frankfurt (Oder) auf Grund der geringen Länge der abzustufenden Landesstraßen überwiegend Konsens bestand, lehnten die Stadt Cottbus sowie die Landkreise Oberspreewald-Lausitz, Märkisch-Oderland, Uckermark und Prignitz das Abstufungskonzept ab. Kritisiert wurde insbesondere die Pauschalierung der Einstandspflicht.

Auf Grundlage der Ergebnisse vorangegangener Organisationsuntersuchungen erfolgte im Berichtsjahr eine umfassende Analyse der für den Betriebsdienst aufgezeigten Optimierungsansätze. Dabei hat sich gezeigt, dass insbesondere der wachsende Bedarf an Fremdleistungen im Zusammenspiel mit den kontinuierlich steigenden Baupreisen und begrenzten Marktkapazitäten eine Herausforderung für den Erhalt der Leistungsfähigkeit der Straßenmeistereien darstellt. In der Konsequenz wurde ein Konzept für den Betriebsdienst erarbeitet, welches auf die vollumfängliche Erbringung der Grundlast in Eigenleistung abzielt. Hinsichtlich der meistereitypischen Tätigkeiten im Bereich der Regieaufgaben wird eine leistungsbezogene, d. h. nicht-monetäre Eigenleistungsquote von rund 60 % angestrebt. Zur Umsetzung der wichtigsten Ziele wurde ein Personalbedarf im Umfang von 1.100 voll einsatzfähigen VZÄ für die Arbeiten in den Straßenmeistereien ermittelt. Diese teilen sich im Einzelnen wie folgt auf:

- 749 Straßenwärter:innen und Kolonnenführer:innen
- 66 Bauwarte
- 153 Streckenwarte und Streckenwärterinnen
- 132 Verwaltungskräfte inklusive Schlosser:innen.

Die gewonnenen Erkenntnisse werden im Rahmen der Haushaltsanmeldung für das Jahr 2021 mit berücksichtigt. Bei Bewilligung der benötigten Stellen wäre eine erste spürbare Verbesse-

zung der Personalkapazitäten im Betriebsdienst ab dem Jahr 2021 möglich.

Auch im Jahr 2019 führten extreme Wetterereignisse zu einer erheblichen Belastung des Betriebsdiensts. Die langanhaltenden Hitze- und Trockenperioden hatten umfassende Schädigungen des Straßenbegleitgrüns zur Folge. Vermehrt mussten Grünast-Abbrüche von augenscheinlich gesunden Bäumen festgestellt werden. Um weitere Schäden durch die Trockenheit zu vermeiden, waren insbesondere bei Jungbäumen häufige Wässerungseinsätze notwendig. Es ist zu erwarten, dass sich einige Auswirkungen des Sommers auch noch in den Folgejahren zeigen werden. Bedingt durch die Trockenheit kam es im Zuge von starken Stürmen landesweit zu aufwändigen Einsätzen, um die entstandenen Verkehrsgefährdungen schnellstmöglich zu beseitigen.

Im Berichtsjahr hat der LS die landespolitisch angestrebte Ablösung der Polizei als Begleitung bei Groß- und Schwerlasttransporten weiter unterstützt. Dazu wurden in Zusammenarbeit mit der Landesakademie für Verwaltung Brandenburg sowie der Bayrischen Verwaltungsschule Seminare zur Ausbildung von Verwaltungshelfern:innen organisiert und durchgeführt.

Vor dem Hintergrund des ab dem Jahr 2021 zu vollziehenden Übergangs der Aufgaben mit Bezug zu Bundesautobahnen an Die Autobahn GmbH des Bundes wurde im Projekt „LS 2021 – Fortentwicklung des LS in den kommenden Jahren“ an der Entwicklung einer zukunftsfähigen Aufbaustruktur gearbeitet. Hierzu zählt zum einen die Prüfung der dauerhaft im LS verbleibenden Aufgaben hinsichtlich ihres künftigen Umfangs sowie notwendiger Optimierungspotenziale. Zum anderen wurde mit der Erhebung der Geschäftsprozesse begonnen. Einen wesentlichen Aufgabenschwerpunkt bildete darüber hinaus die Vorbereitung des Personalübergangs vom LS an Die Autobahn GmbH des Bundes zum 01.01.2021.

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 Personal- und Verwaltungsausgaben, Planungs- und Bauleistungen und betriebliche Tätigkeiten.

In den ausgewiesenen Erstattungen Dritter sind Buchungen im Rahmen des Jahresabschlusses nicht berücksichtigt, da diese nicht liquiditätswirksam sind (Erstattungen Betriebsdienst 435 T€, Erstattungen Personal 377 T€, Erstattungen Planung und Bau 9.997 T€).

Die Auszahlung der Förderzuschüsse der EU erfolgt in der laufenden Förderperiode durch die ILB.

	2018	2019
Verwaltungswirtschaftliche Tätigkeit	12.746 T€	13.988 T€
Investitionen	7.831 T€	8.540 T€
Betriebliche Tätigkeit	32.649 T€	31.324 T€
Erstattung Dritter Betriebsdienst (BD)	8.324 T€	7.662 T€
Straßenbau und –planung (ohne EU)	87.375 T€	80.901 T€
Erstattung Dritter Planung u. Bau (P + B)	9.753 T€	22.049 T€
Förderzuschüsse der EU	916 T€	1.894 T€
Personalkostenzuschuss MIL	87.649 T€	104.492 T€
Erstattung Dritter Personal	31.435 T€	32.197 T€
Zentrale Erlöse	1.952 T€	2.109 T€
Summe	280.630 T€	305.156 T€

Neben den Landesmitteln und den Erstattungen von Dritten wurden dem LS im Rahmen der Auftragsverwaltung vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) für den Bau und die Unterhaltung von Bundesfernstraßen 324.618 T€ (2018: 340.636 T€) zur Bewirtschaftung übertragen. Die genannten Bundesmittel sind nicht Gegenstand dieses Jahresabschlusses, da die Umsetzung im Rahmen des Bundeshaushalts erfolgt. Für die übernommenen Planungs- und Verwaltungsaufgaben im Zusammenhang mit Bundesprojekten erhielt der LS vom Bund Vergütungen für Bundesautobahnen in Höhe von 6 % und für Bundesstraßen in Höhe von 5 % der Baukosten.

Außerdem wurden dem LS als Bewilligungsbehörde durch das MIL Förderzuschüsse des Bundes zur Bewilligung von Maßnahmen für den kommunalen Straßen- und Brückenbau gemäß Entflechtungsgesetz in Höhe von 32.108 T€ (2018: 32.928 T€) sowie für Verkehrssicherheitsarbeit in Höhe von 450 T€ (2018: 450 T€) zur Verfügung gestellt. Im Rahmen der Aufwandserstattung nach § 16 AEG für Bahnübergänge der nicht bundeseigenen Eisenbahnen gingen dem LS Mittel in Höhe von 400 T€ (2018: 461 T€) zu.

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

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

Der Budgetausschöpfungsgrad ist als wesentlicher finanzieller Leistungsindikator des LS zu betrachten. Im Jahr 2019 lag dieser ohne Berücksichtigung des Personalbudgets bei 98 %. Damit wurden die verfügbaren Mittel nahezu vollständig umgesetzt. Der Jahresfehlbetrag betrug im Berichtsjahr 8.268 T€.

Der Vorstand des LS schlägt vor, die Gewinnrücklage des Jahres 2018 in Höhe von 5.991 T€ zur teilweisen Deckung des Jahresfehlbetrags des Jahres 2019 zu verwenden. Der verbleibende Fehlbetrag wird auf neue Rechnung ins Folgejahr vorgetragen. Insgesamt ist festzustellen, dass das Geschäftsjahr des LS erfolgreich verlaufen ist.

Die Erläuterung einzelner Ertrags- und Aufwandspositionen erfolgt im Anhang.

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 2018 erstellten bzw. im Frühjahr 2019 aktualisierten Projektprogramme für die Jahre 2019 bis 2022. Interne Umschichtungen sowie Zuweisungen aus zentralen Erlösen und Erstattungen Dritter machten eine Budgeterhöhung um 28.809 T€ möglich. Die zugewiesenen sowie die zusätzlich bereitgestellten Mittel wurden umgesetzt bzw. für noch ausstehende Leistungen bereits vertraglich gebunden.

Den im Bereich „Straßen- und Brückenbau“ höchsten Kostenanteil stellen Fremdleistungen (Einzelkosten) dar, welche im Berichtsjahr mit 134.111 T€ (2018: 106.714 T€) in Anspruch genommen wurden. Deren Verteilung stellt sich wie folgt dar:

	2018		2019	
Baukosten (Land und EU):	63.417	T€	87.360	T€
davon Bauüberwachung	2.295	T€	2.695	T€
Planungskosten (Land):	8.308	T€	7.942	T€
Planungskosten Bundesfernstraßen:	34.989	T€	38.809	T€
davon Bauüberwachung	9.202	T€	9.558	T€

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

Maßnahmebezeichnung	Gesamtkosten [T€] bis zum 31.12.2019	Ist-Kosten 2019 [T€]
Landesstraßen (fertig gestellt)		
L 22 OD Gransee	2.265,0	62,3
L 30 OD Bernau, OT Schönow	2.047,6	1.101,5
L 794 OD Teltow, Ruhlsdorfer Straße	6.626,8	436,5
L 58 OD Hosena	3.668,2	1.357,7
L 314 EÜ Bernau, Zepemicker Chaussee	4.627,1	1.080,7
L 141 OD Dreetz	3.073,8	417,2
L 29 OD Oderberg	4.154,1	610,0
L 361 OD Kolpin	1.271,8	224,1
L 40 OD Potsdam, Nuthestraße	3.420,3	700,6
L 38 OD Briesen, Falkenberger Straße	523,2	523,2
L 30 OD Königs Wusterhausen, Brückenstraße	766,3	766,3
L 24 Suckow - Gerswalde	1.953,1	1.953,1
L 31 Blumberg - Bernau	1.230,0	1.224,3
L 73 Stücken - Fresdorf	1.841,6	1.841,6
L 982 Nennhausen - KP L 982/B 188	1.141,1	1.141,1
L 20 Br. ü. d. DB AG, Bötzw	7.851,7	5.734,4
L 166 BW ü. d. Rhinkanal, Damm	1.846,9	1.664,1
L 49 Br. ü. d. Priorgraben, Glinzig	550,1	550,1
L 200 RW Wullwinkel - Biesenthal, Neubau	1.007,7	976,9
L 73 RW Stücken - Fresdorf, Neubau	950,1	863,1
L 30 RW Neu Zittau - Erkner, Erhaltung	333,2	333,2
Bundesfernstraßen (planerische Vorbereitung bzw. Bauüberwachung)		
A 12, km 1,0 - 17,5	4.810,2	93,5
A 11, km 81,6 - 90,5	3.829,9	599,4
B 96 OU Teschendorf/Löwenberg	3.356,0	310,8
B 97 OU Cottbus, 1. + 2. VA	2.860,1	261,1
B 96 OU Fürstenberg	2.019,2	1.026,3

Leistungsbereiche	Gesamt	dav. B-Str.	dav. L-Str.	dav. K-Str.
	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
Sofortmaßnahmen am Straßenkörper	5.352	5	4.913	434
Grünpflege	7.874	2	7.745	127
Wartung und Instandhaltung	4.522	125	4.359	38
Reinigung	306	1	305	0
Winterdienst	1.639	524	1.097	18
Weitere Leistungen	2.422	483	1.931	8
Substanzerhaltende Maßnahmen	4.774	21	4.753	0
Verkehrszählungen	144	14	130	0
Sonstiges	19	2	17	0
Summe	27.052	1.177	25.250	625

B.2.2 Betrieb und Verkehr

Bei einem in 2019 im Vorstandsbereich Betrieb und Verkehr in Anspruch genommenen konsumtiven Fachbudget von 38.787 T€ (davon Materialaufwand: 7.477 T€) verteilen sich die direkt den einzelnen Leistungspositionen des Betriebsdienst zuordenbaren Fremdleistungen (Einzelkosten) für Bundes-, Landes- und Kreisstraßen wie folgt auf die einzelnen Leistungsbereiche:

Die oben genannten aus dem Landeshaushalt finanzierten Einzelkosten an Bundesstraßen in Höhe von 1.177 T€ umfassen neben den Gemeinschaftsaufwandsanteilen sogenannte „Verwaltungsleistungen“ (überwiegend Planungs- und Kontrollleistungen), deren Kosten allein durch das Land zu tragen sind. Hierzu zählen insbesondere Gutachten und Bauwerksprüfungen im Bereich „Weitere Leistungen“ sowie Kontrollprüfungen von Markierungen und die Planung von Lichtzeichensignalanlagen und Fahrzeugrückhaltesystemen im Bereich „Wartung und Instandhaltung“. Der weitaus größere Teil der Fremdleistungskosten mit Bezug zu Bundesstraßen wird aus dem Bundeshaushalt als Direktaufwand bestritten.

Insgesamt hat über alle Leistungsbereiche gesehen das Volumen der direkt einzelnen Fachaufgaben zuordenbaren Fremdleistungen (Einzelkosten) für Bundes-, Landes- und Kreisstraßen gegenüber 2018 (28.554 T€) um etwa 5 % abgenommen. In den Bereichen mit den höchsten Leistungsanteilen stellt sich die Veränderung wie folgt dar:

Leistungsbereiche	2018	2019	Δ	Δ
	[T€]	[T€]	[T€]	[%]
Weitere Leistungen	3.417	2.422	- 995	- 29
Wartung und Instandhaltung	5.309	4.522	- 787	- 15
Grünpflege	8.388	7.874	- 514	- 6
Substanzerhaltende Maßnahmen	4.919	4.774	- 145	- 3
Sofortmaßnahmen am Straßenkörper	4.654	5.352	698	15
Winterdienst	1.352	1.639	287	21

Der Leistungsbereich „Weitere Leistungen“ weist im Vergleich zu den Vorjahresdaten den stärksten relativen Rückgang des umgesetzten finanziellen Volumens auf. Ursache hierfür waren die punktuell in 2018 noch angefallenen hohen Aufwendungen für Baumgutachten. Trotz des gleichfalls festzustellenden kostenmäßigen Rückgangs im Leistungsbereich „Grünpflege“ auf 7.874 T€ liegen die Grünpflegekosten im Vergleich zu den durchschnittlichen Kosten im Zeitraum 2014 – 2019 (5.553 T€/Jahr) nach wie vor auf sehr hohem Niveau. Dies resultiert unter anderem aus den notwendigen Mehrleistungen in Folge der im Sommer 2019 lang andauernden Hitzeperiode verbunden mit sehr geringen Niederschlagsmengen, welche z. B. die Wässerung der Bäume, die Beseitigung von Grünastabbrüchen etc. notwendig machten. Zudem erfordern das Alter des Baumbestands sowie bestehender Schädlingsbefall eine Intensivierung der Baumpflege. Dies spiegelt sich in den Fremdleistungskosten des Bereichs „Grünpflege“ wider. Der Rückgang im Bereich „Wartung und Instandhaltung“ ist bei unverändertem Preisniveau für Markierungsarbeiten auf einen gegenüber dem Vorjahr geringeren Markierungsbedarf zurückzuführen. Im Bereich Sofortmaßnahmen am Straßenkörper sind die Kosten gestiegen. Dies ist insbesondere auf die zur Verkehrssicherung notwendigen Instandsetzungsarbeiten an der L 473 (Brücke bei Neuen-dorf) zurückzuführen.

Neben den zuvor erläuterten bezogenen Fremdleistungen wurden direkt den einzelnen Leistungspositionen des Betriebsdienst zuordenbare komplementäre Eigenleistungen in Höhe von 38.557 T€ (2018: 38.477 T€) erbracht. Davon entfallen 23.682 T€ (2018: 23.002 T€) auf direkte Personalkosten und 14.875 T€ (2018: 15.475 T€) auf direkte Kosten für den Einsatz von Technik und Material. Die gesamten Einzelkosten für Bundes-, Landes- und Kreisstraßen (ohne Leistungen an BAB) belaufen sich damit auf 65.609 T€ (2018: 67.031 T€). Daraus ergibt sich eine im Vergleich zum Vorjahr geringfügig höhere einzelkosten- bzw. leistungsheftbezogene Eigenleistungsquote von 58,8 % (2018: 57,4 %).

B.2.3 Investitionen

Die Investitionen im gesamten LS haben im Geschäftsjahr 2019 die Größenordnung von 8.735 T€ (einschl. geringwertiger Wirtschaftsgüter) erreicht. Hiervon entfällt ein Anteil von 783 T€ auf IT-Investitionen (344 T€ Hardware, 439 T€ Software). Im Verwaltungsbereich belief sich die Investitionssumme auf 264 T€. Unter anderem wurden diese Mittel für die Anschaffung von einem Elektrohubwagen, zwei Tresoren, einem Schalldämmschrank, diversen Büromöbeln sowie zwei Einbauküchen verwendet.

Für technische Ausrüstungsgegenstände des Betriebsdienstes sowie Fahrzeuge der Meistereien investierte der LS im Berichtsjahr 7.688 T€, unter anderem für zwei selbstfahrende Hubarbeitsbühnen, sieben Unimogs mit Anbaugeräten, vier Lastkraftwagen mit Ladekran, eine Kehrmaschine, zwei Buschholzhacker sowie 38 Anhänger für die Verkehrssicherung.

Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich der Anlagenbestand um 2.148 T€. Die für 2020 bewilligten Investitionsmittel liegen um 210 T€ über dem Ansatz des Berichtsjahres.

B.2.4 Personal

Der Personalaufwand betrug gemäß Gewinn- und Verlustrechnung im Berichtsjahr 118.891 T€ (einschließlich Inanspruchnahme/Zuführung von Rückstellungen). Die auszahlungswirksamen Ausgaben im Zusammenhang mit der Personalbewirtschaftung beliefen sich auf 120.193 T€. Hierin enthalten sind folgende Besoldungs- und Tariferhöhungen:

- 3,2 % für Tarifbeschäftigte ab 01/2019,
- 3,7 % für Beamte ab 01/2019,
- 50 €/Monat für Auszubildende ab 01/2019.

Die Zahl der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des LS hat sich wie folgt entwickelt

Stand	31.12.2018	31.12.2019
Tarifbeschäftigte	2.153	2.179
davon befristet Beschäftigte	378	326
davon Winterdienstkräfte	271	256
Beamte:innen	45	43
Gesamt ohne Azubildende	2.198	2.222
Auszubildende	60	75
Duales Studium	7	15
Referendare:innen	4	6

Im Jahresdurchschnitt 2019 wurden 2.146 Mitarbeiter:innen beschäftigt (inklusive Auszubildende, Referendare:innen und dualen Studenten:innen). Es waren im Berichtsjahr 128 Arbeitsplätze von Schwerbehinderten bzw. Gleichgestellten besetzt.

Von den im Haushaltsplan ausgewiesenen zusätzlichen 145 Stellen konnten 115 erfolgreich besetzt werden. Die übrigen Verfahren befinden sich noch in Bearbeitung. Dem LS wurden neben den genannten Stellen 20 Stellen für Nachwuchskräfte zugewiesen. Von denen konnten bisher 13 Verfahren abgeschlossen werden. Die Beschäftigten und Auszubildenden werden nach dem TV-L und der dazugehörigen Entgeltordnung, die Beamten:innen nach dem Landesbesoldungsgesetz vergütet. Derzeit bestehen mit sieben Beschäftigten Langzeitkontenverträge sowie mit sieben Beschäftigten Altersteilzeitverträge nach dem Altersteilzeitgesetz.

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

Ausbildung

Im Jahr 2019 bildete der LS durchschnittlich 64 junge Erwachsene im anerkannten Ausbildungsberuf des/der Straßenwärters:in aus. Auf Grundlage einer Kooperationsvereinbarung des LS

mit der FHP konnten im Berichtsjahr sieben Studenten:innen für ein duales Studium gewonnen werden. Des Weiteren erhöhte sich die Zahl der Studierenden im zweiten Studienjahr um einen weiteren Studenten. Damit absolvieren im LS zusammen mit den Studenten:innen des Vorjahrs insgesamt 15 dual Studierende eine Ausbildung auf dem Gebiet des Bauingenieurwesens. Um diese fachlich fundiert zu betreuen, wurden mit der Haushaltsaufstellung 2019/2020 zwei Stellen für Ausbilder:innen vorgesehen, von denen eine mittlerweile besetzt werden konnte. Neben den genannten Ausbildungsbereichen absolvieren sechs Baureferendare:innen ihre Ausbildung im LS.

Für die Gewinnung von Nachwuchskräften hat der LS im Berichtsjahr seine Aktivitäten weiter verstärkt. 2019 wurde auf zehn regionalen Messen für Ausbildungsgänge im LS geworben sowie eine Präsenz auf den Online-Stellenbörsen azubiyo.de und Ausbildung.de eingerichtet.

B.2.5 Finanzlage

Zum 31.12.2019 betragen die liquiden Mittel des LS 71.744 T€. Diese haben sich damit im Vergleich zum Vorjahr um 4.322 T€ reduziert. Ursächlich hierfür sind ein gegenüber dem Vorjahr höherer Forderungsbestand aus Lieferungen und Leistungen sowie geringere Bestände an Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und Verbindlichkeiten aus Förderprojekten.

C. Risiko- und Chancenbericht

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

Der Übergang der Aufgaben mit BAB-Bezug an Die Autobahn GmbH des Bundes zum 01.01.2021 wird durch den LS als Anlass und Chance gesehen, die verbleibenden Aufgaben und Geschäftsprozesse in Bezug auf vorhandene Optimierungspotenziale zu untersuchen und erforderliche Anpassungen einzuleiten. Dabei werden die Rahmenbedingungen aus dem politischen Umfeld, wie z. B. die geplante Verbesserung der Mobilität durch den Neubau von Radwegen oder der verstärkte Breitbandausbau, mit berücksichtigt.

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

Die Schwerpunktrisiken liegen insbesondere in

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

Wie die Erfahrungen der vergangenen Jahre zeigen, erweist es sich zunehmend als Herausforderung, fachlich qualifiziertes Personal für den LS zu gewinnen. Dies hat zur Folge, dass Stellen wegen fehlender geeigneter Bewerber über einen längeren Zeitraum unbesetzt bleiben. Gerade in Schlüsselbereichen, wie z. B. der Vergabe, in denen eine

Ergänzung durch Fremdleistungen kaum möglich ist, wirken sich Engpässe gravierend auf die Fachabteilungen aus. Führen doch Verzögerungen bei Vergabeverfahren auch zu Verschiebungen in der Leistungserbringung durch die Auftragnehmer.

Risiken ergeben sich auch aus den schwer planbaren Personalabgängen durch vorzeitigen Renteneintritt von Arbeitnehmern (abschlagsfreie Rente ab 63 Jahren) und dem Wechsel von Fachpersonal zur Die Autobahn GmbH des Bundes. Der zu erwartende Personalübergang hat zur Folge, dass die mit der Spartenorganisation gewonnenen Synergieeffekte im LS in vielen Bereichen verloren gehen und hieraus weiterer Personalbedarf entstehen wird. Auch dieser Aspekt wird im Projekt „LS 2021 - Fortentwicklung des LS in den kommenden Jahren“ mit betrachtet.

Die mit dem Haushaltsgesetz 2019/2020 geschaffenen Einstellungsmöglichkeiten für den LS (2020: 120 zusätzlicher Stellen zuzüglich 20 Stellen für Nachwuchskräfte) ermöglichen es, eine Verjüngung der Belegschaft voranzutreiben und den Wissenstransfer zu sichern. Im Vergleich zum Jahr 2018 konnte das Durchschnittsalter der LS-Beschäftigten im Berichtsjahr von 50,0 Jahre auf 48,6 Jahre gesenkt werden. Aufgrund des festgestellten Bedarfs und der angespannten Situation am Arbeitsmarkt ist für das Jahr 2020 eine Verdoppelung der Zahl der Auszubildenden (+ 32 Stellen) sowie eine deutliche Erhöhung der Zahl der dual Studierenden (+ zehn Stellen) vorgesehen. Gerade im Hinblick auf das unter Punkt A.3 dargestellte Personalkonzept für den Betriebsdienst kommt dem große Bedeutung zu, sollen doch bedeutende Teile der zu akquirierenden Mitarbeiter:innen durch betriebsinterne Ausbildung gewonnen werden. Das Erhöhen des Eigenleistungsanteils würde es ermöglichen, die Abhängigkeit von Fremdfirmen und befristeten Arbeitskräften zu reduzieren und eine kontinuierliche und verlässliche Aufgabenerfüllung im Betriebsdienst bedeutend zu erleichtern. Damit würde der LS den steigenden Anforderungen gerecht, die sich aus vermehrt auftretenden extremen Witterungssituationen, dem großen Altbaumbestand, dem vorliegenden Schädlingsbefall und dem teilweise unbefriedigenden Straßenzustand ergeben.

Neben der Rekrutierung von neuem Personal wird der Fürsorge bezüglich des Bestandspersonals ein hoher Stellenwert beigemessen. Im Ergebnis der Mitarbeiterbefragung „Psychische Belastung am Arbeitsplatz“ wurden 2019 umfangreiche Führungskräftebildungen unter dem Titel „Gesunde Führung“ umgesetzt. Weitere Beispiele sind die Bereitstellung von Trinkwasser während der Hitzeperioden und die Beschaffung von Steh-Sitz-Schreibtischen. Bei der Durchführung von Wiedereingliederungsgesprächen gemäß § 167 SGB IX ergänzt seit 2019 ein externes, überwiegend aus Psychologen und Pädagogen bestehendes, regional tätiges Beraterteam das LS-Team. Damit werden Kompetenzen auf den Gebieten des Wiedereingliederungsmanagements und der Rehabilitation erweitert sowie regionales Netzwerkwissen über Kostenträger für Unterstützungsleistungen im Betrieblichen Eingliederungsmanagement, Beratungseinrichtungen, Therapeuten etc. genutzt.

- (2) Termin- und Kostenüberschreitungen in der Projektrealisierung/Unterhaltung infolge von Kapazitätsengpässen bei Auftragnehmern, unter anderem wegen erhöhter Nachfrage durch Bund, Länder und Kommunen, Personalmangel, langandauernder Genehmigungs-, Gerichts- und Vergabenachprüfverfahren sowie ungeplanter Störungen im Bauablauf,
- (3) Baupreisentwicklung, wobei überplanmäßige Kosten im Ergebnis zu geringerer Leistungsmenge führen,

- (4) Gewährleistung der Verkehrssicherheit bei weiter wachsenden rechtlichen und tatsächlichen Anforderungen (z. B. durch die Umsetzung der Technischen Regeln zur Selbstüberwachung von Abwasseranlagen sowie der Technischen Regeln für Arbeitsstätten).

Ein auch für den LS zusätzlich zu betrachtendes Risiko stellt die Coronavirus-Pandemie dar. Hier kommen Auswirkungen auf verschiedenen Ebenen in Betracht:

- (1) Einschränkung der Leistungsfähigkeit des LS in Folge des Ausfalls von Arbeitnehmern:innen wegen eigener Erkrankung, vorsorglicher Quarantäne bzw. Betreuung Kind,
- (2) Leistungsminderung wegen Umsetzung Heimarbeit zur Separierung der Arbeitnehmern:innen,
- (3) Terminverzug/Verschiebung des Mittelabflusses wegen Leistungsstopp/Leistungsreduzierung bei Auftragnehmern wegen Erkrankung/Quarantäne von Arbeitnehmern:innen bzw. Einschränkungen in Folge behördlicher/staatlicher Anordnungen,
- (4) Terminverzug/Verschiebung des Mittelabflusses wegen Leistungsstopp/Leistungsverzögerung in Folge von Lieferengpässen (Material, Fahrzeugtechnik, Ersatzteile, etc.),
- (5) Defizite bei Erbringung von Fremdleistungen wegen Insolvenz der Vertragspartner:innen bzw. potentieller Auftragnehmer:innen,
- (6) Einschränkung von Arbeiten wegen nicht ausreichender Menge an Arbeitsschutzmitteln (Schutzanzüge, Desinfektionsmittel etc.),
- (7) Leistungsreduzierung durch Einschränkungen in der Arbeitsausführung wegen Kontaktverbot und ähnliche Regelungen,
- (8) Zusatzaufgaben resultierend aus behördlichen Anordnungen (Grenzschießung etc.),
- (9) Forderungsausfälle wegen Insolvenz der Schuldner:innen.

Für den Fall der Ausrufung einer Pandemie verfügt der LS über einen Pandemieplan. Er enthält Informationen und Handlungsanweisungen für die LS-Beschäftigten sowie Regelungen zur Aufrechterhaltung essentieller öffentlicher Dienstleistungen im Rahmen der Zuständigkeiten des LS. Ziel ist es, die Erfüllung systemrelevanter Kernaufgaben, welche in der Anlage des Pandemieplans aufgeführt sind, sicherzustellen.

Zum Zeitpunkt der Berichtserstellung gibt es keine Auswirkungen auf die Baumaßnahmen an Bundesfern- und Landesstraßen. Bei laufenden Ausschreibungsverfahren kommt es vermehrt zu Nachfragen von Bietern:innen zur möglichen Verlängerung von Angebotsfristen oder der Berücksichtigung der Auswirkungen der Coronavirus-Pandemie im Angebot. Bei der Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht sind bis Mitte April noch die befristet eingestellten Winterdienstkräfte unterstützend tätig. Nach deren Ausscheiden können im Fall von Coronavirus-Infek-

tionen in Meistereien und den eventuell zu verhängenden Quarantänemaßnahmen personelle Engpässe auftreten. In solchen Fällen sollen insbesondere zwingend erforderliche Verkehrssicherungsaufgaben (z. B. Streckenkontrolle, Havarieeinsätze etc.) durch benachbarte Meistereien mit abgedeckt werden. In seiner Rolle als öffentlicher Arbeitgeber bietet sich dem LS in der aktuellen Situation die Möglichkeit, gegenüber den bereits Beschäftigten sowie potentiellen Arbeitnehmern:innen seine Zuverlässigkeit und Fürsorge unter Beweis zu stellen.

D. Prognosebericht

Gemäß Genehmigung des Wirtschaftsplans und nachfolgenden Bewirtschaftungsübertragungen erhält der LS für das Jahr 2020 Zuweisungen in Höhe von 264.517 T€ (Stand 31.03.2020 inklusive Fördermittel). Hinzu kommen Erstattungen Dritter, die in Höhe von 62.000 T€ eingeplant sind. Hierin enthalten ist die Abgeltung der Zweckausgabenpauschale für das ÖPP-Projekt A 10/A 24 AS Neuruppin – AD Pankow. Auf den Bereich Betrieb und Verkehr entfällt inklusive Erstattungen ein Anteil von 45.982 T€ am genannten Gesamtbudget. Für den Bereich Planung und Bau wurden ohne Berücksichtigung von Fördermitteln, jedoch unter Einbeziehung der Erstattungen Dritter, 103.699 T€ bewilligt. Die Mittel sind laut genehmigtem Wirtschaftsplan mit den Maßnahmen des Projektprogramms untersetzt. Hier liegt im Bereich der Landesstraßen auch im Jahr 2020 der Fokus auf der Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Landesstraßennetzes und der Umsetzung von Maßnahmen an Bauwerken. Dabei haben weiterhin Erhalt und Modernisierung des Bestandsnetzes Vorrang vor Neubau.

Wegen des hohen Bedarfs ist auch nach Auslaufen des P100-Programms geplant, die Verkehrsverhältnisse in den Ortsdurchfahrten im Landesstraßenbereich weiter zu verbessern. Hierbei sollen die einzelnen Ortsdurchfahrten systematisch und bedarfsgerecht Berücksichtigung in den Projektprogrammen finden. Dazu zählen auch die Ortsdurchfahrten des niedriger belasteten Landesstraßenbereichs im erweiterten Grundnetz. Aber auch Erhaltungsmaßnahmen in Ortsdurchfahrten bilden beispielsweise in bereits ausgebauten Ortsdurchfahrten eine Möglichkeit zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse. Für die kommenden Jahre ist von einem finanziellen Mitteleinsatz für die Ortsdurchfahrten von 20.000 – 25.000 T€ pro Jahr auszugehen. Für das Jahr 2020 sind hierfür Baumittel in einem Umfang von rund 20.000 T€ vorgesehen.

Im Bereich der Maßnahmen an Bauwerken werden die Arbeiten an den Bauwerken 14 und 15 im Zuge der L 40 (Brücke über den Neuendorfer Anger und Hochstraßenbrücke) in der Stadt Potsdam fortgeführt. Darüber hinaus ist es vorgesehen, auch andere Bauwerke, wie z. B. die Brücke über die Havel bei Milow im Zuge der L 963 sowie die Brücke über den Graben bei Rathenow (L 98), wegen ihres schlechten Zustands zu erneuern.

Die EFRE-Förderperiode 2014 – 2020 sieht den verstärkten Radwegneubau an Landesstraßen vor. Ziel ist dabei neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit und Mobilität die Reduzierung der CO₂-Emissionen. Im Jahr 2020 werden zwei Vorhaben aus 2019 fertiggestellt. Darüber hinaus wird mit dem Bau von vier weiteren Maßnahmen begonnen. Bei planmäßigem Verlauf werden damit im Rahmen der Förderperiode 14 Radwegneubaumaßnahmen umgesetzt. Auch nach Auslaufen der Förderperiode bleibt der Radwegneubau sowohl beim Neubau als auch bei der Erhaltung in den kommenden Jahren ein wesentlicher Schwerpunkt.

Bis zum Übergang der Aufgaben im Zusammenhang mit BAB-Bezug an Die Autobahn GmbH des Bundes wird der LS weiterhin die ihm vom Bund übertragenen Aufgaben erfüllen. So sind für die Planung und die Bauüberwachung an Bundesfernstraßen gemäß Wirtschaftsplangenehmigung 2020 wiederum 33.000 T€ Landesmittel vorgesehen.

Im Rahmen der Auftragsverwaltung für den Bund werden dem LS für den Bau und die Unterhaltung von Bundesfernstraßen für das Haushaltsjahr 2020 Mittel in Höhe von 300.546 T€ zur Verfügung stehen (Stand 03.02.2020). Davon entfallen 158.483 T€ € auf Erhaltungsmittel. Es wird momentan davon ausgegangen, dass die zur Verfügung stehenden Mittel den Bedarf decken. Eventueller Minderbedarf durch die Corona-Krise ist im Verlauf des weiteren Jahres zu ermitteln.

Neben der auch für das Jahr 2020 angestrebten 100%igen Budgetausschöpfung ist es das Ziel des LS, in den nächsten Jahren durch das Zusammenspiel verschiedener Faktoren, wie z. B. einer weiteren Optimierung der Strukturen und Abläufe, einer Erweiterung der Ausbildungskapazitäten im LS in Bezug auf Auszubildende im Beruf des/der Straßenwärters:in, dual Studierende in der Fachrichtung Bauingenieurwesen sowie Baureferendare:innen, der Generierung von Personal aus landesinternen Verwaltungsstudiengängen, Angeboten im Rahmen des Gesundheitsmanagements und der Durchsetzung von Einstellungsmöglichkeiten im Rahmen kommender Haushaltsverhandlungen zur Sicherstellung des für die Aufgabenerfüllung erforderlichen Personalbestands beizutragen und die Eigenleistungsquote zu erhöhen. Dabei stellen die im LS notwendigen strukturellen Anpassungen in Folge des Übergangs der Aufgaben der Autobahnbewirtschaftung an Die Autobahn GmbH des Bundes zum 01.01.2021 zusätzlich erhebliche Herausforderungen dar. Ergeben sich doch hieraus wesentliche Personal-, Struktur- und Aufgabenveränderungen. Besonderes Augenmerk liegt daher auf der Gestaltung einer zukunftsfähigen Struktur für den LS sowie der Erstellung eines digitalen Prozesshandbuchs als Wissensspeicher für alle Beschäftigten des LS im Rahmen des Projekts „LS 2021 - Fortentwicklung des LS in den kommenden Jahren“.

Für das Jahr 2019 sind keine weiteren, über die bereits benannten Entwicklungen hinausgehenden Sachverhalte bekannt, die einen wesentlichen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit des LS haben.

E. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

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

Hoppegarten, 12.06.2020



Edgar Gaffry
Vorsitzender des Vorstands
Vorstand Planung und Bau



Dr. Reinhardt Stuhr
Vorstand
Zentrale Dienste



Thomas Heyne
Vorstand
Betrieb und Verkehr



Gewinn- und Verlustrechnung

Bilanz

Gewinn- und Verlustrechnung 01.01.- 31.12.2019

	2019		Vorjahr	
	€	€	€	€
1. Umsatzerlöse				
a) Erträge aus Gebühren und Entgelten	2.445.763,50		2.060.524,22	
b) Erträge aus Zuweisungen und Zuschüssen	297.320.911,73		278.553.032,27	
c) Veränderung des SoPo für sonst. Zuweisungen und Zuschüsse	-2.869.470,04		511.896,46	
		296.897.205,19	281.125.452,95	
2. Sonstige Erträge		9.507.142,86	10.631.989,05	
3. Aufwendungen für bezogene Waren und Dienstleistungen				
a) Aufwendungen für Material, Energie und so. verwaltungswirtsch. Tätigkeit	-7.476.796,48		-7.606.429,74	
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	-163.680.188,76		-140.061.604,09	
		-171.156.985,24	-147.668.033,83	
4. Personalaufwand				
a) Entgelte, Bezüge und Vergütungen	-99.301.970,04		-94.930.220,79	
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	-19.588.673,92		-18.602.209,96	
		-118.890.643,96	-113.532.430,75	
5. Abschreibungen				
a) Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-156.833,20		-109.407,60	
b) Abschreibungen auf Gebäude, Gebäudeeinrichtungen	-58.086,86		-58.789,83	
c) Abschreibungen auf technische Anlagen und Maschinen	-1.979.114,21		-2.105.754,78	
d) Abschreibungen auf andere Anlagen, BuG-ausstattung	-4.391.154,40		-5.100.730,73	
		-6.585.188,67	-7.374.682,94	
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen				
a) Sonstige Personalaufwendungen	-1.200.618,62		-948.214,93	
b) Aufwendungen für die Inanspruchnahme von Rechten und Diensten	-10.097.540,49		-9.946.304,72	
c) Aufwendungen für Kommun.,Dokum.,Inform., Reisen,Werbung	-2.402.046,08		-2.177.020,09	
d) Aufwendungen für Beiträge,Sonstiges, Wertkorr.,periodenfr. Aufw.	-4.306.520,95		-3.978.667,05	
		-18.006.726,14	-17.050.206,79	
7. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		-30.752,79	-139.717,79	
8. Ergebnis nach Steuern		-8.265.948,75	5.992.369,90	
9. Sonstige Steuern		-2.488,81	-1.078,04	
10. Jahresfehlbetrag/-überschuss		-8.268.437,56	5.991.291,86	

Bilanz zum 31.12.2019

A K T I V A	31.12.2019		Vorjahr
	€	€	€
A. ANLAGEVERMÖGEN			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
1. Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen	497.603,40		168.299,90
2. Geleistete Anzahlungen	0,00		47.362,00
		497.603,40	215.661,90
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	524.838,49		581.267,03
2. Technische Anlagen und Maschinen	23.988.891,49		21.426.371,48
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	4.676.782,65		5.326.166,07
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	9.045,02		0,00
		29.199.557,65	27.333.804,58
		29.697.161,05	27.549.466,48
B. UMLAUFVERMÖGEN			
I. Vorräte			
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		4.588.727,67	4.054.903,65
II. Forderungen und sonst. Vermögensgegenstände			
1. Ausgleichsforderung gegen das Land Brandenburg	2.235.705,51		2.292.951,69
2. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	12.902.858,94		9.193.602,25
3. Sonstige Vermögensgegenstände	3.329,91		3.861,15
		15.141.894,36	11.490.415,09
III. Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei Kreditinstituten und Schecks		71.743.667,62	83.807.262,92
		91.474.289,65	91.780.791,52
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		533.402,92	266.947,56
		121.704.853,62	119.890.832,22

PASSIVA	31.12.2019		Vorjahr
	€	€	€
A. EIGENKAPITAL			
I. Basiskapital	3.204.964,26		3.204.964,26
II. Gewinnrücklagen			
Andere Gewinnrücklagen	5.991.291,86		0,00
III. Jahresfehlbetrag/-überschuss			5.991.291,86
		927.818,56	9.196.256,12
B. SONDERPOSTEN MIT RÜCKLAGEANTEIL			
I. Sonderposten aus Zuweisungen und Zuschüsse aus Investitionen		29.697.161,05	27.549.466,48
II. Sonderposten für sonstige Zuweisungen und Zuschüsse		9.223.522,83	6.354.052,79
		38.920.683,88	33.903.519,27
C. RÜCKSTELLUNGEN			
1. Rückstellungen für Altersteilzeitverpflichtungen	283.125,89		335.739,10
2. Sonstige Rückstellungen	46.628.832,44		38.444.003,70
		46.911.958,33	38.779.742,80
D. VERBINDLICHKEITEN			
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	25.499.042,56		27.293.157,86
2. Verbindlichkeiten gegenüber dem Land Brandenburg	9.442.637,46		10.715.216,75
3. Sonstige Verbindlichkeiten	1.217,41		2.514,00
		34.942.897,43	38.010.888,61
E. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN			
		1.495,42	425,42
		121.704.853,62	119.890.832,22

Abkürzungsverzeichnis

BAB	Bundesautobahn
BGB	Bürgerliches Gesetzbuch
BMVI	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
EFRE	Europäischer Fond für regionale Entwicklung
EU	Europäische Union
FHP	Fachhochschule Potsdam
ILB	Investitionsbank des Landes Brandenburg
LHO	Landeshaushaltsordnung
LS	Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg
MIL	Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung
P100	Investitionsförderungsprogramm zur Stärkung der Straßeninfrastruktur
SGB IX	Neuntes Buch Sozialgesetzbuch
T€	Eintausend Euro
TV-L	Tarifvertrag für den öffentlichen Dienst der Länder
VBV	Vorstand Betrieb und Verkehr
VPB	Vorstand Planung und Bau
VV	Vorsitzender des Vorstands
VZÄ	Vollzeitäquivalente
VZD	Vorstand Zentrale Dienste

Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg

Betriebssitz

Lindenallee 51

15366 Hoppegarten

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

