

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18. WAHLPERIODE

VORLAGE
18/1403

A07/2

Ministerium der Finanzen
des Landes Nordrhein-Westfalen
Der Minister



02 .08.2023
Seite 1 von 1

Aktenzeichen
VM 3000 – 10.2 – IV B 8
bei Antwort bitte angeben

Alexander Dahmen
Telefon 0211 4972-2373

Vorlage
an den Unterausschuss Landesbetriebe und Sondervermögen des
Haushalts- und Finanzausschusses
des Landtags Nordrhein-Westfalen

Vorlage des Jahresabschlusses zum 31.12.2022 des Landesbetriebes
Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Zur Unterrichtung erhalten Sie in der Anlage die Bilanz, die Gewinn- und Verlustrechnung nebst Anhang sowie den Lagebericht und den Bestätigungsvermerk zum Jahresabschluss 2022.


Dr. Marcus Optendrenk

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Jägerhofstraße 6

40479 Düsseldorf
Telefon 0211 4972-0
Telefax 0211 4972-2750
poststelle@fm.nrw.de
www.fm.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel:
U74 bis U79
Haltestelle:
Heinrich-Heine-Allee

Testatexemplar

**Jahresabschluss zum 31. Dezember 2022
und Lagebericht**

**Landesbetrieb Straßenbau
Nordrhein-Westfalen,
Gelsenkirchen**

Bilanz

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Bilanz zum 31. Dezember 2022

Aktiva

	31.12.2022	31.12.2021
	EURO	EURO
A. Anlagevermögen		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	1.588.097,18	1.783.540,90
II. Sachanlagen		
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	33.145.756,50	31.151.048,23
2. Technische Anlagen und Maschinen	35.726.406,40	32.182.079,13
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	68.153.927,22	66.636.563,92
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	16.156.460,69	10.768.402,13
	153.182.550,81	140.738.093,41
	154.770.647,99	142.521.634,31
B. Umlaufvermögen		
I. Vorräte		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	10.799.234,27	10.756.894,79
2. Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	720.241,96	536.244,45
	11.519.476,23	11.293.139,24
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände		
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9.590.203,72	14.774.430,19
2. Forderungen an das Land Nordrhein-Westfalen	230.086.598,88	145.209.284,03
3. Sonstige Vermögensgegenstände	424.542,19	274.995,03
	240.101.344,79	160.258.709,25
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	23.506,04	23.719,55
	251.644.327,06	171.575.568,04
C. Rechnungsabgrenzungsposten	3.229.129,84	3.366.585,04
	409.644.104,89	317.463.787,39

Passiva

	31.12.2022	31.12.2021
	EURO	EURO
A. Eigenkapital		
I. Kapitalrücklage		
1. Rücklage für Investitionen	53.472.137,76	53.472.137,76
2. Rücklage für die Landesmobilitätszentrale	8.500.000,00	8.500.000,00
3. Rücklage für die Modernisierung der Straßenmeistereien und Sachanlagen	110.755.729,83	45.000.000,00
	172.727.867,59	106.972.137,76
II. Gewinnrücklagen	2.645.012,99	2.645.012,99
III. Gewinnvortrag	72.509.169,88	64.700.605,21
IV. Jahresüberschuss	30.427.509,07	15.617.264,67
	278.309.559,53	189.935.020,63
B. Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	28.665.903,82	28.984.575,50
C. Sonstige Rückstellungen	40.448.569,31	45.509.611,88
D. Verbindlichkeiten		
1. Erhaltene Anzahlungen	655.709,72	4.120.914,85
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	36.438.143,79	24.748.225,60
3. Sonstige Verbindlichkeiten	17.991.281,93	17.034.655,31
	55.085.135,44	45.903.795,76
E. Rechnungsabgrenzungsposten	7.134.936,79	7.130.783,62
	409.644.104,89	317.463.787,39

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Gelsenkirchen

Gewinn- und Verlustrechnung für das Jahr
vom 01. Januar bis 31. Dezember 2022

Positionen	EURO	EURO
	2022	2021
1. Umsatzerlöse	524.040.006,00	476.178.638,49
2. Bestandsveränderung	183.997,51	-829.981,71
3. Sonstige betriebliche Erträge	11.843.309,77	35.635.435,86
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	35.570.194,96	34.955.500,74
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	138.947.326,69	134.049.640,12
	174.517.521,65	169.005.140,86
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	195.324.545,73	192.964.158,90
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	55.680.424,54	54.053.608,28
	251.004.970,27	247.017.767,18
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögens- gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	21.617.924,59	23.207.294,43
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	57.602.799,90	55.263.020,46
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	7.025,15	15.028,60
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	837.540,05	824.897,48
10. Ergebnis nach Steuern	30.493.581,97	15.681.000,83
11. Sonstige Steuern	66.072,90	63.736,16
12. Jahresüberschuss	30.427.509,07	15.617.264,67

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Gelsenkirchen

Anhang für das Geschäftsjahr vom 01. Januar bis 31. Dezember 2022

Allgemeine Angaben

Die Straßenbauverwaltung des Landes Nordrhein-Westfalen wird gemäß § 14a Landesorganisationsgesetz als Landesbetrieb geführt. Der Betrieb führt die amtliche Bezeichnung „Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen“. Der Landesbetrieb hat den Betriebssitz in Gelsenkirchen. Er gliedert sich darüber hinaus in Regionen, Niederlassungen und Meistereien. Auf den Jahresabschluss 2022 werden nach § 12 der Betriebsatzung die Rechnungslegungsvorschriften des Handelsgesetzbuches für große Kapitalgesellschaften angewendet. Es gelten die Vorschriften des Handelsgesetzbuches in der Fassung des Bilanzrichtlinie-Umsetzungsgesetz (BilRUG). Darüber hinaus werden die ergänzenden Bestimmungen der Landeshaushaltsordnung und der Betriebsatzung beachtet. Für die Gewinn- und Verlustrechnung wird das Gesamtkostenverfahren angewendet. Der Landesbetrieb erfüllt zum 31. Dezember 2022 die Merkmale einer großen Kapitalgesellschaft analog § 267 Abs. 3 HGB.

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

Für die Erstellung des Jahresabschlusses waren die nachfolgenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden maßgebend.

Die Bewertung der Vermögens- und Schuldposten trägt allen erkennbaren Risiken nach den Grundsätzen vorsichtiger kaufmännischer Beurteilung Rechnung.

Zur Entwicklung der immateriellen Vermögensgegenstände sowie der Sach- und Finanzanlagen wird auf den Anlagenspiegel verwiesen.

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögensgegenstände sind zu Anschaffungskosten erfasst und werden ihrer voraussichtlichen Nutzungsdauer entsprechend linear abgeschrieben. Selbst erstellte immaterielle Vermögensgegenstände sind nicht aktiviert worden.

Sachanlagen werden auf der Grundlage der Anschaffungskosten bewertet. Der Umfang der Anschaffungskosten entspricht § 255 Abs. 1 HGB.

Leistungsbedingter Werteverzehr wird durch planmäßige Abschreibungen erfasst, die auf der Grundlage voraussichtlicher Nutzungsdauern bemessen werden. Die Abschreibung erfolgt linear. Im Jahr des Zugangs erfolgt die Abschreibung zeitanteilig nach Monaten.

Geringwertige Wirtschaftsgüter (von 250,01 bis 800,00 Euro netto) werden sofort abgeschrieben.

Die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sind mit Anschaffungskosten aktiviert. Soweit in Einzelfällen niedrigere Wiederbeschaffungspreise vorlagen, wurden diese angesetzt. Abgesehen von handelsüblichen Eigentumsvorbehalten sind die Vorräte frei von Rechten Dritter.

Die unfertigen Leistungen betreffen zum größten Teil Verwaltungskosten für Bauplanung und Baudurchführung. Die Bewertung erfolgt differenziert nach dem Leistungsgrad der einzelnen Projekte, wobei Einzel- und angemessene Gemeinkosten in die Bewertung einbezogen werden. Aus Gründen

der kaufmännischen Vorsicht wurde bei den Planungsleistungen ein Bewertungsabschlag in Höhe von 20 % vorgenommen.

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände sind zum Nennwert angesetzt. Allen risikobehafteten Posten ist durch die Bildung angemessener Einzelwertberichtigungen Rechnung getragen. Die Pauschalwertberichtigung ist wie im Vorjahr mit 2 % in Ansatz gebracht worden.

Als aktive Rechnungsabgrenzungsposten werden Auszahlungen vor dem Bilanzstichtag angesetzt, soweit sie Aufwand für einen bestimmten Zeitraum nach dem Stichtag darstellen. Aktive Rechnungsabgrenzungsposten werden mit dem Nennwert ausgewiesen.

Der Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen ist in Höhe der Zuführungsbeträge abzüglich der kumulierten Auflösungen angesetzt.

Die Wertansätze der sonstigen Rückstellungen beinhalten alle erkennbaren Risiken und ungewissen Verpflichtungen und sind in der Höhe des nach vernünftiger kaufmännischer Beurteilung notwendigen Erfüllungsbetrages (d.h. einschließlich zukünftiger Kosten- und Preissteigerungen) angesetzt. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden abgezinst. Die Abzinsung erfolgt nach den durch die Deutsche Bundesbank vorgegebenen Zinssätzen gem. § 253 Absatz 2 HGB über die voraussichtliche Laufzeit der einzelnen Rückstellungen.

Verpflichtungen aus Altersteilzeit sind unter Anwendung finanzmathematischer Grundsätze passiviert. Der Bewertung der Rückstellungen für Altersteilzeit liegt ein versicherungsmathematisches Gutachten zugrunde (Gehaltstrend 2,0 % p.a.; Zinssatz 1,44 %).

Zum Bilanzstichtag sind keine Neuverträge mit bewilligter Altersteilzeit zu verzeichnen. Zum 31. Dezember 2022 sind 56 Altersteilzeitverträge berücksichtigt worden. Das sind 9 weniger als zum 31.12.2021.

Verbindlichkeiten und der passive Rechnungsabgrenzungsposten sind mit ihrem voraussichtlichen Erfüllungsbetrag passiviert.

Erläuterungen zur Bilanz

Anlagevermögen

Die Entwicklung des Anlagevermögens ist aus der Anlage zu diesem Anhang ersichtlich.

Vorräte	31.12.2022	31.12.2021
	T€	T€
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	10.799	10.757
2. Unfertige Leistungen	720	536
	<u>11.519</u>	<u>11.293</u>

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	31.12.2022		31.12.2021	
	Insgesamt	davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	Insgesamt	davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr
	T€	T€	T€	T€
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	9.590	0	14.774	0
Forderungen an das Land Nordrhein-Westfalen (Cash-Pool)	230.087	0	145.209	0
Sonstige Vermögensgegenstände	425	0	275	0
davon aus Steuern	0	0	(14)	0
	240.102	0	160.258	0

Die in der Bilanz ausgewiesenen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beinhalten in Höhe von T€ 447 (Vorjahr: T€ 402) Forderungen gegen das Land Nordrhein-Westfalen und Forderungen in Höhe von T€ 6.324 (Vorjahr: T€ 6.439) gegen die Autobahn GmbH des Bundes aus den Kooperationsvereinbarungen. Die Forderungen haben alle eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr.

Rechnungsabgrenzungsposten

Der Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von T€ 3.229 (Vorjahr: T€ 3.367) enthält im Wesentlichen für das Jahr 2022 abgegrenzte Aufwendungen für Ablösevereinbarungen sowie vorausbezahlte EDV-Lizenzen und EDV-Dienstleistungen.

Eigenkapital

Das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen hat mit Datum vom 09. August 2022 den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2021 festgestellt.

Der Jahresüberschuss in Höhe von T€ 15.617 wurde mit einem Teilbetrag von T€ 7.808 auf neue Rechnung vorgetragen und mit dem bestehenden Gewinn-/Verlustvortrag verrechnet. Ein weiterer Teilbetrag in Höhe von T€ 7.809 wurde an das Land Nordrhein-Westfalen abgeführt.

Mit Erlass vom 15. November 2022 durch das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen wurde der Rücklage für die Modernisierung und Sanierung der Straßenmeistereien und für die Modernisierung der Sachanlagen ein Betrag in Höhe von T€ 66.162 zugeführt. Zudem wurde in 2022 ein Betrag in Höhe von T€ 406 für die angefallenen Ausgaben in

Anspruch genommen. Der Rücklagebetrag beträgt damit zum 31.12.2022 T€ 110.756. Die Rücklage ist entsprechend den anfallenden Ausgaben in den kommenden Jahren in Anspruch zu nehmen.

Weiterhin bestehen Rücklagen für die Landesmobilitätszentrale in Höhe von T€ 8.500 sowie für Investitionen in Höhe von T€ 53.472.

Wegen der Besonderheit der Zweckbestimmung werden die Rücklagen getrennt ausgewiesen.

Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen

Der Sonderposten entwickelte sich wie folgt:

	2022	2021
	T€	T€
Anfangsbestand	28.985	80.067
Auflösung	5.058	5.024
Abgang	142	50.981
Zuführung	4.881	4.923
Endbestand	<u>28.666</u>	<u>28.985</u>

Der Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen wird entsprechend dem jeweiligen Abschreibungsverlauf der betroffenen Anlagegegenstände aufgelöst. Dieses erfolgt in gleichbleibenden Beträgen der Nutzungsdauer entsprechend.

Rückstellungen

Pensionsrückstellungen und Beihilfen

Für künftige Pensionsverpflichtungen gegenüber den Beamtinnen und Beamten hat das Land Nordrhein-Westfalen gegenüber dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen eine Freistellungserklärung abgegeben, wonach das Land Nordrhein-Westfalen den Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen gegen Zahlung von 30 % der laufenden Bezüge freistellt. Bei der Bemessung einer nach § 249 HGB anzusetzenden Pensionsrückstellung wurde die Freistellungserklärung in selber Höhe mindernd berücksichtigt, so dass kein Ausweis einer Pensionsrückstellung erfolgt. Die Befreiung gilt auch für die laufenden Beihilfeverpflichtungen der Pensionäre.

Gem. Pensionsgutachten der GBG-Consulting GmbH vom 09. Februar 2023 bestehen zum Bilanzstichtag Verpflichtungen des Landes gegenüber den Leistungsberechtigten in Höhe von T€ 621.778 (Vorjahr: T€ 502.731). Hiervon sind T€ 513.461 seit Gründung des Landesbetriebes entstanden. Die Berechnung erfolgt unter Berücksichtigung eines Rechnungszinses von 1,78 % (10-Jahres-Durchschnitt) sowie eines Gehalts- und auch Rententrends von jeweils 2,00 % p.a. Als Rechnungsgrundlage gelten die Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. K. Heubeck.

Auf Basis eines weiteren Gutachtens der GBG-Consulting GmbH vom 09. Februar 2023 bestehen zum Bilanzstichtag Beihilfeverpflichtungen, die gleichfalls als Verpflichtungen des Landes gegenüber den Leistungsberechtigten zu beurteilen sind, in Höhe von T€ 47.073 (Vorjahr: T€ 47.337). Hiervon sind T€ 34.854 seit Gründung des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen entstanden. Die Berechnung erfolgt unter Berücksichtigung eines Rechnungszinses von 1,44 % p.a. sowie einer Kostensteigerung von 3,0 % p.a. Als Rechnungsgrundlage

gelten die Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. K. Heubeck. Die Berechnung der Gutachten erfolgt für 764 Personen.

Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen belaufen sich am Bilanzstichtag auf insgesamt T€ 40.449 (Vorjahr: T€ 45.510). Hiervon entfallen T€ 28.583 (Vorjahr: T€ 29.145) auf personalrelevante Posten.

In den sonstigen Posten in Höhe von T€ 11.866 (Vorjahr: T€ 16.365) ist eine Einzelrückstellung für ausstehende Rechnungen der Autobahn GmbH des Bundes für Kooperationsverträge in Höhe von T€ 1.128 (Vorjahr: T€ 3.889) enthalten. Die Rückstellung für mögliche Rückforderungen des Bundes aufgrund Prüfnoten des Bundesrechnungshofes wegen Abrechnungen von Streckenkontrollen in Höhe von T€ 841 wurden gem. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 02.06.2022 aufgelöst.

Zusätzlich sind in den Rückstellungen Auf- und Abzinsungen ausgehend von den Erfüllungsbeträgen vorgenommen worden.

Die langfristigen Rückstellungen wurden mit laufzeitadäquaten Zinssätzen zwischen 0,43 % und 1,54 % auf- bzw. abgezinst. Im Jahr 2022 sind Erträge aus Abzinsung in Höhe von T€ 2 (Vorjahr T€ 0,456) ausgewiesen. Aufwendungen aus Aufzinsungen belaufen sich auf T€ 47 (Vorjahr T€ 140).

Verbindlichkeiten

	31.12.2022		31.12.2021	
	Insgesamt	davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr	Insgesamt	davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr
	T€	T€	T€	T€
Erhaltene Anzahlungen	656	656	4.121	4.121
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	36.438	32.599	24.748	24.006
Sonstige Verbindlichkeiten	17.991	17.991	17.034	17.034
davon aus Steuern	(0)	(0)	(0)	(0)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit:	(0)	(0)	(0)	(0)
	55.085	51.246	45.903	45.161

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung**Umsatzerlöse**

Die Umsatzerlöse 2022 gliedern sich wie folgt:

	2022	2021
	T€	T€
Zuweisungen des Landes für die Aufgabenerfüllung / Investitionen	404.523	348.995
Zuweisung der Bundesrepublik Deutschland für die Unterhaltung und Instandsetzung von Bundesstraßen	57.989	60.402
Abrechnung von Planungs- und Bauaufsichtsleistungen für die Bundesrepublik Deutschland	15.732	17.664
Übrige Umsatzerlöse	45.796	49.117
Umsatzerlöse gesamt	524.040	476.178

Sonstige betriebliche Erträge

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge in Höhe von T€ 2.625 aus dem Abgang von unbeweglichen Vermögensgegenständen, T€ 5.199 aus der Auflösung von Sonderposten für Investitionen Bund sowie T€ 2.279 aus der Auflösung von Rückstellungen enthalten.

Materialaufwand

	2022	2021
	T€	T€
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	35.570	34.956
Aufwendungen für bezogene Leistungen	138.947	134.050
	174.517	169.006

Personalaufwand / Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

	2022	2021
	T€	T€
Löhne und Gehälter	195.325	192.964
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung davon für Altersversorgung: T€ 18.424 (Vorjahr: T€ 17.635)	55.680	54.054
	251.005	247.018

Die Zahl der Beschäftigten ohne Auszubildende und Geschäftsführung betrug im Jahresdurchschnitt:

	Anzahl 2022	Anzahl 2021
Beamtinnen und Beamte	415	402
Tarifkräfte	3.309	3.245
	<u>3.724</u>	<u>3.647</u>

Für die Mitarbeiterstatistik 2022 werden alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter gezählt, für die Personalaufwand gebucht wurde. Sie umfasst alle aktiven und jene in der ATZ-Freistellungsphase.

Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen

Die Jahresabschreibungen sind aus der Zugangsspalte zu den kumulierten Abschreibungen in der Entwicklung des Anlagevermögens (Anlage zu diesem Anhang) ersichtlich.

Sonstige betriebliche Aufwendungen

	2022	2021
	T€	T€
Gesamtaufwand	57.603	55.263

Zinsergebnis

	2022	2021
	T€	T€
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	7	15
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	838	825
	-831	-810

Die Sonstigen Zinsen und ähnliche Erträge resultieren im Wesentlichen aus Verzugszinseinnahmen. Die Zinsen und ähnliche Aufwendungen resultieren wie im Vorjahr hauptsächlich aus der Aufzinsung von Rückstellungen T€ 47 (T€ 140) sowie aus Aufwendungen für Verzugszinsen i. R. von Nachtragsbearbeitungen T€ 772 (T€ 665).

Sonstige Steuern

	2022	2021
	T€	T€
Gesamtaufwand	66	64

Jahresüberschuss / Ergebnisverwendung

Das Geschäftsjahr 2022 schließt mit einem Jahresüberschuss in Höhe von T€ 30.428 ab. Über die Ergebnisverwendung hat das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr noch zu entscheiden.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Aus Miet- und Leasingverträgen entstehen dem Landesbetrieb jährliche Zahlungsverpflichtungen. Die wesentlichen Verpflichtungen betreffen:

- Miete und Leasing Fahrzeuge und Geräte im UI Bereich, jährliche Leasingverpflichtung T€ 81,
- Gebäudemieten aus Mietverträgen mit dem Bau- und Liegenschaftsbetrieb, jährliche Mieten T€ 3.417
- Sonstige Gebäudemieten aus Mietverträgen mit Dritten, jährliche Mieten T€ 4.205,
- Betrieb und Support der SAP-Systeme durch LVR-InfoKom (ohne CPU-Zeiten), jährlich T€ 611.

Sonstige Pflichtangaben nach § 285 HGB

Das Abschlussprüferhonorar beträgt T€ 19,8 (netto) und betrifft ausschließlich Leistungen nach § 285 Nr. 17 HGB (Abschlussprüfungsleistungen).

Die Gesamtbezüge der Direktoren, die ausschließlich aus einem Fixbetrag bestehen, betragen im Geschäftsjahr 2022 für das Direktorium gerundet T€ 253.

Nachtragsbericht

Nach Abschluss des Geschäftsjahres 2022 sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung eingetreten.

Organe der Gesellschaft

Direktorium

Herr Dr. Sascha Kaiser (Direktor des Landesbetriebes, Beauftragter für den Haushalt)

Frau Dr. Petra Beckefeld (Direktorin des Landesbetriebes, Sprecherin)

Aufsichtsbehörde ist das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

Gelsenkirchen, den 25.05.2023

Dr. Sascha Kaiser
– Direktor –

Dr. Petra Beckefeld
– Direktorin –

Anlagen

Anlagenspiegel für das Geschäftsjahr vom 01. Januar 2022 bis 31. Dezember 2022

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Kumulierte Abschreibungen				Nettowerte	
	Stand am 01.01.2022 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR	Stand am 01.01.2022 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR	Stand am 31.12.2022 EUR	Stand am 01.01.2022 EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände										
1. EDV-Software	22.106.713,01	815.530,55	37.767,90	0,00	20.323.172,11	1.010.974,27	37.767,90	0,00	1.588.097,18	1.783.540,90
2. Sonstige immaterielle Vermögensgegenstände	2.443,59	73.202,53	73.202,53	0,00	2.443,59	73.202,53	73.202,53	0,00	0,00	0,00
	22.109.156,60	888.733,08	110.970,43	0,00	20.325.615,70	1.084.176,80	110.970,43	0,00	1.588.097,18	1.783.540,90
II. Sachanlagen										
1. Grundstücke, grundstückl. Rechte und Bauten einschl. Bauten auf fremden Grundstücken	54.238.521,60	1.283.208,81	1.424.355,03	2.019.420,22	23.087.473,37	832.030,70	948.464,97	0,00	33.145.756,50	31.151.048,23
2. Technische Anlagen und Maschinen	88.397.456,39	9.969.557,92	3.263.803,21	92.296,78	56.215.377,26	6.335.487,84	3.081.763,62	0,00	35.726.406,40	32.182.079,13
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	168.136.906,74	15.182.259,96	6.882.261,33	0,00	101.500.342,82	13.366.229,25	6.583.593,92	0,00	68.153.927,22	66.636.563,92
4. Anlagen im Bau	10.768.402,13	7.499.775,56	0,00	-2.111.717,00	0,00	0,00	0,00	0,00	16.156.460,69	10.768.402,13
	321.541.286,86	33.934.802,25	11.570.419,57	0,00	180.803.193,45	20.533.747,79	10.613.822,51	0,00	153.182.550,81	140.738.093,41
	343.650.443,46	34.823.535,33	11.681.390,00	0,00	201.128.809,15	21.617.924,59	10.724.792,94	0,00	154.770.647,99	142.521.634,31

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Gelsenkirchen**Lagebericht für das Geschäftsjahr
vom 01. Januar bis 31. Dezember 2022****Überblick**

Im Jahr 2022 wurde ein investives Straßenbauvolumen in Höhe von 642 Mio. Euro realisiert. Der Bauumsatz für die Bundes- und Landesstraßen konnte damit gegenüber dem Vorjahr nochmals um ca. 6 Mio. Euro gesteigert werden. Darin berücksichtigt sind auch Investitionen in Radwege in Höhe von ca. 39 Mio. Euro sowie Investitionen infolge der Instandsetzung der hochwasserbedingten Schäden in Höhe von ca. 63 Mio. Euro. Mit ca. 423 Mio. Euro Gesamtausgaben wurden ca. 66 Prozent der Investitionsmittel für die Erhaltung, Sanierung und Erneuerung der Straßen- und Brückeninfrastruktur aufgewendet, davon entfielen ca. 110 Mio. Euro auf die Erhaltung und Erneuerung von Ingenieurbauwerken und ca. 20 Mio. Euro auf die Sanierung von Radwegen.

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen arbeitete auch im Jahr 2022 an der Beseitigung der Schäden der Infrastruktur, die durch die Unwetterkatastrophe im Sommer 2021 hervorgerufen wurden. Prägend für die Wiederaufbauaktivitäten war im Jahr 2022 der Neubau von Brücken. Basierend auf einem außerordentlichen Engagement der Mitarbeiter*innen und flankiert von der vom Land NRW initiierten Planungsbeschleunigung konnte erreicht werden, dass bis zum Ende des Winters 2022/2023 dreizehn der fünfzehn neu zu bauenden Brücken fertiggestellt wurden.

Mit dem Aufbau des NRW.Mobidrom wurde in der 2. Jahreshälfte 2022 begonnen. Dieses unterstützt die digitalisierte, vernetzte und multimodale Mobilität durch die Zusammenführung und Bereitstellung landesweiter Mobilitätsdaten und -services.

Am 7. Dezember 2022 wurde nach einjähriger Projektarbeit der Betriebssitz in Gelsenkirchen „Ökoprofit“ zertifiziert. Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen hat Energie- und Wasserverbräuche optimiert und Abfall eingespart. Auf dem Grundstück entstand mehr Biodiversität durch die Anpflanzung heimischer Gehölze. Zudem baut der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen am Betriebssitz u. a. 30 E-Ladepunkte und eine Photovoltaikanlage. Mit den umgesetzten und noch geplanten Maßnahmen können jährlich rund 37.000 Euro und 7.000 t CO₂ eingespart werden.

In 2022 wurde außerdem ein Investitionsprogramm für die Modernisierung und Sanierung der 36 landeseigenen Straßenmeistereien aufgelegt. Diese Meistereien stammen mehrheitlich aus den 1960er und 1970er Jahren und sollen unter anderem im Hinblick auf Optimierung der Energieversorgung und des Energieverbrauchs ertüchtigt werden.

Straßen in NRW

Dem Straßennetz kommt in der gesamten Verkehrsinfrastruktur eine besondere Bedeutung zu. Rund 81 Prozent der Personenverkehrsleistungen in der Bundesrepublik Deutschland werden auf den Straßen abgewickelt. Die geografisch zentrale Lage Nordrhein-Westfalens erfordert eine zunehmende Beachtung des Transitverkehrs in einem zusammenwachsenden Europa. Bis 2030 werden Prognosen zufolge der Personenverkehr gegenüber dem Bezugsjahr 2010 um 10 Prozent und der Güterverkehr um 39 Prozent wachsen (Verkehrsverflechtungsprognose 2030 – Netzumlegungen, 31. August 2015).

Die Bedeutung des nordrhein-westfälischen Straßennetzes innerhalb der gesamten deutschen Verkehrsinfrastruktur wird deutlich, wenn man neben den Streckenlängen die tatsächliche

Verkehrsleistung betrachtet. Im Jahr 2020 entfielen 18,5 Prozent der auf deutschen Autobahnen und außerorts gelegenen Bundesstraßen erbrachten Fahrleistungen auf Nordrhein-Westfalen.

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge auf Bundesstraßen in Nordrhein-Westfalen von 9.838 Kfz./Tag (2020) liegt um 41 Prozent über dem Bundesdurchschnitt. Der Spitzenwert im Bereich Ostwestfalendamm (Bielefeld) erreicht mit 70.555 Kfz./Tag mehr als das Zehnfache des Bundesdurchschnittswertes.

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen ist der große Infrastruktur-Dienstleister in Nordrhein-Westfalen. Als rechtlich unselbständiger, organisatorisch abgesonderter Teil der Landesverwaltung betreute dieser – in Streckenlänge gerechnet – 10,4 Prozent der außerorts gelegenen deutschen Bundesstraßen sowie 13,3 Prozent der außerorts gelegenen Landesstraßen in Deutschland.

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen ist in NRW zuständig für:

- 3.924 Kilometer Bundesstraßen
- 11.570 Kilometer Landesstraßen
- rund 6.422 Brückenbauwerke
- rund 7.840 Kilometer Radwege

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen betreut die Bundesstraßen in NRW in Auftragsverwaltung für den Bund. Insbesondere gehören zur Auftragsverwaltung die Planung, das Baumanagement und der Betrieb. Die Leistungen werden auf der Basis des Grundgesetzes und des Bundesfernstraßengesetzes erbracht.

Planung, Baumanagement und Betrieb der Landesstraßen – einschließlich des Um- und Ausbaus – werden nach den Vorschriften des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen ebenfalls umfassend vom Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen erbracht. Darüber hinaus hat der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen seine Aktivitäten im Bereich des Radwegebaus auch bei den straßenbegleitenden Radwegen an Bundes- und Landesstraßen weiter erheblich verstärkt.

Im Bereich der Kreis- und Gemeindestraßen übernimmt der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen Planung, Baumanagement und Betrieb einschließlich des Um- und Ausbaus nach den Vorschriften des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen, soweit ihm diese Aufgaben nach § 56 Abs. 3 des Straßen- und Wegegesetzes übertragen werden. Sechs Kreise nutzen das Angebot, ihr gesamtes Kreisstraßennetz mit etwa 1.000 km (von insgesamt knapp 10.000 km Kreisstraßen in Nordrhein-Westfalen) im Betriebsdienst oder auch zusätzlich im Planen und Bauen vom Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen betreuen zu lassen.

Für 225 von 396 Kommunen erbringt der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen Winterdienstleistungen auf der Strecke bzw. in den Ortsdurchfahrten. Zum gegenseitigen wirtschaftlichen Nutzen beschafft der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen für 118 kommunale Körperschaften im Rahmen einer EU-weiten Ausschreibung die Streustoffe. Im Gegenzug kooperiert der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen vereinzelt mit Kommunen, die, gegen Kostenerstattung, für ihn im Betriebsbereich tätig werden.

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen hält zur Vermeidung von Engpässen beim Streudienst 40.000 t als Streusalz-Reserve für Bundes-, Landes- und einige kommunale Straßen in NRW zur Verfügung.

Organisation

Ende des Jahres 2022 hatte der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen 3.754 (Vorjahr: 3.701) Mitarbeiter*innen (ohne Auszubildende, Anwärter*innen). Gegenüber dem Stand vom Dezember 2021 war dies ein Anstieg um 53 Beschäftigte. Seit Mai 2019 wird der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen durch ein zweiköpfiges Direktorium geleitet (technischer sowie kaufmännisch-juristischer Bereich). Jedes Direktoriumsmitglied führt die laufenden Geschäfte ihres beziehungsweise seines Verantwortungsbereiches eigenverantwortlich. Zuständigkeitsübergreifende Angelegenheiten werden vom Direktorium gemeinsam verantwortet. Die Steuerung des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen erfolgt durch das Direktorium, zwei Abteilungsleitungen und zwei Regionalleitungen. Dem Direktor für den kaufmännischen und juristischen Bereich, zugleich Beauftragter für den Haushalt, unmittelbar zugeordnet ist die Abteilung Verwaltung und Service am Betriebssitz und das Projektteam E-Government. Der Direktorin für den technischen Bereich, gleichzeitig Sprecherin des Direktoriums, unmittelbar zugeordnet sind die Abteilung Technik und Umwelt am Betriebssitz, die AG Brücken sowie die Landesverkehrszentrale NRW. Die Landesverkehrszentrale ist das Kompetenzzentrum für Verkehrstelematik, Verkehrsablaufsteuerung und Baustellenkoordination.

Grundsatz-, Koordinations-, Kontroll- und Serviceaufgaben für den Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen werden durch den Betriebssitz mit Standort in Gelsenkirchen wahrgenommen. Der Betriebssitz ist in zwei Abteilungen gegliedert: die Abteilung Verwaltung und Service für die kaufmännischen und juristischen Belange und die Abteilung Technik und Umwelt für die technischen Anforderungen.

Das operative Kerngeschäft des Straßenplanens, -bauens und -betriebs sowie die dafür erforderlichen Grunderwerbs- und Vermessungsarbeiten und die hochfachliche Betreuung erfolgen seit Ablauf des Jahres 2020 in zwei regionalen Niederlassungsverbänden mit insgesamt acht Regionalniederlassungen und 56 Straßenmeistereien.

Die regionalen Niederlassungsverbände sind jeweils einer Regionalleitung unterstellt. Die Regionalleitungen sind u. a. verantwortlich für den effektiven und effizienten Ressourceneinsatz und einen optimierten übergreifenden Kapazitätsausgleich in der Region. Übergreifende Aufgabenbereiche sind organisatorisch direkt an die Regionalleitung angebunden. Dazu gehören die Vermessung, der für Ingenieurvergaben zuständige Projekteinkauf sowie das Controlling.

Die operative Aufgabenerledigung erfolgt in den acht Regionalniederlassungen mit den Abteilungen für Planung, Bau sowie Betrieb und Verkehr. Letzteren sind auch die Meistereien zugeordnet, welche die Unterhaltung, z. B. in Form von Grünschnitt oder Winterdienst, der Straßen leisten.

Um die Aufgaben des Radverkehrs zu bündeln und stärker in den Fokus zu rücken, wurde bereits im Jahr 2020 im Referat Planung des Betriebssitzes ein neues Sachgebiet Radverkehr mit drei Stellen in der Startorganisation eingerichtet. Dieses Sachgebiet wurde bereits in den Jahren 2021 sowie 2022 durch weitere Stellen verstärkt und mit Beginn des Jahres 2023 sind weitere zwei Stellen eingerichtet worden, so dass nun insgesamt neun Stellen zur Verfügung stehen. Gleichzeitig wurden 2020 Radverkehrsbeauftragte in den acht Regionalniederlassungen benannt. Zudem wurden in den Regionalniederlassungen in den Planungsabteilungen insgesamt zehn neue Stellen für den Radverkehr eingerichtet. Diese Stellen sind mit der Überarbeitung des Geschäftsverteilungsplans im Jahr 2021 als

Projektleitungsstellen ausgewiesen worden. Dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen sind acht weitere Stellen (je eine Stelle pro Regionalniederlassung) für das Haushaltsjahr 2022 zugewiesen worden.

Mit dem Aufbau des NRW.Mobidrom wurde in der 2. Jahreshälfte 2022 begonnen. Dieses unterstützt die digitalisierte, vernetzte und multimodale Mobilität durch die Zusammenführung und Bereitstellung landesweiter Mobilitätsdaten und -services. Teile der Daten wurden bisher von der Landesverkehrszentrale bereitgestellt.

Die technischen Personal-Ressourcen des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen verteilen sich in etwa im Verhältnis 1:2 auf die Bereiche „Planen“ und „Bauen“ einerseits und „Betrieb und Verkehr“ einschließlich der Verwaltung des Bestandes andererseits. Der Bereich „Betrieb und Verkehr“ orientiert sich dabei am Bestandsnetz, dessen Größe sich insgesamt wenig verändert.

Planen und Bauen

Die Bereiche „Planen“ und „Bauen“ sind demgegenüber an den verfügbaren Investitionsmitteln von Bund und Land und damit an einer veränderlichen Größe orientiert. Im Jahr 2022 wurde ein investives Straßenbauvolumen in Höhe von 642 Mio. Euro realisiert. Der Bauumsatz für die Bundes- und Landesstraßen konnte damit gegenüber dem Vorjahr nochmals um ca. 6 Mio. Euro gesteigert werden. Darin berücksichtigt sind auch Investitionen in Radwege in Höhe von ca. 39 Mio. Euro sowie Investitionen infolge der Instandsetzung der hochwasserbedingten Schäden in Höhe von ca. 63 Mio. Euro.

Der Schwerpunkt bei den Bauinvestitionen liegt in der Erhaltung. Mit ca. 423 Mio. Euro Gesamtausgaben wurden ca. 66 Prozent der Investitionsmittel für die Erhaltung, Sanierung und Erneuerung der Straßen- und Brückeninfrastruktur aufgewendet, davon entfielen ca. 110 Mio. Euro auf die Erhaltung und Erneuerung von Ingenieurbauwerken und ca. 20 Mio. Euro auf die Sanierung von Radwegen.

Grundlage für eine langfristige Steuerung der Planung und des Baumanagements bilden der Bundesfernstraßenbedarfsplan und die entsprechende Bedarfsplanung des Landes. Bis 2030 sieht alleine der 2016 verabschiedete Bundesverkehrswegeplan Investitionen in Höhe von 13,7 Milliarden Euro in Autobahnen und Bundesstraßen für Nordrhein-Westfalen vor. Damit ist auf lange Sicht für den Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen im Bereich der Bundesstraßen eine hohe Auslastung zu erwarten. Hinzu gekommen sind weitere wichtige Aufgaben, die in Zukunft wachsen werden, wie Radwege inkl. Radschnellwege und Radvorrangrouten, verstärkte Investitionen in die Erhaltung des Straßennetzes einschl. der Ertüchtigung von Brücken sowie ausgeweitete und finanziell hinterlegte Regionalratsprogramme.

Im Jahr 2022 wurden Fremdvergaben für Ingenieurdienstleistungen (UAIII) in einem Volumen von rund 41,5 Mio. Euro (Vorjahr: 38,0 Mio. Euro) realisiert. Hierbei entfielen 23,9 Mio. Euro auf den Bundes- und 17,6 Mio. Euro auf den Landesbereich (Vorjahr Bund: 23,8 Mio. Euro, Land: 14,2 Mio. Euro). Das UAIII-Gesamtvolumen stieg um 3,5 Mio. Euro.

Auch in 2022 arbeitete der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen an der Beseitigung der Schäden der Infrastruktur, die durch die Unwetterkatastrophe in 2021 hervorgerufen wurden. Für die Instandsetzung der hochwasserbedingten Schäden an der Straßeninfrastruktur wurden in 2022 Mittel in Höhe von ca. 63 Mio. Euro aufgewendet. Prägend für die Wiederaufbauaktivitäten war im Jahr 2022 der Neubau von Brücken, die durch die Hochwasserkatastrophe entweder unmittelbar zerstört oder irreparabel geschädigt wurden. Basierend auf einem außerordentlichen Engagement der

Mitarbeiter*innen und flankiert von der vom Land NRW initiierten Planungsbeschleunigung (mit Verzicht auf erneute Umweltverträglichkeitsprüfungen und erneute Planfeststellungsverfahren) sowie der Möglichkeit, Aufträge bis zu einem Volumen von 5,3 Mio. Euro ohne Ausschreibungsverfahren direkt vergeben zu können, konnte das Ziel des raschen Wiederaufbaus erfolgreich umgesetzt werden. Die im Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen eingerichtete Stabsstelle Wiederaufbau Hochwasserschäden hat dabei alle Aufbaumaßnahmen zentral koordiniert. Auch innovative Bauverfahren (wie ressourcensparende Fertigbauteilmethoden) halfen, den Bau zu beschleunigen und die Beeinträchtigung für den Verkehr möglichst gering zu halten. Die konsequente Zielausrichtung führte dazu, dass bis zum Ende des Winters 2022/2023 dreizehn der fünfzehn neu zu bauenden Brücken fertiggestellt wurden. Lediglich bei einer Brücke erfolgen in der zweiten Jahreshälfte noch umfangreiche Bautätigkeiten bis zur Fertigstellung im Herbst 2023.

Um dem Nutzungsverschleiß und dem Alter entgegenzuwirken, müssen Straßen und Bauwerke ständig kontrolliert und ggfs. repariert oder erneuert werden. Baustellen gehören damit zur Straße und sind nicht zu vermeiden. Ein professionelles Baustellenmanagement zielt aber darauf ab, die verkehrlichen Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten. Neben der baulichen Umsetzbarkeit hat der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen darum auch immer die verkehrliche Auswirkung im Blick.

Um der Staugefahr bei erhöhter Bautätigkeit zu begegnen, ist die Koordinierung der zahlreichen Baustellen im vergangenen Jahr weiter verbessert worden. Vollsperrungen – wo immer sie möglich sind – verkürzen die Bauzeit und machen die Arbeit effizienter. In Einzelfällen wird zudem unter Beachtung der Lärmemissionen nachts bzw. rund um die Uhr gebaut.

In regelmäßigen Koordinierungsgesprächen des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen werden Neuerungen, aktuelle Sachstände zu dem jeweiligen Abstimmungs- und Abwägungsprozess sowie besondere Abhängigkeiten zu anderen Baumaßnahmen zwischen den Regionalniederlassungen und den beteiligten Dritten erörtert. In diesen Koordinierungsprozess ist auch die Landesverkehrszentrale NRW maßgeblich eingebunden. Sie analysiert und bewertet die verkehrlichen Auswirkungen von Baumaßnahmen und legt unter Berücksichtigung der Ergebnisse der jeweiligen Abwägungsprozesse die Priorisierung der einzelnen Maßnahmen im Arbeitsstellenprogramm fest.

Insbesondere in den Ballungsräumen gelingt es nicht immer, Maßnahmen, die sich gegenseitig beeinflussen, nacheinander abzuarbeiten. Das Koordinierungsinstrument „Arbeitsstellenprogramm“ hat daher den Anspruch, mögliche Konfliktbereiche frühzeitig zu identifizieren, sie auszuräumen oder durch eine entsprechende Baustellenkommunikation die notwendige Akzeptanz zu gewinnen.

Betrieb und Verkehr

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen kümmert sich mit dem Bereich Verkehr um alle Themen der Straßenausstattung, der Sicherung von Arbeitsstellen, der wegweisenden Beschilderung inklusive des Radverkehrsnetzes NRW sowie der Verkehrssicherheit. Hierzu werden die Mitglieder der Unfallkommissionen geschult und Sicherheitsauditoren ausgebildet und zertifiziert. Weiterhin werden in diesem Arbeitsbereich die betriebs- und sicherheitstechnische Tunnelausstattung und die Abwasserpumpstationen betreut. Außerdem wird die Klassifizierung von Straßen und die Festsetzung von Ortsdurchfahrten vorgenommen.

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen leistet den Betriebsdienst auf 3.924 km Bundesstraßen und 11.570 km Landesstraßen. Der Betriebsdienst hat die wichtige Aufgabe für einen sicheren und reibungslosen Verkehrsablauf zu sorgen sowie das Vermögen der Straßen zu erhalten.

Der Betriebsdienst schließt die Straßenausstattung, die zugehörigen Ingenieurbauwerke sowie die Nebenanlagen der Straßen mit ein und umfasst folgende Leistungsbereiche:

- Bauliche Unterhaltung (Sofortmaßnahmen)
- Grünpflege
- Wartung und Instandhaltung der Straßenausstattung
- Reinigung
- Winterdienst
- Streckenkontrolle einschl. Wartung.

Um die dafür von Bund und Land zugewiesenen finanziellen Mittel möglichst effektiv einzusetzen, erfolgt der Betriebsdienst auf Grundlage einer umfassenden betriebswirtschaftlichen Steuerung mit Arbeitsplanung, Kosten- und Leistungsrechnung sowie Ressourcenbemessung. In 2022 wurden Mittel mit dem Bund UI-Leistungen betreffend über 58,0 Mio. EUR abgerechnet (Vorjahr 60,4 Mio. EUR).

In 2022 wurde ein Investitionsprogramm für die Modernisierung und Sanierung der 36 landeseigenen Straßenmeistereien aufgelegt. Diese Meistereien stammen mehrheitlich aus den 1960er und 1970er Jahren und entsprechen somit in ihrer Struktur nicht mehr den aktuellen Abläufen und Bedürfnisse des Betriebsdienstes.

Kommunikation

Mit Blick auf das Informationsbedürfnis der Bürger*innen nimmt die Kommunikation des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen weiter einen hohen Stellenwert ein. Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen nutzt verstärkt die Sozialen Medien, um auch neue Zielgruppen auf Kanälen wie Instagram, Twitter, Facebook oder YouTube mit (passgenauen) Informationen zu versorgen. Die klassischen Kommunikationswerkzeuge wie die Pressearbeit, das Internet und Veranstaltungen werden damit zeitgemäß ergänzt. Strategisch gesteuert werden die Aktivitäten im Betriebssitz in Gelsenkirchen.

Die „Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung (FÖB)“ ist für den Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen von großer Bedeutung. Mit digitalen und analogen Veranstaltungen werden hier Bürger*innen noch vor der gesetzlich vorgeschriebenen Beteiligungsphase Einblicke in Planungen gegeben. Hier soll ein Dialog angestoßen werden, um Bürger*innen bei einem Projekt mitzunehmen, Anregungen aufzunehmen und so die Akzeptanz zu erhöhen. FÖB wird somit zu einem Mittel zur Vermeidung von Klagen in der Planfeststellung. Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen hat seine Aktivitäten einer frühen Bürgerbeteiligung jenseits der formellen Beteiligungswege deutlich ausgeweitet. Die „Stakeholder“ in den Blick zu nehmen wird immer wichtiger.

Um die Kommunikation insgesamt weiter zu verbessern und den Bedürfnissen anzupassen, sind in den Regionalniederlassungen dezentrale Pressestellen eingerichtet, besetzt mit einem Kommunikationsprofi und einem/r Techniker*in oder Ingenieur*in. Sie koordinieren die Presse-, Kommunikations- und Öffentlichkeitsarbeit der Niederlassung gemeinsam und in enger Zusammenarbeit mit der Zentralen Kommunikation am Betriebssitz.

Ein wichtiges Informationsmedium ist, neben der Website www.strassen.nrw.de, die Plattform www.verkehr.nrw der Landesverkehrszentrale, auf der sich Verkehrsteilnehmer und sonstige Interessierte über das aktuelle Verkehrsgeschehen, aber auch über zukünftig geplante Maßnahmen detailliert informieren können.

Betriebssteuerung und -überwachung

Das im Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen implementierte Steuerungs- und Überwachungssystem ist insbesondere auf die Ausgabensteuerung sowohl der treuhänderisch bewirtschafteten Investitionen für den Bund als auch für das Land Nordrhein-Westfalen ausgelegt, wie auch für die Bewirtschaftung der Eigenmittel.

Für die Steuerung der investiven Drittmittel werden dreimal jährlich Bauprogrammbesprechungen zwischen dem Betriebssitz und den Regionalniederlassungen durchgeführt. Diese abgestimmten Daten bilden jeweils die Grundlage für programmbezogene Besprechungen und Abstimmungen mit den jeweiligen für Verkehr zuständigen Ministerien von Bund und Land.

Soll-Ist-Abweichungen von Eigenmitteln werden monatlich betrachtet und regelmäßig aktuelle Prognosen erstellt. Diese werden nach Freigabe durch den Beauftragten für den Haushalt mit dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr Nordrhein-Westfalen besprochen.

Betriebliche Investitionen/ Vermögenslage

Das realisierte Investitionsvolumen im Jahr 2022 betrug 34,8 Mio. Euro inkl. 4,9 Mio. Euro Zuschüsse des Bundes (Vorjahr: 29,6 Mio. Euro, inkl. 4,9 Mio. Euro Zuschüsse des Bundes). Davon entfielen 10,0 Mio. Euro (Vorjahr: 6,2 Mio. Euro) auf die Anschaffung von technischen Anlagen und Maschinen und weitere 15,1 Mio. Euro (Vorjahr: 15,7 Mio. Euro) wurden in Betriebs- und Geschäftsausstattung investiert. Die Finanzierung der betrieblichen Investitionen erfolgt durch die Zuführungen des Landes sowie erhaltene Investitionszuschüsse des Bundes.

Das betriebliche Anlagevermögen beläuft sich zum Bilanzstichtag auf 154,8 Mio. Euro; 37,8 Prozent der Bilanzsumme (Vorjahr: ca. 142,5 Mio. Euro (44,9 Prozent der Bilanzsumme)). Das Umlaufvermögen, bestehend aus Vorräten, Forderungen und liquiden Mitteln, beträgt 251,6 Mio. Euro; ca. 61,4 Prozent der Bilanzsumme (Vorjahr: 171,6 Mio. Euro (54,0 Prozent der Bilanzsumme)).

Finanzlage

Die Eigenkapitalquote beträgt zum 31.12.2022 rund 67,9 Prozent (Vorjahr: 59,8 Prozent). Der Anstieg ist insbesondere auf die im Geschäftsjahr aufgestockte Rücklage zur Modernisierung und Sanierung der Straßenmeistereien und für die Modernisierung der Sachanlagen zurückzuführen.

Die ausgewiesenen Rückstellungen belaufen sich auf 40,4 Mio. Euro (Vorjahr: 45,5 Mio. Euro) und sind gegenüber dem Vorjahr um 5,1 Mio. Euro gesunken. Maßgeblich hierzu sind im Vergleich zum Vorjahr geringere Rückstellungen für Abwassergebühren, keine im Vorjahr tariflich vereinbarten Corona-Einmalzahlungen sowie deutlich geringere Rückstellungen für ausstehende Rechnungen.

Die Verbindlichkeiten stiegen auf 55,1 Mio. Euro gegenüber 45,9 Mio. Euro im Vorjahr.

Eine ausreichende Liquidität ist gegeben. Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen ist in den Cash-Pool des Landes Nordrhein-Westfalen eingebunden.

Ertragslage

Das Geschäftsjahr 2022 konnte mit einem Jahresüberschuss in Höhe von 30,4 Mio. Euro (Vorjahr: 15,6 Mio. Euro) abgeschlossen werden. Dieser ist im Vergleich zum Vorjahr um 14,8 Mio. Euro gestiegen.

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen hat für die in seiner Zuständigkeit liegenden Bundes-, Landes- und Kreisstraßen die Sachaufwendungen im Bereich der Planung und Bauüberwachung für Fremdvergaben um weitere 3,5 Mio. Euro auf nunmehr insgesamt 41,5 Mio. Euro gesteigert. Der Bereich der Unterhaltung und Instandsetzung (Bund, Land, Kreis) bewegt sich mit insgesamt 125,7 Mio. Euro ebenfalls auf einem weiterhin sehr hohen Niveau (vgl. Vorjahr: 120,9 Mio. Euro).

Der Personalaufwand stieg im Vergleich zum Vorjahr um 4,0 Mio. Euro, bedingt durch Lohn- und Gehaltssteigerungen sowie eine im Vergleich zum Vorjahr leicht gestiegene Beschäftigtenzahl.

Nicht finanzielle Leistungsindikatoren

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen trägt nicht nur die Baulast für zahlreiche Verkehrswege, sondern ebenso eine hohe Verantwortung beim schonenden und sparsamen Umgang mit Natur und Landschaft. Insbesondere beachtet der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen bereits in der Planungsphase die Auswirkungen der Verkehrswege auf die Umwelt durch die Aufstellung von Umweltverträglichkeitsprüfungen, landschaftspflegerischen Begleitplänen, Artenschutzbeiträgen und Fauna-Flora-Habitat-Verträglichkeitsstudien. Mögliche nachträgliche Auswirkungen vermeidet der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen oder gleicht diese durch Kompensationsmaßnahmen aus, die zeitlebens gepflegt und unterhalten werden. Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen leistet zudem einen Beitrag zum Erhalt der biologischen Vielfalt durch die möglichst naturverträgliche Gestaltung und Pflege der Verkehrsnebenflächen entlang seiner Verkehrswege.

Die Gestaltung und Ausstattung der Meistereigebäude, die im Rahmen des Investitionsprogramms für die Modernisierung und Sanierung von 36 landeseigenen Straßenmeistereien neu errichtet werden, erfolgt im Hinblick auf die Optimierung der Energieversorgung und des Energieverbrauchs. Ladeinfrastrukturen für die Betriebsdienstfahrzeuge werden errichtet. Diese Maßnahmen beeinflussen maßgeblich die CO₂- Bilanz des Straßenbetriebsdienstes.

Am 7. Dezember 2022 wurde nach einjähriger Projektarbeit der Betriebssitz in Gelsenkirchen „Ökoprofit“ zertifiziert. Um den Standort in Gelsenkirchen nachhaltiger zu gestalten, baut der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen am Betriebssitz u.a. 30 E-Ladepunkte und eine Photovoltaikanlage in Kooperation mit dem landeseigenen Immobiliendienstleister BLB. Zusätzlich wurden Energie- und Wasserverbräuche optimiert und Abfall eingespart. Auf dem Grundstück entstand, auch durch Eigenleistung der Mitarbeiter, mehr Biodiversität durch die Anpflanzung heimischer Gehölze. Mit den umgesetzten und anstehenden Maßnahmen können jährlich rund 37.000 Euro und 7.000 t CO₂ eingespart werden.

Mit Elektrofahrrädern, Elektrofahrzeugen sowie E-Streckenfahrzeugen werden umweltverträgliche Verkehrsmittel zudem verstärkt genutzt und die Ladeinfrastruktur landesbetriebsweit verstärkt ausgebaut. All diese Aspekte wurden in den im Jahr 2022 entwickelten Umweltleitlinien für den Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen berücksichtigt.

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen bildet bedarfsorientiert aus, d. h. in Berufen, in denen eine Übernahme grundsätzlich möglich ist. Dabei liegt der Schwerpunkt auf der Ausbildung in den technischen Berufen. Insbesondere im Straßenunterhaltungsdienst und in den dualen Studiengängen sind die Ausbildungszahlen in den letzten Jahren konstant hoch. Um der demografischen Entwicklung mit eigenen Nachwuchskräften zu begegnen, strebt der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen an, die Anzahl der Auszubildenden in allen Bereichen auszuschöpfen.

Das Ausbildungsangebot des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen erstreckt sich derzeit auf insgesamt sechs Ausbildungsberufe nach dem Berufsbildungsgesetz. Darüber hinaus wird in vier dualen Studiengängen sowie im Vorbereitungsdienst für drei Beamtenlaufbahnen ausgebildet. In 2022 konnte allen geeigneten Auszubildenden ein Übernahmeangebot gemacht werden, wobei nicht jeder Auszubildende und nicht jede Auszubildende dieses Angebot auch angenommen hat. So wurden insgesamt 34 Auszubildende und vier dual Studierende in ein Arbeitsverhältnis übernommen, davon drei Auszubildende nach der Winterprüfung Anfang des Jahres.

Den Beschäftigten steht ein umfangreiches Fortbildungsprogramm zur Verfügung. Mit über 200 unterschiedlichen Seminaren können sich die Fach- und Führungskräfte regelmäßig fachlich und überfachlich weiterentwickeln. Darüber hinaus erstellt die Personalentwicklung Konzepte, Instrumente und Maßnahmen zur Förderung der berufsbezogenen Qualifikation, um das Potential der Beschäftigten zu erkennen, zu erhalten und bedarfsgerecht zu fördern.

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen unterstützt zudem die Mitarbeiter*innen bei der Schaffung einer möglichst ausgewogenen Balance von Familie und Beruf. Eine bedeutsame Möglichkeit dazu bietet ein ausreichendes Angebot an Teilzeitarbeitsplätzen.

Durch ein professionelles Personalmanagement etwa im Bereich der Dienstzeitengestaltung ist sichergestellt, dass die persönlichen Bedürfnisse der Mitarbeiter*innen nach möglichst flexiblen Arbeitszeitmodellen – zum Beispiel für die Betreuung von Kindern oder pflegebedürftigen Angehörigen – mit den Erfordernissen einer effektiven und effizienten Betriebsführung in Einklang gebracht werden. Der Anteil der Beschäftigten, die Teilzeitmodelle nutzen, liegt bei rund 12 Prozent.

Neben dem umfangreichen Angebot an Teilzeitarbeitsplätzen hat der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen auf der Grundlage einer mit dem Gesamtpersonalrat abgeschlossenen Dienstvereinbarung auch die Möglichkeit geschaffen, Arbeitsplätze in Form von Telearbeit oder Homeoffice einzurichten. Dies in Verbindung mit mobiler Arbeit ermöglicht es zum Beispiel, berufliche und familiäre Verpflichtungen in besonderem Maße miteinander vereinbaren zu können. Eine gelungene Work-Life-Balance setzt die Berücksichtigung aller Lebensbereiche voraus.

Darüber hinaus unterstützt der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen seine Beschäftigten im Projekt „Familienservice“ mit Hilfe eines beauftragten Unternehmens bei der Suche nach Betreuungsmöglichkeiten für Kinder und pflegebedürftige Angehörige und leistet so einen Beitrag zur Zufriedenheit am Arbeitsplatz, zur Bindung an das Unternehmen und zur Gewinnung von Fachkräften.

Risiko- und Chancenbericht

Die Entscheidung der NRW-Landesregierung, die Auftragsverwaltung für Bundesstraßen zu behalten, bietet Planungssicherheit. Die Aufgaben für Bundes-, Landes- und zum Teil Kreisstraßen in Nordrhein-Westfalen werden durch den Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen fortgeführt. Weil sich das leistungsfähige Organisationsmodell der Regionalisierung grundsätzlich bewährt hat, ist die Regionalstruktur hinsichtlich einer noch effektiveren und effizienteren regionalen Steuerung organisatorisch fortentwickelt worden. Dabei wird die Chance genutzt, bestehende Aufgaben um zukunftsgerichtete Aspekte zu erweitern. Hierzu gehören beispielsweise die Bereitstellung von Pendlerparkplätzen einschließlich Sanitäreinrichtungen, weitere Stärkung alternativer Mobilität, z. B. durch Bau von Rad- und Bürgerradwegen, Bau und Erweiterung von Mitfahrerparkplätzen auch im Sinne eines Mobilitätsknotenpunktes einschließlich Fahrradabstellanlagen, E-Ladesäulen und ggfs. WC-Anlagen sowie der Schutz der Gewässer gemäß der Wasserrahmenrichtlinie durch Sanierung bestehender Straßenentwässerungseinrichtungen (Niederschlagswasserbeseitigungskonzept).

Der zunehmende Sanierungsbedarf der Straßenverkehrsinfrastruktur, insbesondere der Brücken, wird in den nächsten Jahren zu weiter steigenden Investitionen der öffentlichen Hand führen. Daraus folgt, dass zur Umsetzung dieser Maßnahmen in Zukunft weiter ein erhöhter Bedarf an qualifizierten Fachkräften insbesondere im Bauingenieurbereich bestehen wird. Ein nicht zu unterschätzendes Risiko, das eine erfolgreiche Deckung des gegenwärtigen und künftigen Personalbedarfs negativ beeinflussen wird, ist der demografische Wandel. In den nächsten zehn Jahren werden absehbar über 1.000 Mitarbeiter*innen altersbedingt aus dem Dienst des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen ausscheiden und müssen ersetzt werden. Demgegenüber stehen der durch die allgemeine Bevölkerungsentwicklung zu erwartende Rückgang von Personen im erwerbstätigen Alter sowie die bestehende Konkurrenzsituation in der Personalbeschaffung, insbesondere mit der Wirtschaft aber auch mit kommunalen Arbeitgebern sowie dem Bund. Letztere wenden den TVöD an, der attraktivere Konditionen als der Tarifvertrag der Länder (TV-L) bietet. Als zusätzlicher Wettbewerber um Fachkräfte tritt seit dem 01.01.2021 die Autobahn GmbH des Bundes auf. Der dort vereinbarte Haustarifvertrag TVA bietet sehr attraktive Konditionen, die deutlich über die Regelungen des TV-L und auch des TVöD hinausgehen. Es besteht somit weiterhin das Risiko von Personalabwanderungen vom Land zum Bund bzw. zu kommunalen Arbeitgebern oder der Wirtschaft.

Nach dem Übergang vieler Beschäftigter zur Autobahn GmbH des Bundes waren zum 31.01.2021 noch 984 Ingenieur*innen im Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen beschäftigt. Durch professionelle Personalgewinnung (Marketing, Recruiting) und Ausbau der Arbeitgeberattraktivität konnte diese Zahl trotz schwierigem Wettbewerbsumfeld bis zum 31.12.2022 bereits wieder auf 1.106 gesteigert werden.

Weitere Herausforderungen sind die Kostensteigerungen im Bereich der Baustoffe sowie die zunehmende Materialknappheit, die über den allgemeinen Bau- und Sanierungsboom hinaus durch den Ukraine-Krieg und die Lieferkettenprobleme weiter verschärft worden sind. Stehen Materialien wie Sand und Gesteine nicht in ausreichender Menge und Qualität zur Verfügung, kann dies zu nicht planbaren Verzögerungen bei der Umsetzung der geplanten Investitionen führen.

Die meisten Brücken im Bundes- und Landesstraßennetz wurden zwischen 1960 und 1980 errichtet. Sie stammen demnach aus einer Zeit, die durch sparsamen Baumaterialeinsatz geprägt war. Mit einem Alter von 40 bis 60 Jahren haben diese Bauwerke bereits einen großen Teil ihrer geplanten Nutzungszeit erfüllt. Die einbemessenen Tragreserven orientierten sich an den damaligen Verkehrsverhältnissen inkl. der damals absehbaren Entwicklung des Schwerverkehrsaufkommens. Die ungebremsste Verkehrsentwicklung der vergangenen Jahre und Jahrzehnte mit deutlicher Zunahme der Fahrzeuganzahl und Fahrzeuggesamtgewichte, insbesondere im Güterverkehr, hat die seinerzeit beim Entwurf der Brücken eingeplanten Tragreserven nahezu aufgebraucht. Vor diesem Hintergrund sind heute in vielen Fällen Sperrungen und Einschränkungen der Befahrbarkeit von Brückenbauwerken nicht mehr zu vermeiden. Gleichzeitig steigt das Güterverkehrsaufkommen weiter, ebenso wie die Anzahl der genehmigungspflichtigen Schwertransporte.

Zur Sicherstellung eines zukunftsfähigen Straßennetzes hat der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen die Aufgabe, die Leistungsfähigkeit der Bestandsbrücken hinsichtlich ihrer Trag- und Gebrauchstauglichkeit auch unter Berücksichtigung weiterer Steigerungen im Güterverkehrsaufkommen zu ermitteln. Auf der Grundlage der Bauwerksprüfungen und dem sogenannten Brückennachrechnungsprogramm werden die notwendigen Maßnahmen abgeleitet und die erforderlichen Instandsetzungs-, Ertüchtigungs- und Verstärkungsmaßnahmen oder der Ersatzneubau für Brücken auf Bundes- und Landesstraßen festgelegt. Im Ergebnis der bisherigen Prüfungen müssen mittel- bis langfristig ca. 50 Prozent der Bestandsbrücken erneuert werden. Um die erforderlichen Baumaßnahmen schneller und effizienter umzusetzen, setzt der Landesbetrieb

Straßenbau Nordrhein-Westfalen zunehmend auch auf neue innovative Bauverfahren sowie auf Ausschreibungen mit funktionalen Leistungsinhalten.

Große Herausforderungen bei der Brückeninstandhaltung stellen die Rheinquerungen dar, denen im nordrhein-westfälischen Straßen- und Autobahnnetz eine besondere verkehrliche Bedeutung zukommt. In den vergangenen Jahren wurden immer wieder Bauwerksschäden an Rheinbrücken festgestellt, die verkehrliche Einschränkungen notwendig werden ließen. Die entsprechenden Auswirkungen sind netzweit zu spüren. Nach dem Wegfall der Zuständigkeit für die Bundesautobahnen bleiben noch vier Rheinbrücken in der Zuständigkeit des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen. Diese Bauwerke stehen nach wie vor im Fokus der Brückenunterhaltung.

Prognosebericht

Für das Jahr 2023 wird ein ausgeglichener Jahresabschluss angestrebt. Dabei sind Zuweisungen zum laufenden Betrieb und zur betrieblichen Unterhaltung von Landesstraßen in Höhe von 417,6 Mio. Euro (Vorjahr: 416,9 Mio. Euro) berücksichtigt. Die Zuführungsbemessung erfolgte u. a. unter Berücksichtigung gestiegener Energiekosten infolge der wirtschaftlichen Entwicklung. Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen geht wie in den Vorjahren davon aus, dass insbesondere die Personalaufwendungen einen ausgleichenden Effekt auf das Jahresergebnis 2023 haben werden. Weitere Einflussgrößen vor dem Hintergrund der aktuellen politischen und wirtschaftlichen Situation sind mögliche Verzögerungen durch Engpässe hinsichtlich Produktion, Lieferung und Verfügbarkeiten, vorhandene Personalressourcen und Verfügbarkeit von Fremddienstleistern mit Auswirkungen auf die Budgetumsetzung und demzufolge auf das Jahresergebnis.

Gelsenkirchen, den 25.05.2023

Dr. Sascha Kaiser

– Direktor –

Dr. Petra Beckefeld

– Direktorin –

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An den Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Gelsenkirchen

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Gelsenkirchen, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2022 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2022 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2022 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den Verwaltungsvorschriften zur LHO NRW sowie den Bestimmungen der Betriebs-satzung in Verbindung mit den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Landesbetriebes zum 31. Dezember 2022 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2022 und
- vermittelt der beigefügte Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Landesbetriebes. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Lagebericht in Einklang mit dem Jahresabschluss, entspricht den Verwaltungsvorschriften zur LHO NRW sowie den Bestimmungen der Betriebssatzung in Verbindung mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Jahresabschlusses und des Lageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von dem Landesbetrieb unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht zu dienen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen für den Jahresabschluss und den Lagebericht

Das Direktorium ist verantwortlich für die Aufstellung des Jahresabschlusses, der den Verwaltungsvorschriften zur LHO NRW sowie den Bestimmungen der Betriebssatzung in Verbindung mit den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Landesbetriebes vermittelt. Ferner ist das Direktorium verantwortlich für die internen Kontrollen, die es in Übereinstimmung mit den deutschen Grundsätzen ordnungsmäßiger Buchführung als notwendig bestimmt hat, um die Aufstellung eines Jahresabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Jahresabschlusses ist das Direktorium dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Landesbetriebes zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren hat es die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus ist es dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, sofern dem nicht tatsächliche oder rechtliche Gegebenheiten entgegenstehen.

Außerdem ist das Direktorium verantwortlich für die Aufstellung des Lageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Landesbetriebes vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss in Einklang steht, den Verwaltungsvorschriften zur LHO NRW sowie den Bestimmungen der Betriebssatzung entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner ist das Direktorium verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die es als notwendig erachtet hat, um die Aufstellung eines Lageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Lagebericht erbringen zu können.

Das Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Landesbetriebes zur Aufstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Jahresabschlusses und des Lageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Jahresabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Lagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Landesbetriebes vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Jahresabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Jahresabschluss und zum Lagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Jahresabschlusses und Lageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Jahresabschluss und im Lagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Jahresabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Lageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme des Landesbetriebes abzugeben.
- beurteilen wir die Angemessenheit der von dem Direktorium angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von dem Direktorium dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von dem Direktorium angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutende Zweifel an der Fähigkeit des Landesbetriebes zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Jahresabschluss und im Lagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Landesbetrieb seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.

- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Jahresabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Jahresabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Jahresabschluss unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Landesbetriebes vermittelt.
- beurteilen wir den Einklang des Lageberichtes mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Landesbetriebes.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von dem Direktorium dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Lagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von dem Direktorium zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Düsseldorf, den 5. Mai 2023



EversheimStuible Treuberater GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Semelka', written over the printed name.

Semelka
Wirtschaftsprüfer

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Fuchs', written over the printed name.

Fuchs
Wirtschaftsprüfer