



2011 Geschäftsbericht

Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg

Inhalt

	Seite
Vorwort des Vorstands	4
Neubau der B 102 n, Ortsumgehung Dahnsdorf	6
Allelenkonzeption Brandenburg – ein generationsübergreifender Ansatz	10
Ausbau der B 167 in der Ortslage Gusow im Landkreis Märkisch-Oderland	14
Planung und Bau von Grünbrücken über bestehende Autobahnen in Verbundbauweise	18
Wo ist der schönste Kreisverkehr im ganzen Land?	23
Freie Fahrt auf der B 97 – Ortsumgehung Spremberg / Schwarze Pumpe	24
Lagebericht	32
Gewinn- und Verlustrechnung für 2011	41
Bilanz zum 31.12.2011	42
Organigramm per 1.1.2011	43

Impressum:

Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg
Der Vorstand

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

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

Vorwort des Vorstands zum Geschäftsbericht 2011



Wie schon in den vergangenen Jahren wurden auch 2011 in bewährter Weise zusammen mit den Niederlassungen die Projektprogramme zur Planung und zur Realisierung von Neubau-, Umbau-, Ausbau- und Erhaltungsmaßnahmen, der Radwegebau sowie Allee- und Baumpflanzungen an unseren Bundesfern- und Landesstraßen auf gewohnt hohem Niveau ausgeführt.

Insgesamt sind in diesem Jahr Bundesbaumittel in Höhe von ca. 219 Mio. Euro abgeflossen, bei den Planungs- und Baumitteln des Landes inkl. EFRE-Mittel waren es etwa 118 Mio. Euro. Hinzu kamen für den Bereich der kommunalen Förderung rund 38 Mio. Euro. In Summe sind dies 375 Mio. Euro. Leider werden auf absehbare Zeit Mittel in dieser Höhe – zumindest für den Landesstraßenbereich – nicht mehr zur Verfügung stehen. Die Förderperiode für die EFRE-Mittel läuft in den nächsten Jahren aus, so dass auch diese Mittel deutlich zurückgehen werden.

Der Bund wird zukünftig seine Mittel verstärkt für die Erhaltung und weniger für den Neubau einsetzen. Umso mehr erfüllt es uns mit Genugtuung, dass es wieder gelungen ist, einige bedeutsame Baumaßnahmen auf den Weg zu bringen. Beispielhaft zu nennen sind

- der Baubeginn am AD Schwanebeck
- die Fertigstellung der OU Spremberg (B 97)
- der Baufortschritt an der B 97/ B 168, OU Cottbus.

Als Beispiele für Maßnahmen an Landesstraßen sind zu nennen:

- der Baubeginn an der L 40, OU Güterfelde,
- der erste Spatenstich zum vierstreifigen Ausbau der L 33 zwischen A 10 und Hönow und
- der erste Spatenstich zur L 76, OU Mahlow.

Besondere Erwähnung verdient die Fertigstellung der B 102 n, OU Dahnsdorf, weil diese Maßnahme ein hervorragendes Beispiel für die gute Zusammenarbeit zweier Niederlassungen – hier der NL West und der NL Autobahn – darstellt.

Unter dem Eindruck des heftigen Winters 2010/2011 wurden in Vorbereitung der Wintersaison 2011/2012

besondere Anstrengungen unternommen. Die sonst üblichen Salzvorräte im LS von ca. 45.000 Tonnen wurden durch die Anmietung und Befüllung von Pufferlagern deutlich um 20.000 Tonnen erhöht. Darüber hinaus wurde ein Programm zum Neubau weiterer Salzhallen und Salzsilos in die Wege geleitet, das eine mittelfristige und dauerhafte Erhöhung der Salzlagerkapazitäten auf 75.000 Tonnen für die Bundesfern- und Landesstraßen in Brandenburg ermöglicht.

Das Thema ‚Dienstvereinbarungen‘ beschäftigte uns im Berichtszeitraum insbesondere für den Bereich des Betriebsdienstes viele Monate. Im Januar des Jahres wurde durch den Personalrat die seit mehr als einem Jahr bestehende Dienstvereinbarung zur Arbeitszeit im Betriebsdienst gekündigt. Ab März wurden Verhandlungen zum Abschluss vier neuer Dienstvereinbarungen zwischen Vertretern der Dienststelle und des Personalrates durchgeführt. Diese betreffen die

- Dienstvereinbarung zur Regelung der Arbeitszeit im Betriebsdienst
- Dienstvereinbarung zu den Arbeitszeitkonten
- Dienstvereinbarung zur Regelung der Rufbereitschaft und
- Dienstvereinbarung Winterdienst.

Die Verhandlungen zum Abschluss der Dienstvereinbarungen konnten im Berichtszeitraum weitgehend erfolgreich abgeschlossen werden.

Besonders wichtig aus Sicht der Dienststellenleitung ist die neue Arbeitszeitregelung für die Beschäftigten im Betriebsdienst. Nur so wird es möglich sein, den Straßenbetriebsdienst als Bestandteil der Daseinsvorsorge und als Bestandteil der Landesverwaltung zu sichern. Die Effizienzuntersuchungen der Bundes- und Landesrechnungshöfe, aber auch der Untersuchungsauftrag der Enquetekommission „Kommunal- und Landesverwaltung – bürgernah, effektiv und zukunftsfest – Brandenburg 2020“, der eine Übertragung der Aufgaben des Straßenbetriebsdienstes auf andere Träger, z. B. Landkreise, oder aber dessen Privatisierung von der Landesregierung fordert, sind deutliche Signale, die Zeichen der Zeit zu erkennen.

Das Thema ‚Personal und Personalentwicklung im LS‘ bleibt schwierig. Vom 1. Oktober 2010 bis 30. September 2011 war der Abgang von 48 Beschäftigten zu verzeichnen. Dem gegenüber steht ein Einstellungskorridor von 10 Stellen im Jahr 2011. Die Einsparvorgaben im Haushaltsplan 2012 sehen 64 Stellen vor, wobei nur 36 Beschäftigte planmäßig aus Altersgründen ausscheiden. Positiv ist zu vermerken, dass eine weitere Aufnahme von Beschäftigten des Landesbetriebes Forst in den LS gelungen ist. Nach der Übernahme von 23 Forstwirten und 3 Verwaltungsbeschäftigten aus dem LFB im Jahr 2010 haben weitere 18 Forstwirte in diesem Jahr erfolgreich die verwaltungseigene Prüfung für Straßenwärter abgeschlossen.

Das Projekt ‚SAP-Separierung‘ konnte erfolgreich weitergeführt werden: Die 2010 angekündigte Übernahme des SAP-Systems, zu dem uns das Finanzministerium aufgefordert hat, ist tatsächlich gelungen. Diese Übernahme führte dazu, dass sich die Freiheit bei der Planung und Abbildung der Geld- und Leistungsströme deutlich erhöht hat. Das wichtigste Ziel besteht aber darin, die Kollegen mit Hilfe des SAP-Systems in Zukunft bei möglichst geringem Aufwand noch stärker bei der Datenerfassung und Auswertung zu unterstützen.

Als Träger innovativer Technologie erwies sich der Landesbetrieb beim Forschungsvorhaben des Bundes „PAST – Prozesssicherer Automatisierter Straßenbau“. Im Rahmen einer Versuchsstrecke auf der A 111 werden dabei verschiedene Komponenten getestet, die ein besseres Ineinandergreifen aller Arbeitsschritte beim Straßenbau und damit eine höhere Qualität erreichen.

Im November fand eine große öffentliche Veranstaltung unter der Leitung des BMVBS zur Vorstellung dieses Projektes statt.


Ein ganz besonderes Anliegen und Ziel waren in diesem Jahr die Kreisverkehre im Einzugsbereich des LS. Im Zuge eines Wettbewerbs gelang es, diese Art der Straßenverkehrsanlage in den Mittelpunkt des Interesses zu rücken und eine neue Qualität gestalterischer und Verkehrssicherheitsaspekte zu realisieren.

Als ärgerliche Kuriosität am Rande soll nicht unerwähnt bleiben, dass der Metalldiebstahl auch im LS einen neuen Höhepunkt erreichte.

So wurden im Juli in mehreren Nächten an PWC-Anlagen von Autobahnen 22 WC-Edelstahltüren gestohlen. Da eine länger andauernde Schließung der PWC-Anlagen nicht vertretbar ist, musste kurzfristig und zunächst provisorisch Ersatz beschafft werden. Diese Aufgabe erledigte der Gerätehof Rangsdorf in Eigenleistung mit Bravour, bis einige Tage später alle fehlenden Türen durch den Schlosser der AM Erkner ersetzt werden konnten. Solch schnelle Reaktionen auf außergewöhnliche Situationen verdienen großes Lob und stehen unserem Landesbetrieb als Dienstleister gut zu Gesicht.

Wenn wir als Landesbetrieb auch in Zukunft erfolgreich sein wollen, wird ein stärkeres Zusammenrücken der einzelnen Niederlassungen und ein ‚grenzübergreifendes‘ gemeinsames Handeln angesichts der uns von der Landesregierung vorgegebenen Personal- und Finanzkennzahlen die einzige Möglichkeit sein, unsere Kernaufgaben wahrzunehmen.


Hans-Reinhard Reuter
Vorstandsvorsitzender


Reinhardt Stühr
Vorstand Personal/Finanzen/Recht


Edgar Gaffry
Vorstand Planung und Bau


Thomas Heyne
Vorstand Betrieb und Verkehr

Neubau der B 102 n, Ortsumgehung Dahnsdorf

Autor: Rainer Reichel



Trasse der Ortsumgehung zu Baubeginn



Errichtung der Grabenbrücke über den Dahnsdorfer Bach



Das Überführungsbauwerk im Zuge der Waldstraße erhält seinen Überbau.

Der Landesbetrieb Straßenwesen, Niederlassung West, war im Auftrag des Bundes von Oktober 2009 bis August 2011 für den Neubau der Ortsumgehung Dahnsdorf verantwortlich. Die Gesamtkosten betragen ca. 5,2 Mio. EUR. 4,6 Mio. EUR davon wurden aus dem Konjunkturpaket II der Bundesregierung in die neue Trasse investiert.

Dahnsdorf ist ein Ortsteil der Gemeinde Planetal und gehört zum Amt Niemegk.

Die B 102 ist eine überregionale Straßenverbindung, die von der B 87/B 96 in Luckau über Belzig, Brandenburg an der Havel, Rathenow und Neustadt (Dosse) nach Bückwitz führt und dort in die B 5 mündet. Zudem verbindet sie auf kürzestem Weg die Orte Jüterbog, Niemegk und Belzig miteinander und dient als Autobahnzubringer zur A 9.

Für das Jahr 2020 würde im Bereich von Dahnsdorf nach der zum Planungszeitpunkt aktuellen Landesverkehrsprognose ein täglicher Verkehr von 9.000 Fahrzeugen, davon 1350 LKW, erwartet. Dieser Verkehr sollte dann nicht durch die Ortschaft geführt werden.

Um eine Reduzierung des Durchgangsverkehrs in der Gemeinde zu erreichen, war der geplante Neubau der B 102 n als nördliche Umgehungsstraße auf einer Strecke von 2,98 km mit jeweils einem Fahrstreifen für jede

Richtung vorgesehen. Der überregionale Durchgangsverkehr, der den Ortskern bis zur Fertigstellung der Baumaßnahme extrem belastete, sollte auf die Umgehungsstraße verlagert werden.

Der Neubau fügt sich in weitere, bereits fertige Bauvorhaben ein, z. B. Ortsumgehung Belzig (Fertigstellung 2005), und bildet somit einen weiteren Lückenschluss zur besseren Verkehrsführung auf der B 102.

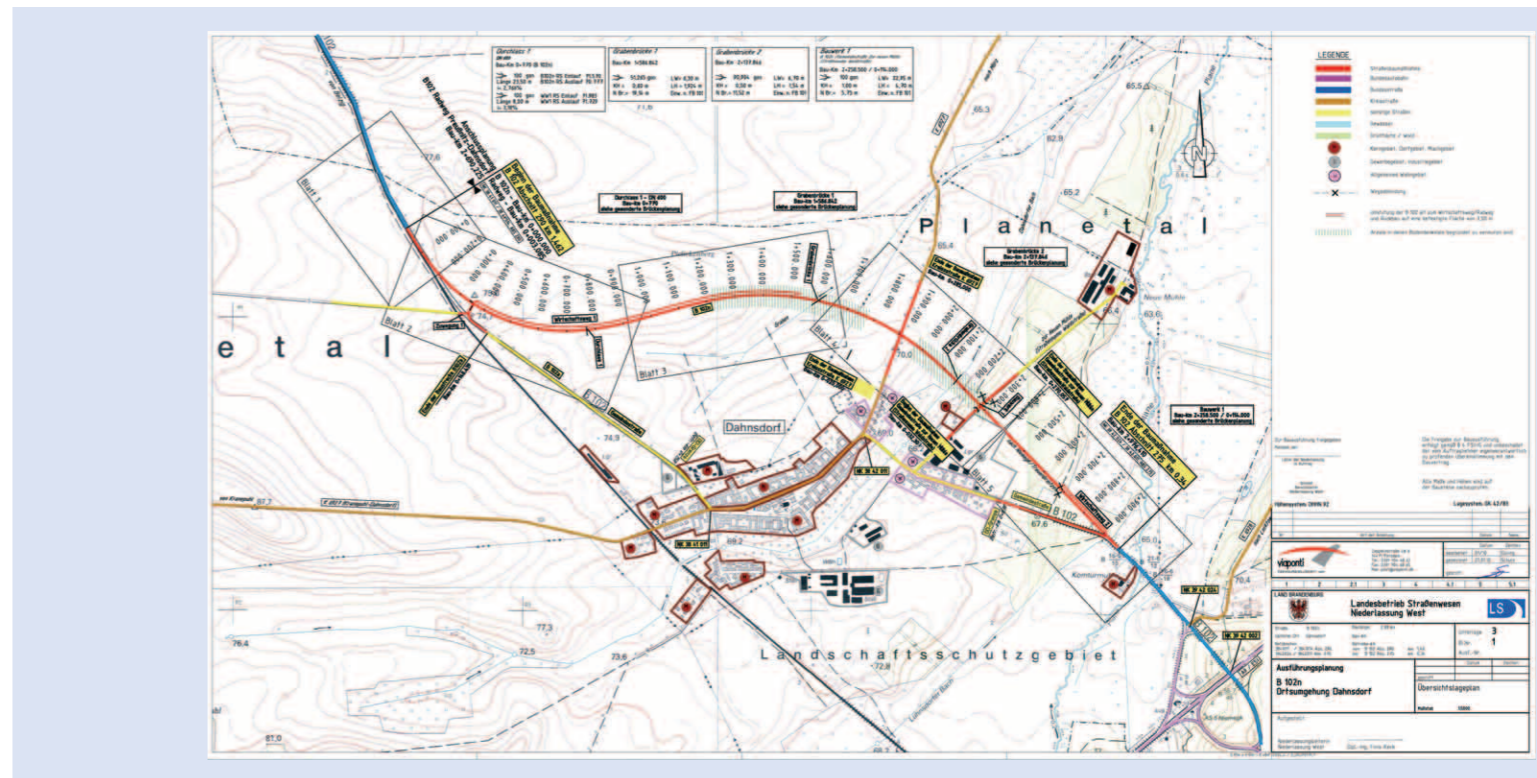
Nach Fertigstellung der Ortsumgehung sollte sich die Verkehrscharakteristik innerhalb der Gemeinde grundlegend ändern. Die Ortslage wird weitgehend nur noch vom Quell-, Ziel- und Binnenverkehr sowie dem regionalen Durchgangsverkehr frequentiert.

Im Zuge der Verkehrsentlastung ergeben sich für die Gemeinde Planetal verschiedene Möglichkeiten bei der Umgestaltung des Ortskerns, um eine Verbesserung des Ortsbildes und der Wohn- und Aufenthaltsqualität zu erreichen.

Anlässlich der Verkehrsfreigabe am 10. August 2011 sprach der Minister für Infrastruktur und Landwirtschaft des Landes Brandenburg Jörg Vogelsänger davon, dass die Bürgerinnen und Bürger sich jetzt auf die lange ersehnte Entlastung freuen können. Die Ortsumgehung sei aber auch ein klares Signal von Land und Bund an

die Region. 6 Jahre nach der Freigabe der Bad Belziger Umfahrung wird die B 102 vor allem als bedeutender A 9-Zubringer noch leistungsstärker, sicherer und schneller. Davon profitieren Unternehmen genauso wie das Gastgewerbe und auch die Berufspendler.

Auch der Parlamentarische Staatssekretär beim Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Jan Mücke, betonte, dass die neue Umgehungsstraße für mehr Lebensqualität der Dahnsdorfer und einen besseren Verkehrsfluss in Dahnsdorf sorgt.



Übersichtslageplan Ortsumgehung Dahnsdorf



Für den Neubau der Grabenbrücke werden die Widerlager geschalt.

Für Anwohner, Fußgänger und Radfahrer bringt die neue Ortsumgehung deutlich mehr Verkehrssicherheit. Zudem verbessert sie spürbar die Anbindung der Kreisstadt Bad Belzig an die Autobahn 9. Das dient den Menschen und stärkt die Wirtschaft.

Im Zuge der Bauarbeiten an der fast 3 Kilometer langen und 8 Meter breiten Umgehungstrasse sind in den gut 1,5 Jahren Bauzeit 1 Überführung über die gemeindliche Waldstraße, 2 Grabenbrücken sowie otter- und amphibiangerechte Querungen entstanden. Die Kreuzungsbereiche am westlichen Ortseingang (Abfahrt von der neuen B 102 ins Dorf) und am Knotenpunkt mit der Kreisstraße in Richtung Mörz wurden völlig neu gebaut.

Straßenbegleitender Radweg zwischen Dahnsdorf und Preußnitz

Insbesondere die Radfahrer der Region haben Grund zur Freude. Denn im Rahmen der Bauarbeiten ist gleich noch ein neuer Radweg entstanden, der Dahnsdorf auf einer Länge von 2.700 Metern parallel zur B 102 mit Preußnitz verbindet. Die dafür aufgewendeten 420.000 EUR für die asphaltierte Radstrecke sind laut Minister Vogelsänger bestens angelegtes Geld: „Wo täglich rund 9.000 Autos und 1.000 Laster rollen, sind Investitionen in begleitende Radwege die beste Strategie für mehr Sicherheit.“

Auswirkungen der Baudurchführung auf den Verkehr

Begonnen wurde der eigentliche Bau der Ortsumgehung im April 2010 mit den Arbeiten an dem Überführungsbauwerk im Zuge der Waldstraße.

Außerhalb der Anschlussbereiche an die alte B 102 hatte die Baumaßnahme keine Behinderung des Verkehrs auf der Bundesstraße zur Folge.

Für die Herstellung der Anschlussbereiche gab es im Sommer 2011 ampelgeregelte einstreifige Verkehrsführungen. Zum Ende der Baumaßnahme war für den Einbau der Deckschicht eine dreitägige Vollsperrung der B 102 erforderlich.

Parallel zur Ortsumgehung wurde ein Radweg von Preußnitz nach Dahnsdorf entlang der B 102 gebaut. Dafür war in Teilbereichen ebenfalls eine einstreifige Verkehrsführung auf der B 102 erforderlich.

Für den Bau der neuen Kreuzung mit der Kreisstraße 6927 (nach Mörz) wurde diese für ca. 4 Wochen gesperrt. Die Umleitung des Bus- und Anliegerverkehrs erfolgte über die K 6928 (über Locktow).

Technische Daten und Hauptbauleistungen:

Baulänge Strecke B 102: 2.980 m (RQ 10,5)

Baulänge Radweg nach Preußnitz: 2.700 m

Bauwerke:

- 2 Grabenbrücken mit rund 6,50 m lichter Weite,
- 1 Überführungsbauwerk im Zuge der Waldstraße mit einer lichten Weite von rund 23 m

Baulänge zweier Wirtschaftswege: 1.400 m

- 28.000 m³ Oberbodenbewegung
- 76.000 m³ Dammbaumaterial einbauen
- 30.000 m² Asphaltbefestigungen herstellen
- 7.000 m Mulden herstellen
- 1.700 m Entwässerungsleitungen einbauen
- 325 m Bohrpfähle als Tiefgründung
- 260 m² Spundwände als Tiefgründung
- 315 m³ Stahlbeton für Widerlager
- 300 m² Stahlbetonüberbauten



Bild des Monats Juni 2011



Verkehrsfreigabe am 10. August 2011

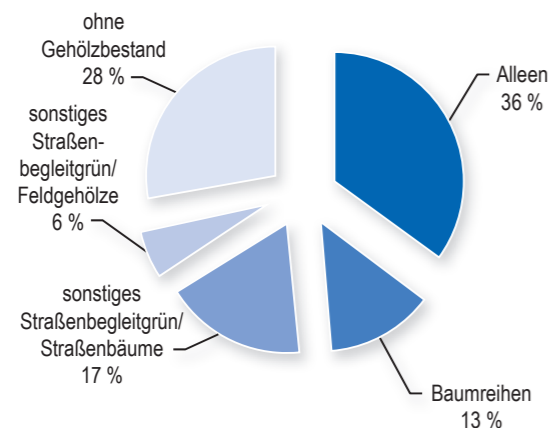
Alleenkonzepion Brandenburg – ein generationsübergreifender Ansatz

Autor: David Reibeholz

Mit 2.287 km Alleen an Bundes- und Landesstraßen außerorts (Stand 2009) ist Brandenburg das alleenreichste Bundesland und trägt für dieses Kulturgut eine besondere Verantwortung. Von den insgesamt rund 8.200 km Alleen in Brandenburg (Quelle: MUGV) befinden sich folgende Anteile an Bundes- und Landesstraßen:

	Bundesstraßen	Landesstraßen	Gesamt
Straßenlänge	2.188 km	4.228 km	6.416 km
Alleenlänge	711 km	1.576 km	2.287 km
Anteil Alleen an Straßen	33,0 %	37,0 %	36,0 %

Anteil Alleen am Straßennetz an Bundes- und Landesstraßen Brandenburgs außerorts (Erfassung des LS 2009)



Anteil Alleen am Straßenbegleitgrün an Bundes- und Landesstraßen außerorts (Stand 2009)

Die Alterszusammensetzung in Brandenburgs Alleen zeichnet sich durch ihre Inhomogenität aus. Dabei stammt ein Teil der Alleen aus der Zeit vor 1914, wohingegen der größte Teil (etwa 70 %) in den 30er Jahren gepflanzt wurde. Nennenswerte Pflanzungen fanden erst wieder ab 1990 statt. Darin begründet sich, dass für den überwiegenden Teil der Alleen Brandenburgs in den nächsten Jahrzehnten das Lebensende als Straßenbaum zu erwarten ist.

Es ist erklärtes politisches und gesetzlich verankertes Ziel, Brandenburgs Alleen als kulturhistorisches Landschaftselement unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit zu erhalten und zu entwickeln.



Die fachliche Umsetzung dieser Zielstellung erfolgt durch die „Konzeption zur Entwicklung von Alleen an Bundes- und Landesstraßen in Brandenburg“ (kurz: Alleenkonzepion) vom August 2007. Darin werden Handlungsempfehlungen für die nächsten 10 Jahre zur Pflege und Entwicklung der Alleen gegeben. Grundgedanke ist der generationsübergreifende Ansatz der kontinuierlichen Pflanzung von ca. 30 km Alleen pro Jahr an Bundes- und Landesstraßen außerorts anstelle eines Straßenbaumeratzes im Verhältnis 1 : 1. Im Zusammenspiel mit einer gezielten Pflege des gesamten Baumbestandes soll eine Verstetigung des Alleenbestandes mit einer langfristig ausgeglichenen Altersstruktur erreicht werden.

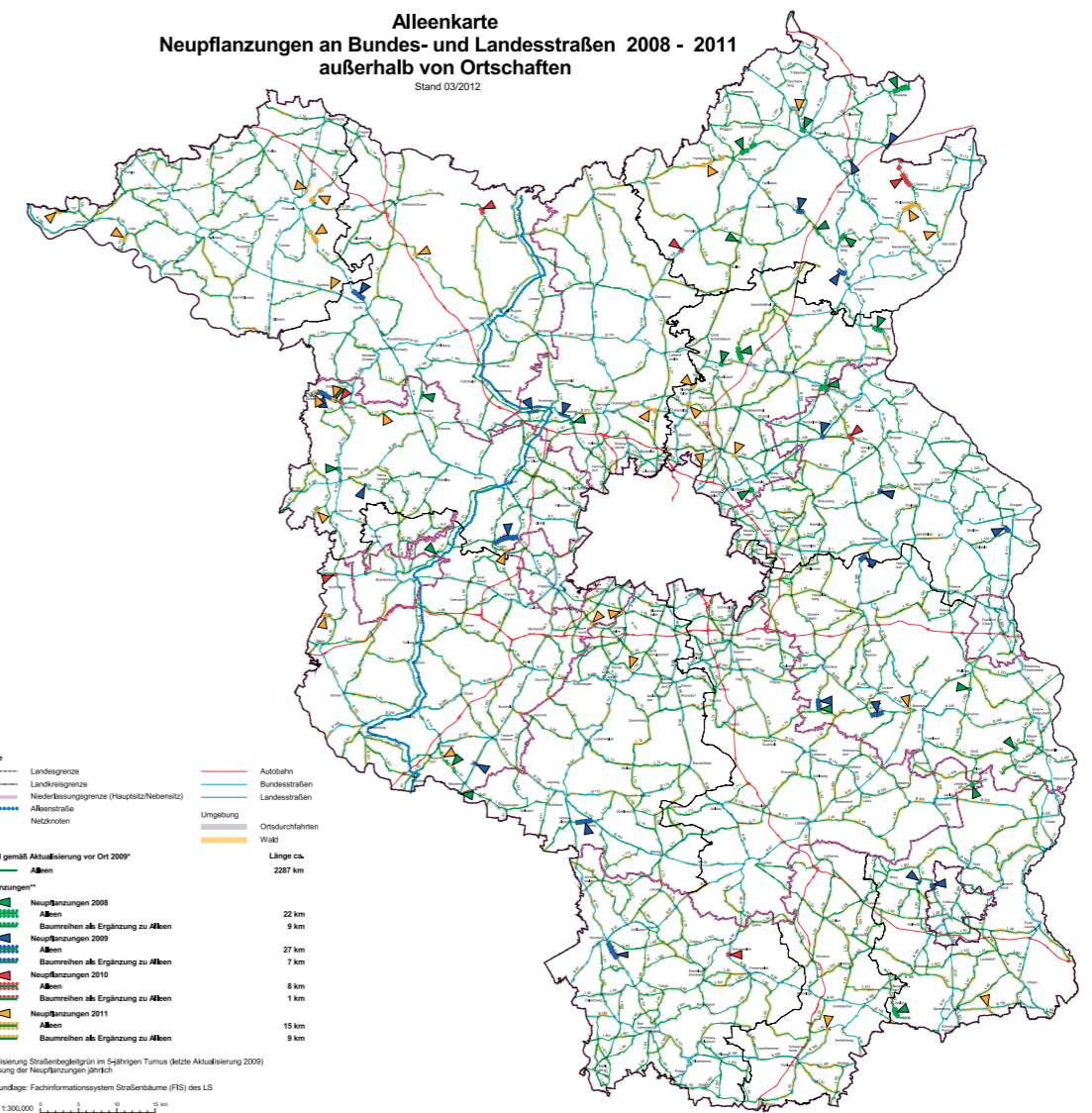
Der Landesbetrieb Straßenwesen konnte in den Jahren 2008 und 2009 sein Pflanzziel von 30 km Alleen an Bundes- und Landesstraßen außerorts erreichen und mit ca. 4,6 km übererfüllen.

Nach dem Jahr 2010, in dem nur 9,3 km Alleen neu gepflanzt bzw. vorhandene Baumreihen zu Alleen ergänzt werden konnten, waren es 2011 24,0 km. Unter Berücksichtigung der Alleepflanzungen in den Jahren 2008 bis 2011 besteht derzeit ein Defizit von 22,0 km.

Bei der Gegenüberstellung der gefälltten und gepflanzten Alleebäume der Jahre 2001 bis 2011 ist die Bilanz hingegen ausgeglichen (gefällte Alleebäume 50.460; gepflanzte Alleebäume 50.672).

	2008			2009		2010		2011		Differenz 2008-2011
	Soll	Ist	Differenz	Ist	Differenz	Ist	Differenz	Ist	Differenz	
NL W	9.500	6.865	-2.635	7.857	-1.643	2.860	-6.640	13.465	+3.965	-6.953
HS P	4.500	6.865	+2.365	5.357	+857	1.310	-3.190	6.100	+1.600	+1.632
NS K	5.000	0	-5.000	2.500	-2.500	1.550	-3.450	7.365	+2.365	-8.585
NL S	9.000	2.546	-6.454	8.710	-290	500	-8.500	1.190	-7.810	-23.054
HS C	5.100	2.126	-2.974	5.460	+360	500	-4.600	480	-4.620	-11.834
NS W	3.900	420	-3.480	3.250	-650	0	-3.900	710	-3.190	-11.220
NL O	11.500	21.250	+9.750	17.386	+5.886	5.945	-5.555	9.370	-2.130	+7.951
HS F	5.200	1.176	-4.024	8.147	+2.947	1.340	-3.860	200	-5.000	-9.937
NS E	6.300	20.074	+13.774	9.239	+2.939	4.605	-1.695	9.170	+2.870	+17.888
Summe	30.000	30.661	+661	33.953	+3.953	9.305	-20.695	24.025	-5.975	-22.056

Alleepflanzungen an Bundes- und Landesstraßen außerorts (Auszug 2008–2011) Länge in m



Neben der Neuanlage von Alleen an Bundes- und Landesstraßen außerorts pflanzt der Landesbetrieb Straßenwesen außerdem Alleen innerhalb geschlossener Ortschaften. In den Jahren 2008–2011 umfasste diese Leistung die Pflanzung von 2.065 Alleebäumen bzw. 18,2 km Alleen.

Umsetzung der Alleenkonzeption – besondere Anforderungen

Unter folgenden Rahmenbedingungen erfordert die Absicherung der jährlichen Pflanzungen vom LS erhöhte Aufwendungen:

• fachliche Kriterien

- Vorhabenart wird durch Baumpflanzung beidseitig einer Straße in Abschnitten von > 200 m charakterisiert
- Lückenbepflanzungen erfolgen nur in Ausnahmen
- keine Neupflanzungen in Waldlagen aus pflanzenbaulichen Gründen
- keine Pflanzung von masttragenden Baumarten (Wildunfallgefahr) sowie Freihaltung der Sichtdreiecke etc. aus Verkehrssicherheitsgründen (damit Verringerung der bepflanzbaren Straßenlängen)

• Grunderwerb

- Gründe der Verkehrssicherheit bedingen einen Abstand der Pflanzung zu befestigter Fahrbahnkante > 4,5 m, wodurch zusätzlicher Grunderwerb notwendig wird
- Sicherung der Hochstämme vor angrenzender Landnutzung erfordert zusätzlichen Erwerb von 1,5–2,0 m hinter der Pflanzung
- aufgrund der Vorhabenart ist eine große Anzahl an Flächeneigentümern betroffen
- Vermessungsleistungen im ländlichen Raum sind zumeist mit hohem Aufwand verbunden
- Bereitschaft der Flächeneigentümer zum Verkauf ist aus wirtschaftlichen Gründen gering
- permanente Steigerungen des Landnutzungsdruckes durch andere Vorhabenträger, z. B. Braunkohletagebau

• Leitungsbestand

- zahlreiche unter- und oberirdische Leitungsbestände, zumeist direkt hinter Banketten und Mulden, liegen im Pflanzkorridor und verhindern eine Alleebaumpflanzung

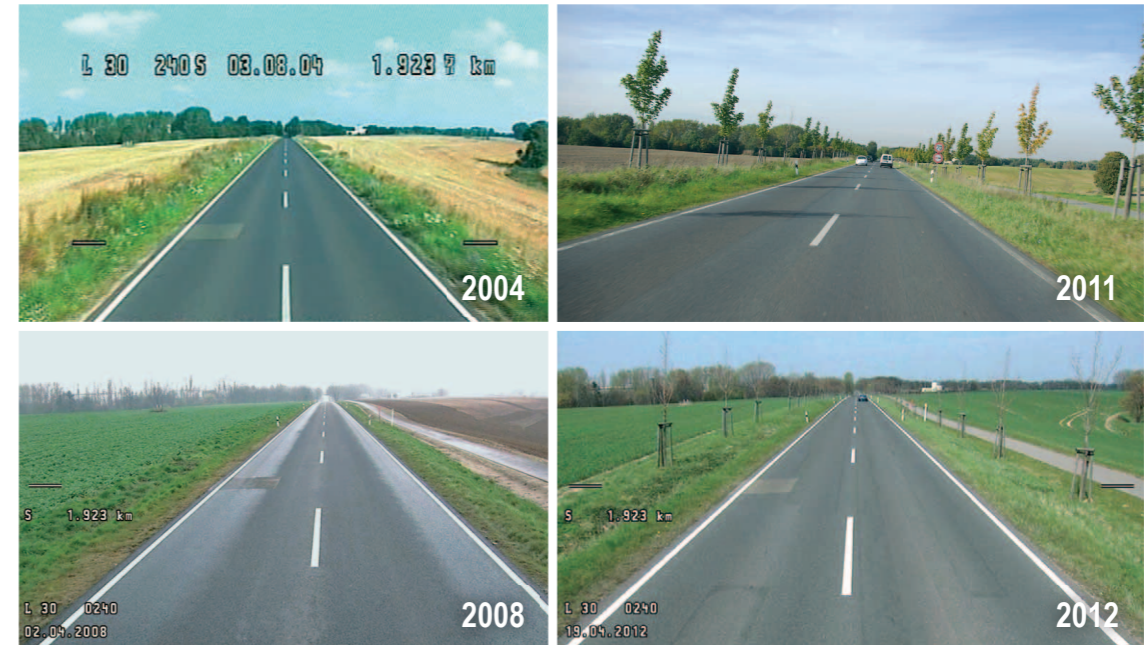
Eingriffsregelung – Bestandteil des Alleenerhalts

Unter den zuvor genannten Rahmenbedingungen stellt die Finanzierung der Alleebaumpflanzungen über den Bautitel (ca. 75 %) und damit über die Eingriffsregelung einen elementaren Bestandteil des Alleenerhalts in Brandenburg dar. Dabei wirkt sich jedoch der stetige Rückgang der Straßenbauplanungen mit Genehmigungsverfahren und daran gekoppeltem Grunderwerb nachteilig aus.

Die Agrarklausel (§ 15 Abs. 3 BNatSchG) erschwert durch die besondere Rücksichtnahme agrarstruktureller Belange zusätzlich die Etablierung von Alleen als Kompensationsmaßnahmen auf landwirtschaftlichen Flächen.

Praxisbeispiel: L30 Abs. 240 Krummensee – Seefeld; Komplettumbau

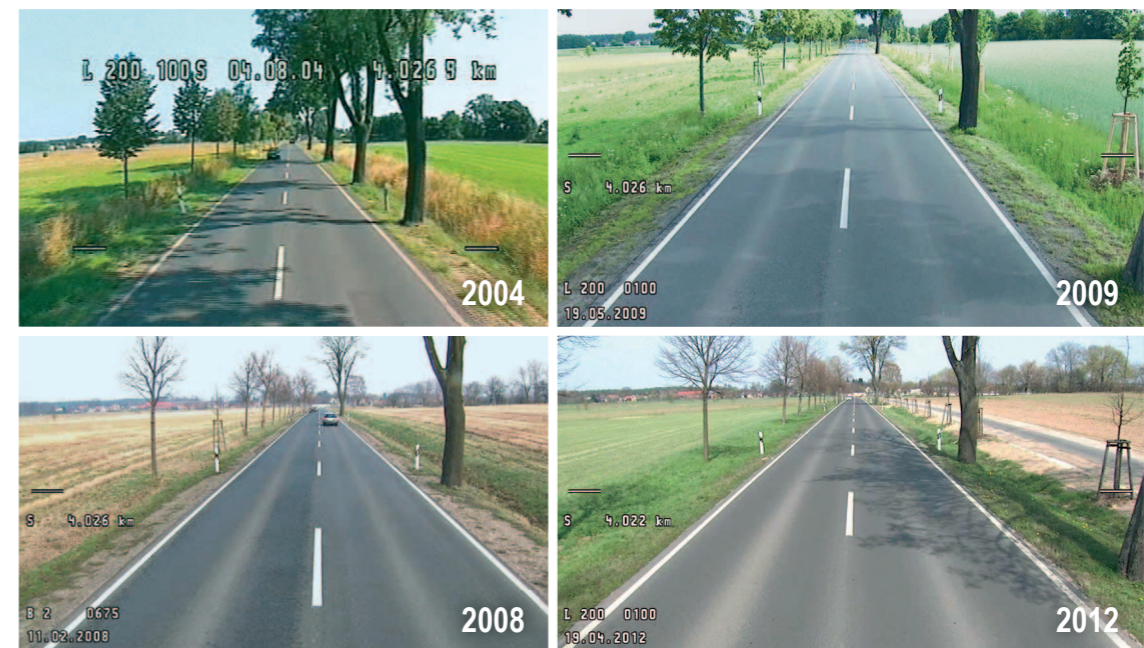
Durch die Orkane Lothar und Anatol im Winter 1999 wurde der überwiegende Teil einer intakten Allee zwischen Krummensee und Seefeld vernichtet. In Absprache mit der Unteren Naturschutzbehörde erfolgte die Fällung der verbliebenden 66 Altbäume. Die Neuanlage der gesamten Allee mit 180 Bäumen wurde dann im Zuge des Radwegebaus im Jahr 2008 durchgeführt.



Praxisbeispiel: L 200 Abs. 100 Bernau – Rüdnitz; Alleeumbau in Etappen

Ebenso stellt die gestaffelte Pflanzung über mehrere Jahre eine Möglichkeit der Verjüngung bzw. des Alleeumbaus dar.

Der Erhalt der Brandenburger Alleen an Bundes- und Landesstraßen außer- sowie innerorts ist ein kontinuierlicher Prozess, in dem neben der Planung und Ausführung ebenso die dauerhafte Pflege gesichert sein muss. Es bedarf daher auch zukünftig erheblicher Anstrengungen sämtlicher beteiligter Kolleginnen und Kollegen der Bereiche Planung, Bau, Betrieb und Verkehr im Landesbetrieb Straßenwesen, um Alleen als positives Wahrzeichen Brandenburgs zu erhalten.



Ausbau der B 167 in der Ortslage Gusow im Landkreis Märkisch-Oderland

Autor: Enrico Lemke



Blick auf die Hauptstraße zu Beginn der Baumaßnahme (März 2011)



Bauzustand im Dezember 2011



Blick auf die Hauptstraße am Ende der Baumaßnahme (Juni 2012)

Die Baumaßnahme beinhaltet die Fahrbahnerneuerung, die Herstellung eines Gehweges auf der Westseite und die Anlage eines gemeinsamen Rad- und Gehweges auf der Ostseite der Bundesstraße. Nach der Ortslage wird weiterführend ein gemeinsamer Rad- und Gehweg bis zum Anschluss an den Radweg nach Gusow errichtet. Somit ist eine durchgängige Radwegbeziehung weiterführend bis Platkow – Neuhardenberg vorhanden.

Straßenbauliche Beschreibung:

Länge der Baustrecke B 167: 1,172 km

Länge Radweg: 1,657 km

Ausbaubreite B 167:

2 x 3,25 m einschließlich Pflasterstreifen 2 x 0,5 m

Angebauter Gehweg:

1,5 m zzgl. 0,5 m Sicherheitsstreifen neben Hochborden

Nicht angebauter Gehweg: 1,5 m

Geh- und Radweg angebaut:

2,0 m zzgl. 0,5 m Sicherheitsstreifen

Geh- und Radweg nicht angebaut: 2,0 m

Die B 167 hat eine wichtige Verbindungsfunktion in Nord-Süd Richtung zwischen Frankfurt (Oder) und Eberswalde. Der bauliche Zustand der Fahrbahn entsprach

aber nicht den sich daraus ergebenden Anforderungen. So waren keinerlei Querungshilfen für Fußgänger oder Radfahrer vorhanden. Für Radfahrer gab es keine gesonderten Radwege, die Führung auf der Fahrbahn war insbesondere in den Krümmungsbereichen mit Sicherheitsrisiken verbunden. Die Regenentwässerungseinrichtungen funktionierten nur unzureichend, Bordanlagen waren nicht vorhanden oder beschädigt, ebenso sonstige Oberflächenbefestigungen.

Die Höhenlage der Fahrbahn entsprach nicht den gestalterischen und entwässerungstechnischen Erfordernissen. Die Gradienten lag in fast allen Abschnitten erheblich (30–70 cm) über den Hauseingängen. Für den ruhenden Verkehr waren keine geordneten Parkmöglichkeiten entlang der Bundesstraße vorhanden bzw. baulich hergerichtet.

Die B 167 verläuft im geplanten Abschnitt am Westrand der Niederung des Eberswalder Urstromtales und grenzt an den nordöstlichen Rand der Barnimer Hochfläche. Der Ort Gusow liegt in unmittelbarer Nähe der alten Oder, die Umgebung ist durch Feuchtwiesen und Sumpfbereiche gekennzeichnet. Diese werden von zahlreichen Gräben durchzogen, die auch durch die Ortslage verlaufen. Im Ortskern wurden im Zuge der Baumaßnahme zwei Quellen mit reichlichem Wasserfluss angetroffen.

Technische Gestaltung der Baumaßnahme

Die Trassierung erfolgte unter den Randbedingungen der Einordnung der Nebenanlagen wie Gehweg auf der Westseite und gemeinsamer Rad- und Gehweg auf der Ostseite der Fahrbahn. Im Krümmungsbereich wurde die Achse entsprechend den örtlichen Gegebenheiten des teilweise nur 12 m breiten Raumes zwischen den Gebäudefluchten angeordnet. Innenrandverbreiterungen konnten nur teilweise realisiert werden, die Kurvenradien mussten mit $R = 40$ m angelegt werden. Im Bereich der Bushaltestellen wurden 2 Fahrbahnteiler als



Die Hauptstraße in Gusow unmittelbar vor der Verkehrsfreigabe

Querungshilfen angeordnet. Diese wurden mit Schrägborden F 10 eingefasst und mit Granitpflaster überfahrbar befestigt. Gleiches gilt auch für die Mittelinseln zur Verkehrsberuhigung im Bereich der Ortseingänge.

Die Gradienten der Bundesstraße wurde über den gesamten Baubereich abgesenkt. Trotzdem mussten in Abschnitten Pendelrinnen 50 cm an den Pflasterstreifen angebaut werden. Der im Krümmungsbereich vorhandene Verkehrsraum lässt hinsichtlich der höhenmäßigen Einordnung der Fahrbahn und der Nebenanlagen keinen Spielraum. Deshalb wurde hier die Fahrbahn mit Dachprofil hergestellt.

Der gemeinsame Rad- und Gehweg auf der Ostseite wurde direkt an die Fahrbahn angebaut. In den Bereichen mit ausreichend breitem Seitenraum wurde der Radweg abgesetzt und gesondert trassiert. Hier beträgt die Breite 2 m. Die Querneigung verläuft zur Fahrbahn. Als Übergang vom Fahrbahnniveau auf die Radweghöhe wurde ein Rampenstein $440 \times 170 \times 70$ eingebaut.

Der Gehweg wurde entsprechend den örtlichen Gegebenheiten in der Regel abgesetzt entlang der Gebäudefront trassiert, sodass die Einbindung der vorhandenen Hauseingänge möglich ist. Die Befestigung der Wege wurde in Betonsteinpflaster Rechteckformat $100 \times 200 \times 80$ hergestellt.

Auszug aus dem Abschlussbericht UBO 2011 - 040 der Fa. AAB Archäologie, Heesemannstr. 35, 12683 Berlin:



Abb. 1

Auf der Abbildung 1 ist der rot markierte Bereich der barocke, ehemalige Straßenhorizont. Der Bereich der gelb markiert ist, zeigt die Lage eines Lehmstampfbodens, ein wahrscheinlich gleichzeitig zur Straße entstandener Hausgrundriss.

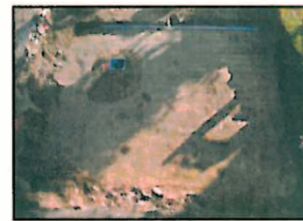
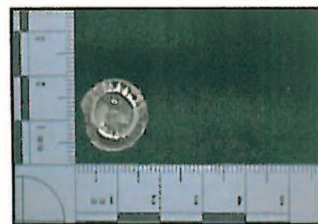


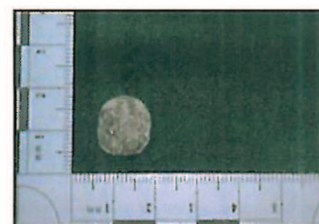
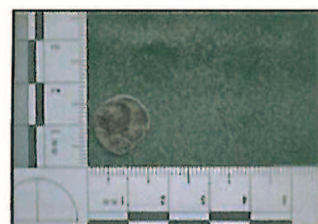
Abb. 2

Das Foto (Abb. 2) zeigt einen mittelalterlichen Pflughorizont, welcher in späteren Nutzungsepochen durch das Eintiefen von Pfosten gestört wurde.



Brakteat (Hohlpfennig)

Bei Brakteaten handelt es sich um kreisrunde, einseitig geprägte Schmuckscheiben aus Edelmetall. Ihren Ursprung haben die Brakteaten in der Imitation spätantiker römischer Kaisermedallionen. Mittelalterliche Brakteaten sind einseitig geprägte, meist silberne Hohl-Pfennigmünzen mit einem Durchmesser von 22 bis 45 mm. Diese Fläche ließ viel Platz für hochwertige künstlerische Darstellungen. Brakteaten waren von Mitte des 12. Jahrhunderts bis ins 14. Jahrhundert fast im gesamten deutschsprachigen Raum (mit Ausnahme des Rheinlands, Westfalens und des Mittelrheingebiets) die vorherrschende regionale Münzsorte.



Rückseite einer Silbermünze. Das Münzbild zeigt zwei Türme, dazwischen befindet sich ein liegendes Schild mit Wappen. Die Vorderseite weist ein stehendes Abbild einer Person auf. Die beiden Türme im Münzbild, sowie das Wappen, verweisen auf eine evtl. Prägung der Münze in der Stadt Schwedt hin. Eine genaue Datierung ist bis zum heutigen Zeitpunkt nicht möglich. Aber es dürfte sich um eine Münze ab der Stadtgründung 1265 bis 15. Jh. handeln.



Im Baufeld befanden sich Bodendenkmale, deren Dokumentation baubegleitend durchgeführt wurde, die Beeinträchtigung für die Bauarbeiten wurden durch die archäologische Baubegleitung minimiert.

Die im Baufeld aufgefundenen Reste eines altrömischen Knüppeldammes konnten nach der Dokumentation leider nicht erhalten bleiben.



Feierliche Verkehrsfreigabe mit Minister Vogelsänger am 29.06.2012

Gebaut wurde die OD von Februar 2011 bis Juli 2012 in 4 Bauabschnitten unter Vollsperrung der Ortslage. Für PKW gab es eine innerörtliche Umleitung, der LKW-Verkehr wurde großräumig umgeleitet. Die Verkehrsbelastung nach SVZ 2010 betrug 5700 KFZ/24h bei einem Schwerverkehrsanteil von ca. 10 %.

Haushaltsvolumen der Maßnahme

- 2,1 Mio. EUR für den Bund
- 450.000 EUR für die Gemeinde

Parameter des Leistungsvertrages

- ca. 12.000 m³ Bodenbewegungen
- 36 Schächte und 78 Straßenabläufe einbauen
- ca. 8.000 m² Asphaltdeckschicht SMA 8S einbauen
- ca. 3.000 m Borde setzen
- ca. 2.600 m Gerinnestreifen herstellen
- ca. 1.000 m Gräben und Mulden herstellen

Planung und Bau von Grünbrücken über bestehende Autobahnen in Verbundbauweise

Autor: Bernd Jainz



Visualisierung einer Grünbrücke in Verbundbauweise

Ausgangssituation

Im Rahmen des Konjunkturpaketes II wurden im Jahr 2009 Grünbrücken über bestehende Autobahnen im Land Brandenburg geplant, die den dringenden Bedarf an Querungshilfen für Tiere zur Vernetzung von Lebensräumen nachhaltig decken sollten.

Die Grundlage hierfür bildeten die Ergebnisse des Forschungsvorhabens „Prioritätensetzung zur Vernetzung von Lebensraumkorridoren im überregionalen Straßennetz“ des Bundesamtes für Naturschutz.

Das ehemalige Ministerium für Ländliche Entwicklung, Umwelt und Verbraucherschutz des Landes Brandenburg (MLUV) hatte unter Berücksichtigung dieses Forschungsvorhabens ein Gutachten „Auswahl von vordringlich in Brandenburg umzusetzenden Grünbrückenstandorten im Rahmen des Konjunkturpaketes II“ in Auftrag gegeben.

In diesem Gutachten wurden Standorte betrachtet, an denen ein vordringlicher Bedarf für eine Wiederherstellung der alten durchgehenden Tierwanderachsen und Wildwechsel über die Autobahn gegeben ist. Die Autobahnen mit ihren Wildschutzzäunen unterbrechen

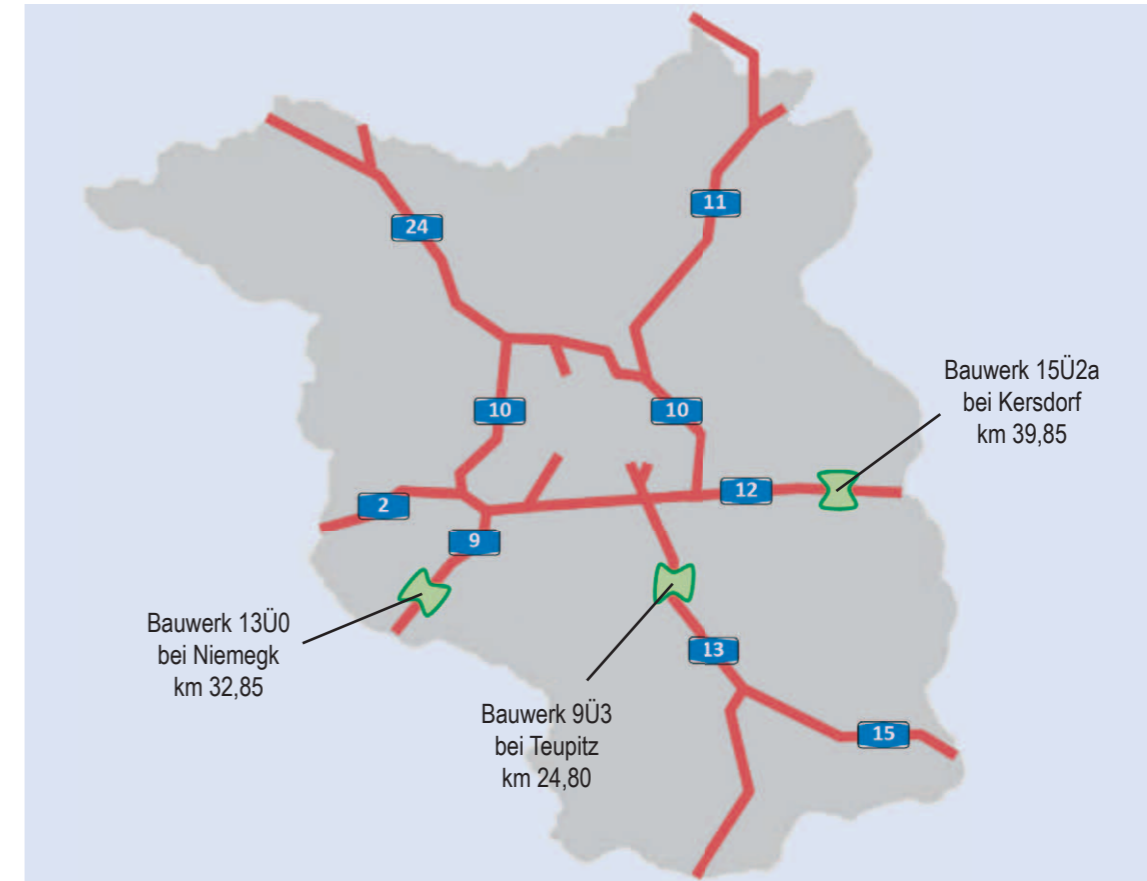
die jeweils angrenzenden Lebensräume und stellen somit für bodenlebende Arten eine unüberwindbare Barriere dar.

Bundesweit hatten die Maßnahmen zur Wiedervernetzung von Lebensräumen im Land Brandenburg höchste Priorität. Dies liegt daran, dass die Autobahnen in Brandenburg überwiegend im ebenen Gelände verlaufen und dadurch aus der Topographie heraus nur wenige als Querungsmöglichkeit für Tiere geeignete Bauwerke, wie Talbrücken und Tunnel, vorhanden sind.

Zugleich sollte durch die Errichtung von Grünbrücken eine überregionale Vernetzungsfunktion durch die Schaffung eines großräumigen und bundesweit bedeutsamen Verbindungsweges für Arten des Waldes und des Halboffenlandes erreicht werden.

Zielarten sind Rotwild, Damwild, Wolf, Baummarder, Dachs, Fledermäuse. Zugleich bieten die Grünbrücken einen Potentialraum für Elch, Luchs und Wildkatze.

Insgesamt wurden fünf Grünbrückenstandorte geplant, von denen drei als Rahmentragwerk mit Verbundfertigteilen als Rahmenriegel realisiert wurden.



Realisierte Grünbrücken im Land Brandenburg mit Verbundfertigteilen als Rahmenriegel

Planungsphase

In nur 9 Monaten Planungszeit (Mai 2009 bis Dezember 2010) wurden

- die möglichen Standorte besichtigt und die planungsrelevanten Standorte in Abstimmung mit dem MLUV festgelegt
- die Leistungsabfrage und Auftragsvergabe an die Planungsbüros durchgeführt
- im Rahmen der Vorplanung mehrere Konstruktionsvarianten für die Brücke untersucht
- Baugrunduntersuchungen beauftragt und Baugrundgutachten für die Entwurfsbearbeitung erstellt
- die Bauwerksentwürfe mit den Bestandteilen Brücken-, Rampen und Landschaftsplanung aufgestellt, zur Genehmigung beim ehemaligen Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung eingereicht und mit Sichtvermerk des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung versehen

- der Verzicht auf Planfeststellung und Plangenehmigung unter Beteiligung der Träger öffentlicher Belange erwirkt und
- die Vergabeunterlagen für Brücke, Rampe und Landschaftsbau erarbeitet, aufeinander abgestimmt und zusammengestellt

Bauwerksplanung

Für die Planung der Grünbrücken wurden folgende Planungsparameter vorgegeben:

- baugleiche Bauwerke für alle 3 Standorte
- Breite zwischen den Irritationsschutzwänden ≥ 50 m; zu den Bauwerksenden und im Besonderen in der Anrampung auffächernd
- Überschüttung des Bauwerkes $\geq 1,00$ m
- Höhe der Irritationsschutzwand $\geq 2,00$ m
- Bauen unter Verkehr mit minimalen Einschränkungen
- maximale Bauzeit von 12 Monaten

Im Ergebnis der Vorplanung mit mehreren Varianten hinsichtlich Konstruktion, Bauweise und Materialauswahl wurde ein mittelstützenfreies Rahmentragwerk als wirtschaftlichste sowie konstruktiv und technologisch günstigste Lösung geplant.

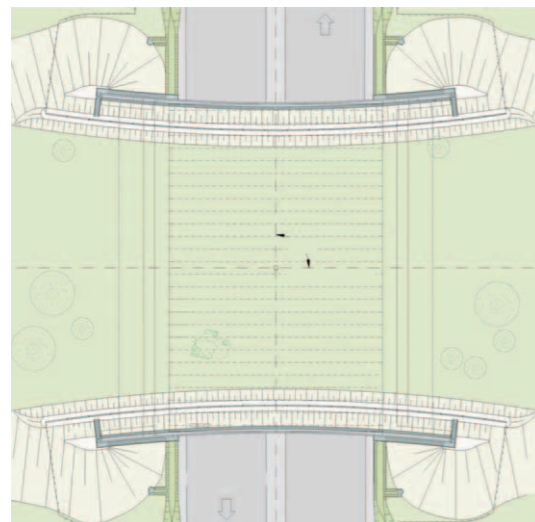
Zur Verkürzung der Riegelspannweite wurden die Widerlager- bzw. Rahmenwände zur Autobahn hin geneigt.

Für 2 Bauwerke sind eine Bohrpfehlgründung und für ein Bauwerk eine Flachgründung geplant und später auch umgesetzt worden.

Die für den Rahmenriegel geplanten Verbundfertigteile wurden ebenfalls beim Bau aller 3 Bauwerke realisiert.

Technische Daten

Kreuzungswinkel	100 gon
lichte Weite	44,00 m
Stützweite	46,00 m
lichte Höhe	≥ 5,00 m
Nutzbreite	50,00 m
Konstruktionshöhe Feldmitte	1,60 m
Konstruktionshöhe Rahmeneck	2,40 m
Baustahl Rahmenriegel	580 t
Brückenfläche	2.765 m ²



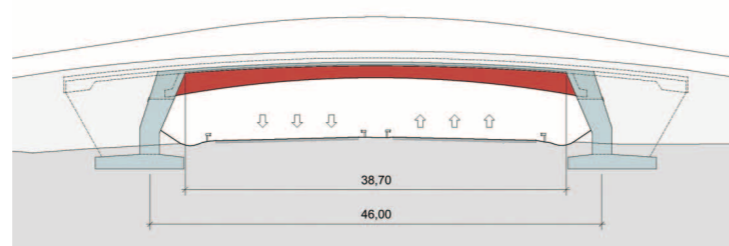
Draufsicht



Gestaltungsdetails an der A 13

Die wesentlichen Gestaltungsmerkmale der einzelnen Grünbrücken entsprechen den Gestaltungstypologien der jeweiligen Autobahnabschnitte.

Trotz der veränderlichen Höhen von Stahlträger und Irritationsschutzwand erscheint die Brücke infolge der Parallelität zwischen Unterkante der Stahlträger und Oberkante der Irritationsschutzwand als konstantes Band.



Längsschnitt

Rampenausstattung und Landschaftsbau

Das maximale Längsgefälle der ebenfalls auffächern den Anrampungen beträgt 15 %.

Dies stellt einen vertretbaren Kompromiss zwischen der Akzeptanz der Querungshilfe und dem Eingriff in die Landschaft dar.

Die Breite der Rampe am Böschungsfuß ist konstant, so dass die Böschungsneigung zum Rampenende immer flacher wird und ein harmonischer Übergang zum anschließenden Gelände entsteht.



Eingriffsfläche an der A 13 vor Baubeginn

Die Überschüttung auf dem Bauwerk wurde naturnah geplant. Für die Oberbodenandeckung war ausschließlich der im Baubereich abgetragene Waldboden vorgesehen, um eine Veränderung der Flora hinsichtlich der vorhandenen Artenvielfalt zu vermeiden.

Auf dem Bauwerk, den Rampen sowie den vorgesehene Baufeldern wurden je Standort auf einer Gesamtfläche von ca. 18.000 m² folgende Maßnahmen zur Vernetzung der Lebensräume geplant:

- die Anpflanzung von Gehölzen auf 35–45 % der Fläche



Bepflanzte Rampe an der A9 nach Bauende

- die Entwicklung einer artenreichen Kraut- bzw. Grasgesellschaft durch Ansaat und gelenkte Sukzession auf 55–65 % der Fläche
- das punktuelle Aufbringen von Altholz- und Lesesteinhaufen

Baudurchführung

Der Neubau aller 3 Grünbrücken erfolgte in allen Bauphasen unter Aufrechterhaltung des Autobahnverkehrs mit mindestens 2 Fahrstreifen je Fahrtrichtung.



Segmentweise Herstellung der Rahmenwände

Wo ist der schönste Kreisverkehr im ganzen Land?

Autorin: Cornelia Mitschka



Lagerung der Fertigteile im Werk

Die Herstellung der 26 Verbundfertigteile für jeweils eine Grünbrücke mit einer Länge von fast 45 m erforderte im Werk erheblichen Platzbedarf.

Aber auch der Transport der Fertigteile zur Baustelle mit einer nur begrenzt zur Verfügung stehenden Anzahl von Transportfahrzeugen und die Montage der Fertigteile in den Nachtstunden stellten hinsichtlich der Logistik eine große Herausforderung dar.

Für das Einheben und Auflagern der Verbundfertigteile auf den Rahmenwänden der 54 t schweren Verbundfertigteile wurden in den Nachtstunden kurze Verkehrshalte von ca. 20 Minuten realisiert.

Montageunterstützungen oder Aussteifungen mit Eingriff in den Autobahnverkehr waren nicht erforderlich.

An dieser Stelle gilt noch einmal der Dank an alle Beteiligten, die unsere Planung und den Bau direkt oder indirekt unterstützt und somit zum Gelingen beigetragen haben.



Montage der Fertigteile in der Nacht



Kreisverkehr in Beelitz

Der Vorstandsvorsitzende des Landesbetriebes Straßenwesen, Hans-Reinhard Reuter, hat 2011 eine „Arbeitsgruppe Kreisverkehre“ berufen und einen Wettbewerb unter den Niederlassungen Straße zur Ermittlung beispielhafter Lösungen von Kreisverkehren im Zuständigkeitsbereich des Landesbetriebes Straßenwesen initiiert.

Das Ziel des Wettbewerbs bestand darin, die Aufmerksamkeit der Mitarbeiter bei der Gestaltung der Knotenpunktform „Kreisverkehr“ auf eine hochwertige Planung, Bauausführung und Unterhaltung zu lenken. Hierzu wurden Kriterien der Beurteilung entwickelt, zu denen die Verkehrssicherheit ebenso gehörte wie der Unterhaltungsaufwand, die Bepflanzung oder die Gesamtgestaltung.

Folgende konkrete Bewertungskriterien lagen der Entscheidung über den besten Kreisverkehr des Jahres 2011 zugrunde:

- Lage im Netz
- Erkennbarkeit und Sicherheit der Verkehrsführung
- Unfallgeschehen
- Wegweisung, Markierung, Beschilderung
- Bauausführung, Materialwahl, Verarbeitungsqualität und Reparaturfreundlichkeit
- Baukosten, Wirtschaftlichkeit, Unterhaltungsaufwand
- Einbindung in die Umgebung
- Innenraumgestaltung, Bepflanzung, Kreiselkunst, Originalität
- Beleuchtung (innerorts).



Kreisverkehr in Calau

Nachdem der Sieger anhand der genannten Kriterien ermittelt war, konnte der Wettbewerb mit der Übergabe der Urkunden am 20.12.2011 abgeschlossen werden.

Unter den eingereichten Kreisverkehren an Bundes- und Landesstraßen in Brandenburg entschied sich die Jury für den Kreisel an der B 246/L 88 in Beelitz als Sieger 2011. Auf den Plätzen folgen die Kreisverkehre in Calau (L 55) und in Bad Saarow (L 35) am Bahnhof.

Die Form des Wettbewerbs fand in den Niederlassungen positive Resonanz, weil sie den fachlichen Austausch fördert und zur qualitativ hochwertigen Ausführung der Kreisverkehre als wichtiger Verkehrsanlage und städtebaulichem Gestaltungselement beiträgt.



Kreisverkehr in Bad Saarow

Freie Fahrt auf der B 97 – Ortsumgehung Spremberg/Schwarze Pumpe

Autor: Andreas Budich

Ein Blick zurück

Am 25. Juni 2007 begann mit dem feierlichen 1. Spatenstich der Neubau der Bundesstraße B 97 Ortsumgehung Spremberg/Schwarze Pumpe.

In Anwesenheit vieler Ehrengäste aus Brandenburg und Sachsen sowie zahlreicher Bürger startete an der Brücke Roitzer Straße eines der bedeutendsten Bauvorhaben für die Stadt Spremberg.

Im Landkreis Spree-Neiße ist die Bundesstraße 97 von herausragender Bedeutung, verbindet sie doch als eine der wichtigsten Hauptverkehrsstraßen den Ballungsraum Dresden im Freistaat Sachsen mit Guben im nördlichen Teil des Landkreises und koppelt damit grenzüberschreitende Verkehre in Richtung Osteuropa.

Die Planung für die Ortsumfahrung begann bereits im Jahr 1992, das Baurecht wurde mit den Planfeststellungsbeschlüssen am 29.12.2006 in Brandenburg sowie am 14.02.2007 in Sachsen erlangt. Etwa 2,5 km der gesamten Ortsumgehung verlaufen im Freistaat Sachsen.



Ansprachen der Ehrengäste vor dem feierlichen 1. Spatenstich

Sie beginnt im Freistaat Sachsen ganz in der Nähe des Ortes Spreetal. Die Neubautrasse verläuft östlich zwischen Terpe und Schwarze Pumpe, tangiert in einem großen Bogen die Altbergbaugelände im Pulsberger Raum, passiert östlich die Hochkippe Spremberg und bindet unweit des Funkturms wieder in die vorhandene B 97 ein. Der dreistreifige Abschnitt aus Richtung Cottbus wurde verlängert und schließt nahtlos an die neue Strecke an.

Die Bundesstraße wird an 4 Kreuzungspunkten mit dem nachrangigen Netz in einer Ebene verknüpft. Die Knotenpunkte mit der B 156, der K 9216 und der Berliner Straße werden aus Gründen der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs mit modernen Lichtsignalanlagen ausgestattet. Zusätzlich wurde in der Nähe des Industriegebietes Schwarze Pumpe eine weitere Verknüpfung installiert. Diese Verbindung zur B 156 weist eine Länge von etwa 1,0 km auf.

Die neue Bundesstraße hat einen Querschnitt von 7,50 m Fahrbahnbreite, der in den am stärksten belegten Abschnitten mit Hilfe eines verbreiterten Randstreifens auf 8,00 m aufgeweitet wird.

Mit einer dem Gelände angepassten Trassierung werden dem Nutzer ausreichend Überholmöglichkeiten angeboten. Die neue B 97 wird als Kraftfahrstraße beschildert. Das heißt, die Mindestgeschwindigkeit gemäß StVO wird 60 km/h betragen und dazu beitragen, die Reisegeschwindigkeit und Attraktivität der Straße wesentlich zu erhöhen.

Bereits im Vorlauf zum Bau der Ortsumgehung hatte die Lausitzer und Mitteldeutsche Bergbau-Verwaltungsgesellschaft (LMBV) im Auftrag der Stadt Spremberg die Verwahrung der untertägigen Hohlräume in den Altbergbaugeländen Grube „Gustav-Adolph“ sowie der Grube „Anna“ im Druckspülverfahren realisiert. Ziel der Sanierungsmaßnahmen war es, bergbauliche Folgeschäden in den seit langem stillgelegten Braunkohleabbaugebieten zu vermeiden.

Dem Vermeidungsgebot von Eingriffen in Natur und Landschaft wurde in der Streckenführung bewusst Rechnung getragen. Die nicht vermeidbaren Eingriffe und Beeinträchtigungen werden vorzugsweise durch ausgewählte Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen kompensiert. Dazu zählt ein breites Spektrum an hochwertigen landschaftspflegerischen Maßnahmen, die in Zukunft das Landschaftsbild um Spremberg und Schwarze Pumpe aufwerten werden. Auszugsweise und stichpunktartig seien an dieser Stelle die Alleebepflanzung an der Berliner Straße oder die Entsiegelungsmaßnahmen auf dem ehemaligen Truppenübungsplatz Bärwalde genannt.

Das selbst gesteckte Ziel, die neue Straße bis Ende 2011 dem Verkehr zu übergeben, wurde erreicht.

Die Tücken des Untergrundes

Die Neubautrasse tangiert die Gebiete des ehemaligen Braunkohlebergbaus der Gruben „Anna“ und „Gustav-Adolph“. Hier wurde vom Ende des 19. Jahrhunderts bis in das 20. Jahrhundert hinein untertägiger Bergbau betrieben. Übrig geblieben sind bergmännische Hohlräume, aber auch Brüche des Abbaufeldes, die sich in unterschiedlicher Form auch heute noch an der Oberfläche abbilden. Manche Einstürze wurden seinerzeit bewusst herbeigeführt, andere kamen im Laufe der Jahre durch Umwelteinflüsse hinzu.

Eine gezielte Erkundung und Verwahrung dieser Hohlräume war aufgrund ihrer nur ungenau bestimmbar Lage kaum möglich. Deshalb erfolgte in einem ersten Schritt die Erkundung noch offener Hohlräume. Dazu wurden planmäßig Raster über das Gebiet gelegt und die gewonnenen Erkenntnisse nach Bedarf durch Zusatzbohrungen verdichtet. Noch vor dem Bau der Bundesstraße wurde mit Hilfe von Bohrungen und Versatz mit einer Suspension aus Braunkohlenfilterasche und Wasser begonnen, die aufgefahrenen Grubenbaue zu verfüllen.



Die Spremberger Originale bewachen die Baustelleninformationstafel.





Verlegung des Geogitters

Für den Fall, dass trotzdem Resthohlräume verblieben sind, wurde mit einer Geokunststoffbewehrung im Straßenkörper eine zusätzliche Sicherung geschaffen. Sie gewährleistet, dass im Falle eines Tagesbruchs die Bewehrung die tragenden Eigenschaften des Untergrundes übernimmt. Zum Einsatz kommen dabei hochzugfeste und dehnungsarme Geogitter neuester Generation. Natürlich wurde vor der Herstellung der Dämme und der Fahrbahn der Untergrund von den Nebenprodukten der ehemaligen Grubenbetriebe befreit. Hierzu zählen nicht nur die verbliebenen Schlacken



Verankerung durch Vorkopfschüttung

und Ascheverkippen, sondern auch die Reste einer Brikettfabrik, von Werkstätten und weiteren betrieblichen Anlagen.

Innovative Lichtsignalanlagentechnik

An den Lichtsignalanlagen kommen LED-Leuchtfelder mit 40V-Technik zum Einsatz. Dabei beträgt die Leistungsaufnahme 4–5 W je Leuchtfeld. Bei der schon veralteten Glühlampentechnik waren das noch 50–60 W, bei der noch gebräuchlichen Halogenlampentechnik 20–30 W.

Die Energieeinsparung durch den Einsatz von moderner Signaltechnik liegt bei ca. 90 %.

Weitere Vorteile der LED-Technik sind:

- gute Sichtbarkeit, sehr gleichförmiges Signal
- hohe Lebensdauer > 5 Jahre
- geringe Wärmeabstrahlung
- kein Funktionsausfall bei Defekt einzelner Dioden

Die Werkbahn kommt

Im Zuge der beiden Verkehrsabschnitte der Ortsumgehung wurden 9 Brückenbauwerke errichtet.

Eines der anspruchsvollsten Bauwerke war das Bauwerk 4, hier wird das Kohlebahngleis 218 der Werkbahn der Vattenfall Europe Mining AG über die OU überführt.



Das Bauwerk ist eine Dreifeldbrücke mit zurückgesetzten Widerlagern. Der Überbau ist ein einsteiger vorgepannter, parallelgurtiger Ortbeton-Durchlaufträger mit Plattenbalkenquerschnitt.

Da das Gleis 218 als Zubringer zum Kraftwerk Schwarze Pumpe nicht für die gesamte Bauzeit gesperrt werden konnte, wurde für die Werkbahn eine bauzeitliche Umfahrung auf einem Behelfsdamm erforderlich. Diese wurde mit 25 m Achsabstand südlich der bestehenden Strecke errichtet.

Im Bereich des geplanten Bauwerkes verlief das Gleis in Dammlage auf einer Höhe von 7 bis 8 m.



Nach Beendigung der Brückenbauarbeiten wurde das Gleis auf die ursprüngliche Trasse zurückverlegt.

Für die bauzeitliche Umfahrung war es notwendig, neben dem Errichten des Behelfsdammes und der Verlegung des Gleises auch die gesamte Oberleitung mit Fahrdrat, Speiseleitung und den dazugehörigen Gittermasten umzubauen.

Die Eisenbahnsteuer- und Sicherungstechnik wurde den Baubedingungen angepasst.

Die gewählte Trassierung gewährleistete die Beibehaltung der dort gefahrenen Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h und berücksichtigte eine möglichst geringe Flächeninanspruchnahme.

Nach Beendigung der Brückenbauarbeiten wurde das Gleis auf die ursprüngliche Trasse zurückgeführt.



rechts: Anforderungstaste für Fußgänger und Radfahrer



Behelfsdamm für die Werkbahn zum Kraftwerk Schwarze Pumpe



Amphibienleiteinrichtung

Naturschutz und Landschaftspflege

Gleich eine ganze Reihe von landschaftspflegerischen Maßnahmen begleiten den Bau der B 97 Ortsumgehung Spremberg/Schwarze Pumpe. Dies geschieht sowohl im Freistaat Sachsen als auch im Land Brandenburg. Stellvertretend für vieles andere sei an dieser Stelle auf die Wiederherstellung einer geschlossenen Allee in Spremberg verwiesen. Seit Herbst 2010 zielen 142 *Tilia europaea* „Pallida“ – besser bekannt als Kaiserlinden – die Berliner Straße. Sie lassen die alte, mit großen Lücken versehene Allee in neuer Pracht erscheinen.

Ein weiteres großes Thema ist der Amphibienschutz an Straßen. Der Schutz wandernder Amphibien ist bei Planungen von neuen Straßen gar nicht mehr wegzudenken und zählt mittlerweile zur Standardausstattung. Oftmals müssen die Trassen bisher nicht berührte Lebensräume queren. Auf dem Weg zu ihren Laichgewässern würden die Amphibien ohne zusätzliche Schutzmaßnahmen schnell ein Opfer des Kraftfahrzeugverkehrs.

Bereits in der Bauphase wurde darauf geachtet, dass die Tiere nicht zu Schaden kommen. Sogenannte Krötenzäune sind provisorische Schutzanlagen, um nicht nur Kröten, sondern alle wandernden Amphibien auf ihrer Wanderung zu schützen. Bei diesen Zäunen handelt

es sich um etwa 50 cm hohe, undurchsichtige Kunststofffolien. Sie werden parallel zum Baufeld in einem Gebiet ausgebracht, das vorher durch Sachverständige geprüft und später auch betreut wird. Oft sieht man sie an bestehenden Straßen, wegen des hohen Unterhaltungsaufwandes meist nur im Frühjahr. Beim Bau der Ortsumgehung Spremberg wurden die Leiteinrichtungen über die Zeit dem Baufortschritt angepasst und an dem jeweiligen Gefahrenpotential ausgerichtet.

Wer A sagt, muss auch B sagen. Dieses Sprichwort trifft auch hier zu. Und so wurden die temporären Amphibienleiteinrichtungen nach und nach durch stationäre Anlagen ersetzt. An sie werden hohe Anforderungen in Hinblick auf die Dauerhaftigkeit und Standsicherheit gestellt, sind sie doch in den meisten Fällen direkt mit dem Straßenkörper verbunden. Es handelt sich hierbei um Systeme aus hochwertigem Beton, die dem Tausalzeintrag ohne Schäden widerstehen müssen. Der Vorteil von dauerhaften Schutzanlagen besteht in der ganzjährigen Funktionsfähigkeit und dem geringeren Betreuungsaufwand. Nicht nur Amphibien, sondern auch andere Tierarten, wie zum Beispiel der Igel, werden durch die eingebauten Fertigteile wirkungsvoll geschützt.

Eine zusätzliche Schutzmaßnahme für Mensch und Tier findet man buchstäblich am Straßenrand. Dort stehen im Regelabstand von 50 m die Straßenleitpfosten. Jeder Nutzer der Straße kennt die weißen Leitpfosten, die im oberen Bereich an den schräg zueinander stehenden Stegen zur Orientierung runde bzw. rechteckige Reflektoren besitzen. Leitpfosten tragen in einem bestimmten Raster beidseitig Stationszeichen. Sie informieren nicht nur im Havariefall über die jeweilige Straße, die Kilometerangabe von einem Bezugspunkt aus oder die Abschnittsnummer. Weitere Informationen und Einrichtungen können bei Bedarf hinzutreten. Immer wieder kommt es an Straßen zu Verkehrsunfällen mit Wild.

An manchen Streckenabschnitten sind die Wildunfälle die häufigste Unfallursache.

Doch es existieren in Deutschland auch genug Erfahrungen, wie mit diesem Problem umgegangen werden kann. Seit einiger Zeit kommen verstärkt sogenannte Wildwarnreflektoren zum Einsatz.

Es gibt unterschiedliche Systeme, deren konstruktive Eigenschaften dazu dienen sollen, Wildunfälle vermeiden zu helfen.

Im Verlauf der B 97, Ortsumgehung Spremberg wurde an der Rückseite der Leitpfosten ein Mix aus konventionellen Wildwarnreflektoren und akustischen Wildwarnreflektoren installiert. Sie lenken das auftretende Scheinwerferlicht mit einer hohen Lichtausbeute so um, dass warnende Lichtblitze breit gestreut von der Straße in das Gelände hinein strahlen.

Eine Blendgefahr für die Kraftfahrer besteht dabei nicht. Die akustischen Wildwarner wiederum lösen bei Dämmerung oder in der Dunkelheit ein akustisches Signal aus, wenn das Licht der Scheinwerfer auftrifft. Ein durch das Wild gut wahrnehmbares Signal unterbricht das Wechseln des Wildes für die Zeit der Gefahr durch das herannahende Fahrzeug. Die Energieversorgung für den akustischen Wildwarner erfolgt durch automatische Aufladung über die Solarzellen.

Geräte dieser Bauart regen durch den Reflektor nicht nur den Sehsinn an. Zur Verdeutlichung der Gefahrensituation wird das beim Wild viel stärker ausgeprägte Gehör angesprochen.

Regionaler Wachstumskern Spremberg

Die Stadt Spremberg liegt ca. 100 km südöstlich von Berlin und nordöstlich von Dresden mitten in der Lausitz. Daher ist Spremberg ein attraktiver Wirtschaftsstandort, insbesondere für Unternehmen mit Kontakten nach Polen und Tschechien sowie zu den mittel- und osteuropäischen Staaten. Bereits jetzt erfüllt die Region eine Brückenfunktion im Kreuz europäischer Transportkorridore. Über die neue Bundesstraße 97 ist Spremberg noch besser an die Autobahn A 15 angebunden. Der internationale Flughafen Berlin-Brandenburg BER sowie der Flughafen Dresden sind von Spremberg aus schnell erreichbar.



Ortsumgehung Spremberg/Schwarze Pumpe



Industriepark Schwarze Pumpe, Foto: Hartmut Rauhut

Der Regionale Wachstumskern Spremberg mit dem Industriepark Schwarze Pumpe (ca. 720 ha Fläche mit über 80 Unternehmen und etwa 4.200 Beschäftigten) verzeichnet in den letzten Jahren ein kontinuierliches Wirtschaftswachstum in den Branchenkompetenzfeldern Energiewirtschaft/-technologie, Papierindustrie und Kunststoffe/ Chemie. Seit 1990 wurden insgesamt ca. 4,6 Milliarden Euro in das Industriegebiet investiert. Viele namhafte Unternehmen haben sich bereits für Spremberg entschieden, so die Vattenfall Europe AG, die Papierfabrik Hamburger Rieger GmbH & Co. KG, die Siemens AG, BEA Elektrotechnik und Automation Technische Dienste Lausitz GmbH, Knauf Deutsche Gipswerke KG, Linde AG und die ThyssenKrupp Xerx von GmbH.

Die Stadt Spremberg ist ein Zentrum der Energiewirtschaft im Land Brandenburg.

Der Industriestandort Schwarze Pumpe verfügt über günstige infrastrukturelle Voraussetzungen sowie leistungsfähige Übertragungs- und Verteilernetze für Elektroenergie und Erdgas.

Spremberg und Umgebung

Spremberg liegt in der landschaftlich reizvollen Lausitz mit einer Vielzahl von Erholungsmöglichkeiten. So bietet beispielsweise der nahe gelegene Spreewald Wasserwanderern ideale Bedingungen. In der gesamten Lausitz verbindet ein perfekt ausgebautes Netz von Radwegen die einzelnen Orte. Sie laden zum Entdecken, Erholen und Besinnen ein. Die einst mächtigen Tagebaue der Region werden aktuell zum Lausitzer Seenland umgewandelt: Hier entsteht eine einzigartige, durch schiffbare Kanäle verbundene Seenkette. In naher Zukunft bietet unsere Region eine in Europa einmalige Vielfalt an Sport-, Erholungs-, Arbeits- und Wohnmöglichkeiten auf dem Wasser und an Land. So besteht die Möglichkeit, in schwimmenden Häusern zu wohnen, den Wasserlandeplatz oder die Hafenanlagen zu nutzen. Für Motorsportfans bietet der EuroSpeedway Lausitz nationale und internationale Top-Veranstaltungen, echte Fans können hier natürlich auch selbst die Strecke testen. Freizeitangebote wie die sächsische Landeshauptstadt Dresden, die Sächsische

Schweiz oder der Spreewald bieten deutschlandweit bekannte und begehrte Kulturhöhepunkte und besondere Naturerlebnisse.

Als Wohnort bietet Spremberg eine große Vielfalt: Neben den Mehrgeschosswohnungen am Stadtrand liegen im Stadtzentrum herrliche Stadtvillen und bürgerliche Mietshäuser der vergangenen Jahrhunderte. Die Bürger und Unternehmer der Stadt legen Wert auf ein attraktives, sauberes und sicheres Wohnumfeld. Für dieses Ziel haben sie sich im City-Werbering-Spremberg e. V. zusammengeschlossen, der seit vielen Jahren eine erfolgreiche Arbeit für die Bürger und die Stadt leistet.

Den Erfolg all dieser Maßnahmen für ein attraktives und lebenswertes Spremberg bestätigen zahlreiche Zuzüge aus dem Umland wie auch überregionale Auszeichnungen.

Die Einwohner der „Perle der Lausitz“ genießen eine hohe Lebensqualität: an den Ufern der Spree gelegen, das Stadtbild geprägt von historischen und modernen Bauten sowie vom Grün der zahlreichen Parks.

Nördlich der Stadt bietet die Talsperre Spremberg vielfältige Erholungsmöglichkeiten. Das rekonstruierte Stadtschloss ist von einem Park mit seltenen Gehölzen umgeben und lädt in jeder Jahreszeit zu einem Besuch ein.

Daten und Fakten

Baulänge:	12,5 km
Anzahl der Bauwerke:	9
Anzahl Knotenpunkte (lichtsignalgesteuert):	4
Bodenbeinbau:	618.000 m ³
ungebundene Schichten	188.400 m ²
Asphaltschichten:	157.200 m ²
Wirtschaftswege:	4,1 km
Beschilderung/Wegweisung:	216 Stck.
Markierungen:	68.070 m
Schutzplanken:	12.350 m



Freie Fahrt auf der Ortsumgehung Spremberg/Schwarze Pumpe

Lagebericht des Landesbetriebes Straßenwesen Brandenburg, Hoppegarten für das Geschäftsjahr 2011

A. Geschäfts- und Rahmenbedingungen

1. Angaben zur gesamtwirtschaftlichen Situation

Die deutsche Wirtschaft ist im Jahr 2011 wieder kräftig gewachsen. Das preisbereinigte Bruttoinlandsprodukt (BIP) war um 3,0 % höher als im Vorjahr. Damit setzte sich der konjunkturelle Aufholprozess der deutschen Wirtschaft auch im zweiten Jahr nach der Wirtschaftskrise fort.

2. Tätigkeit und Aufgabendarstellung des Landesbetriebs Straßenwesen

Mit Erlass des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung vom 08. Dezember 2004 wurde der Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg (LS) zum 01. Januar 2005 gegründet.

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

Im Land Brandenburg nimmt der LS die Aufgaben der Straßenbauverwaltung wahr. Er verwaltet (gemäß Längenstatistik des Landes Brandenburg – Stand zum 01. Januar 2012) 5.772 km Landesstraßen, 2.797 km Bundesstraßen und 795 km Autobahnen. Des Weiteren werden durch den LS 2.489 Brücken (Teilbauwerke nach ASB-ING) verwaltet, davon 1.748 Brücken (Teilbauwerke nach ASB-ING) im Rahmen der Auftragsverwaltung des Bundes.

Dem Landesbetrieb obliegt dabei der Neu-, Aus- und Umbau sowie die bauliche und betriebliche Erhaltung von Bundes-, Landes- und optional klassifizierten Straßen und Ingenieurbauwerken einschließlich der erforderlichen Planung.

Weitere Aufgaben des LS bestehen in der:

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

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

Der LS besteht aus den Niederlassungen Autobahn (Hauptsitz Stolpe); West (Hauptsitz Potsdam; Nebensitz Kyritz), Ost (Hauptsitz Frankfurt (Oder); Nebensitz Eberswalde), Süd (Hauptsitz Cottbus; Nebensitz Wünsdorf) mit insgesamt 12 Autobahn-, 1 Fernmelde- und 33 Straßenmeistereien sowie der Zentrale in Hoppegarten.

Die Leistungen der Niederlassungen umfassen Service, Planung und Entwurf des Straßennetzes, Straßen- und konstruktiver Ingenieurbau sowie den Betrieb der Straßen und die Gewährleistung der Verkehrssicherheit.

Leitungs-, Koordinations- und Kontrollaufgaben für den LS werden durch die Zentrale wahrgenommen, die sich in 3 Vorstandsbereiche und 13 Fachbereiche gliedert. Die Stabstellen Controlling, Innenrevision, Presse und Datenschutz sind dem Vorstand unmittelbar zugeordnet.

3. Entwicklung und wichtige Vorgänge im Berichtsjahr

Im Jahr 2011 wurde das Projekt Unternehmensentwicklung weiter vorangetrieben. Hierzu wurden gemäß der Vorgaben des Ressort MIL bis zur Jahresmitte konkrete Zielsetzungen definiert, auf Ebene des Vorstandes frei

gegeben und dem MIL zur Jahresmitte vorgestellt. Das MIL billigte die vorgeschlagene Vorgehensweise zur Restrukturierung des LS im dritten Quartal 2011. Grundsätzlich werden in einem dreistufigen Vorgehensmodell sämtliche organisatorischen Ebenen des LS an die Vorgaben der Landesverwaltung angepasst. Details hierzu sind dem Prognosebericht zu entnehmen.

Die auf Weisung des MdF durchzuführende Übernahme des Buchführungssystems SAP im Wege einer sogenannten Separierung konnte 2011 ebenso erfolgreich abgeschlossen werden, wie der notwendige Releasewechsel des Systems. Weiterhin wurde im Rahmen der Übernahmeprojekte die für 2014 vorgeschriebene aktive SEPA-Fähigkeit der buchführenden Systeme bereits im Geschäftsjahr 2011 eingeführt. Der Regelbetrieb des SAP-Systems läuft seit Übernahme stabil, bindet aber dauerhaft erhebliche Personal- und Finanzressourcen, die für den LS aufgrund nicht erfolgter zusätzlicher Mittelzuweisungen eine zusätzliche Einsparvorgabe für das Verwaltungsbudget darstellen. Da der LS jedoch essentiell von einem Buchführungssystem abhängig ist, bleibt nur, die mindestens notwendigen Ausstattungsmerkmale aus dem Gesamtbudget des LS bereit zu stellen.

Die gemäß Kabinettsbeschluss durchzuführende Überleitung der IT-Infrastruktur des LS in den Brandenburgischen IT-Dienstleister (ZIT-BB) wurde im Jahr 2011 intensiv geprüft. Im Ergebnis teilte der Aufbaustab ZIT des Ministeriums des Innern (MI) mit, dass die vorgesehene Überleitung zunächst auf das Jahr 2014 verschoben wird. Zur Begründung wurde die enorme Größe und Komplexität der IT-Infrastruktur des LS angeführt. Derzeit besteht Konsens darüber, dass die in Bundesauftragsverwaltung betriebene IT-Infrastruktur des LS, wie z. B. Verkehrsrechnerzentrale oder die Weitverkehrsnetze der Autobahnverwaltung in keinem Falle Bestandteil der potenziellen Überleitung sein sollen. Im Wege der Kalkulationen für die nach Überleitung der IT-Infrastruktur vom LS an den ZIT zu leistenden „Mietzahlungen für die PC“ zu unmittelbaren Mehraufwendungen von rd. 1,6 Mio. EUR p.a. für den LS führen würden, wobei die Gegenfinanzierung dieser Mehrkosten bisher nicht geklärt ist.

Insgesamt konnte auch im Jahr 2011 ein professioneller Ausstattungs- und Betriebsstandard für die Unternehmens-IT-Infrastruktur des LS abgesichert werden.

Die Umsetzung des Ausbaukonzeptes zur Erhöhung der Salzlagerkapazitäten wurde im Jahr 2011 planmäßig begonnen. Ziel ist es, die Salzlagerkapazitäten des LS mittelfristig auf 75.000 Tonnen zu erhöhen. Da sich der Brandenburgische Landesbetrieb für Liegenschaften und Bauen (BLB) von dieser Aufgabe zwischenzeitlich teilweise distanziert hat, muss die Realisierung insbesondere der Salzsilos durch den LS organisiert werden. Dies führt zu einer zusätzlichen personellen Belastung im Betriebsdienst und auf Grund fehlender Möglichkeiten im Planungs- und Baubudget wird u. U. auch hier das Betriebsdienstbudget zusätzlich belastet. Die neu errichtete Siloanlage auf dem Gelände der Straßenmeisterei Brandenburg wurde im Dezember 2011 abgenommen.

Aufgrund der Handlungsgebote im Zusammenhang mit dem Einführungserlass des MIL zur Richtlinie für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme (RPS) 2009 sowie dem gemeinsamen Einführungserlass von MIL und MI zur Erhöhung der Verkehrssicherheit auf Straßen mit angrenzendem dichten Baumbestand ohne vorgelagerte Fahrzeug-Rückhaltesysteme außerhalb geschlossener Ortschaften wurde der LS vom MIL beauftragt, in Zusammenarbeit mit den Straßenverkehrsbehörden der Landkreise ein gesondertes Schutzplanken-Ausbauprogramm aufzustellen, mit deren konzeptioneller Vorbereitung im IV. Quartal 2011 begonnen worden ist. Insbesondere die finanziellen Folgen für den LS sind derzeit noch nicht bezifferbar, werden aber durch Hochrechnung erster Erkenntnisse aus dem Landkreis Märkisch-Oderland im zweistelligen Millionenbereich liegen und das Budget des LS nachhaltig belasten.

In Vorbereitung der Ermittlung von Stück-Einzelkosten bei Leistungen des Betriebsdienstes wurde die Erstausrüstung der Fahrzeuge und Geräte mit den notwendigen Hardwarekomponenten der elektronischen Betriebsdatenerfassung abgeschlossen und in 2011 mit der Pilotphase begonnen.

Zielvereinbarung 2011

Das MIL schließt seit 2005 auf der Basis des Beschlusses der Landesregierung (Kabinettsbeschluss 1133/02) Zielvereinbarungen mit dem LS ab. Im Rahmen einer jährlichen Evaluierung wird die laufende Weiterentwicklung des Zielvereinbarungskonzeptes hinsichtlich der Effektivität, des Optimierungs- und des Motivationspotentials angestrebt.

Die Zielvereinbarungsparteien im MIL und im LS hatten sich darauf verständigt, dass das Führungsinstrument „Führen mit Zielen“ in einem stufigen Verfahren eingeführt wird. Die ersten Zielvereinbarungen hatten die Prozess- und Entwicklungsperspektive des LS im Fokus.

Folgende Ziele, die auch weiterhin ihre Bedeutung behalten werden, standen bisher im Mittelpunkt der Über-einkünfte:

1. Optimierung und Transparenz der Prozesse der Leistungserstellung
2. Effizienz, Effektivität und Einheitlichkeit der Leistungserstellung des LS
3. Steigerung der Leistungsbereitschaft der Beschäftigten des LS

Für die Periode 01. Januar bis 31. Dezember 2011 wurden folgende Ziele weiterverfolgt bzw. neu vereinbart:

1. Fortführung der Vorbereitung einer kennzahlenbasierten Steuerung im LS

- Entwicklung von Kennziffern zur Feststellung der materiellen Leistungen des LS und somit Möglichkeit des Sichtbarmachens von Leistungssteigerungen,
- Vergleich von Produkten und Leistungen der Niederlassungen basierend auf belastbarem Kennzahlensystem; Ziel: objektives Benchmark,
- Projektfortführung „Umsetzung der betriebswirtschaftlichen Steuerung des Straßenbetriebsdienstes im LS“; Benchmark Straßenmeistereien

2. Konzept für die Strukturoptimierung des LS (Fortführung „Aufbauorganisationsmodell“)

- Erarbeitung eines funktional orientierten „Säulenmodells“,
- Festlegung der Vorgehensweise zur Umsetzung in drei Stufen für 01.01.2012, 01.01.2013 sowie 01.07.2013

3. Vergabe

- Vereinheitlichung bei Durchführung und Dokumentation der Vergabeverfahren,
- Optimierung der Abläufe
- Vorbereitung der Produktivsetzung zum 31.03.2012

4. Effizienzkontrolle für das novellierte Straßengesetz

- Überprüfung der Wirksamkeit geänderter Vorschriften und Zusammenstellung der Auswirkungen u. a. hinsichtlich der Reduzierung des Verwaltungsaufwands, Beschleunigung von Verfahren und Verbesserung der Service-Kultur

5. Erhaltungsmanagement Brückenbau

- Optimierung des Mitteleinsatzes für die Erhaltung von Ingenieurbauwerken nach einheitlichen Kriterien

6. Erarbeitung einer Richtlinie zur Durchführung des in § 16 Abs. 1 Nr. 3 AEG geregelten Ausgleichsanspruchs der nichtbundeseigenen Eisenbahnen (NEB)

- Bewirtschaftung der Mittel durch LS, rechtliche Absicherung der Verfahrensweise bei Durchführung der bundesgesetzlichen Regelung

Die vereinbarten Ziele wurden zum größten Teil erreicht bzw. werden im Jahr 2012 weiterverfolgt.

Weiterentwicklung des Neuen Finanzmanagements (NFM)

Nach dem Übergang der Verantwortung für den technischen SAP-Betrieb vom MdF auf den LS im April 2011 unterliegen NFM-Weiterentwicklungen den Customer Competence Center (CCC)-Richtlinien für die Steuerung eines verteilten NFM-Betriebs im Land Brandenburg. Demnach sind beabsichtigte LS-spezifische NFM-Weiterentwicklungen wie die Ergänzung der bisherigen

Ist-Kostenrechnung um Planungsmodelle und die Verwendung echter statt kalkulatorischer Kosten bei der internen Leistungsverrechnung in den LS-Fachkonzepten für die SAP-Module festzulegen.

Im Rahmen der zentral vorgegebenen NFM-Standards wurde in 2011 der Schwerpunkt auf die verstärkt inputorientierte Abbildung und Steuerung der im LS ablaufenden Fachprozesse gelegt. Vor dem Hintergrund der weiterhin dominanten kameralen Perspektive in der Steuerung der finanzwirtschaftlichen Prozesse im Land Brandenburg fand in 2011 ein Ausbau der vorhandenen outputorientierten Kostenrechnungsstrukturen (insbes. der Fachprodukthierarchie mit zugehörigem Berichtswesen) nicht statt. Damit blieb die bisherige fachproduktbezogene Dimension im internen Rechnungswesen auf vergleichsweise hohem Aggregationsniveau unverändert bei gleichzeitiger Optimierung ihres inputorientierten Unterbaus.

B. Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

1. Allgemeines

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

	2011	2010
Verwaltungswirtschaftliche Tätigkeit	7,4 Mio.	7,5 Mio.
Investitionen	4,8 Mio.	6,4 Mio.
Betriebliche Tätigkeit	34,3 Mio.	43,6 Mio.
Erstattung Dritter Betriebsdienst (BD)	9,8 Mio.	12,7 Mio.
Straßenbau und -planung (ohne EU)	63,3 Mio.	86,4 Mio.
Erstattung Dritter Planung und Bau (P + B)	7,1 Mio.	6,7 Mio.
Förderzuschüsse der EU	34,1 Mio.	21,2 Mio.
Personalkostenzuschuss MIL	80,4 Mio.	82,3 Mio.
Erstattung Dritter Personal	28,7 Mio.	28,0 Mio.
Summe	269,9 Mio.	294,8 Mio.

Abweichend vom Jahr 2010 wurden in 2011 auch die Erstattungen Dritter BD und P + B mit ausgewiesen.

Aus den vorstehenden Mitteln wurden im Jahr 2011 2,8 Mio. EUR für zusätzliche Investitionen umgewidmet.

Die dem LS im Rahmen der Auftragsverwaltung durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) für den Bau und die Unterhaltung von Bundesfernstraßen zur Bewirtschaftung übertragenen 295,1 Mio. EUR (2010: 278,3 Mio. EUR) sowie für die Zubringerstraße BBI zur Bewirtschaftung übertragenen 7,0 Mio. EUR sind nicht Gegenstand des Jahresabschlusses.

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

Zudem wurden dem Landesbetrieb als Bewilligungsbehörde Förderzuschüsse des Bundes zur Bewilligung von Maßnahmen für den kommunalen Straßen- und Brückenbau gemäß Entflechtungsgesetz und für Maßnahmen hinsichtlich Verkehrssicherheitsarbeit in Höhe von 32,5 Mio. EUR (2010: 32,9 Mio. EUR) sowie für Verkehrssicherheitsarbeit in Höhe von 450 TEUR durch das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung übertragen.

Für die Förderung von Maßnahmen an Bahnübergängen an nicht bundeseigene Eisenbahnen gem. § 17 EKrG wurden im Jahr 2011 keine neuen Mittel bereitgestellt. Im Rahmen der Aufwandserstattung nach § 16 AEG für Bahnübergänge der nicht bundeseigenen Eisenbahnen wurden dem LS Mittel in Höhe von 359,2 TEUR zugewiesen.

Die einzelnen Aufwandspositionen werden im Anhang erläutert.

2. Verwendung der Zuweisungen

2.1. Planungs- und Bauvorhaben

Der Neu-, Aus- und Umbau sowie die bauliche Erhaltung von Straßen und Ingenieurbauwerken einschl. der

erforderlichen Planungen erfolgten auf der Grundlage des im Herbst 2010 bzw. Frühjahr 2011 erstellten Projektprogramms für die Jahre 2011 - 2014. Die zugewiesenen Mittel wurden entsprechend der erfolgten Leistungen umgesetzt bzw. für noch zu erbringende Leistungen bereits vertraglich gebunden.

Im Berichtsjahr 2011 wurden folgende Vorhaben an Landesstraßen fertig gestellt und an Bundesfernstraßen planerisch vorbereitet bzw. bauseitig begleitet (Auswahl):

Maßnahmebezeichnung	Gesamtkosten [TEUR] bis zum 31.12.2011	Ist-Kosten 2011 [TEUR]
Landesstraßen (fertig gestellt)		
L 67 Verlegung der OD Mühlberg, 1. BA	1.125,6	953,2
L 48 Brücke ü. d. Fließ bei Gablenz	420,8	382,5
L 501 Brücke ü. d. Nordumfuter bei Schmogrow	1.225,9	383,8
L 64 Oschätzchen – Kröbeln	518,0	518,0
L 200 Spechthausen – Eberswalde	317,1	307,8
L 15 Hardenbeck – Lychen	2.256,5	2.153,6
L 412 Bad Saarow – Neu Golm	621,6	604,9
L 38 Fürstenwalde – Hangelsberg	486,1	475,9
L 383 OD Schönfließ	1.095,6	935,7
L 43 Eisenhüttenstadt – Diehlo	782,3	752,4
L 37 Falkenhagen – Lietzow	813,4	798,3
L 34 Reichenberg – Bollersdorf	1.158,5	1.158,5
L 412 Knotenpunkt L 35 – Bad Saarow	1.208,8	1.208,8
L 14/L 15 OD Wittstock	1.610,5	965,9
L 141 BW ü. d. Jäglitz bei Neuendorf	846,3	793,8
L 122 OD Boberow	1.933,1	1.767,6
L 76 B 96 – Mahlow	529,2	512,5

L 60 RW Doberlug-Kirchhain – Schönborn	1.213,3	584,4
L 37 RW Jacobsdorf – Petersdorf	383,0	286,2
L 16 RW Fehrbellin – Dammkrug	1.870,3	1.299,6
L 11 RW Bad Wilsnack – Groß Lüben	249,9	233,9
L 902 RW Bornim – Grube	1.300,8	460,3
Bundesfernstraßen (planerische Vorbereitung bzw. Bauüberwachung)		
A 10, AD Schwanebeck	3.261,5	1.958,3
A 12, km 1,0 – 17,0	1.315,0	235,8
A 11, km 80,0 – 90,0	985,9	252,3
A 10 Nordring	2.192,6	368,3
A 9, A 11, A 12, A 13 Grünbrücken	985,8	194,1
B 112, OU Brieskow Finkenheerd – Wiesenau	1.248,3	747,4
B 1, OU Herzfelde	786,0	287,0
B 97, OU Cottbus 1. + 2. VA	1.678,7	631,7
B 101 OU Luckenwalde Süd	1.261,3	273,4
B 183 OU Bad Liebenwerda	891,1	198,2

Im Bereich „Straßen- u. Brückenbau“ sind im Geschäftsjahr 2011 Fremdleistungen von insgesamt 114.143 TEUR erbracht worden. Deren Verteilung stellt sich wie folgt dar:

Baukosten (Land und EU): 78.830 TEUR
 Planungskosten (Land und EU): 9.081 TEUR
 Planungskosten Bundesfernstraßen: 26.232 TEUR

Dieses Ergebnis entspricht – bezogen auf den Verfügungsrahmen i.H. v. 113.536 TEUR (incl. Vortrag aus 2010) – einem Ausnutzungsgrad von 100,5 %. Der im Jahr 2011 den Verfügungsrahmen übersteigende Betrag wird als Vortrag in das Jahr 2012 übernommen.

Die Baumaßnahmen im Landesstraßenbereich erfolgten zu einem Großteil mit einer Finanzierung durch Fördermittel aus dem Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) und der entsprechenden Kofinanzierung durch Mittel aus dem Landeshaushalt.

2.2. Betriebsdienst

Bei einem in 2011 im Betriebsdienst in Anspruch genommenen Fachbudget von annähernd 33,9 Mio. EUR (davon Materialaufwand: 13,5 Mio EUR) verteilen sich die direkt den einzelnen Leistungspositionen zuordenbaren Fremdleistungen (Einzelkosten) für Bundes-, Landes- und Kreisstraßen wie folgt auf die einzelnen Leistungsbereiche:

Leistungs-bereiche:	Gesamt TEUR	dav. B-Str. TEUR	dav. L-Str. TEUR	dav. K-Str. TEUR
Sofortmaßnahmen am Straßenkörper	4.855	6	4.607	242
Grünpflege	3.982	1	3.944	37
Wartung und Instandhaltung	2.919	105	2.775	39
Reinigung	391	2	379	10
Winterdienst	741	301	428	12
Weitere Leistungen	886	125	761	0
Substanzerhaltende Maßnahmen	3.678	54	3.597	27
Baumpflanzungen	3	0	3	0
Verkehrszählungen	84	0	84	0
Leistungen für Dritte	6	0	6	0
Sonstiges	52	8	43	1
Summe	17.597	602	16.627	368

Insgesamt ist über alle Leistungsbereiche das Volumen der direkt einzelnen Fachaufgaben zuordenbaren Fremdleistungen (Einzelkosten) für Bundes-, Landes- und Kreisstraßen im Betriebsdienst gegenüber 2010 (TEUR 14.331) um über 20% gestiegen. Dies spiegelt sich auch finanzbuchhalterisch in einem annähernd 20%-igen Anstieg des Fremdleistungsaufwands (Einzel- und Gemeinkosten) für die Straßenunterhaltung wider (2010: TEUR 14.233 - 2011: TEUR 16.874).

Aufgrund vergleichsweise günstiger klimatischer Bedingungen in den Wintermonaten 2011 konnten verstärkt

finanzielle Mittel aus dem Winterdienst (./. 75%) in die Leistungsbereiche „Sofortmaßnahmen“ und „Grünpflege“ verlagert werden. Darüber hinaus hat sich in 2011 das finanzielle Volumen bei der Umsetzung nachhaltig wirksamer Substanzerhaltender Maßnahmen (I1/I2-Maßnahmen) gegenüber dem Vorjahr mehr als verdoppelt.

2.3. Investitionen

Die Investitionen im gesamten LS haben im Geschäftsjahr 2011 die Größenordnung von insgesamt 7.551,7 TEUR (einschl. GWG) erreicht. Im LS wurden in 2011 Investitionen für IT im Umfang von 659,2 TEUR realisiert (Software 128,6 TEUR, Hardware 530,6 TEUR).

Im Betriebsdienst wurden für technische Ausrüstungsgegenstände sowie Fahrzeuge der Meistereien 6.661,4 TEUR investiert, u. a. für 1 LKW, 12 Multicar, 9 Hydro-lader, 1 Radlader, 7 Kleintransporter, 7 PKW sowie eine Salzsiloanlage in der SM Brandenburg.

2.4. Personal

Der Personalaufwand betrug im Berichtszeitraum 108,5 Mio. EUR.

Die Mitarbeiterzahl hat sich wie folgt entwickelt:

	2011	2010
Beschäftigte	2.197	2.199
Beamte	53	56
	2.250	2.255

Dies ist jeweils der Stand der Mitarbeiter zum 31. Dezember.

Im Jahresdurchschnitt 2011 wurden 2.192 Mitarbeiter beschäftigt. Der höhere Beschäftigungsstand jeweils zum 31.12. ergibt sich aus zusätzlichen befristeten Einstellungen zum Winterdienst.

Bei den Arbeitern werden die Lohnkosten von 408 Arbeitern zu 100 % vom Bund und von 16 Arbeitern zu 100 % vom Landkreis Dahme-Spreewald finanziert. Daneben wurden zusätzlich 9 Mitarbeiter der Verkehrszentralen zu 50 % vom Land Berlin finanziert.

Die Anzahl der Arbeitsplätze, die von Schwerbehinderten und Schwerbehinderten Gleichgesetzten besetzt waren, betrug 158 für das Jahr 2011.

2011 bildete der LS 61 Auszubildende im anerkannten Ausbildungsberuf Straßenwärterin/Straßenwärter aus.

Der LS kann für das Jahr 2011 eine Stelleneinsparung von 51 Stellen verzeichnen. Für das Jahr 2012 sind 64 Stellen einzusparen. Vom Landesbetrieb Forst wurden im Jahr 2011 18 Mitarbeiter auf Dauer in den Betriebsdienst übernommen, 15 Forstwirte sind abgeordnet. Für weitere Übernahmen von Beschäftigten stehen noch 17 Stellen zur Verfügung.

Die Beschäftigten und Auszubildenden werden nach dem TVL und der dazugehörigen Entgeltordnung, die Beamten nach dem Landesbesoldungsgesetz vergütet. Die Beschäftigten, Beamten und Auszubildenden erhielten ab 01.04.2011 eine Erhöhung der Bezüge von 1,5 % sowie eine Einmalzahlung von 360 EUR für die Beschäftigten und Beamten bzw. 120 EUR für die Auszubildenden.

2.5. Finanzlage

Die liquiden Mittel des LS haben sich gegenüber dem Vorjahr um 1.160 TEUR erhöht und betragen zum 31.12.2011 72.456 TEUR. Eine Ursache hierfür sind die geringeren Winterdienstaufwendungen infolge der milden Witterung. Des Weiteren weisen die gestiegenen Rückstellungen auf einen Anstieg der nicht in Rechnung gestellten Leistungen und somit nicht abgeflossenen liquiden Mittel hin.

Die im Sonderposten für sonstige Zuweisungen und Zuschüsse enthaltenen Mittel sind bereits für das Jahr 2012 vertraglich gebunden.

C. Risikobericht

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.

Die zur Verfügung stehenden EFRE-Mittel laufen im Jahr 2013 aus. Damit können Maßnahmen nicht mehr über EFRE umgesetzt werden. Die bereits in 2011 vorgesehenen und auch die weiteren angekündigten Einsparungen ab dem Jahr 2013 im Landeshaushalt sowie das Auslaufen der EFRE-Förderperiode werden gravierende Auswirkungen haben. Ab dem Jahr 2012 werden Baumaßnahmen aus Landesmitteln auf Grund der mittelfristigen Finanzplanung nur noch stark eingeschränkt bzw. gar nicht mehr möglich sein. Neubeginne von Maßnahmen ab dem Jahr 2013 werden kaum noch möglich sein. Zunächst werden die sich bereits in der Realisierung befindlichen Maßnahmen fertig gestellt. Eine Erhaltung des jetzigen Straßenzustandes ist mit den vorgesehenen Mitteln nicht möglich.

Auf Grund der Personaleinsparvorgaben des Landes Brandenburg besteht für die kommenden Jahre das Risiko, dass der LS für einige Fachbereiche das erforderliche Fachwissen nicht mehr gewährleisten kann.

D. Prognosebericht

Mit Genehmigung des Wirtschaftsplanes für 2012 und nachfolgenden Bewirtschaftungsübertragungen erhält der LS für das Jahr 2012 Zuweisungen in Höhe von 248,0 Mio. EUR (Stand 28.03.2012). Hinzu kommen Erstattungen Dritter, die zunächst in Höhe von 42,5 Mio. EUR eingeplant wurden.

Im Rahmen der Auftragsverwaltung für den Bund wird dem Landesbetrieb für den Bau und die Unterhaltung von Bundesfernstraßen für das Haushaltsjahr 2012 ein Volumen von 268,7 Mio. EUR zur Verfügung stehen (Stand 02.04.2012). Hierin enthalten sind Mittel nach dem Infrastrukturbeschleunigungsgesetz in Höhe von

16,0 Mio. EUR sowie Bundeszuwendungen Zubringerstraße BBI in Höhe von 7,4 Mio. EUR. Der Bundeshaushalt wurde am 25.11.2011 verabschiedet, das Haushaltsgesetz am 28.12.2011 verkündet.

Auch für das Jahr 2012 wird zwischen dem MIL und dem LS eine Zielvereinbarung abgeschlossen. Diese soll den LS bei der strategischen Umsetzung seines unternehmerischen Kerngeschäftes unterstützen sowie eine kontinuierliche Effizienzsteigerung fördern. Mittels Sachstandsbericht erfolgt zum 30. September 2012 eine erste Auswertung der Erreichung der Einzelziele. Ein Abschlussbericht wird dem MIL zum 31. Dezember 2012 vorgelegt.

Im Rahmen des Projektes Unternehmensentwicklung werden in einem dreistufigen Vorgehensmodell sämtliche organisatorischen Ebenen des LS an die Vorgaben der Landesverwaltung angepasst. Stufe 1 befasst sich mit einem Neuzuschnitt der Vorstandssäulen des LS zur besseren Fokussierung auf die aufbauorganisatorische Logik der Abarbeitung der Kernaufgaben des LS. So ist die Erweiterung der Vorstandssäule Planung um den Bereich Bau vorgesehen, um die Abhängigkeiten dieser beiden Kernaufgaben besser aussteuern zu können. Die Vorstandssäule Bau und Betrieb wird in Betrieb und Verkehr umorganisiert, um der zunehmenden Bedeutung der Thematik Verkehr sowie Verkehrs-telematik gerecht zu werden. Zum 01.01.2012 werden innerhalb der Zentrale die entsprechend zuständigen Fachbereiche den neuen Vorstandszuständigkeiten angepasst. In der zweiten Stufe der Unternehmensentwicklung werden im Jahr 2012 die konzeptionellen Grundlagen geschaffen, um die noch aus der Gründungsphase des LS heraus bestehende Niederlassungsstruktur vollständig aufzulösen und ein nach rein funktionalen Kriterien gegliedertes „Säulenmodell“ analog der neu definierten Vorstandszuständigkeiten auch in die Ebene der bisherigen Bereichsstrukturen vor Ort zu implementieren. Hierzu werden je Vorstandsbereich zwei Abteilungen gebildet und die bisherigen Bereiche neu zugeordnet. Gleichzeitig wird in Stufe zwei der Unternehmensentwicklung bis zum 1.7.2012 eine vollständige Zentralisierung aller Verwaltungs- und

Servicebereiche in der Vorstandssäule VPFR vorgenommen. In einer dritten Stufe werden ab 2013 Optimierungspotenziale in der Reorganisation der Meistereiebene geprüft und ausgearbeitet, um diese dann entsprechend umzusetzen. Zielsetzung ist bei diesem Stufenmodell, unter den mittelfristig absehbaren finanziellen und personellen Rahmenbedingungen der Landesverwaltung eine dauerhaft tragfähige Aufbau- und Ablauforganisation zu finden.

Im Zuge der Einführung der elektronischen Betriebsdatenerfassung war die technische Ausstattung der Meistereien zum Ende des Jahres 2010 abgeschlossen. Die sich anschließende Testphase wird voraussichtlich im Jahr 2012 auslaufen. Der Regelbetrieb mit einem vollständig nutzbaren und auswertbaren Gesamtsystem der elektronischen Betriebsdatenerfassung ist für das Jahr 2013 vorgesehen.

Entsprechend der Einsparvorgabe im Haushaltsplan 2011 des Landes Brandenburg sind im LS für das Jahr 2012 64 Stelleneinsparungen geplant.

Die Testphase des Systems eVergabe wird im Jahr 2012 fortgeführt. Der ursprünglich für 2011 vorgesehene Produktivbetrieb konnte aufgrund erforderlicher Nachbesserungen nicht aufgenommen werden. Durch einen erfolgreichen Abschluss des Projektes eVergabe verspricht sich der LS eine effizientere Umsetzung der Vergabeverfahren - sowohl für die eigenen Mitarbeiter als auch für die jeweiligen Bieter. Dem Ziel einer verstärkten Kundenorientierung wird damit Rechnung getragen.

Im Rahmen der bundesweiten Einführung des modular konzipierten Bauwerk-Management-System (BMS) zum optimalen Mitteleinsatz für die Erhaltung von Ingenieurbauwerken nach einheitlichen Kriterien wird sich der LS auch in 2012 weiter beteiligen. Die Abnahme ist am 15.7.2011 erfolgt. Die Gewährleistung endet am 15.7.2012. Während der laufenden Kalibrierung der BMS-Module durch die Uni Stuttgart wurden die nicht am Abnahmetest beteiligten Länder in die Erprobungsphase eingeführt. Zurzeit wird die Ausschreibung für

einen Pflegevertrag für die Mängelbeseitigung außerhalb der Gewährleistung und für Fortschreibungen in kleinerem Umfang erstellt. Zur Beteiligung am Pflegevertrag führt die Geschäftsstelle des ITKo (IT Koordination im Straßenwesen) eine Länderumfrage durch.

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

Ziel ist es, die Einsparvorgaben im Personalbereich durch organisatorische Umstrukturierungen und durch optimierte Geschäftsabläufe auch in den nächsten Jahren zu kompensieren. Hierbei kommt der Umsetzung der im Projekt Unternehmensentwicklung gewonnenen

Erkenntnisse sowie der weiteren Überprüfung und Fortschreibung des GVPL eine besondere Bedeutung zu.

Für das Jahr 2013 sind keine weiteren, über die bereits benannten Entwicklungen hinausgehenden Sachverhalte bekannt, die einen wesentlichen Einfluss auf die Geschäftstätigkeit des LS haben.

E. Nachtragsbericht

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

Hoppegarten, 30.05.2012

Hans-Reinhard Reuter
Vorstandsvorsitzender

Reinhardt Stuhr
Vorstand Personal/Finanzen/Recht

Edgar Gaffry
Vorstand Planung und Bau

Thomas Heyne
Vorstand Betrieb und Verkehr

Gewinn- und Verlustrechnung für 2011

	2011	2010
	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse		
a) Erträge aus Gebühren und Entgelten	1.979.157,76	2.275.698,86
b) Erträge aus Zuweisungen und Zuschüssen	262.216.698,99	253.949.971,26
c) Veränderung des Sonderpostens für sonstige Zuweisungen und Zuschüsse	-641.760,12	-13.995.060,12
	263.554.096,63	242.230.610,00
2. Sonstige Erträge	11.213.262,43	12.248.189,92
	274.767.359,06	254.478.799,92
3. Aufwendungen für bezogene Waren und Dienstleistungen		
a) Aufwendungen für Material, Energie und sonstige verwaltungswirtschaftliche Tätigkeit	-9.115.807,26	-13.073.302,54
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	-132.780.073,63	-110.034.449,70
	-141.895.880,89	-123.107.752,24
4. Personalaufwand		
a) Löhne, Gehälter und Bezüge	-91.874.234,81	-90.589.007,93
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	-16.627.048,68	-15.656.237,37
	-108.501.283,49	-106.245.245,30
5. Abschreibungen		
a) Abschreibungen auf immat. Vermögensgegenstände des AV	-373.822,65	-455.415,52
b) Abschreibungen auf Gebäude, Gebäudeeinrichtungen	-8.179,63	-5.019,71
c) Abschreibungen auf technische Anlagen und Maschinen	-2.276.949,21	-2.212.257,83
d) Abschreibungen auf andere Anlagen, BuG-Ausstattung	-5.018.684,36	-5.381.468,09
	-7.677.635,85	-8.054.161,15
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen		
a) Sonstige Personalaufwendungen	-711.395,96	-704.810,01
b) Aufwendungen für die Inanspruchnahme von Rechten und Diensten	-9.417.357,31	-8.667.356,39
c) Aufwendungen für Kommun., Dokum., Inform., Reisen, Werbung	-1.342.611,25	-1.316.895,91
d) Aufwendungen für Beiträge, Sonstiges, Wertkorr., periodenfr. Aufw.	-5.210.955,77	-6.374.497,03
	-16.682.320,29	-17.063.559,34
7. Betriebs- und Verwaltungsergebnis	10.238,54	8.081,89
8. Zinsen und ähnliche Erträge	0,00	133,78
9. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit	10.238,54	8.215,67
10. Steuern und ähnliche Aufwendungen	-10.238,54	-8.215,67
11. Jahresergebnis	0,00	0,00

Bilanz zum 31.12.2011

Aktiva	31.12.2011	31.12.2010
A. Anlagevermögen	EUR	EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		
1. Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	222.258,02	490.075,07
2. Geleistete Anzahlungen	394.952,66	372.357,53
	617.210,68	862.432,60
II. Sachanlagen		
1. Bauten auf fremden Grundstücken	669.120,58	32.677,67
2. Technische Anlagen und Maschinen	27.187.578,80	27.305.525,57
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	5.192.407,40	5.795.339,13
	33.049.106,78	33.133.542,37
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	43.151,99	0,00
	33.709.469,45	33.995.974,97
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Vorräte	3.954.330,35	1.706.482,19
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Ausgleichsforderung gegen das Land Brandenburg	4.400.520,15	5.694.905,78
2. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.964.401,96	1.774.894,86
3. Forderungen gegen das Land Brandenburg	0,00	177.550,00
4. Sonstige Vermögensgegenstände	3.632.076,10	1.931.988,00
	9.996.998,21	9.579.338,64
III. Kassenbestand, Landeshauptkasse Brandenburg	72.456.072,96	71.295.692,10
	86.407.401,52	82.581.512,93
C. Aktive Rechnungsabgrenzungsposten	519.026,41	300.509,87
	120.635.897,38	116.877.997,77

Passiva	31.12.2011	31.12.2010
A. Eigenkapital	EUR	EUR
1. Basiskapital	3.204.964,26	3.204.964,26
B. Sonderposten		
1. Sonderposten für Zuweisungen und Zuschüssen für Investitionen	33.709.469,45	33.995.974,97
2. Sonderposten für sonstige Zuweisungen und Zuschüsse	14.636.820,24	13.995.060,12
	48.346.289,69	47.991.035,09
C. Rückstellungen		
1. Rückstellungen für Pensionen und ähnl. Verpfl.	13.171.771,00	12.387.838,00
2. Sonstige Rückstellungen	27.518.325,96	21.518.444,84
	40.690.096,96	33.906.282,84
D. Verbindlichkeiten		
1. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	18.632.693,03	20.978.604,51
2. Verbindlichkeiten gegenüber dem Land Brandenburg	9.711.505,38	10.773.285,30
3. Sonstige Verbindlichkeiten	50.348,06	23.825,77
	28.394.546,47	31.775.715,58
	120.635.897,38	116.877.997,77

Organigramm per 1.1.2011

