

LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
18. WAHLPERIODE

VORLAGE
18/211

A07/2

Ministerium der Finanzen
des Landes Nordrhein-Westfalen
Der Minister



30.09.2022
Seite 1 von 1

Aktenzeichen
VM 3000 – 10.2 – IV B 3
bei Antwort bitte angeben

Alexander Dahmen
Telefon 0211 4972-2373

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

Vorlage des Jahresabschlusses zum 31.12.2021 des Landesbetriebes
Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Zur Unterrichtung erhalten Sie in der Anlage Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung, Anhang, Lagebericht und Bestätigungsvermerk zum Jahresabschluss 2021.

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 2021
und Lagebericht

Landesbetrieb Straßenbau
Nordrhein-Westfalen,
Gelsenkirchen

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Gelsenkirchen

Bilanz zum 31. Dezember 2021

Aktiva			Passiva		
	31.12.2021	31.12.2020		31.12.2021	31.12.2020
	EURO	EURO		EURO	EURO
A. Anlagevermögen			A. Eigenkapital		
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			I. Kapitalrücklage		
Entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	1.783.540,90	2.750.528,02	1. Rücklage für Investitionen	53.472.137,76	53.472.137,76
			2. Rücklage für Landesmobilitätszentrale	8.500.000,00	3.000.000,00
II. Sachanlagen			3. Rücklage für Modernisierung der Straßenmeistereien und Sachanlagen	45.000.000,00	0,00
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	31.151.048,23	29.764.834,84		106.972.137,76	56.472.137,76
2. Technische Anlagen und Maschinen	32.182.079,13	46.482.496,96	II. Gewinnrücklagen	2.645.012,99	2.645.012,99
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	66.636.563,92	108.305.681,38	III. Gewinnvortrag	64.700.605,21	50.571.882,45
4. Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	10.768.402,13	6.574.450,07	IV. Jahresüberschuss	15.617.264,67	28.257.522,76
	140.738.093,41	191.127.463,25		189.935.020,63	137.946.555,96
	142.521.634,31	193.877.991,27	B. Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen	28.984.575,50	80.066.773,36
B. Umlaufvermögen			C. Sonstige Rückstellungen	45.509.611,88	73.211.002,23
I. Vorräte			D. Verbindlichkeiten		
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	10.756.894,79	16.418.349,75	1. Erhaltene Anzahlungen	4.120.914,85	5.276.838,53
2. Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	536.244,45	1.366.226,16	2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	24.748.225,60	45.407.708,12
	11.293.139,24	17.784.575,91	3. Sonstige Verbindlichkeiten	17.034.655,31	26.946.210,17
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände				45.903.795,76	77.630.756,82
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	14.774.430,19	8.783.296,48	E. Rechnungsabgrenzungsposten	7.130.783,62	5.913.406,51
2. Forderungen an das Land Nordrhein-Westfalen	145.209.284,03	151.016.134,20			
3. Sonstige Vermögensgegenstände	274.995,03	762.464,88			
	160.258.709,25	160.561.895,56			
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten	23.719,55	36.496,31			
	171.575.568,04	178.382.967,78			
C. Rechnungsabgrenzungsposten	3.366.585,04	2.507.535,83			
	317.463.787,39	374.768.494,88		317.463.787,39	374.768.494,88

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Gelsenkirchen

Gewinn- und Verlustrechnung für das
Jahr vom 01. Januar bis 31. Dezember 2021

Positionen	EURO	EURO
	2021	2020
1. Umsatzerlöse	476.178.638,49	783.610.299,73
2. Bestandsveränderung	-829.981,71	277.260,38
3. Sonstige betriebliche Erträge	35.635.435,86	26.700.719,00
4. Materialaufwand		
a) Aufw. für Roh-, Hilfs- u. Betriebsstoffe	34.955.500,74	46.704.973,47
b) Aufw. für bez. Leistungen	134.049.640,12	260.394.882,00
	169.005.140,86	307.099.855,47
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	192.964.158,90	287.403.474,02
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	54.053.608,28	79.519.071,73
	247.017.767,18	366.922.545,75
6. Abschreibungen auf immaterielle Vermögens- gegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	23.207.294,43	32.284.318,58
7. Sonstige betriebliche Aufwendungen	55.263.020,46	73.350.323,63
8. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	15.028,60	79.883,73
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	824.897,48	2.605.205,00
10. Ergebnis nach Steuern	15.681.000,83	28.405.914,41
11. Sonstige Steuern	63.736,16	148.391,65
12. Jahresüberschuss	15.617.264,67	28.257.522,76

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Gelsenkirchen

Anhang für das Geschäftsjahr vom 01. Januar bis 31. Dezember 2021

Allgemeine Angaben

Die Straßenbauverwaltung des Landes Nordrhein-Westfalen wird gem. § 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 2021 werden nach § 12 der Betriebssatzung 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 Betriebssatzung beachtet. Für die Gewinn- und Verlustrechnung wird das Gesamtkostenverfahren angewendet. Der Landesbetrieb erfüllt zum 31. Dezember 2021 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 250,00 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 1,2 % p.a.; Zinssatz 1,35 %).

Zum Bilanzstichtag sind 20 Neuverträge mit bewilligter Altersteilzeit zu verzeichnen. Zum 31. Dezember 2021 sind 65 Altersteilzeitverträge berücksichtigt worden. Das sind 16 weniger als zum 31.12.2020.

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	31.12.2021	31.12.2020
	T€	T€
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	10.757	16.418
2. Unfertige Leistungen	536	1.366
	<u>11.293</u>	<u>17.784</u>

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	31.12.2021		31.12.2020	
	Insgesamt	davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr	Insgesamt	davon mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr
	T€	T€	T€	T€
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	14.774	0	8.783	0
2. Forderungen an das Land Nordrhein-Westfalen (Cash-Pool)	145.209	0	151.016	0
3. Sonstige Vermögensgegenstände	275	0	762	0
davon aus Steuern	(14)	0	0	0
	160.258	0	160.561	0

Die in der Bilanz ausgewiesenen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beinhalten in Höhe von T€ 402 (Vorjahr: T€ 446) Forderungen gegen das Land Nordrhein-Westfalen, in Höhe von T€ 260 (Vorjahr: T€ 1.088) Forderungen gegen die Autobahn GmbH des Bundes (vormals VIFG), Forderungen in Höhe von T€ 6.439 (Vorjahr: T€ 309) gegen die Autobahn GmbH des Bundes aus den Kooperationsvereinbarungen sowie Forderungen gegen das Bundesministerium für Verkehr und Digitales in Höhe von T€ 3.038 (Vorjahr: T€ 4.782). Die Forderungen haben alle eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr.

Rechnungsabgrenzungsposten

Der Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von T€ 3.367 (Vorjahr: T€ 2.508) enthält im Wesentlichen für das Jahr 2021 abgegrenzte Aufwendungen für Ablösevereinbarungen sowie vorausbezahlte EDV-Lizenzen und EDV-Dienstleistungen.

Eigenkapital

Das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen hat mit Datum vom 20. August 2021 den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2020 festgestellt.

Der Jahresüberschuss in Höhe von T€ 28.258 wurde mit einem Teilbetrag von T€ 14.129 auf neue Rechnung vorgetragen und mit dem bestehenden Gewinn-/Verlustvortrag verrechnet. Ein weiterer Teilbetrag in Höhe von T€ 14.129 wurde an das Land Nordrhein-Westfalen abgeführt.

Mit Erlass vom 13. Dezember 2021 durch das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen wurde eine Rücklage für Landesmobilitätszentrale in Höhe von T€ 8.500 festgestellt. Im Jahr 2021 wurde die bestehenden Rücklage von T€ 3.000 aus dem Jahr 2012 um T€ 5.500 erhöht.

Mit Erlass vom 13. Dezember 2021 durch das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen wurde eine Rücklage für die Modernisierung und Sanierung der Straßenmeistereien und für die Modernisierung der Sachanlagen in Höhe von T€ 45.000 gebildet. Die Rücklage ist entsprechend den anfallenden Ausgaben in den kommenden Jahren in Anspruch zu nehmen.

Zudem besteht eine Rücklage für Investitionen gem. Erlasse durch das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen in Höhe von T€ 53.472.

Wegen der Besonderheit der Zweckbestimmung werden die Rücklagen gesondert ausgewiesen.

Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen

Der Sonderposten entwickelte sich wie folgt:

	2021	2020
	T€	T€
Anfangsbestand	80.067	76.112
Auflösung	5.024	13.743
Abgang	50.981	2.436
Zuführung	4.923	20.134
Endbestand	<u>28.985</u>	<u>80.067</u>

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

Abgänge in Höhe von T€ 50.731 stehen im Zusammenhang mit dem Übergang der Sachanlagen auf die Autobahn GmbH des Bundes.

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 07. Februar 2022 bestehen zum Bilanzstichtag Verpflichtungen des Landes gegenüber den Leistungsberechtigten in Höhe von T€ 502.731 (Vorjahr: T€ 566.229). Hiervon sind T€ 394.414 seit Gründung des Landesbetriebes entstanden. Die Berechnung erfolgt unter Berücksichtigung eines Rechnungszinses von 1,87 % (10-Jahres-Durchschnitt) sowie eines Gehalts- und auch Rententrends von jeweils 1,2 % p.a. Als Rechnungsgrundlage gelten die Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. K. Heubeck.

Auf Basis eines weiteren Gutachtens der GBG-Consulting GmbH vom 07. Februar 2022 bestehen zum Bilanzstichtag Beihilfeverpflichtungen, die gleichfalls als Verpflichtungen des Landes gegenüber den Leistungsberechtigten zu beurteilen sind, in Höhe von T€ 47.337 (Vorjahr: T€ 56.082). Hiervon sind T€ 35.118 seit Gründung des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen entstanden. Die Berechnung erfolgt unter Berücksichtigung eines Rechnungszinses von 1,35 % 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 737 Personen.

Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen belaufen sich am Bilanzstichtag auf insgesamt T€ 45.510 (Vorjahr: T€ 73.211). Hiervon entfallen T€ 29.145 (Vorjahr: T€ 39.037) auf personalrelevante Posten. In 2021 zur Autobahn GmbH gewechseltes Personal führt zu einem Rückgang von T€ 9.795.

In den sonstigen Posten in Höhe von T€ 16.365 (Vorjahr: T€ 34.174) ist eine Einzelrückstellung für ausstehende Rechnungen der Autobahn GmbH des Bundes für Kooperationsverträge in Höhe von T€ 3.889 und eine Rückstellung für die im Tarifabschluss vereinbarte Corona Sonderzahlung an die Mitarbeiter in Höhe von T€ 2.075 enthalten.

Die Rückstellung für mögliche Rückforderungen des Bundes aufgrund Prüfnoten des Bundesrechnungshofes wegen Abrechnungen von Streckenkontrollen in Höhe von T€ 16.976 aus 2020 wurde aufgelöst.

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

Die langfristigen Rückstellungen wurden mit laufzeitadäquaten Zinssätzen zwischen 0,34 % und 1,52 % auf- bzw. abgezinst. Im Jahr 2021 sind Erträge aus Abzinsung in Höhe von T€ 0,456 (Vorjahr T€ 0) ausgewiesen. Aufwendungen aus Aufzinsungen belaufen sich auf T€ 140 (Vorjahr T€ 163).

Verbindlichkeiten

	31.12.2021		31.12.2020	
	Insgesamt	davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr	Insgesamt	davon mit einer Restlaufzeit bis zu einem Jahr
	T€	T€	T€	T€
1. Erhaltene Anzahlungen	4.121	4.121	5.277	5.277
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	24.748	24.006	45.408	38.402
3. Sonstige Verbindlichkeiten	17.034	17.034	26.946	26.947
davon aus Steuern	(0)	(0)	(36)	(0)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit:	(0)	(0)	(0)	(0)
	45.903	45.161	77.631	70.626

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse 2021 gliedern sich wie folgt:

	2021	2020
	T€	T€
Zuweisungen des Landes für die Aufgabenerfüllung	319.493	451.776
Zuführungen für Investitionen durch das Land	29.502	27.252
Zuweisung der Bundesrepublik Deutschland für die Unterhaltung und Instandsetzung von Bundesstraßen	60.402	178.756
Abrechnung von Planungs- und Bauaufsichtsleistungen für die Bundesrepublik Deutschland	17.664	78.969
Übrige Umsatzerlöse	49.117	46.857
Umsatzerlöse gesamt	476.178	783.610

Sonstige betriebliche Erträge

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge mit T€ 27.862 aus der Auflösung von Rückstellungen und T€ 5.182 aus der Auflösung von Sonderposten für Investitionen Bund enthalten.

Materialaufwand

	2021	2020
	T€	T€
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	34.956	46.705
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	134.050	260.395
	169.006	307.100

Personalaufwand / Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

	2021	2020
	T€	T€
a) Löhne und Gehälter	192.964	287.403
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung davon für Altersversorgung: € 17.634.781,46 (Vorjahr: € 26.015.896,24)	54.054	79.519
	247.018	366.922

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

	<u>Anzahl 2021</u>	<u>Anzahl 2020</u>
Beamten und Beamte	402	593
Tarifkräfte	3.245	5.057
	<u>3.647</u>	<u>5.650</u>

Für die Mitarbeiterstatistik 2021 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

	2021	2020
	T€	T€
Gesamtaufwand	55.263	73.350

Zinsergebnis

	2021	2020
	T€	T€
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	15	80
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	825	2.605
	-810	-2.525

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€ 140 (T€ 163) sowie aus Aufwendungen für Verzugszinsen i. R. von Nachtragsbearbeitungen T€ 665 (T€ 2.415).

Sonstige Steuern

	2021	2020
	T€	T€
Gesamtaufwand	64	148

Jahresüberschuss / Ergebnisverwendung

Das Geschäftsjahr 2021 schließt mit einem Jahresüberschuss in Höhe von T€ 15.617 ab. Über die Ergebnisverwendung hat das Ministerium für 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€ 74,
- Gebäudemieten aus Mietverträgen mit dem Bau- und Liegenschaftsbetrieb, jährliche Mieten T€ 3.375
- Sonstige Gebäudemieten aus Mietverträgen mit Dritten, jährliche Mieten T€ 4.030,
- Betrieb und Support der SAP-Systeme durch LVR-InfoKom (ohne CPU-Zeiten), jährlich T€ 685.

Sonstige Pflichtangaben nach § 285 HGB

Das Abschlussprüferhonorar beträgt T€ 29 (netto) und betrifft ausschließlich Leistungen nach § 285 Nr. 17 HGB (Abschlussprüfungsleistungen), davon entfallen bislang T€ 4 auf die Ausgliederungsbilanz für die Überleitung der Autobahn GmbH des Bundes. Die Schlussrechnung steht noch aus.

Die Gesamtbezüge der Direktoren, die ausschließlich aus einem Fixbetrag bestehen, betragen im Geschäftsjahr 2021 für das Direktorium gerundet T€ 244.

Nachtragsbericht

Nach Abschluss des Geschäftsjahres 2021 sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung eingetreten.

Organe der Gesellschaft

Direktorium

Herr Dr. Sascha Kaiser (Direktor des Landesbetriebes) seit 01.05.2019.

Frau Dr. Petra Beckefeld (Direktorin des Landesbetriebes, Sprecherin) seit 01.01.2021.

Aufsichtsbehörde ist das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

Gelsenkirchen, den 16.05.2022

Dr. Sascha Kaiser
– Direktor –

Dr. Petra Beckefeld
– Direktorin –

Anlagen

Anlagenspiegel für das Geschäftsjahr vom 01. Januar 2021 bis 31. Dezember 2021

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Gelsenkirchen

Entwicklung des Anlagevermögens 2021

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Kumulierte Abschreibungen				Nettowerte			
	Stand am 01.01.2021 EUR	Übertragung AdB 01.01.2021 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR	Stand am 31.12.2021 EUR	Übertragung AdB 01.01.2021 EUR	Zugänge EUR	Abgänge EUR	Umbuchungen EUR	Stand am 31.12.2021 EUR	Stand am 01.01.2021 EUR
I. Immaterielle Vermögensgegenstände												
1. EDV-Software	22.556.842,52	959.169,95	516.657,63	966.787,14	0,00	22.106.713,01	683.725,63	1.208.200,43	691.342,82	0,00	20.323.172,11	1.783.540,90
2. Sonstige immaterielle Vermögensgegenstände	2.443,59	0,00	35.432,60	35.432,60	0,00	2.443,59	0,00	35.432,60	35.432,60	0,00	2.443,59	0,00
	22.559.286,11	959.169,95	552.090,23	1.002.219,74	0,00	22.109.156,60	683.725,63	1.243.633,03	726.775,42	0,00	20.325.615,70	2.750.528,02
II. Sachanlagen												
1. Grundstücke, grundstückl. Rechte und Bauten einschl. Bauten auf fremden Grundstücken	52.077.794,40	13.272,72	351.299,17	13.272,72	1.822.700,75	54.238.521,60	4.190,68	778.704,49	4.190,68	0,00	23.087.473,37	31.151.048,23
2. Technische Anlagen und Maschinen	123.608.007,60	37.707.221,22	6.234.577,88	41.944.308,36	499.179,27	88.397.456,39	23.020.616,74	6.135.449,22	27.045.582,60	0,00	56.215.377,26	32.182.079,13
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	265.187.109,84	101.230.015,84	15.654.164,73	113.015.965,13	311.597,30	168.136.906,74	59.197.124,64	15.049.507,69	70.430.593,33	0,00	101.500.342,82	66.636.563,92
4. Anlagen im Bau	6.574.450,07	0,00	6.827.429,38	0,00	-2.633.477,32	10.768.402,13	0,00	0,00	0,00	0,00	10.768.402,13	6.574.450,07
	447.447.361,91	138.950.509,78	29.067.471,16	154.973.546,21	0,00	321.541.286,86	82.221.932,06	21.963.661,40	97.480.366,61	0,00	180.803.193,45	140.738.093,41
Gesamt	470.006.648,02	139.909.679,73	29.619.561,39	155.975.765,95	0,00	343.650.443,46	82.905.657,69	23.207.294,43	98.207.142,03	0,00	201.128.809,15	193.877.991,27

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Gelsenkirchen**Lagebericht für das Geschäftsjahr
vom 01. Januar bis 31. Dezember 2021****Überblick**

Das Geschäftsjahr 2021 war für den Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen geprägt von einschneidenden Veränderungen und Ereignissen. Strukturell und organisatorisch war es das erste Jahr ohne Zuständigkeit für das Autobahnnetz im Land. Dieses wurde zum 1. Januar 2021 von der Autobahn GmbH des Bundes übernommen. Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen bleibt seither zuständig für den überwiegenden Teil der Bundes- und Landesstraßen – und für rund 7.680 Kilometer Radwege.

2021 sorgte vor allem ein Ereignis unerwartet für Herausforderungen in bis dahin nicht gekannter Form: Im Juli 2021 hat Nordrhein-Westfalen eine Unwetterkatastrophe unvergleichlichen Ausmaßes erlebt. Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen hat mit dem enormen Ausmaß der Schäden an der Infrastruktur eine erhebliche Zusatzbelastung erfahren. Die Mitarbeiter*innen standen den Rettungskräften unmittelbar nach den Starkregenereignissen mit allen verfügbaren Ressourcen zur Verfügung – zum Teil haben die Kolleg*innen mit Schneepflügen die Straßen freigeräumt. Für den Wiederaufbau wurde im Landesbetrieb eine Stabsstelle Hochwasser eingerichtet, die alle Aufbaumaßnahmen zentral koordiniert hat.

Das Ergebnis nach nur einigen Monaten: Von zunächst 220 Straßensperrungen im Zuge der Unwetterkatastrophe in Zuständigkeit des Landes waren nach nur 200 Tagen 100 Prozent aufgehoben, in Bau oder die Sanierungen beauftragt beziehungsweise veranlasst. Mehrere Brückenbauwerke sind innerhalb weniger Monate neu gebaut und für den Verkehr freigegeben worden. Im Zuge des Hochwassers wurden insgesamt 116 Bauwerke – also beispielsweise Brücken, Lärmschutzwände oder Stützwände – und zwei Tunnel erheblich beschädigt. 15 Brücken mussten wegen Totalschaden komplett ersetzt werden. Außerdem kam es, auch Monate nach den Starkregenereignissen, immer wieder zu derzeit insgesamt 91 Hangrutschungen.

Acht von 15 Brücken, die zerstört oder irreparabel beschädigt wurden, wurden innerhalb von nur acht Monaten bereits nach modernen Standards neu geplant und gebaut. Vier weitere befinden sich derzeit im Bau. In den kommenden Wochen und Monaten wird auch die Bauausführung der übrigen drei Bauwerke beginnen.

Dass der Wiederaufbau so schnell gelingen konnte, ist zum einen dem außerordentlichen Engagement der Mitarbeiter*innen der Regionalniederlassungen und Meistereien zu verdanken, die weit über dem regulären Maß Außerordentliches geleistet haben. Im Rahmen des Kapazitätsausgleichs haben weniger betroffene Niederlassungen Kolleg*innen in den besonders betroffenen Regionen unterstützt.

Die vom Land NRW initiierte Planungsbeschleunigung hat es dem Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen ermöglicht, bei Ersatzneubauten für zerstörte Infrastruktur auf eine erneute Umweltverträglichkeitsprüfung und ein erneutes Planfeststellungsverfahren zu verzichten. Des Weiteren konnten Aufträge bis zu einem Volumen von 5,3 Millionen Euro nach einer Wirtschaftlichkeitsprüfung ohne Ausschreibungsverfahren direkt vergeben werden.

Innovative Bauverfahren helfen dabei, den Bau zu beschleunigen und die Beeinträchtigung für den Verkehr möglichst gering zu halten. Deshalb setzt der Landesbetrieb auch bei Ersatzneubauten auf die Zusammenarbeit mit Bauunternehmen, die verschiedene innovative Verfahren – wie ressourcensparende Fertigbauteilmethoden – zum schnellen und sicheren Bau von Bauwerken entwickelt haben.

Hochwasserbezogene Mehraufwendungen 2021 betrafen Personal- und Sachmittelaufwendungen (UI) und Investitionsausgaben für die Neu- bzw. Ersatzbeschaffung von Kraftfahrzeugen und Geräten über insgesamt 3,1 Mio. EUR. Eine finanzielle Belastung ergab sich für den Landesbetrieb hieraus jedoch nicht. Die hochwasserbezogenen Mehraufwendungen wurden durch das mit dem Aufbauhilfegesetz 2021 geschaffene Sondervermögen des Landes bzw. durch zusätzliche Mittel des Bundes abgedeckt.

Straßen in NRW

Dem Straßennetz kommt in der gesamten Verkehrsinfrastruktur eine besondere Bedeutung zu. Rund 81 Prozent der Personenverkehrsleistungen in der Bundesrepublik 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 – Netzzumlegungen, 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 im Jahr 2021

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen ist der große Infrastruktur-Dienstleister in Nordrhein-Westfalen. Als rechtlich unselbständiger, organisatorisch abgesonderter Teil der Landesverwaltung betreute der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen – 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:

- 3.929 Kilometer Bundesstraßen
- 11.584 Kilometer Landesstraßen
- rund 6.368 Brückenbauwerke
- rund 7.680 Kilometer Radwege

Aufgaben

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen betreut in Auftragsverwaltung für den Bund die Bundesstraßen. Insbesondere gehören zur Auftragsverwaltung die Planung, das Baumanagement und der Betrieb der Bundesstraßen in Nordrhein-Westfalen. 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 von Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen erbracht. Darüber hinaus verstärkt der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen seine Aktivitäten im Bereich des Radwegebbaus auch bei den straßenbegleitenden Radwegen an Bundes- und Landesstraßen erheblich.

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 diese Aufgaben nach § 56 Abs. 3 des Straßen- und Wegegesetzes übertragen werden. Sechs Kreise nutzen das Angebot, ihr gesamtes Kreisstraßennetz mit etwa 1.000 Kilometer (von insgesamt knapp 10.000 Kilometer Kreisstraßen in Nordrhein-Westfalen) im Betriebsdienst oder auch zusätzlich im Planen und Bauen von Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen betreuen zu lassen. Für 234 von 396 Kommunen erbringt der Landesbetrieb 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 den Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen im Betriebsbereich tätig werden.

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

Organisation der Straßenbauverwaltung in Nordrhein-Westfalen

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen arbeitet kundenorientiert und bedarfsgerecht. Die übertragenen Aufgaben werden mit dem Ziel der betriebswirtschaftlichen Optimierung qualitätsgesichert durchgeführt. Der Landesbetrieb hat nicht das wirtschaftliche Eigentum am Landesstraßennetz. Er ist zuständig für das Planen, Bauen und Betreiben der Bundes-, Landes- und teilweise Kreisstraßen in Nordrhein-Westfalen. Die Dienst- und Fachaufsicht liegt beim Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen.

Bei der Erfüllung der Aufgaben des Landesbetriebes wirken die Beschäftigten vernetzt über die Fachbereiche auf der Grundlage eines vertrauensvollen und partnerschaftlichen Verhaltens zusammen. Dabei werden Aufgabe, Kompetenz und Verantwortung auf der jeweiligen Bearbeitungsebene zusammengeführt (AKV-Prinzip). Planungs- und Baumaßnahmen werden projektorientiert bearbeitet.

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 erfolgt durch das Direktorium, zwei Abteilungsleitungen und zwei Regionalleitungen. Dem Direktor für den kaufmännischen

und juristischen Bereich unmittelbar zugeordnet ist die Abteilung Verwaltung und Service und das Projektteam E-Government. Der Direktorin für den technischen Bereich unmittelbar zugeordnet sind die Abteilung Technik und Umwelt, die AG Brücken sowie die Landesmobilitätszentrale NRW (künftig Landesverkehrsstelematik, Verkehrsablaufsteuerung und Baustellenkoordination).

Grundsatz-, Koordinations-, Kontroll- und Serviceaufgaben für den Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen werden durch den Betriebssitz, als Zentrale am Standort 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 hochbaufachliche Betreuung erfolgen seit Ablauf des Jahres 2020 in zwei regionalen Niederlassungsverbänden mit insgesamt acht Regionalniederlassungen und 55 Meistereien.

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 Aufgabebereiche 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 und Betrieb und Verkehr. Diesen sind auch die Meistereien zugeordnet, welche die Unterhaltung, z.B. in Form von Grünschnitt oder Winterdienst, der Straßen leisten.

Planung, Bau und Betrieb von Straßen und Radwegen erfolgen in verschiedenen Abteilungen der Regionalniederlassungen. 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 3 Stellen in der Startorganisation eingerichtet. Zudem wurden in den Regionalniederlassungen in den Planungsabteilungen insgesamt 10 neue Stellen für den Radverkehr eingerichtet. Das Sachgebiet Radverkehr im Betriebssitz wurde im Jahr 2021 durch eine weitere Stelle verstärkt.

Aufgabenbestand des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen

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“ andererseits, einschließlich der Verwaltung des Bestandes. Der Bereich „Betrieb und Verkehr“ orientiert sich dabei am Bestandsnetz, dessen Größe sich insgesamt wenig verändert.

Die Bereiche „Planen“ und „Bauen“ sind demgegenüber an den verfügbaren Investitionsmitteln von Bund und Land und damit an einer veränderlichen Größe orientiert. Im Jahr 2021 wurde ein investives Straßenbauvolumen in Höhe von 636 Millionen Euro realisiert. Der Bauumsatz für die Bundes- und Landesstraßen konnte gegenüber dem Vorjahr nochmals um ca. 51 Millionen Euro gesteigert werden.

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 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 Planungen der im Landesstraßenplanungsprogramm vorgegebenen Landesstraßenprojekte, Radwege inkl. Radschnellwege und Radvorrangrouten sowie ausweitete und finanziell hinterlegte Regionalratsprogramme. Innerhalb des genannten Zeithorizontes 2030 können jedoch immer wieder kurz- oder mittelfristige Änderungen der Prioritäten auftreten, die nur durch einen ausreichenden Grundstock baureifer Planungen aufgefangen werden können. Durch vorausschauende Disposition konnte so bisher ein optimaler Ressourceneinsatz gewährleistet werden.

Eine erkennbare Steigerung der Planungsleistungen konnte durch Einstellung zusätzlichen Personals und mit einer kontinuierlichen Steigerung der Fremdvergaben erreicht werden.

Im Jahr 2021 wurden Fremdvergaben für Ingenieurdienstleistungen (UAIII) in einem Volumen von rund 38,0 Millionen Euro realisiert. Hierbei entfielen 23,8 Millionen Euro auf den Bundes- und 14,2 Millionen Euro auf den Landesbereich. Der Vergleichswert 2020 für Bundes- und Landesstraßen kann dementsprechend auf 31,2 Millionen Euro beziffert werden (Bund: 18,3 Millionen Euro, Land: 12,9 Millionen Euro). Das UA III-Gesamtvolumen konnte damit um 6,8 Millionen Euro gesteigert werden.

Um dem Nutzungsverleiß 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 Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen werden Neuerungen, aktuelle Sachstände zu dem jeweiligen Abstimmungs- und Abwägungsprozess sowie besondere Abhängigkeiten zu anderen Baumaßnahmen zwischen den Niederlassungen und den beteiligten Dritten erörtert. In diesen Koordinierungsprozess ist auch die Landesmobilitätszentrale 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.

Kommunikation

Da das Informationsbedürfnis der Bürger*innen immer weiter steigt, wird die Öffentlichkeitsarbeit immer wichtiger. Daher nimmt die Kommunikation des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen einen hohen Stellenwert ein. Der Landesbetrieb 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 des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen 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 der Klagevermeidung 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 Niederlassungen 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 Landesmobilitätszentrale, auf der sich Verkehrsteilnehmer und sonstige Interessierte über das aktuelle Verkehrsgeschehen, aber auch über zukünftig geplante Maßnahmen detailliert informieren können.

Betriebliche Investitionen / Vermögenslage

Das realisierte Investitionsvolumen im Jahr 2021 betrug 29,6 Millionen Euro inkl. 4,9 Millionen Euro Zuschüsse des Bundes (Vorjahr: 46,3 Millionen Euro, inkl. 20,1 Millionen Euro Zuschüsse des Bundes). Davon entfielen 6,2 Millionen Euro (Vorjahr: 11,6 Millionen Euro) auf die Anschaffung von technischen Anlagen und Maschinen und weitere 15,7 Millionen Euro (Vorjahr: 29,6 Millionen Euro) wurden in Betriebs- und Geschäftsausstattung, Büromaschinen und Kommunikationsanlagen 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 142,5 Millionen Euro; 44,9 Prozent der Bilanzsumme (Vorjahr: ca. 193,9 Millionen Euro (51,7 Prozent der Bilanzsumme)). Das Umlaufvermögen, bestehend aus Vorräten, Forderungen und liquiden Mitteln, beträgt 171,6 Millionen Euro; ca. 54,0 Prozent der Bilanzsumme (Vorjahr: 178,4 Millionen Euro (47,6 Prozent der Bilanzsumme)). Rechnungsabgrenzungsposten sind im Verhältnis zur Bilanzsumme von untergeordneter Bedeutung.

Finanzlage

Die Eigenkapitalquote beträgt zum 31.12.2021 rund 59,8 Prozent (Vorjahr: 36,8 Prozent). Der Anstieg ist auf die im Geschäftsjahr neu gebildete zweckgebundene Rücklage zur Modernisierung und Sanierung der Straßenmeistereien und für die Modernisierung der Sachanlagen sowie die Erhöhung der Rücklage zum Aufbau der Landesmobilitätszentrale zurückzuführen.

Die ausgewiesenen Rückstellungen belaufen sich auf 45,5 Millionen Euro (Vorjahr: ca. 73,2 Millionen Euro) und sind gegenüber dem Vorjahr um 27,7 Millionen Euro gesunken. Der Rückgang resultiert aus dem Wegfall der Auftragsverwaltung für Bundesautobahnen, u.a. aus gebildeten Rückstellungen für Urlaub und Mehrarbeit.

Die Verbindlichkeiten reduzieren sich auf 45,9 Millionen Euro gegenüber 77,6 Millionen Euro im Vorjahr. Auch hier resultiert der Rückgang aus dem Wegfall der Auftragsverwaltung der Bundesautobahnen zum 01.01.2021.

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

Ertragslage

Das Geschäftsjahr 2021 konnte mit einem Jahresüberschuss in Höhe von 15,6 Millionen Euro (Vorjahr: 28,3 Millionen Euro) abgeschlossen werden. Dieser ist im Vergleich zum Vorjahr um 12,7 Millionen Euro gesunken. Vorgesehen war ursprünglich ein Jahresfehlbetrag in Höhe von 18,6 Millionen Euro (Vorjahr: 37,2 Millionen Euro). Der Landesbetrieb hat für die in seiner Zuständigkeit liegenden Bundes-, Landes- und Kreisstraßen die Aufwendungen im Bereich der Planung und Bauüberwachung für Fremdvergaben um weitere 6,8 Millionen Euro auf nunmehr insgesamt 38,0 Millionen Euro gesteigert. Der Bereich der Unterhaltung und Instandsetzung (Bund, Land, Kreis) bewegt sich mit insgesamt 120,9 Millionen Euro ebenfalls auf einem weiterhin sehr hohen Niveau (vgl. Vorjahr: 173,6 Millionen Euro, davon rd. 70 Millionen Euro BAB). Der Personalaufwand reduziert sich aufgrund des Wechsels von ca. 2.000 Mitarbeitenden zur Autobahngesellschaft bzw. zum Fernstraßenbundesamt im Vergleich zum Vorjahr um 120,0 Millionen Euro.

Nicht finanzielle Leistungsindikatoren

Gegen Ende des Jahres 2021 hatte der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen 3.701 (Vorjahr: 5.673) Mitarbeiter*innen (ohne Auszubildende, Anwärter*innen). Gegenüber dem Stand vom Dezember 2020 war dies ein Rückgang um 1.972 Beschäftigte. Ursache für diesen drastischen Abbau ist der Übergang der Autobahnen an die Autobahn GmbH des Bundes zum Jahreswechsel 2020/21.

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 Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen an, die Anzahl der Auszubildenden in allen Bereichen weiter zu erhöhen.

Das Ausbildungsangebot des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen erstreckt sich derzeit auf insgesamt sieben Ausbildungsberufe nach dem Berufsbildungsgesetz. Darüber hinaus wird in drei dualen Studiengängen sowie im Vorbereitungsdienst für drei Beamtenlaufbahnen ausgebildet. In 2021 konnte zahlreichen Auszubildenden ein Übernahmeangebot gemacht werden, wobei nicht jeder Auszubildender und nicht jede Auszubildende dieses Angebot auch angenommen hat. So wurden insgesamt 32 Auszubildende und vier dual Studierende in ein Arbeitsverhältnis übernommen, davon sechs Auszubildende nach der Winterprüfung Anfang des Jahres.

Das Ziel des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen, die Leistungen mit betriebswirtschaftlich optimalem Mitteleinsatz zu erbringen, erfordert es u. a., fortlaufend die Organisations- und Kostenstrukturen zu überprüfen und weiterzuentwickeln. Um diesen Anforderungen zu begegnen, steht den Beschäftigten 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 bedeutende Möglichkeit dazu bietet ein ausreichendes Angebot an Teilzeitarbeitsplätzen. Durch ein professionelles Personalmanagement etwa im Bereich der Dienstplangestaltung 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 ermöglicht es zum Beispiel, berufliche und familiäre Verpflichtungen in besonderem Maße miteinander vereinbaren zu können.

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.

Chancen und Risiken

Die Entscheidung der NRW-Landesregierung, die Auftragsverwaltung für Bundesstraßen zu behalten, bietet Planungssicherheit. Die Aufgaben für Bundes-, Landes- und zum Teil Kreisstraßen in NRW werden durch den Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen fortgeführt. Weil sich das leistungsfähige Organisationsmodell der Regionalisierung grundsätzlich bewährt hat, ist die Regionalstruktur auf das neue Aufgabenportfolio ohne Autobahnen 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 Radwegen, 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 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 könnte, ist der demografische Wandel. In den nächsten zehn Jahren werden absehbar rund 1.000 Mitarbeiter*innen altersbedingt aus dem Dienst des Landesbetriebes 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 TVöD und des TV-L hinausgehen. Es besteht weiterhin das Risiko von Personalabwanderungen vom Land zum Bund bzw. zu kommunalen Arbeitgebern oder der Wirtschaft.

In diesem schwierigen gesamtwirtschaftlichen Umfeld ist es gelungen, ein attraktiver Arbeitgeber zu bleiben. Mit intensiven Personalgewinnungsmaßnahmen gelang es, dem demografischen Wandel entgegenzuwirken und die Zahl der Ingenieur*innen bis Ende des Jahres 2019 auf 1.688 Personen zu steigern. Bis Ende 2020 sank die Zahl der Ingenieur*innen dann auf 1.638 ab. Dies ist im Wesentlichen auf die beginnende Rekrutierung von Fachpersonal durch die Autobahn GmbH des Bundes zurückzuführen. Nach dem Übergang zur Autobahn GmbH des Bundes waren zum 31.01.2021 noch 984 Ingenieur*innen im Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen beschäftigt. Durch professionelles Personalrecruiting konnte diese Zahl trotz schwierigem Wettbewerbsumfeld bis zum 31.12.2021 wieder auf 1.051 gesteigert werden.

Neben dem Wettbewerb um Personal sind auch die Kapazitäten externer Ingenieurbüros und der Bauindustrie sowie weitere Dienstleister etwa im Bereich der Verkehrs- und Baustellensicherung begrenzt. Bedingt durch fehlende Kapazitäten der Wirtschaft steigt nach wie vor das Risiko, dass Investitionen nicht wie geplant realisiert werden können. 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 Stahl, Sand und Gesteine nicht in ausreichender Menge und Qualität zur Verfügung oder können aufgrund mangelnder Transportkapazitäten nicht zeitgerecht auf die Baustelle geliefert werden, kann dies zu nicht planbaren Verzögerungen bei der Umsetzung der geplanten Investitionen führen.

Die meisten Brücken im Bundesfern- 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 Schwerver Transporte.

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. Aus diesem sogenannten Nachrechnungsprogramm werden die notwendigen Maßnahmen abgeleitet und die erforderlichen Ertüchtigungs- und Verstärkungsmaßnahmen oder der Ersatzneubau für Brücken auf Bundes- und Landesstraßen festgelegt. Im Ergebnis müssen voraussichtlich ca. 50 % der Bestandsbrücken mittel- bis langfristig erneuert werden.

Große Herausforderungen stellen die Rheinquerungen dar, die im nordrhein-westfälischen Straßen- und Autobahnnetz eine Engstelle sind. In den letzten Jahren ist es immer wieder zu Schadensbildern an Rheinbrücken gekommen, 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 Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen. Diese Bauwerke stehen nach wie vor im Fokus der Brückenunterhaltung.

Die Umstellung der umsatzsteuerlichen Bewertung der Tätigkeiten der öffentlichen Hand aufgrund der Mehrwertsteuer-Systemrichtlinie und des § 2b UStG führt voraussichtlich zu einer Steigerung des umsatzsteuerpflichtigen Teils der Einnahmen. Durch das Gesetz zur Umsetzung steuerlicher Hilfsmaßnahmen zur Bewältigung der Corona-Krise (Corona-Steuerhilfegesetz) wurde die Übergangsfrist bis zum 31.12.2022 verlängert. Von dieser Regelung macht der Landesbetrieb Gebrauch. Zur Vorbereitung auf die geänderte steuerliche Regelung wurde eine Arbeitsgruppe gegründet.

Der Landesbetrieb hat seit Ausbruch der Covid19-Pandemie seine betriebliche Tätigkeit grundsätzlich uneingeschränkt aufrechterhalten. Direkte Auswirkungen der Pandemie auf das geplante Ergebnis in 2022 werden derzeit nicht erwartet.

Prognosebericht

Der Wirtschaftsplan sieht für 2022 einen Jahresfehlbetrag in Höhe von 53,7 Millionen Euro (Vorjahr: 18,6 Millionen Euro) vor. Darin sind Zuweisungen zum laufenden Betrieb und zur betrieblichen Unterhaltung von Landesstraßen in Höhe von 416,9 Millionen Euro (Vorjahr: 378,3 Millionen Euro) berücksichtigt. Mit Verabschiedung des Haushalts 2022 wurden die Titel 682 90 (Zuführung zum laufenden Betrieb und zur betrieblichen Unterhaltung von Landesstraßen) und 891 90 (Zuführung zu betrieblichen Investitionen) zusammengefasst.

Der Landesbetrieb rechnet mit im Vergleich zum Planansatz als geringer einzustufenden tatsächlichen Personalaufwendungen und einem entsprechenden deutlich positiven Effekt auf das Jahresergebnis 2022.

Gelsenkirchen, den 18.05.2022

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 Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Gelsenkirchen, – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2021 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2021 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2021 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 Betriebssatzung 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 2021 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2021 bis zum 31. Dezember 2021 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 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 Landesbetriebs 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 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 Landesbetriebs 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.

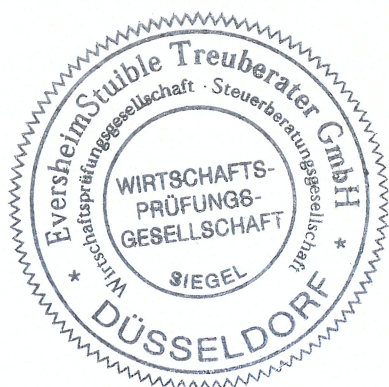
Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- 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.

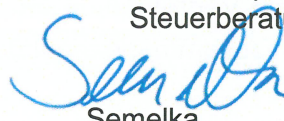
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von dem Direktorium angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten 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 Lageberichts mit dem Jahresabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Landesbetriebs.
- 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 25. Mai 2022



EversheimStuible Treiberater GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft


Semelka
Wirtschaftsprüfer


Fuchs
Wirtschaftsprüfer