



Geschäftsbericht 2021

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 2021

Das Jahr 2021 war, wie schon 2020, geprägt von den Einschränkungen, die die Verordnungen zur Eindämmung der Coronapandemie mit sich brachten. Dennoch ist es gelungen, abgesehen von wenigen Ausnahmen, die Bauzeitenpläne für die Vorhaben des Landesbetriebs Straßenwesen (LS) einzuhalten. Dies ist den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zu verdanken, die flexibel und einsatzbereit ihre Aufgaben umgesetzt haben.

Im Zusammenhang mit der Gründung der Autobahn GmbH des Bundes, hatte der LS seine Aufgabenschwerpunkte analysiert und kritisch betrachtet. In dem **Projekt „LS 2021“** wurde eine neue strategische Ausrichtung erarbeitet, die den künftigen Rahmenbedingungen und Anforderungen gerecht wird. 2021 wurde mit der Umsetzung begonnen. Ein wichtiger Aspekt in dem Projekt „LS 2021“ ist die Etablierung und Stärkung von regionalen Strukturen mit einer jeweiligen Regionalleitung. Mit den Dezernaten Planung, Bau und Betrieb und den dazugehörigen Sachgebieten und den Meistereien werden Projekte, Maßnahmen und Aufgaben in der Region gesteuert, koordiniert und umgesetzt. Mit der Gesamtsteuerung wird eine „zentrale Steuerungs- und Koordinierungsstelle“ für alle Projekte und Maßnahmen des LS etabliert, um die Budgets und Maßnahmen effizienter lenken zu können.

Durch die **Baumaßnahmen auf den Straßen** des Landes konnten 2021 wichtige Investitionen für die Modernisierung umgesetzt werden. Insgesamt sind in diesem Jahr etwa 375 Millionen Euro für die Planung, den Bau und die Unterhaltung von Landes- und sonstigen Bundesfernstraßen eingesetzt worden. Davon kommen etwa 181 Millionen Euro aus Landesmitteln (2020: 171 Millionen Euro), 140 Millionen Euro hat der Bund zur Verfügung gestellt (2020: 129 Millionen Euro). Mit diesem Geld wurden 113 Projekte umgesetzt, davon befinden sich 66 an Bundesstraßen und 47 an Landesstraßen. Dazu gehören viele neue Vorhaben ebenso solche, mit denen bereits in den vergangenen Jahren begonnen wurde.

Der LS als Bewilligungsbehörde für die **Förderung des kommunalen Straßenbaus** hat 2021 Mittel in Höhe von 54 Millionen Euro für Ausbauprojekte der Kommunen bereitgestellt. Das sind 12 Millionen Euro mehr als im Vorjahr (2020: 42 Millionen Euro). Mit dem Geld werden verkehrswichtige Vorhaben unterstützt, beispielsweise der Bau von kommunalen Rad- und Gehwegen, Sanierungen an Kreis- und Gemeindestraßen und an Brückenbauwerken. Möglich ist auch, kommunale Kostenanteile für die Sanierung von Bahnübergängen zu übernehmen.

Einer der Schwerpunkte im Jahr 2021 waren **Neubau und Sanierung von Brücken** entlang von Bundes- und Landesstraßen. Dazu zählen der Ersatzneubau der Brücke bei Milow im Zuge der Landesstraße (L) 963, das umfangreiche Vorhaben zum Ersatzneubau der Brücke über den Umflutkanal an der Bundesstraße (B) 87 in Lübben und der Brückenneubau an der L 50 in Fehrow. Im April 2021 konnte das erste Bauwerk der neuen Hochstraßenbrücke an der L 40 in Potsdam freigegeben werden. Zu diesem Zeitpunkt war das zweite Bauwerk bereits im Bau. Vorbereitet und begonnen wurde auch der Bau einer Behelfsbrücke in Hohen Neuendorf im Zuge der L 171. Auch der Ersatzneubau der Brücke über einen Graben zwischen Rathenow und Bamme an der L 98 stand auf dem Bauprogramm. Mehr dazu lesen Sie auf den folgenden Seiten des Geschäftsberichts.

Den Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des LS sei dafür gedankt, dass sie sich zuverlässig und mit viel Engagement für die Umsetzung von Bauvorhaben, der täglichen Aufgaben eingesetzt und sich den Herausforderungen durch die Pandemie gestellt haben. Nur durch sie ist der LS auch 2021 ein wesentliches Stück bei der Modernisierung von Straßen, Brücken und Radwegen vorangekommen.



Thomas Heyne



Edgar Gaffry



Frank Nürnberger



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

Straßenrandstreifen mähen – Insekten schonen



Abb. 2: Mähkopf Mulag auf der L 371, Foto: Lars Poeck / LS

Der LS plant Straßenbegleitgrünflächen mit Blick auf die Verkehrssicherheit: Dabei geht es um die Freihaltung von Sichtbarrieren, der optischen Führung der Verkehrsteilnehmerinnen und Verkehrsteilnehmer, den Schutz gegen Verwehungen und den Auffang- und Bodenerosionsschutz. Im Oktober 2020 startete das Grundsatzdezernat Umweltschutz und Landschaftspflege ein Pilotprojekt, um die Funktion des Straßenbegleitgrüns als Lebensraum für Tiere und Pflanzen und seine Zugehörigkeit zum Biotopverbund zu unterstützen. Das hat Auswirkungen auf die Arbeit der Straßenmeistereien des LS, die sich um die Pflege der Straßenrandstreifen, der Gehölze und Bäume kümmern und so die Entwicklung dieses Lebensraums maßgeblich beeinflussen können.

Im Zentrum des Vorhabens steht die Schonung der Insekten während der Mäharbeiten entlang der Straßen. In zwei Meistereien, Bad Freienwalde und Eisenhüttenstadt, kom-

men eigens entwickelte Mähköpfe und neue Mahdregime zum Einsatz. Die Auswirkungen auf die Artenvielfalt wird an den ausgewählten Streckenabschnitten mit faunistischen Untersuchungen begleitet. Bei den anderen Testflächen steht die Auswertung mit Bezug zu Machbarkeit und Effizienz im Betriebsdienst im Mittelpunkt. In der Straßenmeisterei Forst wird ein angepasstes Mahdregime für die Integration in die betrieblichen Abläufe getestet.

Bislang wurde das Straßenbegleitgrün durch den Einsatz eines sogenannten Schlegelmulchers gepflegt, der die Anforderungen an Robustheit, Sicherheit und Zeitaufwand für die Straßenmeistereien erfüllt. Untersuchungen haben ergeben, dass die Auswirkungen eines Schlegelmulchers den Wiesentieren schaden können. Beispielsweise entsteht eine Sogwirkung, wodurch sich die Tötungs- und Verletzungsrate für die am Boden lebenden Tiere erhöhen kann.



Abb. 3: Mähkopf Drücker, Foto: LS

In Kooperation mit den Maschinenfabriken Mulag und Dücker sowie dem Grundsatzdezernat Umweltschutz und Landschaftspflege und den Straßenmeistereien wurden Mähköpfe entwickelt, mit denen die Seitenstreifen der Straßen schonend bearbeitet werden können. Die Geräte verfügen über einen größeren Spielraum für die Einstellung der Schnitthöhe. Die Sogwirkung im Mähkopf wurde reduziert und Vorbauten sorgen dafür, dass Insekten vor dem Mähgerät verschont werden.

Start des Pilotprojekts war die Herbstmahd 2020, parallel dazu begann die faunistische Begleitung. Anfang 2023 können die ersten Ergebnisse des Pilotprojekts vorgestellt werden.

In den Straßenmeistereien des LS wird jährlich das Straßenbegleitgrün an 2.740 km Bundesstraßen und 5.680 km Landesstraßen gepflegt.



Abb. 4: Mähkopf Mulag, Foto: LS

Neubau und Sanierung von Brücken



Abb. 5: Neubau der Brücke an der L 963 über die Havel bei Milow, Foto: LS

Aufgrund der hohen Bautätigkeit in den Nachwendejahren, hat Brandenburg einen jungen und grundsätzlich intakten Brückenbestand. Allerdings stehen bei der Vielzahl der in den 1990er Jahren gebauten Brücken planmäßig erste Erhaltungsmaßnahmen an. Zudem befinden sich 81 Brücken mit Spannungsrisss-Korrosionsgefährdung im Bestand der Straßenbauverwaltung.

Um die Sicherheit und Nutzbarkeit der Brücken an Bundes- und Landesstraßen zu gewährleisten, werden sie einem regelmäßigen Monitoring unterzogen. Die Belastung für Straßenbrücken wird aufgrund des steigenden Verkehrsaufkommens, insbesondere des Schwerlastverkehrs, noch mehr zunehmen. Deshalb wird das Erhaltungsmanagement des Landes weiterentwickelt, zum Beispiel mit modernen Monitoringsystemen zur lückenlosen Überwachung von schadhafte Brücken oder digitalen Lösungen für die Er-

mittlung der Bauwerkszustände. Mit einer Korridorbetrachtung sollen zukünftig ganze Streckenabschnitte analysiert werden, um die Transportwege insbesondere für den Schwerlastverkehr sicherzustellen.

Brücke am Altstädtischen Bahnhof in Brandenburg an der Havel

Mit dem Ziel so schnell wie möglich die von großen Schäden betroffene Brücke abzureißen und ein neues Bauwerk zu errichten, hat der LS den Abriss mittels Sprengung vorbereitet. Die Neuplanung der Brücke umfasst die Umverlegung der Spittastraße und die Errichtung einer Fußgängerbrücke über die Bahngleise.

Dieses Vorhaben war notwendig, um das Baufeld für den Abriss der Brücke am Altstädtischen Bahnhof (20. Jahrestag) und der dazugehörigen Rampe frei zu machen.



Abb. 6: Sprengung der Brücke am Altstädtischen Bahnhof, Foto: LS

Die neue Lage der Spittastraße, etwa 200 m nördlich des jetzigen Verlaufs, ist die endgültige Anbindung am künftigen Knotenpunkt mit den Bundesstraßen B 1 und B 102 nach dem Neubau der Brücke. Die Kosten für das Vorhaben lagen bei insgesamt knapp 1,2 Millionen Euro, etwa 270.000 Euro davon übernahm die Stadt Brandenburg an der Havel.

Nach Ende der Straßenbauarbeiten konnte die Sprengung der Brücke im Mai 2021 durchgeführt werden.

Dies war für den LS eine große Herausforderung. Etwa 330 Löcher wurden in die Pfeiler und Fundamente der Brücke gebohrt und in einer Tiefe von 1,35 m mit jeweils einer Sprengladung versehen. Insgesamt sind etwa 300 kg Sprengstoff zum Einsatz gekommen. Das mit Sprengung und Abriss beauftragte Bauunternehmen hatte zuvor ein Fallbett zum Schutz von Straßen, Bahngleisen und weiteren Flächen geschüttet. Außerdem

wurden Teile der Gleisanlage wie Weichen, Signale und Zäune abgebaut. Der vom LS zugesagte Zeitplan konnte eingehalten werden. Das war vor allem für die Wirtschaftsunternehmen der Region von Bedeutung, weil sonst die Lieferketten empfindlich gestört worden wären.

Innerhalb weniger Sekunden fiel die alte Brücke am 19. Mai 2021 in sich zusammen. Kurz darauf begann die Beräumung des Geländes unter Sperrung der Bahnstrecke und der B 102.

Die Vorplanungen für den Neubau der Brücke, der letztlich den Umbau eines für die Stadt wichtigen Knotenpunktes bedeutet, waren zu diesem Zeitpunkt bereits beendet. In der zweiten Jahreshälfte stand die Genehmigung der Entwürfe durch das Bundesverkehrsministerium an. Ende 2022 soll mit dem Bau der neuen Brücken- und Zufahrtsrampen begonnen werden.



Abb. 7: Brücke am Altstädtischen Bahnhof nach Sprengung, Foto: LS



Abb. 8: Brücke am Altstädtischen Bahnhof nach Sprengung, Foto: LS

Brückenneubau und Straßensanierung in Lübben

Mit großem Aufwand begann Ende 2020 der Bau der neuen Brücke über den Umflutkanal und die damit verbundene Sanierung der B 87 in Lübben. Bis Ende 2022 wird die neue Brücke über den Umflutkanal in Lübben und die Ortsdurchfahrt im Zuge der B 87 zwischen Mühlendamm und dem Dreilindenweg ausgebaut.

Der erste Schritt war der Teilabbruch der alten Bogenbrücke, um Platz für den Bau einer

Behelfsbrücke zu schaffen, über die der Verkehr während der Bauzeit geleitet wurde.

Alles verlief überwiegend planmäßig, sodass mit dem Brückenneubau und der Sanierung des Straßenabschnitts begonnen werden konnte. Errichtet wurde eine neue Bogenbrücke aus Stahlverbundelementen, die keine Flusspfeiler hat. Dadurch wird der Durchflussquerschnitt erhöht und so der Hochwasserschutz für das Stadtgebiet von Lübben verbessert. Als Gründung wurden Bohrpfähle und Stahlbetonfundamente eingebaut. Anschließend stand der grundlegende Ausbau der



Abb. 9-14: B 87, Bau der neuen Brücke über den Umflutkanal, Foto: LS

Bundesstraße B 87	
Baulänge (einschl. Bauwerk): zzgl. Straßeneinmündungen und Parkplatzzufahrten	0,365 km
Fahrbahnbreite:	7,00 m
Gemeinsamer Geh- und Radweg:	beidseitig je 3,10 m
Straßeneinmündungen:	4
Parkplatzzufahrten:	2
Busbuchten:	2
Mittelinsel:	1

Brücke über den Umflutkanal	
Stützweite:	32,00 m
Fahrbahnbreite:	7,50 m
Kappenbreite:	beidseitig je 3,50 m

Straßenabschnitte auf dem Bauplan. Neue Rohrleitungen und eine Sedimentationsanlage verbessern die Entwässerung, es stehen neue Geh- und Radwege und eine barrierefreie Mittelinsel zur Verfügung. Kampfmiteltechnische und archäologische Untersuchungen begleiteten das Bauvorhaben.

Brückenkappen sind an den Längsseiten des Brückenüberbaus angebracht. Sie schützen die tragende Brückenkonstruktion und dienen der Verankerung von Schutzplanken und Geländern. Auch der gemeinsame Geh- und Radweg wird über die Kappen geführt.

Ein Jahr nach Baustart wurden Ende November 2021 die fünf Fertigteilträger auf die bereits betonierten Stahlbetonaufleger der zukünftigen „Brücke über den Umflutkanal“ montiert. Um die Auswirkungen auf den Straßenverkehr so gering wie möglich zu halten,

haben Schwerlasttransporter die 32 m langen Hohlkastenbrückenträger in einer Nacht vom Werk in Erfurt nach Lübben gebracht. Mit zwei großen Kränen wurden die Träger nacheinander auf die Stahlbetonaufleger der Brücke für die Montage aufgelegt.

Insgesamt ist mit Kosten für das Vorhaben in Höhe von etwa 5,1 Millionen Euro zu rechnen. Der Bund trägt davon 4,4 Millionen Euro, die Stadt Lübben 700.000 Euro.

L 40 in Potsdam: Erste Brückenhälfte fertig



Abb. 15: Luftbild Hochstraßenbrücke L 40, Foto: LS

Drei Wochen früher als geplant, konnten im Rahmen der Erneuerung der Hochstraßenbrücke in Potsdam die westlichen Brückenbauwerke fertiggestellt und für den Verkehr freigegeben werden. Damit verbesserten sich die Verkehrsverhältnisse für die restliche Bauzeit. Mit dem Neubau werden nicht nur die schadhaften Brückenbauwerke ersetzt, sondern es wird auch dafür gesorgt, dass die Brücken verkehrssicherer gestaltet sind und es eine geringere Lärmbelastung gibt.

Die Erneuerung der Hochstraßenbrücke im Zuge der L 40 (Nuthestraße) ist eines der größten Bauvorhaben des LS in den kommenden Jahren und soll bis Oktober 2022 umgesetzt werden. Auch die

Brücke über den Neuendorfer Anger wird im Rahmen der Maßnahme abgerissen und neu gebaut.

Neben der Fertigstellung des ersten Bauwerks wurde parallel an Vorbereitungen für den Abbruch der zweiten Hälfte der Hochstraßenbrücke gearbeitet. Dafür wurden Gas- und Trinkwasserleitungen im Bereich der Friedrich-List-Straße umverlegt und der Bereich um die Abfahrtsrampe zur Friedrich-List-Straße mit temporären Lärmschutzwänden für die Abbrucharbeiten ausgestattet.

Der Abbruch der zweiten Brückenhälfte über der Bahn und der Friedrich-Engels-Straße wurde



Abb. 16: Einbau Gussasphalt Hochstraßenbrücke 1. Bauabschnitt, Foto: LS / KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH



Abb. 17: Abdichtung Hochstraßenbrücke 1. Bauabschnitt, Foto: LS / KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH



Abb. 18: Stützwand zwischen 1. und 2. Bauabschnitt, Foto: LS / KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH

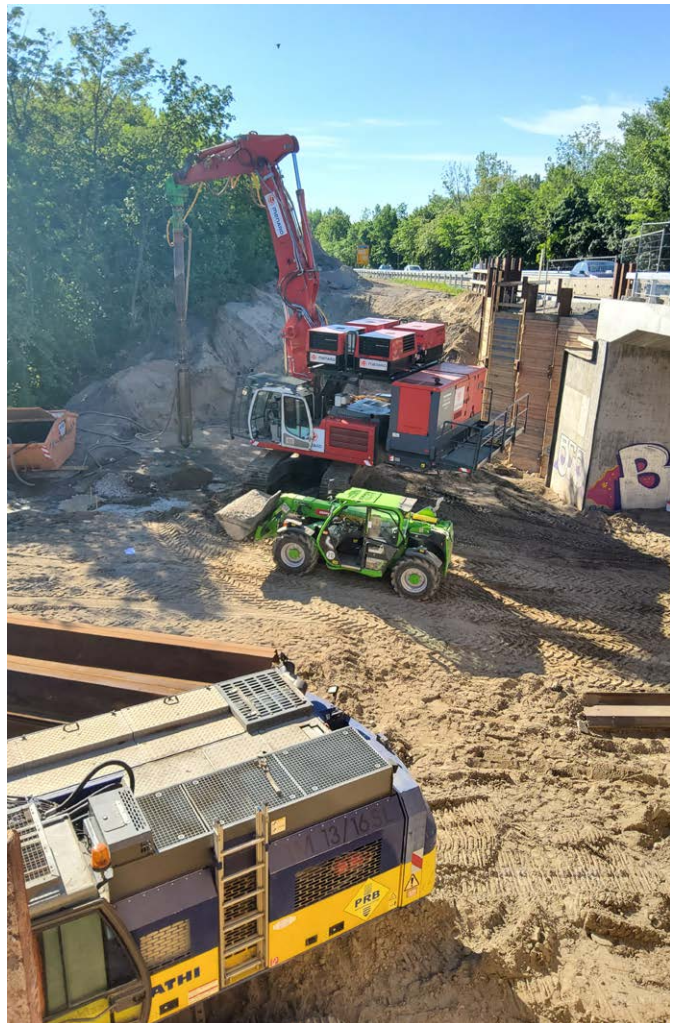


Abb. 19: Rütteldruckverdichtung Brücke Neuendorfer Anger, Foto: LS / KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH

planmäßig im Sommer 2021 durchgeführt. Dafür war der Aufbau von Hilfsgerüsten und Verschiebkonstruktionen notwendig. Die Zerkleinerung der verschobenen Überbauabschnitte wurde in bewährter Weise hinter dem Widerlager Friedrich-Engels-Straße im Schutz der temporären Lärmschutzwände durchgeführt. Anschließend ist der Neubau der Brückenhälften an der Nuthestraße und dem Neuendorfer Anger einschließlich Straßenbau und der erforderlichen Fahrzeugrückhaltesysteme vorgesehen.



Abb. 20: Abbruch Hochstraßenbrücke 2. Bauabschnitt,
Foto: LS / KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH



Abb. 21: Großbohrgerät im 2. Bauabschnitt im Einsatz;
Foto: LS

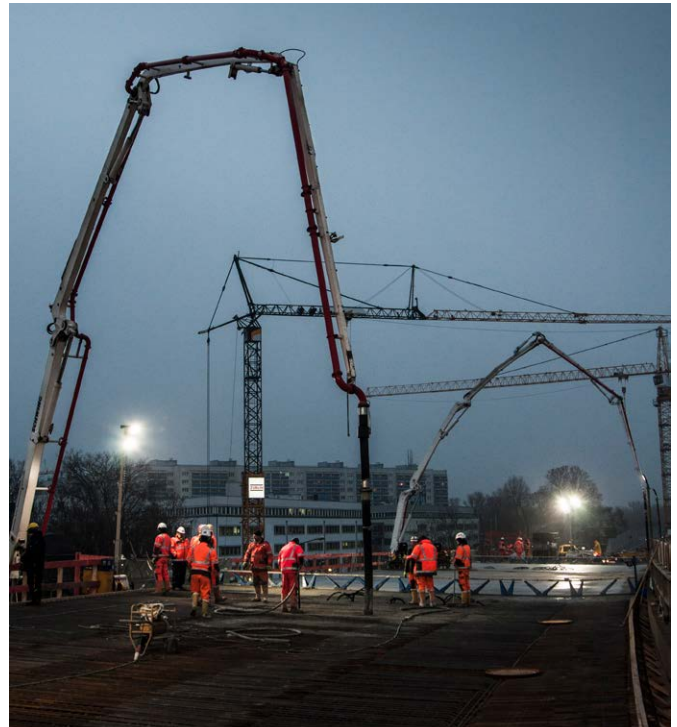


Abb. 22: Betonage Hochstraßenbrücke Überbau 2. Bauabschnitt,
Foto: LS / KREBS+KIEFER Ingenieure GmbH

Daten und Fakten:

- Gebaut wurde ein vierstreifiger Querschnitt mit Standstreifen.
- Die Länge der Baustrecke beträgt, einschließlich der Mittelstreifenüberfahrten, ca. 1,3 km.
- Die Verkehrsbelegung beträgt etwa 60.800 Kraftfahrzeuge in 24 Stunden, davon LKW-Anteil: 3040 Kfz / 24 h (5 %)
- Hauptbaustoffe: 8.000 m³ Abbruch Brückenbeton, 1.200 lfd. m Großbohrpfähle, 4.000 m² Spundwände und Trägerbohlwände, 10.000 m³ Beton, 2000 t Stahl, 250 t Spannstahl, 10.500 m² Straßenasphalt, 5.500 m² Gussasphalt Brücke
- Die abschließenden Kosten liegen bei etwa 38 Millionen Euro und werden aus den Mitteln für den Bau von Landesstraßen finanziert.
- Die Vergabe mit Bonus-/Malus-Regelung erbrachte eine Bauzeitverkürzung von ca. sechs Wochen und eine deutliche Verringerung der Verkehrsstauungen auf der viel befahrenen Nuthestraße mit den entsprechenden Effekten für den Schadstoffausstoß.

Brücke in Hohen Neuendorf



Abb. 23: L 171 Brücke Hohen Neuendorf Abriss, Foto: LS / drohne-berlin.com

Die Brücke über die Bahnlinie zwischen Hohen Neuendorf und Bergfelde (Oberhavel) im Zuge der L 171 (Schönfließener Straße) wird abgerissen. Dies hatte der LS der Öffentlichkeit im September 2021 mitgeteilt.

Grund dafür waren die Ergebnisse einer Sonderprüfung, die Hinweise auf große Schäden an der Brücke ergab. An der Brücke aus den 60er Jahren hatten die Ingenieurinnen und Ingenieure des LS Schäden in den Spannbeton-Fertigteilträgern entdeckt, die auch die Standfestigkeit des Bauwerks gefährdeten. Zunächst wurde die Brücke für Fahrzeuge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 3,5 t gesperrt. Anfang Oktober 2021 wurde dann aus Sicherheitsgründen die Sperrung der Brücke für alle Fahrzeuge verfügt.

Gleichzeitig waren die Vorbereitungen für den Abriss bereits eingeleitet. Unter anderem wurden Amphibien im Bereich unterhalb des Bauwerks eingesammelt und umgesiedelt. In

den Rissen des Brückenbetons hatten sich Fledermäuse angesiedelt. Für diese Tiere steht jetzt ein vier Meter hoher Turm bereit, der ihnen nun ein Quartier bietet.

Zügig begannen anschließend der Abtrag der Fahrbahn und der Abbau des Brückengeländers. Dann stand die Vorbereitung für den Aushub der vier Brückenfelder auf dem Plan. Bereits Mitte Oktober gelang es in den Bahnsperrenpausen in der Nacht, die Elemente mit einem Kran herauszuheben.

Begleitet wurde das Bauvorhaben von mehreren Öffentlichkeitsterminen, bei denen Presse, Bürgerinnen und Bürger vom LS und der Stadt Hohen Neuendorf über die aktuellen Abläufe informiert wurden. Das Interesse war groß, denn die Brücke hat für die Verkehrsbeziehungen zwischen Bergfelde und Hohen Neuendorf eine wichtige Bedeutung. Bei den Terminen wurde unter anderem angekündigt, die Behelfsbrücke im Februar 2022 zu errichten.



Abb. 24: L 171 Brücke Hohen Neuendorf Neubau,
Foto: LS / drohne-berlin.com



Abb. 25: L 171 Brücke Hohen Neuendorf Neubau,
Foto: LS / drohne-berlin.com



Abb. 26: L 171 Brücke Hohen Neuendorf Neubau,
Foto: LS / drohne-berlin.com



Abb. 27: L 171 Brücke Hohen Neuendorf Abriss,
Foto: LS / drohne-berlin.com

In den kommenden Jahren wird der Bau einer neuen Brücke vorbereitet. Dafür ist ein Planfeststellungsverfahren notwendig. Zu einer Terminierung des Ersatzneubaus kann noch keine verlässliche Angabe gemacht werden.

B 169: Untertägige Hohlräume – Sperrung der Straße zwischen Senftenberg und Sedlitz

In Umsetzung des bestätigten Abschlussbetriebsplanes zum Tagebau Sedlitz musste die Lausitzer- und Mitteldeutsche Bergbau-Verwaltungsgesellschaft mbH (LMBV) 2021 im Bereich der B 169 zwischen Senftenberg und Sedlitz die sichere Verwahrung von untertägigen Hohlräumen (Nördliche Grenzstrecke) im Tagebaurandbereich durch Kontrollbohrungen nachweisen. Dabei wurden Hohlräume in der Strecke und auch sogenannte ‚hängende Brüche‘ über der Strecke entdeckt. Da die „Nördliche Grenzstrecke“ die B 169 / B 96 zweimal quert und auf einer Länge von ca. 400 m unter der Fahrbahn verläuft, musste die Straße durch den LS gesperrt werden.

Durch die LMBV wurden unverzüglich die erforderlichen Bohr- und Verwahrarbeiten beauftragt. Diese gestalteten sich als sehr aufwändig. Durch auftretende Spülungsverluste während der Bohrarbeiten, hervorgerufen durch Hohlräume und lockere Lagerungen von überhängenden Brüchen, mussten zahlreiche Bohrungen abgebrochen, verwahrt und wieder aufgebohrt werden. Durch

die gegenseitige Beeinflussung aufgrund der geringen Bohrlochabstände konnte nur eine begrenzte Zahl an Bohrgeräten eingesetzt werden.

Nunmehr konnten die Bohr- und Verwahrarbeiten im Auftrag der LMBV abgeschlossen werden. Insgesamt wurden, einschließlich von Bohrungen bei denen die Strecke nicht getroffen wurde und Nachbohrungen, die aufgrund von Spülungsverlusten erforderlich wurden, 110 Bohrungen niedergebracht. Es wurden insgesamt 918 m³ Versatzmaterial aus einer fließfähigen Baustoffsusension eingebracht.

Eine Gefährdung der B 169 / B 96 durch neu entstehende Streckenverbrüche, die zu Tagesbrüchen führen können, ist nach den ausgeführten Erkundungs- und Verwahrungsarbeiten und derzeitiger Kenntnislage ausgeschlossen. Geplant ist die Baustelle bis zum 31.03.2022 durch die LMBV zu beräumen. Die notwendige Begleit-Dokumentation wurde von einem Sachverständigen im Auf-

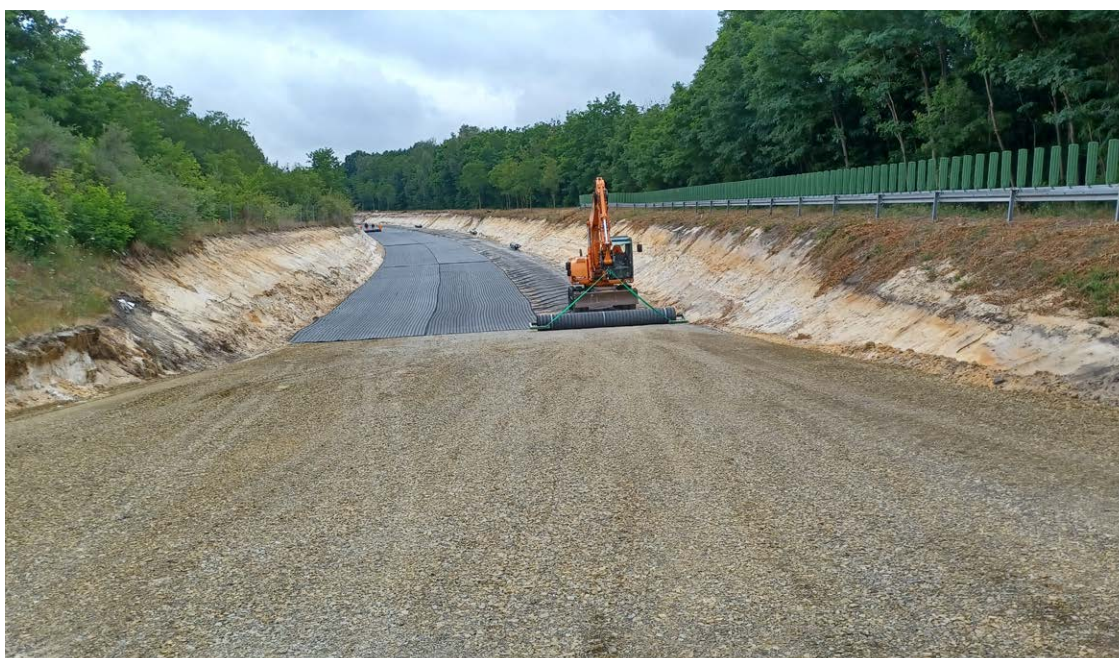


Abb. 28: B 169 zwischen Senftenberg und Sedlitz, Foto: LS



Abb. 29: B 169 zwischen Senftenberg und Sedlitz, Foto: LS

trag der LMBV zusammengestellt und an die zuständige Behörde, das Landesamt für Bergbau, Geologie und Rohstoffe Brandenburg (LBGR), übergeben.

Nach Abschluss der Erkundungs- und Verwahrarbeiten wird durch die LMBV eine gutachterliche Stellungnahme in Auftrag gegeben. Diese Stellungnahme muss durch das LBGR und den LS fachtechnisch gewürdigt werden. (Quelle des vorstehenden Textes: Pressestelle LMBV)

Die Vollsperrung der B 169 zwischen Sedlitz und Senftenberg muss bis zum Beginn der Baumaßnahme aufrechterhalten bleiben, da die Fahrbahn wegen der Bohrarbeiten beschädigt und deshalb die Verkehrssicherheit nicht gewährleistet ist. Der LS hatte die Vorbereitungen für die Deckenerneuerung der B 169 von Sedlitz bis zur Ortsumgehung Senftenberg getroffen und plant, die Bauarbeiten so zügig wie möglich umzusetzen. Die Baustrecke hat eine Länge von etwa 3,2 km.

Innovationen – Verwendung von Kompaktasphalt im Straßenbau

Die Steigerung der Einbauqualität ist nur ein Vorteil des Kompaktasphalts, weitere sind die höhere Lebensdauer und die bessere Haltbarkeit. Seine Herstellung ist eine seit langem bekannte Bauweise, für die das damalige Ministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur neue Regelungen im Allgemeinen Rundschreiben Straßenbau Nr. 5/2019 für die Anwendung und Ausschreibung von ‚Kompakten Asphaltbefestigungen‘ bekannt gegeben hatte. Diese Regelungen wurden mit Runderlass Nr. 8/2019 vom 20.09.19 auch für die Bundes- und Landesstraßen eingeführt.

Bundesweit wurden dann in den Jahren danach Pilotvorhaben durchgeführt, um Erfahrungen mit der Bauweise zu sammeln.

Im Land Brandenburg wurden auf folgenden Strecken Pilotvorhaben umgesetzt:

- B 87 Ausbau ABS 225 im Bereich Duben – Schaffung von Überholabschnitten
- B 101 Ortsumfahrung Bad Liebenwerda
- L 38 Hangelsberg
- B 87 Naundorf – Schlieben – Kolochau

Die bisherigen Anwendungserfahrungen bei geeigneten örtlichen Rahmenbedingungen zeigen positive Auswirkungen auf die Nutzungsdauer von Asphaltschichten. Da sich bei der Kompaktbauweise die Schichtdickenverhältnisse zwischen Asphaltbinder- und Asphaltdeckschicht gegenüber der konventionellen Bauweise verändern, können die hochwertigen Bestandteile der Asphaltdeckschicht gezielter an der Oberfläche zur Wirkung kommen. Weitere Vorteile ergeben sich aus der geringeren Deckschichtdicke, auch bei ersten Erhaltungsmaßnahmen an der Deckschicht. Es fallen dabei geringere Mengen für Entsorgung und Wiedereinbau an.



Abb. 30: B 101, Ortsumfahrung Liebenwerda, Baujahr 2021, Foto: LS

Die Absicht des Bundes ist es, diese Bauweise bei Vorhaben von Neubau, Um- und Ausbau und bei der baulichen Erhaltung im Bundesfernstraßenbau verstärkt anzuwenden. Die Vorteile sollen aber auch im Landesstraßenbau genutzt werden. Nach der Übergangsphase zur Etablierung der Bauweise sollen ‚Kompakte Asphaltbefestigungen‘ im Zuständigkeitsbereich des LS als Standardbauweise im Asphaltstraßenbau angewendet werden. Abweichungen bedürfen einer Begründung. Dies betrifft Baumaßnahmen auf der freien Strecke mit Einbauflächen > 6.000 m². Insbesondere bei Erhaltungsmaßnahmen mit Erneuerung der Deck- und Binderschicht würde die Bauweise die Bauzeit verkürzen.

Die Vorteile des Kompaktasphalts:

- erhöhte Haltbarkeit und Lebensdauer der Deckschicht
- optimaler Schichtenverbund durch intensive Verzahnung von Deck- und Binderschicht (Einbau „heiß auf heiß“)

- bessere Verdichtung des Mischgutpakets
- verminderte Spurrinnenbildung
- Bauzeitverkürzung durch zwei parallel durchzuführende Arbeitsschritte
- Einbau auch bei ungünstigen Witterungsverhältnissen

Kürzere Bauzeit, bessere Qualität und Nachhaltigkeit: Kompaktasphalt auf der B 87 Naundorf – Schlieben – Kolochau

Ein Beispiel für die Nutzung der Vorteile des Kompaktasphalts ist die Erneuerung der Fahrbahn auf der B 87 zwischen Schlieben und Kolochau. Auf dieser vergleichsweise langen Baustrecke von 8,5 km mit einer Breite von 8,10 m wurde das innovative Verfahren eingesetzt, bei dem die Binder- und Deckschicht gleichzeitig ausgebracht werden.

Die Bauzeit und die damit verbundene Dauer der Vollsperrung der B 87 konnte mit diesem Bauverfahren verkürzt werden. Und weil die Dicke der Deckschicht reduziert ausgebracht



Abb. 31: B 87, Naundorf – Schlieben – Kolochau, Baujahr 2021, Foto: LS

wird, bedeutet das die Einsparung von Material. Zugleich ist die Qualität der oberen neuen Asphaltsschichten durch den Einbau „heiß auf heiß“ besser als die der herkömmlichen Verfahren. Darüber hinaus bietet die Kom-

paktasphaltierung die Möglichkeit, sogleich die Fahrbahnmarkierung in Form einer Dauermarkierungsfolie mit bituminierte Unterseite auszubringen, am Tag des Asphalteinbaus auf die noch warme Schicht.



Abb. 32: B 87, Naundorf – Schlieben – Kolochau, Baujahr 2021, Foto: LS



Abb. 33: B 87, Naundorf – Schlieben – Kolochau, Baujahr 2021, Foto: LS



Abb. 34: B 87, Naundorf – Schlieben – Kolochau, Baujahr 2021, Foto: LS

In vier Bauabschnitten - vom 24. Juni bis zum 9. September 2021 - wurde der Asphalt zweilagig erneuert und zum Teil auf einer Fläche von ca. 31.000 m² auch die Tragschicht ausgebaut und neu asphaltiert.

Eingesetzt wurden etwa 13.000 t Asphaltmischgut. Kompaktasphaltbauweise, das bedeutet, dass beide Lagen – die Binder- und die Deckschicht - heiß auf heiß aufgetragen werden. Das hat den Vorteil, dass die Deckschicht dünner gebaut werden kann und das Anspritzen mit Bindemitteln zwischen den beiden Asphaltsschichten entfällt. Die gute Verbindung der beiden Schichten wird durch die unterschiedlichen Korngrößen erreicht.

Die Wahl fiel auf den Kompaktasphalt wegen des großen Umfangs des Bauvorhabens (ca. 56.500 m²). Von Vorteil war, dass die alten Asphaltsschichten homogen aufgebaut und keine Elemente beispielsweise für die Entwässerung einzubauen waren. Möglich

wurde die Verwendung durch die gute Lage zu Mischwerken, die sicherstellten, dass der Beschicker kontinuierlich mit den notwendigen Asphaltkomponenten beliefert werden konnte. Entstanden ist eine Fahrbahn ohne Mittelnaht, weil der Einbau über die gesamte Breite möglich war.

Jahresabschluss mit Gewinn- und Verlustrechnung



Lagebericht für das Geschäftsjahr 2021

Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Hoppegarten

A. Geschäfts- und Rahmenbedingungen

A.1 Tätigkeit und Aufgabendarstellung des Landesbetriebs Straßenwesen Brandenburg

Mit Erlass des damaligen Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung vom 08.12.2004 wurde der LS Straßenwesen zum 01.01.2005 gegründet. In Folge der zum 01.01.2021 in Kraft tretenden Übertragung der Aufgaben für die Bundesautobahnen (BAB) auf die Autobahn GmbH des Bundes (AdB) und das Fernstraßenbundesamt wurde der Erlass zum 26.11.2020 neu gefasst. Die Tätigkeit des LS ist nicht auf Gewinnerzielung ausgerichtet.

Gemäß Betriebsanweisung, als Anlage zum Errichtungserlass, bilanziert der LS entsprechend den handelsrechtlichen Regelungen. Entsprechend § 74 Abs. 1 Landeshaushaltsordnung (LHO) ist somit nach den Regeln der kaufmännischen doppelten Buchführung zu buchen und, wie in § 87 Abs. 1 LHO geregelt, ein Jahresabschluss in entsprechender Anwendung des § 264 Abs. 1 Satz 1 des Handelsgesetzbuchs aufzustellen. Demzufolge ist beim LS ein betriebliches Rechnungswesen, bestehend aus kaufmännischer Buchführung und Kosten- und Leistungsrechnung, eingerichtet.

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

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

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

Mit Stichtag 31.12.2021 verwaltete der LS gemäß Längenstatistik der Straßeninformationsbank 5.585 km Landesstraßen, 2.700 km Bundesstraßen, 814 km Radwege an Bundesstraßen, 815 km Radwege an Landesstraßen sowie 1.563 Brücken (Teilbauwerke), davon 807 Brücken im Rahmen der Auftragsverwaltung des Bundes. Die Verwaltung der BAB ging zum 01.01.2021 an die AdB über.

A.2 Aufbau und organisatorische Änderungen

Der LS besteht zum 31.12.2021 aus den Dienststätten (DS) Frankfurt (Oder), Eberswalde, Cottbus, Wünsdorf, Potsdam und Kyritz mit insgesamt 33 Straßenmeistereien, zwei Brückeninspektionen sowie dem Betriebssitz Hoppegarten. Die Dienststätte Stolpe, zwölf Autobahnmeistereien, eine Fernmeldemeisterei, die Brückeninspektion Finowfurt sowie die Bauüberwachungen Boblitz und Seddiner See sind ab dem 01.01.2021 der AdB zugeordnet.

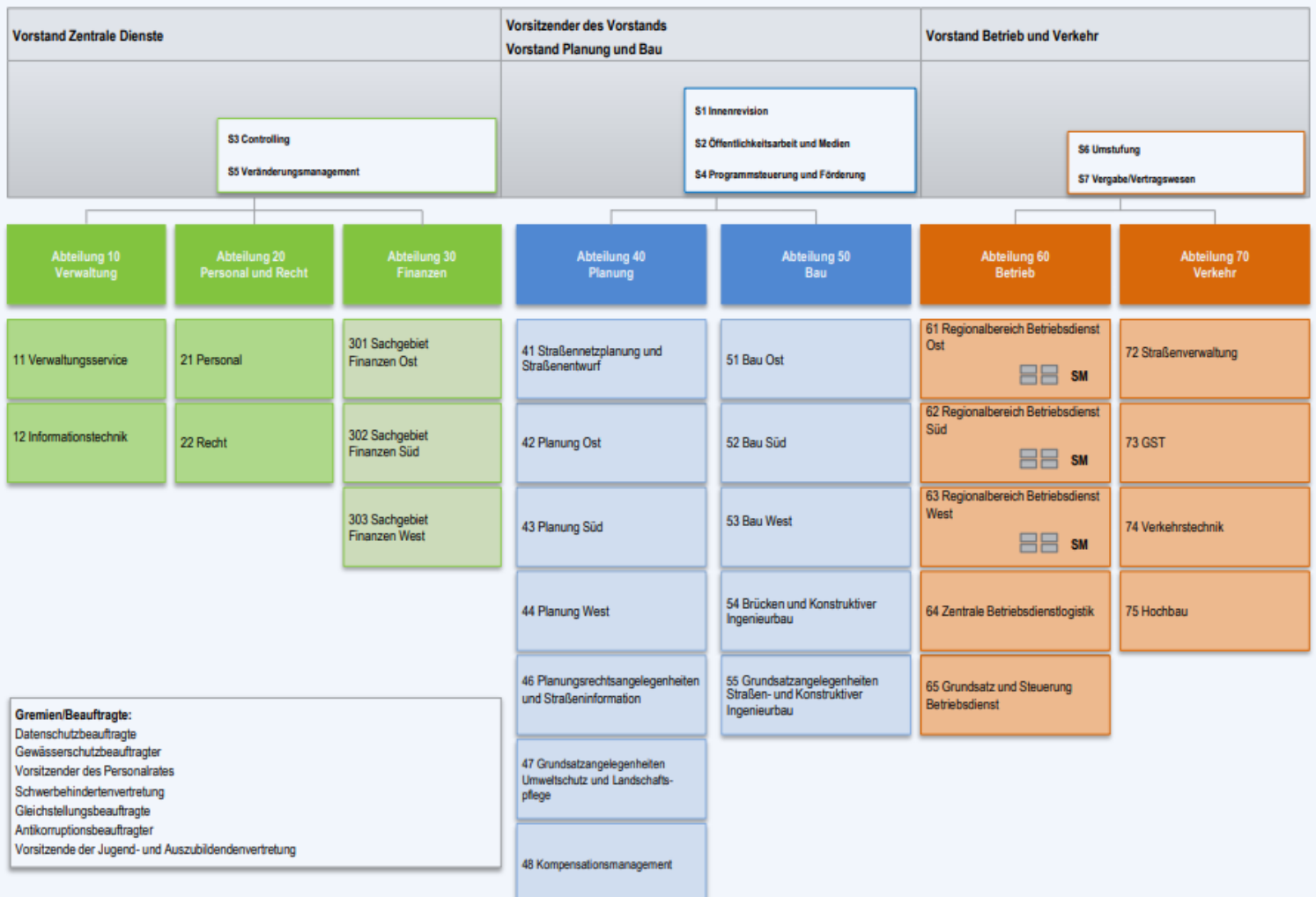
Die im LS mit der Bewirtschaftung der BAB befassten Organisationseinheiten wurden mit Betriebsbeginn der AdB vollständig aufgelöst.

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

Im Berichtsjahr wurden innerhalb der Abteilung Planung das Dezernat Kompensationsmanagement sowie die Teams „Großprojekte“ und „Duales Studium“ neu gegründet.

Im Berichtsjahr wurden innerhalb der Abteilung Planung das Dezernat Kompensationsmanagement sowie die Teams „Großprojekte“ und „Duales Studium“ neu gegründet.

Organigramm des Landesbetriebs Straßenwesen Brandenburg Stand 31.12.2021 (© LS)



A.3 Entwicklung und wichtige Vorgänge im Berichtsjahr

Im Jahr 2021 wurden die in den vergangenen Jahren gesetzten Schwerpunkte zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit des Landesstraßennetzes weiterverfolgt. Dabei trugen der Ausbau von Ortsdurchfahrten und der Neubau von Radwegen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und der Förderung umweltfreundlicher Mobilität bei. Gleichzeitig wurde der Zustand mehrerer Straßen/Bauwerke/Radwege durch Erhaltungsmaßnahmen verbessert. Die Neubaumaßnahme L 30 Ortsumfahrung Niederlehme aus dem Landesstraßenbedarfsplan konnte im Berichtsjahr für den Verkehr freigegeben werden.

Zur Stärkung des Radverkehrs wurden im Jahr 2021 eine Reihe von Neubaumaßnahmen durchgeführt. Insgesamt lagen die Aufwendungen für Planung und Bau von Radwegen an Landesstraßen im Berichtsjahr bei 10.300 Eintausend Euro (T€). Es konnten sieben Neubaumaßnahmen mit einer Länge von 14,2 km baulich fertig gestellt und drei weitere baulich begonnen werden. Die Bauweiterführung erfolgt im Jahr 2022. Damit konnte ein signifikanter Fortschritt in der Entwicklung der Radwegeinfrastruktur erzielt werden. Vier Neubaumaßnahmen wurden im Jahr 2021 anteilig mit Mitteln des Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) finanziert.

Die verkehrliche Anbindung der Tesla Giga-Factory wurde seitens des LS auch im Berichtsjahr planerisch und baulich mit verschiedenen Projekten fortgeführt. Die Planung des mehrstreifigen Ausbaus der vorhandenen L 38 konnte abgeschlossen werden. Für das Jahr 2022 ist die bauliche Umsetzung durch Tesla vorgesehen. Die temporäre Anschlussstelle wurde bereits in Betrieb genommen. Zudem erfolgte auf einem Teilabschnitt der L 38 die Durchführung einer Erhaltungsmaßnahme.

Im Rahmen des Projekts „LS 2021 – Fortentwicklung des LS in den kommenden Jahren“ konnte zum 01.01.2021 der Übergang der Aufgaben mit Bezug zu BAB an die AdB erfolgreich vollzogen werden. Zudem wurde die Arbeit an der Weiterentwicklung des Grundmodells der künftigen Aufbauorganisation weitergeführt. Die Ergebnisse wurden in regionalen Führungskräftekonferenzen vorgestellt sowie über die Schritte zur Einführung der neuen Aufbaustruktur ab dem 01.01.2022 informiert. Mit Zustimmung des Ministeriums für Infrastruktur und Landesplanung (MIL) zur Organisationsverfügung „Änderung der Aufbauorganisation im Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg“ sowie der erfolgten Mitbestimmung des Personalrats – unter Mitwirkung der Gleichstellungsbeauftragten und der Schwerbehindertenvertretung – konnten die Organisationsverfügung sowie das neue Organigramm des LS veröffentlicht werden.

Darüber hinaus erfolgte im Jahr 2021 planmäßig die formale Überleitung des Infrastrukturbetriebs der Informationstechnik (IT) an den Brandenburgischen IT-Dienstleister (ZIT-BB), welcher die gesamte IT-Infrastruktur sowie die laufenden IT-Verträge übernommen hat. Die abschließende Migration der IT-Aufgaben wird unter Federführung des ZIT-BB bis Anfang 2024 erfolgen. Seit dem 01.01.2021 unterstützt der LS gemeinsam mit dem ZIT-BB die AdB Niederlassung Nordost bei der Fortführung und Überleitung des IT-Betriebs. Die Kooperation endet spätestens zum 31.12.2023.

Während des Berichtsjahrs stellte die Corona-Pandemie den LS erneut vor vielfältige Herausforderungen. Zum gesundheitlichen Schutz der Beschäftigten sowie der Sicherstellung der Erfüllung systemrelevanter Kernaufgaben erfolgten die Weiterentwicklung des Pandemieplans, die Fortschreibung von Gefährdungsbeurteilungen und die Aktualisierung des Hygienekonzepts. Hierbei galt es, die sich in kurzen Intervallen ändernden gesetzlichen Vorgaben umgehend im LS umzusetzen. Arbeitsweisen und -strukturen wurden fortlaufend der Infektionslage entsprechend angepasst. Die Beschaffung zusätzlicher Arbeitsschuttmittel (z. B. Schutzmasken, Schutzkleidung, Antigen Schnelltests) verursachte ungeplante zusätzliche Kosten.

In den Straßenmeistereien kamen zur Minderung der Kontakte speziell aufgestellte Dienstpläne mit versetzten Schichtbeginnen zum Einsatz. Ein Wechsel der Beschäftigten zwischen den Schichten wurde zur Reduzierung des Ansteckungsrisikos nach Möglichkeit vermieden. Die Gewährleistung der Verkehrssicherheit war trotz einzelner schwieriger Phasen stets gegeben. Für auftretende Extremsituationen/Notfälle wurden spezielle Pläne zur Absicherung der Verkehrssicherheit vorbereitet.

Im Planungsprozess für Maßnahmen an sonstigen Bundesfernstraßen und Landesstraßen sowie der Straßenunterhaltung kam es u. a. aus folgenden Gründen zu Verzögerungen:

- Leistungsstopp/Leistungsreduzierung bei externen Dienstleistern (z. B. wegen Erkrankung bzw. Quarantäne von Auftragnehmerinnen und Auftragnehmern, Einschränkungen in Folge behördlicher/staatlicher Anordnungen),
- eingeschränkte Kommunikation mit Auftragnehmerinnen und Auftragnehmern, Behörden und Privaten.

Erhebliche Lieferverzögerungen wegen fehlender Bauteile waren bei der Beschaffung von Fahrzeugen und sonstiger Technik festzustellen. Ebenso konnten im Bereich Verkehr verschiedene Maßnahmen aufgrund von Lieferengpässen bei Materialien bzw. Lieferverzögerungen bei technischer Ausrüstung nicht vollständig zum Abschluss gebracht werden. Das betraf u. a. Maßnahmen im Bereich der Fahrbahnmarkierung sowie die Nachrüstung bzw. Erneuerung von Fahrzeug-Rückhaltesystemen.

Auch Auswirkungen auf die Bautätigkeit im Land Brandenburg wurden vereinzelt festgestellt. U. a. stellten die beauftragten Baufirmen Mehrkosten für coronabedingte Aufwendungen in Rechnung. Zudem kam es in Einzelfällen zu Verzögerungen der Fertigstellung von Baumaßnahmen aufgrund von Erkrankungen oder quarantänebedingter Fehlzeiten bei Beschäftigten der Auftragnehmer.

Der im LS flächendeckend vollzogene Wechsel von fest installierten Arbeitsplatzrechnern hin zu Laptops hat die Möglichkeiten der Wohnraumarbeit erheblich erweitert. Dieses Angebot erhöht die Attraktivität des LS als moderner Arbeitgeber und wird daher auch nach Beendigung der Pandemie fortgeführt.

B. Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

B.1 Ertragslage

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

	2020	2021
Verwaltungswirtschaftliche Tätigkeit	14.421 T€	23.100 T€
Erstattung Dritter Verwaltung/IT	0 T€	3.812 T€
Investitionen	8.750 T€	10.000 T€
Betriebliche Tätigkeit	30.803 T€	30.909 T€
Erstattung Dritter Betriebsdienst (BD)	7.555 T€	10.425 T€
Straßenbau und -planung (ohne EU)	82.184 T€	96.600 T€
Erstattung Dritter Planung u. Bau (P + B)	26.477 T€	21.375 T€
Förderzuschüsse der EU	1.721 T€	3.492 T€
Personalkostenzuschuss MIL	114.700 T€	107.667 T€
Erstattung Dritter Personal	34.094 T€	14.199 T€
Zentrale Erlöse	2.279 T€	1.000 T€
Summe	322.984 T€	322.579 T€

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

Neben den Landesmitteln und den Erstattungen von Dritten wurden dem LS im Rahmen der Auftragsverwaltung vom Bundesministerium für Digitales und Infrastruktur (BMDV), ehemals Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), Mittel für den Bau und die Unterhaltung von sonstigen Bundesfernstraßen zur Bewirtschaftung übertragen. In Folge des Übergangs der BAB an die AdB lagen die umgesetzten Mittel mit 124.794 T€ deutlich unter denen des Vorjahrs (2020: 263.817 T€). Die genannten Bundesmittel sind nicht Gegenstand dieses Jahresabschlusses, da die Umsetzung im Rahmen des Bundeshaushalts erfolgt. Für die übernommenen Planungs- und Verwaltungsaufgaben im Zusammenhang mit Bundesprojekten erhielt der LS vom Bund Vergütungen für sonstige Bundesfernstraßen in Höhe von 5 % der Baukosten sowie Abschmelzungsbeträge für BAB-Projekte sowie das ÖPP-Projekt A 10/A 24.

Außerdem wurden dem LS als Bewilligungsbehörde durch das MIL Förderzuschüsse zur Bewilligung von Maßnahmen für den kommunalen Straßenbau in Höhe von 27.108 T€ (2020: 27.108 T€), für den kommunalen Brücken- und Radwegebau in Höhe von 10.000 T€ (2020: 7.002 T€) sowie für Verkehrssicherheitsarbeit in Höhe von 850 T€ (2020: 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 502 T€ (2020: 468 T€) zu.

Die interne Budgetsteuerung erfolgt im LS auf der Grundlage von wöchentlich durch die Stabsstelle 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 2021 lag dieser unter Einbeziehung der Sonderpostensachverhalte bei 94 % und damit unter dem des Vorjahrs. Ursächlich hierfür ist der notwendige Ausgleich des negativen Ergebnisvortrags, welcher nur durch die Erwirtschaftung eines entsprechenden Überschusses im Berichtsjahr möglich wird.

Der Jahresüberschuss im Jahr 2021 beträgt 22.496 Euro. Der negative Ergebnisvortrag in Höhe von ./. 13.198 Euro konnte somit vollständig ausgeglichen werden. Zusätzlich haben u. a. die nicht vorhersehbare Erhöhung des Lohnstundenschlüssels von 2020 zu 2021 um 1,51 % und die daraus resultierenden Spitzabrechnungen zu Gunsten des Landeshaushalts sowie eine um 4.315 T€ über den Erwartungen liegende Abgeltung für die Zweckausgabenpauschale (ZAP) des ÖPP-Projekts A 10/A 24 zu dem vorliegenden positiven Ergebnis beigetragen.

Der Vorstand des LS schlägt vor, den verbleibenden Bilanzgewinn von 9.298 T€ auf neue Rechnung ins Folgejahr vorzutragen. Nach aktueller Einschätzung ist im Jahr 2022 auf Grund der Corona-Pandemie sowie des Ukraine-Kriegs mit erheblichen außerplanmäßigen Mehraufwendungen bei der Beschaffung von Anlagegütern, Material, Treibstoffen, Betriebskosten und Fremdleistungen zu rechnen. Zur Deckung eines hieraus unter Umständen resultierenden Verlustes ist der Vortrag des positiven Ergebnisses aus 2021 dringend geboten.

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 2020 erstellten bzw. im Frühjahr 2021 aktualisierten Projektprogramme für die Jahre 2021 bis 2024. 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 124.120 T€ (2020: 138.253 T€) in Anspruch genommen wurden. Deren Verteilung stellt sich wie folgt dar:

		2020		2021	
Baukosten (Land und EU):		79.079	T€	92.679	T€
	davon Bauüberwachung	2.721	T€	3.330	T€
Planungskosten (Land):		11.194	T€	12.409	T€
Planungskosten Bundesfernstraßen:		47.980	T€	19.032	T€
	davon Bauüberwachung	8.853	T€	4.714	T€
Fremdleistungen Gesamt		138.253	T€	124.120	T€

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

Maßnahmebezeichnung	Baukosten [T€] bis zum 31.12.2021	Ist-Kosten 2021 [T€]
Landesstraßen (fertig gestellt)		
L 30 OU Niederlehme	6.178,9	3.738,6
L 33 OD Eichwerder	3.480,4	609,3
L 33 OD Eggersdorf	7.594,4	2.855,9
L 431 OD Möbiskrüge	1.437,6	384,2
L 401 OD Dahlewitz, 1. BA	780,5	726,5
L 49 OD Lübbenau	264,5	264,5
L 74 OD Klausdorf	729,7	729,7
L 74 OD Teupitz	950,7	942,5
L 28 OD Neureetz	302,8	302,8
L 31 OD Prenden, Ortseinganginsel	103,3	103,3
L 373 OD Brieskow-Finkenheerd	395,9	395,9
L 77 Langerwisch - Saarmund	1.650,0	515,9
L 90 Klaistow - Glindow	6.186,1	4.573,7
L 48 Bohsdorf - Groß Luja	1.193,9	1.193,9
L 171 Hohen Neuendorf - Stolpe	745,0	745,0
L 522 Proschim - Welzow	478,4	478,4
L 373 Br. ü. d. Brieskower Kanal, Groß Lindow	426,7	417,0
L 20 Br. ü. d. DB AG, Dallgow Döberitz	1.033,6	1.033,6
L 173 Br. ü. d. DB AG, Bergerdamm	658,4	658,4
L 77 RW Langerwisch - Saarmund	1.415,9	354,8
L 77 RW Saarmund - Philippsthal	1.495,5	994,7
L 90 RW Klaistow - Glindow	1.779,9	843,8
L 94 RW Grüningen - Wollin	995,2	658,8
L 20 RW Marwitz - KV Bötzow	828,5	828,5
L 171 GRW Stolpe (außerorts)	233,7	233,7
L 338 RW Neuenhagen - Hönow	518,1	450,7

Maßnahmen zur verkehrlichen Anbindung der Tesla-Gigafactory (fertig gestellt)		
L 38 KP L 38/L 23 - BW DER	337,1	337,1
Bundesstraßen (planerische Vorbereitung bzw. Bauüberwachung)		
B 96 OU Teschendorf/Löwenberg	3.828,2	189,9
B 97 OU Cottbus, 1. + 2. VA	4.047,5	817,2
B 96 OU Fürstenberg	2.502,0	256,8

B.2.2 Betrieb und Verkehr

Im Vorstandsbereich Betrieb und Verkehr wurde das konsumtive Fachbudget im Berichtsjahr mit 41.411 T€ (2020: 38.684 T€) in Anspruch genommen. Hiervon entfallen 11.887 T€ (2020: 6.908 T€) auf Materialkosten. Die direkt den einzelnen Leistungspositionen des Betriebsdienstes (BD) zuordenbaren Fremdleistungen (Einzelkosten) für Bundes-, Landes- und Kreisstraßen verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Leistungsbereiche:

Leistungsbereiche	Gesamt	dav. B-Str.	dav. L-Str.	dav. K-Str.
	[T€]	[T€]	[T€]	[T€]
Sofortmaßnahmen am Straßenkörper	4.241	65	4.009	167
Grünpflege	8.139	17	7.945	177
Wartung und Instandhaltung	3.953	19	3.900	34
Reinigung	513	1	512	0
Winterdienst	2.280	762	1.494	24
Weitere Leistungen	2.619	480	2.136	3
Substanzerhaltende Maßnahmen	5.811	33	5.777	1
Verkehrszählungen	34	1	33	0
Leistungen für Dritte	5	0	5	0
Sonstiges	60	0	60	0
Summe	27.655	1.378	25.871	406

Insgesamt hat über alle Leistungsbereiche gesehen das Volumen der direkt einzelnen Fachaufgaben zuordenbaren Fremdleistungen (Einzelkosten) für Bundes-, Landes- und Kreisstraßen gegenüber dem Jahr 2020 (26.555 T€) um ca. 4 % zugenommen. In den Bereichen mit den höchsten Leistungsanteilen stellt sich die Veränderung wie folgt dar:

Leistungsbereiche	2020	2021	Δ	Δ
	[T€]	[T€]	[T€]	[%]
Winterdienst	1.022	2.280	1.258	123
Weitere Leistungen	2.057	2.619	562	27
Reinigung	413	513	100	24
Substanzerhaltende Maßnahmen	5.270	5.811	541	10
Grünpflege	8.217	8.139	- 78	- 1
Sofortmaßnahmen am Straßenkörper	4.716	4.241	- 475	- 10
Wartung und Instandhaltung	4.589	3.953	- 636	- 14

Der Leistungsbereich „Winterdienst“ weist im Vergleich zu den Vorjahresdaten aufgrund der strengen Wintermonate den stärksten Anstieg auf (+ 123 %). Diese Tatsache geht einher mit dem gegenüber dem Vorjahr festzustellenden Anstieg des Materialaufwands in Folge eines um 3.345 T€ höheren Streumittelbezugs. Die Veränderungen in den Bereichen „Sofortmaßnahmen am Straßenkörper“ (./. 10 %) sowie „Substanzerhaltende Maßnahmen“ (+ 10 %) sind in ihrer Gesamtheit zu betrachten, da es sich bei beiden um dringend notwendige Sofort-Maßnahmen zur Verbesserung des Straßenzustands/Erhaltungsmaßnahmen handelt. In Summe liegen die Kosten auf Vorjahresniveau. Der Kostenanstieg im Bereich „Weitere Leistungen“ (+ 27 %) resultiert überwiegend aus höheren Kosten für die Behebung von Unfallschäden bzw. hieraus resultierenden Schadensersatzansprüchen.

Neben den zuvor erläuterten bezogenen Fremdleistungen wurden direkt den einzelnen Leistungspositionen des BD zuordenbare komplementäre Eigenleistungen in Höhe von 48.973 T€ (2020: 38.340 T€) erbracht. Davon entfallen 26.072 T€ (2020: 23.870 T€) auf direkte Personalkosten und 22.901 Euro (2020: 14.470 T€) auf direkte Kosten für den Einsatz von Technik und Material. Die gesamten Einzelkosten für Bundes-, Landes- und Kreisstraßen belaufen sich damit auf 76.628 T€ (2020: 64.895 T€). Daraus ergibt sich eine im Vergleich zum Vorjahr um 4,8 % höhere einzelkosten- bzw. leistungsheftbezogene Eigenleistungsquote von 63,9 % (2020: 59,1 %).

B.2.3 Personal

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

Der Personalaufwand betrug gemäß Gewinn- und Verlustrechnung im Berichtsjahr einschließlich Inanspruchnahme/Zuführung von Rückstellungen 91.528 T€ (2020: 124.303 T€). Die auszahlungswirksamen Ausgaben im Zusammenhang mit der Personalbewirtschaftung einschließlich Personalnebenkosten beliefen sich auf 92.161 T€ (2020: 124.668 T€). Hierin enthalten sind folgende Besoldungs- und Tariferhöhungen:

- 1,29 % für Tarifbeschäftigte ab 01/2021,
- 1,40 % für Beamtinnen und Beamte ab 01/2021.

Der starke Kostenrückgang ist auf den Wegfall der BAB-Stellen ab dem 01.01.2021 zurückzuführen.

Die Beschäftigtenzahl des LS hat sich wie folgt entwickelt:

Stand	12/31/2020	12/31/2021
Tarifbeschäftigte	2.200	1.594
dav. befristet Beschäftigte	305	168
dav. Winterdienstkräfte	242	138
Beamte:innen	44	37
Gesamt ohne Azubis	2.244	1.631
Azubis	97	91
Duales Studium	24	31
Referendare:innen	2	3

Der vorab aufgezeigte starke Rückgang der Beschäftigtenzahlen ist der Ausgliederung der mit Aufgaben an BAB betrauten Beschäftigten gemäß § 613a BGB zur AdB zum 01.01.2021 geschuldet.

Im Jahresdurchschnitt 2021 wurden 1.622 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter beschäftigt (inkl. 79 Auszubildende, drei Referendarinnen und Referendare und 26 duale Studentinnen und Studenten). Ohne Berücksichtigung der Auszubildenden und Referendare lag deren Durchschnittsalter bei 49 Jahren und blieb damit gegenüber dem Vorjahr unverändert. Es waren im Berichtsjahr 92 Arbeitsplätze von Schwerbehinderten bzw. ihnen gleichgestellten besetzt.

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

Folgende Einstellungsmöglichkeiten standen dem LS im Berichtsjahr zur Verfügung:

	Anzahl	davon besetzt
Neue Stellen im Haushalt 2021	76	17
Neue Stellen für BD 2021	120	101
Neue Nachwuchsstellen 2021	12	0
Gesamt	208	118

* 20 weitere Verfahren bereits abgeschlossen

** 1 Verfahren bereits abgeschlossen

Die mit dem Haushaltsgesetz 2021 geschaffenen Einstellungsmöglichkeiten sichern den Wissenstransfer und die Aufgabenerfüllung des LS. Von den im Haushaltsplan ausgewiesenen zusätzlichen 196 Stellen konnten 118 erfolgreich besetzt werden. Darüber hinaus wurden im Berichtsjahr zwölf Nachwuchsstellen zugewiesen. Insgesamt konnten unter Ausnutzung freier besetzbarer Stellen aus den Vorjahren im Jahr 2021 218 externe Stellenbesetzungsverfahren erfolgreich abgeschlossen werden.

Wie der Besetzungsstand der neu zugewiesenen Stellen widerspiegelt, war der Prozess der Personalgewinnung auch im Jahr 2021 durch die Corona-Pandemie beeinträchtigt. So konnten zum Beispiel während der Phasen des Lock Downs keine Bewerbergespräche geführt werden. Nach dessen Aufhebung mussten in zahlreichen Fällen bereits eingeladene Bewerberinnen und Bewerber wieder absagen und/oder Termine verlegt werden, da entweder Bewerberinnen und Bewerber oder eigene Beschäftigte kurz vor den Gesprächsterminen mit positiven Corona-Testergebnissen konfrontiert waren.

Ausbildung

Im Jahr 2021 bildete der LS durchschnittlich 79 Auszubildende im anerkannten Ausbildungsberuf der Straßenwärterin und des Straßenwärters aus. Auf Grundlage einer Kooperationsvereinbarung des LS mit der Fachhochschule Potsdam absolvierten darüber hinaus 31 dual Studierende eine Ausbildung auf dem Gebiet des Bauingenieurwesens (Stand 31.12.2021). Um dies fachlich fundiert zu betreuen, sind im LS drei ausbildende Ingenieureinnen und Ingenieure tätig.

Neben den genannten Ausbildungsbereichen absolvieren drei Baureferendarinnen und Baureferendare ihre Ausbildung im LS.

Obwohl Kommunikationskanäle wie Berufs- und Ausbildungsmessen auch im Berichtsjahr coronabedingt nicht stattfinden konnten und dem LS somit die Möglichkeit fehlte, sich potentiellen Bewerberinnen und Bewerbern zu präsentieren, blieben die Bewerberzahlen in Bezug auf Auszubildende und dual Studierende auf konstant hohem Niveau. Hierzu hat u. a. die im Jahr 2020 erarbeitete Ausbildungsmarketingkampagne einen wesentlichen Beitrag geleistet.

B.3 Finanzlage

Zum 31.12.2021 betragen die liquiden Mittel des LS 134.791 T€. Diese haben sich damit im Vergleich zum Vorjahr um 53.732 T€ erhöht. Ursächlich hierfür sind u. a.

- ein im Jahr 2021 höherer Anteil nicht abgeflossener Mittel in Folge verspäteter Rechnungslegung der Auftragnehmerinnen und Auftragnehmer für z. T. neue Sachverhalte (z. B. ZIT-BB Abrechnung Servicevereinbarungen),
- deutlich über dem Vorjahr liegende ausstehende Lieferungen und Leistungen, u. a. durch Lieferverzögerungen in Folge von Materialengpässen im Bereich der Investitionen (Fahrzeuge, Geräte, Maschinen), mangelnder Leistungsfähigkeit der vertraglich gebundenen Firmen oder auch durch die Verschiebung von Baumaßnahmen wegen fehlender Genehmigungen oder aufgehobener Vergabeverfahren (SoPo für sonstige Zuschüsse und Zuweisungen) sowie
- im Vergleich zum Jahr 2020 ein höherer Anteil noch nicht zum Bilanzstichtag zahlungswirksam gewordener Fördermittelabrufe bzw. noch nicht abgerufene Fördermittel.

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

Der Verlustvortrag aus Vorjahren lag zum 31.12.2021 bei ./ 13.198 T€. Unter Einbeziehung des Jahresüberschusses des Berichtsjahrs von 22.496 T€ ergibt sich inkl. Basiskapital (3.205 T€) ein Eigenkapitalwert in Höhe von 12.503 T€.

B.4 Vermögenslage

B.4.1 Anlagevermögen

Gegenüber dem Vorjahr verringerte sich der Buchwert um 1.864 T€. Die Investitionen ins Anlagevermögen haben im Geschäftsjahr 2021 die Größenordnung von 5.976 T€ (einschließlich geringwertiger Wirtschaftsgüter) erreicht (2020: 9.744 T€). Die deutlich unter den Erwartungen liegende Investitionssumme ist auf die bereits geschilderten Lieferengpässe im Zusammenhang mit Fahrzeugen und sonstiger Technik zurückzuführen. Der Abnutzungsgrad des Anlagevermögens erhöhte sich durch die fehlenden Zugänge neuer Anlagegüter im Vergleich zum Vorjahr (2020: 74,32 %; 2021: 74,50 %). Die Entwicklung der Abschreibungsquote (berechnet auf der Grundlage der Buchwerte der jeweiligen Jahresabschlüsse) macht ebenfalls deutlich, dass im Bereich des Anlagevermögens ein kontinuierlicher Ersatz nicht möglich war (2020: 22,09 %; 2021: 21,62 %).

Auf IT-Investitionen entfiel durch die Überleitung der IT-Infrastruktur zum ZIT-BB lediglich ein Anteil von 48 T€ (3 T€ Hardware, 45 T€ Software). Im Verwaltungsbereich belief sich die Investitionssumme auf 218 T€. Unter anderem wurden diese Mittel für die Anschaffung von drei Archivregalsystemen, diversen Büromöbeln sowie einer Einbauküche verwendet.

Für technische Ausrüstungsgegenstände des BD sowie Fahrzeuge der Meistereien investierte der LS im Berichtsjahr 5.710 T€, u. a. für sieben Unimogs mit Anbaugeräten, zwei Lastkraftwagen mit Anbaugeräten, drei Kleingeräteträger, zwei Hydrolader, sechs Anhänger Buschholzhacker, 17 Kleintransporter und 29 LED Lichtsignalanlagen.

Die für 2022 bewilligten Investitionsmittel entsprechen dem Ansatz des Berichtsjahrs.

Im Berichtsjahr ging auf Basis der „Vereinbarung zum Übergang der sächlichen Betriebsmittel gemäß § 7 Fernstraßen-Überleitungsgesetz auf die Autobahn GmbH des Bundes“ zum 01.01.2021 das Eigentum an sächlichen Betriebsmitteln, welche durch das Land Brandenburg beschafft und bis zum 31.12.2020 für die BAB-Bewirtschaftung genutzt wurden, auf den Bund/die AdB über. Letztgenannte erstattete dem Land die zum Stichtag vorliegenden Restbuchwerte in Höhe von 421 T€. Für die geringwertigen Wirtschaftsgüter erfolgte eine pauschalierte Kostenerstattung in Höhe von 3 % der mit Landesmitteln beschafften sächlichen Betriebsmittel (12 T€).

Auf der Grundlage der Kabinettsbeschlüsse Nr. 796/08 vom 15.07.2008 und Nr. 51/10 vom 16.02.2010 sowie der zwischen dem MIL und dem Ministerium des Innern und für Kommunales (MIK) getroffenen Rahmenvereinbarung zur Sicherstellung der Bedingungen für eine geordnete Überleitung der Ressourcen auf den ZIT-BB wurde im Berichtsjahr zum Stichtag 01.01.2021 zwischen den Beteiligten abgestimmte Teile der Hard- und Software des LS Straßenwesen an den ZIT-BB übertragen und ebenso wie die an die AdB übergegangenen Anlagegüter in der Anlagenbuchhaltung des LS deaktiviert.

B.4.2 Vorratsvermögen

Mit einem Bestand an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen in Höhe von 3.623 T€ lag dieser zum 31.12.2021 in Folge höheren Streustoffverbrauchs unter dem Niveau des Vorjahrs (4.235 T€). Die höchsten Anteile am Bestand des Vorratsvermögens entfallen auf Streustoffe Winterdienst (2020: 2.594 T€; 2021: 1.942 T€) sowie Straßenzubehör (2020: 1.401 T€; 2021: 1.432 T€).

B.4.3 Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

Forderungen gegenüber dem Land bestanden zum 31.12.2021 in Höhe von 2.142 T€ (2020: 75 T€). Der Anstieg im Vergleich zum Vorjahr ist zurückzuführen auf Forderungen gegenüber dem MIL in Höhe von 2.095 T€ aus dem im Jahr 2021 aufgelegten Sonderprogramm „Stadt und Land“ für Maßnahmen im kommunalen Straßenbau zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden des Landes Brandenburg.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beliefen sich zum Bilanzstichtag auf 2.782 T€ (2020: 14.570 T€). Das Delta ist im Wesentlichen auf unterschiedliche Ausgleichszeiträume bei Forderungen gegenüber dem Bund resultierend aus der Abgeltung für die ZAP des ÖPP-Projekts A 10/A 24 der Jahre 2020 und 2021 zurückzuführen. Während der Ausgleich der ZAP 2020 erst im Jahr 2021 durch Aufrechnung gegen Rückforderungen des Bundes aus Erstattungsansprüchen zur Streckenkontrolle auf Bundesfernstraßen erfolgte und demzufolge zum 31.12.2020 noch Bestandteil der offenen Forderungen war, wurde die ZAP für das Jahr 2021 noch im Berichtsjahr bezahlt. Ein offener Posten bestand somit zum Bilanzstichtag nicht. Die offenen debitorischen Posten waren entsprechend geringer.

Sonstige Vermögensgegenstände lagen zum 31.12.2021 in Höhe von 4 T€ (2020: 2 T€) vor. Bei den Aktiven Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von 413 T€ (2020: 710 T€) handelt es sich überwiegend um Buchungen zu Lizenzen und Softwarepflegeverträgen.

B.4.4 Sonderposten (SoPo)

Der SoPo aus Zuweisungen und Zuschüssen für Investitionen korrespondiert mit der Bestandsentwicklung des Anlagevermögens, d. h. auch hier liegt der Wert unter dem des Vorjahrs. Hingegen ist beim SoPo für sonstige Zuweisungen und Zuschüsse ein erheblicher Anstieg festzustellen (2020: 8.749 T€; 2021: 23.424 T€). Diese Tatsache liegt darin begründet, dass ein erheblicher Teil von Lieferungen und Leistungen aus bereits ausgeführten Gründen nicht wie geplant im Berichtsjahr erbracht werden konnten.

B.4.5 Rückstellungen

Die im Bereich der Rückstellungen im Vergleich zum Vorjahr festzustellende Reduzierung um 15.481 T€ (2020: 60.206 T€; 2021: 44.725 T€) ist in erster Linie auf den Verbrauch einer Rückstellung für Rückforderungen des Bundes aus Erstattungsansprüchen zur Streckenkontrolle auf Bundesfernstraßen (14.160 T€) zurückzuführen.

B.4.6 Verbindlichkeiten

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen betragen zum Bilanzstichtag 50.026 T€ und lagen damit deutlich über dem Vorjahr (2020: 29.368 T€). Hierzu trug insbesondere eine verspätete Rechnungslegung der Auftragnehmerinnen und Auftragnehmern bei. Insbesondere zu nennen ist die ab dem Berichtsjahr neu auf der Basis von Servicevereinbarungen erfolgende Rechnungslegung des ZIT-BB. Hier waren zum 31.12.2021 die Abrechnungen für das III. und IV. Quartal 2021 in Höhe von 9.170 T€ Bestandteil der offenen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Darüber hinaus führte ein im Vergleich zum Jahr 2020 höherer Anteil noch nicht zum Bilanzstichtag zahlungswirksam gewordener Fördermittelabrufe zum Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Die Verbindlichkeiten gegenüber dem Land entsprechen nahezu dem Wert des Vorjahrs (2020: 12.317 T€; 2021: 13.074 T€). Es gab lediglich eine Verschiebung zwischen Verbindlichkeiten aus Förderprojekten, deren Bestand sich um 3.136 T€ erhöht hat, und Verbindlichkeiten gegenüber der Zentralen Bezügestelle des Landes Brandenburg (ZBB), welche um 2.379 T€ unter dem Vorjahreswert liegen.

Die sonstigen Verbindlichkeiten beliefen sich zum 31.12.2021 auf 4 T€ (2020: 5 T€). Sie resultierten aus gegenüber dem Vorjahr geringeren Verbindlichkeiten gegenüber Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie im Vergleich zu 2020 geringfügig angestiegenen ungeklärten Zahlungseingängen.

C. Risiko- und Chancenbericht

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

Mit der Neuausrichtung des LS und dem Übergang zur neuen Aufbaustruktur ab dem 01.01.2022 ist die Erwartung verbunden, u. a. die folgenden Ziele bestmöglich zu erreichen:

- Stärkung der Regionalität mit Etablierung regionaler Ansprechpartnerinnen und Ansprechpartner für alle Interessen- und Anspruchsgruppen sowie der Identifikation mit Projekten/Maßnahmen über den gesamten Lebenszyklus der Straße,
- Sicherstellung einer Gesamtsteuerung mit fachlich-inhaltlicher Rückkopplung zwischen Leitungs-, Grundsatz- und Fachbereichen,
- Stärkung der Führungs- und Entscheidungskultur durch klare und abgestimmte Zielvorgaben und Berücksichtigung der Ergebnisse der Mitarbeiterinnen- und Mitarbeiter-Umfrage im Jahr 2017,
- Optimierung von interner und externer Kommunikation mittels effektivem und effizientem Schnittstellen- und Informationsmanagement sowie der
- Förderung der Innovationsfähigkeit des LS.

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, mitberücksichtigt.

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

Die Schwerpunktrisiken liegen insbesondere in

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

Zu betrachten sind hier zum einen die Stellenbereitstellung im Rahmen der Haushaltsverhandlungen als auch die Problematik der Stellenbesetzung und Bewerberverfügbarkeit.

Gemäß dem Konzept für den Straßenbetriebsdienst im LS besteht in den Straßenmeistereien ein Gesamtpersonalbedarf in Höhe von 1.100 Vollzeitäquivalenten (VZÄ). Diesem stand zum 01.01.2021 ein Bestand von 697 unbefristet Beschäftigten in den Meistereien gegenüber. Für die Differenz wurden im Rahmen der Haushaltsanmeldung 2021 Zuführungen im Umfang von 403 Stellen (314 Straßenwärterinnen und Straßenwärter, 35 Kolonnenführerinnen und Kolonnenführer, 21 Bauwartinnen und Bauwarten und 33 Streckenwärterinnen und Streckenwärter) beantragt. Die Personalzuführung soll verteilt über einen Zeitraum von fünf Jahren erfolgen (2021 bis 2025). Mit 120 zugewiesenen Stellen im Jahr 2021 (davon 70 Straßenwärterinnen- und Straßenwärterstellen) sowie 95 Stellen im Jahr 2022 wurden bereits wesentliche Voraussetzungen für die Konzeptumsetzung geschaffen. Es ist jedoch von entscheidender Bedeutung, dass auch die für die Jahre 2023 bis 2025 vorgesehenen Personalverstärkungen Berücksichtigung finden. Ermöglicht es doch die mit der Personalzuführung einhergehende Erhöhung des Eigenleistungsanteils, die Abhängigkeit von Fremdfirmen und befristeten Arbeitskräften zu reduzieren und eine kontinuierliche und verlässliche Aufgabenerfüllung im BD bedeutend zu erleichtern. Eine durch den LS erarbeitete Wirtschaftlichkeitsbetrachtung unterstreicht die Notwendigkeit der Umsetzung des Betriebsdienstkonzepts.

Grundsätzlich erweist es sich für den LS als Herausforderung, fachlich qualifiziertes Personal zu gewinnen. Es wird das Risiko gesehen, dass Stellen wegen fehlender geeigneter Bewerberinnen und Bewerber über einen längeren Zeitraum unbesetzt bleiben. Im Vergleich zum Vorjahr ist eine weitere Verschlechterung der Bewerbersituation festzustellen. Dies führt u. a. dazu, dass z. B. Planungsvorhaben nicht begonnen oder fortgeführt werden können.

Bei den aufgeführten Straßenwärterinnen- und Straßenwärterstellen zeigen die Erfahrungen des Jahres 2021, dass nicht für alle Funktionsgruppen qualifiziertes Personal auf dem Arbeitsmarkt verfügbar war. Hier konnte vereinzelt auf Quereinsteigerinnen und Quereinsteiger zurückgegriffen werden. In Abhängigkeit von deren beruflichen Hintergründen ist es geplant, ihnen eine Qualifizierungsmaßnahme anzubieten, die zum einen ihre Fähigkeiten und Kenntnisse an das Niveau ausgebildeter Straßenwärterinnen und Straßenwärter heranführen und zum anderen im Sinne der Personalentwicklung einen Aufstieg in den Entgeltgruppen ermöglichen soll. Die Qualifizierungsmaßnahme wird mit einer verwaltungseigenen Prüfung abgeschlossen.

Ebenso wie im BD ist es für den Bereich der Bauüberwachung vorgesehen, die Eigenleistungsquote deutlich zu erhöhen, leistet sie doch einen entscheidenden Beitrag für die Qualität des

Handelns und die Erhaltung des technischen und vertragsrechtlichen Know-hows. Die im Doppelhaushalt 2019/2020 zur Verfügung gestellten Stellen ermöglichen eine Erhöhung auf ca. 57 %. Aufgrund des Fachkräftemangels auf dem Arbeitsmarkt und dadurch nicht abgeschlossener Stellenbesetzungen liegt der aktuelle Wert noch darunter. Die perspektivisch angedachte und aus qualitativen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten sinnvolle Erhöhung der Eigenleistungsquote auf 80 % kann derzeit sowohl aufgrund der haushalterischen Situation als auch aufgrund des Fachkräftemangels nicht erreicht werden.

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

- (2) **Termin- und Kostenüberschreitungen** in der Projektrealisierung/Unterhaltung infolge von Kapazitätsengpässen bei Auftragnehmerinnen und Auftragnehmern, u. a. wegen erhöhter Nachfrage durch Bund, Länder und Kommunen, Personalmangel, langandauernder Genehmigungs-, Gerichts- und Vergabenaachprüfverfahren sowie ungeplanter Störungen im Bauablauf,
- (3) **Anstieg der Baupreise**, wobei überplanmäßige Kosten z. B. in Folge höherer Rohstoffpreise im Ergebnis zu geringerer Leistungsmenge führen,
- (4) **Kürzungen bei der Mittelbereitstellung** für kommende Haushaltsjahre.

Ein erhebliches Risiko in Bezug auf die Maßnahmenumsetzung ergibt sich aus der Finanzplanung für die kommenden Jahre. Sollte der für den Doppelhaushalt 2023/2024 angemeldete Bedarf in Größenordnungen unterschritten werden, ist zu prüfen, ob alle für einen Baubeginn im Jahr 2022 und der Fortführung im Jahr 2023 vorgesehenen Maßnahmen ausgeschrieben werden können.

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

- (1) Einschränkung der Leistungsfähigkeit des LS in Folge des Ausfalls von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern wegen eigener Erkrankung, vorsorglicher Quarantäne bzw. Betreuung Kind,
- (2) Effizienzeinbußen im Homeoffice aufgrund ausstehender Digitalisierung von Geschäftsprozessen bzw. Datenbeständen,
- (3) psychische Belastungen für Beschäftigte im Homeoffice durch eventuelle Doppelbelastung, Vermischung von Arbeit und Privatleben oder weniger soziale Kontakte,
- (4) Terminverzug/Verschiebung des Mittelabflusses wegen Leistungsstopp/Leistungsreduzierung bei Auftragnehmerinnen und Auftragnehmern, z. B. wegen Erkrankung/Quarantäne

- von Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer bzw. Einschränkungen in Folge behördlicher/ staatlicher Anordnungen sowie eingeschränkter Datenverfügbarkeit im Homeoffice,
- (5) verzögerte Beschlüsse von Gebietskörperschaften (z. B. in Folge unregelmäßig stattfindender Stadtverordneten-/Gemeindevertretersitzungen),
 - (6) Terminverzug/Verschiebung des Mittelabflusses wegen Leistungsstopp/Leistungsverzögerung in Folge von Lieferengpässen (Material, Fahrzeugtechnik, Ersatzteile, etc.),
 - (7) eingeschränkte Kommunikation mit Auftragnehmerinnen und Auftragnehmern, Behörden und Privaten,
 - (8) Defizite bei Erbringung von Fremdleistungen, wegen Insolvenz der Vertragspartnerinnen und Vertragspartner bzw. potentieller Auftragnehmerinnen und Auftragnehmer,
 - (9) Leistungsreduzierung durch Einschränkungen in der Arbeitsausführung wegen Kontaktverbot, u. ä. Regelungen,
 - (10) Verzögerungen im Prozess der Personalgewinnung wegen Einschränkungen bei der Durchführung von Bewerbungsgesprächen,
 - (11) Forderungsausfälle wegen Insolvenz der Schuldnerinnen und Schuldner.

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

Als in vielen Punkten darüber hinaus risikoe erhöhend werden die Folgen des Ukraine-Kriegs angesehen. So sind u. a. deutlich steigende Preise z. B. bei Treibstoffen, Energie und Baumaterialien, aber auch eine Verschärfung der Lieferengpässe in Bezug auf Fahrzeuge und Geräte zu erwarten. Im Bereich der Baumaterialien sind insbesondere erdölbasierte Stoffe wie Bitumen als wichtiger Bestandteil von Asphalt für den Straßenbau sowie Stahl, welcher u. a. für Schutzplancken Verwendung findet, betroffen.

Bereits zum Zeitpunkt der Berichterstellung ist absehbar, dass sich hieraus auch Folgen für neu zu schließende Bauverträge ergeben werden. Unter anderem erfolgen Abstimmungen mit dem MIL sowie dem BMDV zur Aufnahme von Preisgleitklauseln.

Mit der vollständigen Ausstattung aller Verwaltungsbeschäftigten mit Laptops inklusive Zugang zum Landesverwaltungsnetz wurde ein erheblicher Beitrag zur Sicherstellung der Arbeitsfähigkeit geleistet. Auf Basis der am 19.11.2021 in Kraft getretenen Dienstvereinbarung „Wohnraumarbeit“ wird die Möglichkeit des mobilen Arbeitens auch langfristig erheblich zur besseren Vereinbarkeit von Familie und Beruf und damit zur Zufriedenheit der Beschäftigten beitragen. In seiner Rolle als öffentlicher Arbeitgeber stellt der LS damit gegenüber den bereits Beschäftigten sowie potentiellen Arbeitnehmern seine Flexibilität, Zuverlässigkeit und Fürsorge unter Beweis.

D. Prognosebericht

Gemäß Genehmigung des Wirtschaftsplans und nachfolgenden Bewirtschaftungsübertragungen erhält der LS für das Jahr 2022 Zuweisungen in Höhe von 245.351 T€ (Stand 28.02.2022 inkl. Fördermitteln). Hinzu kommen Erstattungen Dritter, die in Höhe von 39.855 T€ eingeplant sind.

Auf den Bereich Betrieb und Verkehr entfällt vom genannten Gesamtbudget inkl. Erstattungen ein Anteil von 48.617 T€. Für den Bereich Planung und Bau wurden ohne Berücksichtigung von Fördermitteln, jedoch unter Einbeziehung der Erstattungen Dritter, 87.668 T€ bewilligt. Im letztgenannten Budget liegt im Vergleich zum Jahr 2021 eine deutliche Reduzierung der verfügbaren Mittel vor.

An den in den vergangenen Jahren verfolgten Schwerpunkten wird auch im Jahr 2022 festgehalten. So steht weiterhin die Umsetzung von Maßnahmen im Bestandsnetz im Fokus. Vorhaben in Ortsdurchfahrten sind mit einem voraussichtlichen Bauministereinsatz von rd. 20.000 T€ berücksichtigt. Neubaumaßnahmen werden lediglich noch im Bereich der straßenbegleitenden Radwege vorgesehen. Für die Planung und die Bauüberwachung für Maßnahmen an Bundesstraßen sind Landesmittel in Höhe von 20.000 T€ eingeplant, davon 2.000 T€ Radwege.

Im Rahmen der Auftragsverwaltung für den Bund werden dem LS für den Bau und die Unterhaltung von Bundesstraßen für das Haushaltsjahr 2022 Mittel in Höhe von 153.808 T€ zur Verfügung stehen (Stand 10.02.2022). Davon entfallen 65.000 T€ auf Erhaltungsmittel. Für den Radwegebau an Bundesstraßen wurden dem LS 10.000 T€ zur Verfügung gestellt. Im Gegensatz zu den Landesstraßen sind an den Bundesstraßen neben dem Radwegeneubau auch Straßenneubauvorhaben vorgesehen. So werden im Jahr 2022 der 2. Bauabschnitt der Ortsumgehung Cottbus (B 168/B 97) zur Stärkung der Lausitzregion baulich fortgesetzt und die Ortsumgehung Schmerzke (B 102) als vorbereitende Maßnahme für die Ortsumgehung Eberswalde/Finowfurt (B 167) begonnen.

Im Musterprozess des Landes Hessen gegen den Bund, im Zusammenhang mit der Einordnung von Kosten der Streckenkontrolle, erging am 02.06.2022 ein Urteil des Bundesverwaltungsgerichts zu Gunsten des Bundeslands Hessen. Auf Grund der noch nicht vorliegenden Urteilsbegründung und somit bestehenden Unsicherheiten hinsichtlich der Rechtsfolgen für den LS, erfolgt keine Berücksichtigung im vorliegenden Jahresabschluss. Sofern das Urteil auf das Land Brandenburg übertragbar ist, wäre durch den Bund ein Betrag in Höhe von 14.160 T€ zu erstatten.

Die Umsetzung der Aufgaben des LS wird ab dem 01.01.2022 unter der neuen Aufbauorganisation erfolgen. Besonderes Augenmerk liegt auf einem reibungslosen Übergang von der bisherigen Spartenstruktur zur Arbeit in der neu entwickelten, noch stärker regional ausgeprägten, Aufbauorganisation sowie der Erstellung eines digitalen Organisations- und Prozesshandbuchs als Wissensspeicher für alle Beschäftigten des LS. Für das Jahr 2022 wurden dem LS 95 neue Stellen für den BD sowie eine Stelle für den Bereich der Ausbildung zugewiesen.

Der LS beabsichtigt, den sich aus dem Jahresabschluss 2021 ergebenden positiven Ergebnisvortrag zu nutzen, um Mehrkosten im Folgejahr bei bezogenen Fremdleistungen, Material- und Treibstoffkosten sowie Betriebskosten u. a. als Folge des Ukraine-Kriegs auszugleichen. Die zu erwartenden deutlichen Preisanstiege werden sich insbesondere bei Neuverträgen widerspiegeln. Zur Erbringung der für das Jahr 2022 geplanten Leistungen werden somit finanzielle Mehrbedarfe entstehen.

Auch in Zukunft ist es das Ziel des LS, durch das Zusammenspiel verschiedener Faktoren, wie z. B. einer Evaluierung der neuen Strukturen und Abläufe, einer Beibehaltung der hohen Ausbildungskapazitäten im LS in Bezug auf Auszubildende im Beruf des Straßenwärters/der Straßenwärtlerin, dual Studierende in der Fachrichtung Bauingenieurwesen sowie Baureferendare, der Generierung von Personal aus landesinternen Verwaltungsstudiengängen, internen Qualifizierungsmaßnahmen, Angeboten im Rahmen des Gesundheitsmanagements und der Durchsetzung von Einstellungsmöglichkeiten im Rahmen kommender Haushaltsverhandlungen, zur Sicherstellung des für die Aufgabenerfüllung erforderlichen Personalbestands beizutragen und die Eigenleistungsquote insbesondere im BD sowie der Bauüberwachung weiter zu erhöhen.

Für das Jahr 2021 sind keine weiteren, über die bereits benannten Entwicklungen hinausgehenden Sachverhalte bekannt, die einen wesentlichen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit des LS haben.

Hoppegarten, 03.06.2022



Edgar Gaffry
Vorsitzender des Vorstands
Vorstand Planung und Bau



Frank Nürnberger
Vorstand
Zentrale Dienste



Thomas Heyne
Vorstand
Betrieb und Verkehr



Bilanz

Gewinn- und Verlustrechnung 01.01.- 31.12.2021

	2021		Vorjahr
	€	€	€
1. Umsatzerlöse			
a) Erträge aus Gebühren und Entgelten	2.912.986,40		2.305.296,33
b) Erträge aus Zuweisungen und Zuschüssen	315.517.847,31		309.429.460,60
c) Veränderung des SoPo für sonst. Zuweisungen und Zuschüsse	-14.674.977,92		474.287,74
d) Erlöse aus betriebl. Und verwaltungswirtsch. Tätigkeit	0,00		12.122,22
		303.755.855,79	312.221.166,89
2. Sonstige Erträge		12.569.634,00	10.266.412,29
3. Aufwendungen für bezogene Waren und Dienstleistungen			
a) Aufwendungen für Material, Energie und so. verwaltungswirtsch. Tätigkeit	-11.887.423,25		-6.908.312,49
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	-165.554.930,47		-165.037.934,08
		-177.442.353,72	-171.946.246,57
4. Personalaufwand			
a) Entgelte, Bezüge und Vergütungen	-76.158.710,41		-103.662.551,67
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	-15.369.399,82		-20.640.838,92
		-91.528.110,23	-124.303.390,59
5. Abschreibungen			
a) Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	-290.687,40		-382.662,85
b) Abschreibungen auf Gebäude, Gebäudeeinrichtungen	-58.193,54		-58.418,89
c) Abschreibungen auf technische Anlagen und Maschinen	-1.943.443,51		-2.102.768,65
d) Abschreibungen auf andere Anlagen, BuG-ausstattung	-4.273.201,00		-4.576.087,17
		-6.565.525,45	-7.119.937,56
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen			
a) Sonstige Personalaufwendungen	-1.249.444,54		-1.059.202,32
b) Aufwendungen für die Inanspruchnahme von Rechten und Diensten	-10.216.526,29		-10.722.165,89
c) Aufwendungen für Kommun.,Dokum.,Inform., Reisen,Werbung	-3.180.010,71		-2.635.191,25
d) Aufwendungen für Beiträge,Sonstiges, Wertkorr.,periodenfr. Aufw.	-3.574.438,14		-15.161.636,10
		-18.220.419,68	-29.578.195,56
7. Zinsen und ähnliche Aufwendungen		-71.459,50	-457.410,74
8. Ergebnis nach Steuern		22.497.621,21	-10.917.601,84
9. Sonstige Steuern		-1.925,57	-3.262,67
10. Jahresfehlbetrag/-überschuss		22.495.695,64	-10.920.864,51

Bilanz zum 31.12.2021

AKTIVA	31.12.2020		Vorjahr
	€	€	€
A. ANLAGEVERMÖGEN			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände „Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen 1. an solchen Rechten und Werten“	286.912,97		820.057,46
		286.912,97	820.057,46
II. Sachanlagen			
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten 1. einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	412.219,16		470.412,70
2. Technische Anlagen und Maschinen	25.527.575,05		25.602.407,40
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	4.132.652,10		5.330.385,53
		31.403.205,63	31.403.205,63
		32.223.263,09	32.223.263,09
B. UMLAUFVERMÖGEN			
I. Vorräte			
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		3.622.694,62	4.235.160,19
II. Forderungen und sonst. Vermögensgegenstände			
1. Forderungen gegen das Land Brandenburg	2.142.326,77		75.438,60
2. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.782.445,48		14.570.596,47
3. Sonstige Vermögensgegenstände	3.936,95		2.343,36
		4.928.709,20	14.648.378,43
Kassenbestand, Bundesbankguthaben, Guthaben bei III. Kreditinstituten und Schecks		134.790.826,64	81.058.541,46
		143.342.230,46	99.942.080,08
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		413.409,39	710.047,15
D. NICHT DURCH EIGENKAPITAL GEDECKTER FEHLBETRAG		0,00	9.993.045,95
		174.114.999,13	142.868.436,27

PASSIVA

	31.12.2020		Vorjahr
	€	€	€
A. EIGENKAPITAL			
I. Basiskapital		3.204.964,26	3.204.964,26
II. Verlustvortrag		-13.198.010,21	-2.277.145,70
III. Jahresüberschuss/-fehlbetrag		22.495.695,64	-10.920.864,51
IV. Nicht durch Kapital gedeckter Fehlbetrag		0,00	9.993.045,95
		12.502.649,69	0,00
B. SONDERPOSTEN MIT RÜCKLAGEANTEIL			
Sonderposten aus Zuweisungen und Zuschüsse aus			
I. Investitionen		30.359.359,28	32.223.263,09
II. Sonderposten für sonstige Zuweisungen und Zuschüsse		23.424.213,01	8.749.235,09
		53.783.572,29	40.972.498,18
C. RÜCKSTELLUNGEN			
1. Rückstellungen für Altersteilzeitverpflichtungen	434.196,94		474.936,42
2. Sonstige Rückstellungen	44.290.419,52		59.730.687,83
		44.724.616,46	60.205.624,25
D. VERBINDLICHKEITEN			
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	50.025.509,53		29.368.192,24
2. Verbindlichkeiten gegenüber dem Land Brandenburg	13.074.076,54		12.316.871,24
3. Sonstige Verbindlichkeiten	4.400,78		4.909,42
		63.103.986,85	41.689.972,90
E. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		173,84	340,94
		174.114.999,13	142.868.436,27

Abkürzungsverzeichnis

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

Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg

Betriebssitz

Lindenallee 51

15366 Hoppegarten

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

