



LANDTAG
NORDRHEIN-WESTFALEN
17. WAHLPERIODE

VORLAGE
17/5577

A07/2

30.08.2021
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 31.12.2020 des Landesbetriebes
Straßenbau Nordrhein-Westfalen

Zur Unterrichtung erhalten Sie in der Anlage Lagebericht, Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung, Anhang und Bestätigungsvermerk zum Jahresabschluss 2020.


Lutz Lienenkämper

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

**Landesbetrieb Straßenbau
Nordrhein-Westfalen
Gelsenkirchen**

Jahresabschluss zum 31. Dezember 2020
Lagebericht für das Geschäftsjahr
vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020
Bestätigungsvermerk des Abschlussprüfers

Rödl & Partner GmbH

**Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft**

**Krankenhaus 1
Im Zollhafen 18
D-50678 Köln**

**Telefon: +49 (2 21) 94 99 09-0
Telefax: +49 (2 21) 94 99 09-9 00
E-Mail: koeln@roedl.de
Internet: www.roedl.de**

Die für die Produktion dieser Mappe verwendeten Materialien inklusive Deckfolie mit den Bestandteilen PET (Polyethylenterephthalat) und PP (Polypropylen) sind biologisch abbaubar und recyclingfähig.

Inhaltsverzeichnis

- 1. LAGEBERICHT FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR
VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2020**
- 2. BILANZ ZUM 31. DEZEMBER 2020**
- 3. GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR
VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2020**
- 4. ANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR
VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2020**
- 5. BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS**

**1. LAGEBERICHT
FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2020**

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Gelsenkirchen

Lagebericht für das Geschäftsjahr vom 01. Januar bis 31. Dezember 2020

Überblick

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen hat 2020 ein Investitionsvolumen von 1.484 Mio. € (Vorjahr: 1.428 Mio. €) für die Bundesrepublik und das Land Nordrhein-Westfalen im Straßenbau erreicht und damit den Umsatz gegenüber dem Vorjahr noch einmal gesteigert. Auch die Fremdvergaben für Ingenieurleistungen konnten auf rund 115,4 Mio. € (Vorjahr: 92,6 Mio. €) erhöht werden. Das zeigt: Der Landesbetrieb ist weiterhin gut aufgestellt, um die infrastrukturellen Herausforderungen im verkehrsreichsten Bundesland erfolgreich meistern zu können.

Um der Staugefahr bei erhöhter Bautätigkeit zu begegnen, ist die Koordinierung der zahlreichen Baustellen im vergangenen Jahr weiter verbessert worden. Inzwischen werden 47 % aller „Tagesbaustellen“ an staugefährdeten Strecken unter Berücksichtigung von technischer Machbarkeit, Materialverfügbarkeit und Lärmemission in die Nachtstunden und mehr als 10 % auf die Wochenenden verlegt. Vollsperrungen – wo immer sie möglich sind – verkürzen Baustellen und machen die Arbeit effizienter.

Straßen.NRW steigerte seine Aktivitäten im Bereich des Radwegebaus auch bei den straßenbegleitenden Radwegen an Bundes- und Landesstraßen signifikant.

Mit der allgemein zunehmenden Informationsgeschwindigkeit wächst auch das Bedürfnis von Verkehrsteilnehmern und Anrainern, möglichst schnell und präzise informiert zu werden. Den Wandel der Kommunikation begleitet Straßen.NRW mit einer Intensivierung der Kommunikation über zeitgemäße Informationskanäle der Sozialen Medien und über die eigene Plattform (www.verkehr.nrw), aber auch durch eine frühzeitige konzeptionelle Einbindung der Betroffenen in Planungs- und Bauprozesse vor Ort (frühe Bürgerbeteiligung). Kommunikation findet schneller und dialogorientierter statt. So kann die Akzeptanz für das Handeln von Straßen.NRW deutlich erhöht werden. Fragen können frühzeitig beantwortet und Bedenken ausgeräumt werden.

Zudem wurden im Jahr 2020 weitere vorbereitende Arbeiten für die Übertragung der Verwaltung der BAB an die Autobahn GmbH des Bundes und das Fernstraßenbundesamt entsprechend der gesetzlichen Vorgaben durchgeführt, um einen reibungslosen Übergang der Auftragsverwaltung zu gewährleisten.

Autobahnen und Straßen in NRW

Dem Netz von Autobahnen und Straßen kommt in der gesamten Verkehrsinfrastruktur eine besondere Bedeutung zu. Rund 81 % 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 % und der Güterverkehr um 39 % 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 2019 entfielen 18,3 % der auf deutschen Autobahnen und außerorts gelegenen Bundesstraßen erbrachten Fahrleistungen auf Nordrhein-Westfalen.

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge auf Autobahnen von 63.563 Kfz./Tag (2019) liegt um 20,8 % über dem Bundesdurchschnitt. Der Spitzenwert im Ballungsraum Köln erreicht mit 184.850 Kfz./Tag mehr als das 3,5-fache des Bundesdurchschnittswertes.

Straßen.NRW im Jahr 2020

Der Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen ist der große Infrastruktur-Dienstleister in Nordrhein-Westfalen. Als rechtlich unselbständiger, organisatorisch abgesonderter Teil der Landesverwaltung betreute Straßen.NRW – in Streckenlänge gerechnet – 17,2 % der deutschen Autobahnen, 10,4 % der außerorts gelegenen deutschen Bundesstraßen sowie 13,3 % der außerorts gelegenen Landesstraßen in Deutschland.

Straßen.NRW ist in NRW zuständig für:

- 2.258 Kilometer Autobahnen (bis 31.12.2020)
- 3.931 Kilometer Bundesstraßen
- 11.588 Kilometer Landesstraßen
- rund 10.243 Brückenbauwerke

Aufgaben

Das Netz der Bundesfernstraßen wird im Auftrag des Bundes von den Ländern betreut. Als Teil der Landesverwaltung hat Straßen.NRW diese Aufgabe übernommen. 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 sowie der Radschnellverbindungen werden nach den Vorschriften des Straßen- und Wegegesetzes des Landes Nordrhein-Westfalen ebenfalls umfassend von Straßen.NRW geleistet. Darüber hinaus verstärkt Straßen.NRW seine Aktivitäten im Bereich des Radwegebaus auch bei den straßenbegleitenden Radwegen an Bundes- und Landesstraßen erheblich.

Im Bereich der Kreis- und Gemeindestraßen übernimmt Straßen.NRW 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 von Straßen.NRW betreuen zu lassen. Für 247 von 396 Kommunen erbringt der Landesbetrieb Winterdienstleistungen auf der Strecke bzw. in den Ortsdurchfahrten. Zum gegenseitigen wirtschaftlichen Nutzen beschafft Straßen.NRW für 118 kommunale Körperschaften im Rahmen einer EU-weiten Ausschreibung die Streustoffe. Im Gegenzug kooperiert Straßen.NRW vereinzelt mit Kommunen, die, gegen Kostenerstattung, für Straßen.NRW im Betriebsbereich tätig werden. Straßen.NRW 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 der Straßenbauverwaltung in Nordrhein-Westfalen

Straßen.NRW 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. 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 nach dem sogenannten AKV-Prinzip Aufgabe, Kompetenz und Verantwortung auf der jeweiligen Bearbeitungsebene zusammengeführt. Planungs- und Baumaßnahmen werden projektorientiert bearbeitet.

Seit Mai 2019 wird Straßen.NRW 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 Abteilungsleiter und zwei Regionalleiter. 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 sowie die Landesmobilitätszentrale NRW. Die Landesmobilitätszentrale ist das Kompetenzzentrum für Verkehrstelematik, Verkehrsablaufsteuerung und Baustellenkoordination.

Grundsatz-, Koordinations-, Kontroll- und Serviceaufgaben für den Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen werden durch die Zentrale des Landesbetriebes, den Betriebssitz am Standort Gelsenkirchen, wahrgenommen. Der Betriebssitz ist in zwei Abteilungen gegliedert: 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 -unterhaltens 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 57 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 sowie die Umsetzung von Priorisierungen in der Region. Übergreifende Aufgabenbereiche sind organisatorisch direkt an die Regionalleitung angebunden. Dazu gehören die Vermessung, besondere Großprojekte sowie der für Ingenieurvergaben zuständige Projekteinkauf. Querschnittsaufgaben sind ebenfalls in regionaler Verantwortung organisiert.

Um die Aufgaben des Radverkehrs zu bündeln und stärker in den Fokus zu rücken, wurde im Jahr 2020 im Referat Planung des Betriebssitzes ein neues Sachgebiet Radverkehr mit 3 Stellen in der Startorganisation eingerichtet. Zudem wurden in den Niederlassungen in den Planungsabteilungen insgesamt 10 neue Stellen für den Radverkehr eingerichtet.

Aufgabenbestand von Straßen.NRW

Die technischen Personal-Ressourcen von Straßen.NRW 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 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 2020 wurde ein investives Straßenbauvolumen in Höhe von 1.484 Mio. € realisiert. Somit konnte der Bauumsatz hier gegenüber dem Vorjahr nochmals 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 Mrd. € in Autobahnen und Bundesstraßen für Nordrhein-Westfalen vor. Damit ist auf lange Sicht für Straßen.NRW im Bereich der Bundesstraßen, d. h. auch ohne BAB, die zum 01.01.2021 in die Autobahn GmbH des Bundes übergegangen sind, eine hohe Auslastung zu erwarten. Hinzu gekommen sind weitere wichtige Aufgaben, die in Zukunft weiter wachsen werden, wie z. B. Planungen der im Landesstraßenplanungsprogramm vorgegebenen Landesstraßenprojekte, Radwege inkl. Radschnellwege und Radvorrangrouten sowie ausgeweitete 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. Durch den Übergang vieler Mitarbeiter zum 01.01.2021 an die Autobahn GmbH des Bundes sind die Personalkapazitäten reduziert worden. Straßen.NRW wirkte und wirkt diesem Umstand mit der Einstellung zusätzlichen Personals und einer kontinuierlichen Steigerung der Fremdvergaben von Planungsleistungen entgegen. Dies führte in der Folge wieder zu einer erkennbaren Steigerung im Bereich der Planungen.

Im Jahr 2020 konnten die Fremdvergaben für Ingenieurleistungen auf ein Volumen von rund 115,4 Mio. € gesteigert werden. Unter anderem wurden große Verfahren nach der Vergabeverordnung für die Planung von Bedarfsplanprojekten des Bundes angestoßen. Auf diese Weise wird das Arbeitsprogramm des Landes zum Bundesfernstraßenbedarfsplan aber auch das Planungsprogramm für die Landesstraßen bearbeitet.

Es sind zahlreiche Arbeitshilfen grundsätzlicher Art erarbeitet worden, exemplarisch sind die Arbeitshilfen für den Umgang mit der Landespflege in der Erhaltung und die Planungsbeschleunigung zu nennen. Gleichzeitig wurde umfassend in allen Fachbereichen beraten und geschult.

Um der Verkehrsbelastung, dem Nutzungsverschleiß und dem Alter entgegenzuwirken, müssen Autobahnen, Straßen und Bauwerke ständig ausgebaut, 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 Straßen.NRW darum auch immer die verkehrliche Auswirkung im Blick.

Um die Staugefahr zu mindern, setzt Straßen.NRW für Arbeiten im Straßenraum „Nachtarbeit“ und Vollsperrungen ein. Etwa 47 % aller „Tagesbaustellen“ an staugefährdeten Strecken werden unter Berücksichtigung von technischer Machbarkeit, Materialverfügbarkeit und Lärmemission in die Nachtstunden verlegt und mehr als 10 % auf die Wochenenden (zwischen Freitagabend

und Montagmorgen). Durch Vollsperrungen – wenn ausreichend leistungsfähige Umleitungen zur Verfügung stehen – werden Baustellen effizienter und kürzer.

In regelmäßigen Koordinierungsgesprächen werden Neuerungen, aktuelle Sachstände zu dem jeweiligen Abstimmungs- und Abwägungsprozess, sowie besondere Abhängigkeiten zu anderen Baumaßnahmen zwischen den Straßen.NRW-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 Bürgerinnen und Bürger immer weiter steigt, wird die Öffentlichkeitsarbeit immer wichtiger. Daher nimmt die Kommunikation bei Straßen.NRW 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. Gesteuert werden die Aktivitäten im Betriebssitz des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen in Gelsenkirchen.

Die „Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung (FÖB)“ ist für Straßen.NRW von großer Bedeutung. Mit digitalen und analogen Veranstaltungen werden hier Bürgerinnen und Bürgern noch vor der gesetzlich vorgeschriebenen Beteiligungsphase Einblicke in Planungen gegeben. Hier soll ein Dialog angestoßen werden, um Bürgerinnen und Bürger bei einem Projekt mitzunehmen, Anregungen aufzunehmen und so die Akzeptanz zu erhöhen. FÖB wird somit zu einem Mittel der Klagevermeidung in der Planfeststellung. Straßen.NRW 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 bzw. werden in den Niederlassungen dezentrale Pressestellen eingerichtet, besetzt mit einem Kommunikationsprofi und einem Techniker oder Ingenieur. 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 Straßen.NRW-Mobilitätszentrale, 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 2020 betrug 46,3 Mio. € inkl. 20,1 Mio. € Zuschüsse des Bundes (Vorjahr: 41,6 Mio. €, inkl. 17,7 Mio. € Zuschüsse des Bundes). Davon entfielen 11,6 Mio. € (Vorjahr: 9,9 Mio. €) auf die Anschaffung von technischen Anlagen und Maschinen und weitere 29,6 Mio. € (Vorjahr: 27,5 Mio. €) 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 194 Mio. €; ca. 52 % der Bilanzsumme (Vorjahr: ca. 183 Mio. € (rd. 44 % der Bilanzsumme)). Das Umlaufvermögen, bestehend aus Vorräten, Forderungen und liquiden Mitteln, beträgt in der Summe aufgerundet 178 Mio. €; ca. 48 % der Bilanzsumme (Vorjahr: 235 Mio. € (rd. 56 % der Bilanzsumme)). Rechnungsabgrenzungsposten sind im Verhältnis zur Bilanzsumme von untergeordneter Bedeutung.

Finanzlage

Die Eigenkapitalquote beträgt zum 31.12.2020 rd. 36,8 % (Vorjahr: 28,5 %).

Die ausgewiesenen Rückstellungen belaufen sich auf 73,2 Mio. € (Vorjahr: ca. 68,8 Mio. €) und sind gegenüber dem Vorjahr um ca. 4,4 Mio. € angestiegen. Der Anstieg resultiert insbesondere aus gebildeten Rückstellungen aufgrund von Prüfungen des Bundesrechnungshofes.

Die Verbindlichkeiten des Landesbetriebes belaufen sich auf 77,6 Mio. € gegenüber 149,4 Mio. € im Vorjahr. Im Vorjahr wurden Lohn- und Gehaltsverbindlichkeiten für 2019 ausgewiesen, die der auszahlenden Landesbehörde zu Beginn des Folgejahres 2020 erstattet worden sind.

Eine ausreichende Liquidität ist gegeben. Straßen.NRW ist in den Cash-Pool des Landes Nordrhein-Westfalen eingebunden.

Ertragslage

Das Geschäftsjahr 2020 konnte mit einem Jahresüberschuss in Höhe von 28,3 Mio. € (Vorjahr: 20,1 Mio. €) abgeschlossen werden. Dieser ist im Vergleich zum Vorjahr um 8,2 Mio. € gestiegen. Vorgesehen war ursprünglich ein Jahresfehlbetrag in Höhe von 37,2 Mio. € (Vorjahr: 10,1 Mio. €). Den gestiegenen Zuweisungen des Landes sowie den erhöhten Abrechnungssummen gegenüber dem Bund (Zweckausgabenpauschale, UI-Abrechnung) standen Zunahmen in verschiedenen Aufwandsbereichen gegenüber. Zu nennen sind insbesondere Aufwendungen im Bereich der Planung und Bauüberwachung für Fremdvergaben, die sich gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres um weitere 23 Mio. € auf nunmehr insgesamt 115,6 Mio. € erhöhten. Als Grund sind die intensiven Bestrebungen seitens Straßen.NRW zu nennen, die vorgesehenen Maßnahmen im Bundesfernstraßenbau umzusetzen.

Nicht finanzielle Leistungsindikatoren

Gegen Ende des Jahres 2020 hatte Straßen.NRW 5.673 (Vorjahr: 5.667) Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (ohne Auszubildende, Anwärterinnen und Anwärter). Gegenüber dem Stand vom Dezember 2019 ist dies ein Anstieg um 6 Beschäftigte (Vorjahr: 18 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter).

Straßen.NRW 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 Straßen.NRW an, die Anzahl der Auszubildenden in allen Bereichen – auch in der Verwaltung – weiter zu erhöhen.

Das Ausbildungsangebot bei Straßen.NRW erstreckt sich derzeit auf insgesamt sieben Ausbildungsberufe nach dem Berufsbildungsgesetz. Darüber hinaus werden in drei dualen Studiengängen sowie im Vorbereitungsdienst für drei Beamtenlaufbahnen ausgebildet. Im Jahr 2020 wurden insgesamt 80 Auszubildende, 17 dual Studierende, 3 Informatikoberinspektoranwärterinnen und -anwärter sowie 7 Regierungsbaureferendarinnen und -referendare eingestellt (Vorjahr: 55 Auszubildende und 17 dual Studierende sowie 7 Regierungsbaureferendarinnen und -referendare). Die positive Entwicklung im Ausbildungsbereich hat sich fortgesetzt. Auch in 2020 konnte zahlreichen Auszubildenden ein Übernahmeangebot gemacht werden, wobei nicht jeder Auszubildende und nicht jede Auszubildende dieses Angebot auch angenommen hat. So wurden insgesamt 39 Auszubildende und 15 dual Studierende (Vorjahr: 57 Auszubildende und 7 dual Studierende) in ein Arbeitsverhältnis übernommen, davon 11 Auszubildende (Vorjahr: 4 Auszubildende) nach der Winterprüfung Anfang des Jahres.

Das Ziel von Straßen.NRW, die Leistungen mit betriebswirtschaftlich optimalem Mitteleinsatz zu erbringen, erfordert es u. a., fortlaufend die Organisations- und Kostenstrukturen zu überprüfen und weiterzuentwickeln. Dies führt natürlich auch zu steigenden beruflichen Veränderungen und Anforderungen. Straßen.NRW unterstützt daher die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter 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 Dienstplangestaltung ist sichergestellt, dass die persönlichen Bedürfnisse der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter 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 wie im Vorjahr bei rund 17 %.

Neben dem umfangreichen Angebot an Teilzeitarbeitsplätzen hat Straßen.NRW auf der Grundlage einer mit dem Gesamtpersonalrat abgeschlossenen Dienstvereinbarung auch die Möglichkeit geschaffen, außerbetriebliche Arbeitsplätze in Form von Telearbeit, Homeoffice oder mobilem Arbeiten einzurichten. Dies ermöglicht es zum Beispiel, berufliche und familiäre Verpflichtungen in besonderem Maße miteinander vereinbaren zu können. Wurden bislang schon über 900 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit einem Telearbeitsplatz ausgestattet, so konnten als Reaktion auf die Covid19 Pandemie zum Schutz der Beschäftigten im Verlaufe des Jahres kurzfristig ein Bündel von Maßnahmen umgesetzt werden, um möglichst vielen Beschäftigten das Arbeiten von zu Hause aus zu ermöglichen.

Darüber hinaus unterstützt Straßen.NRW 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

Im Jahr 2020 wurden weitere vorbereitende Arbeiten für die Gründung der Autobahn GmbH des Bundes und des Fernstraßenbundesamtes entsprechend der gesetzlichen Vorgaben durchgeführt. Insgesamt sind im Aufgabenbereich der Bundesautobahnen rund 2.200 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Straßen.NRW zur Autobahn GmbH bzw. zum Fernstraßenbundesamt gewechselt.

Die Entscheidung der NRW-Landesregierung, die Auftragsverwaltung für Bundesstraßen zu behalten, bietet Planungssicherheit. Die verbleibenden Aufgaben für Bundes-, Landes- und zum Teil Kreisstraßen in NRW können durch den Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen auch nach 2020 fortgeführt werden. Weil sich das leistungsfähige Organisationsmodell der Regionalisierung grundsätzlich bewährt hat, wird die Regionalstruktur auf das neue Aufgabenportfolio ohne Autobahnen hinsichtlich einer noch effektiveren und effizienteren regionalen Steuerung organisatorisch fortentwickelt. Dabei bietet sich die Chance, bestehende Aufgaben um zukunftsgerichtete Aspekte zu erweitern.

Hierzu gehören beispielsweise die Bereitstellung von Parkplätzen für Lkw 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 ggf. 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 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter 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 ab 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 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 u. a. im Rahmen der Kampagne „NRW-verbinden!“ gelang es, dem demografischen Wandel entgegenzuwirken und die Zahl der Ingenieurinnen und Ingenieure bis Ende des Jahres 2019 auf 1.688 Personen zu steigern. Bis Ende 2020 sank die Zahl der Ingenieurinnen und Ingenieure dann auf 1.638 ab. Dies ist im Wesentlichen auf die beginnende Rekrutierung von Fachpersonal durch die Autobahn GmbH zurückzuführen. Als Herausforderung für die Zukunft bleibt der steigende Aufwand für die Personalgewinnung bestehen.

Neben dem Wettbewerb um Personal sind auch die Kapazitäten externer Ingenieurbüros und der Bauindustrie sowie weiteren Dienstleistern 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. Eine weitere Herausforderung ist die – bedingt durch den weltweiten Bau- und Sanierungsboom – zunehmende Materialknappheit im Bereich der Baustoffe. Stehen Materialien wie Sand und Gesteine nicht in ausreichender Menge und Qualität zur Verfügung, kann dies zu 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 ungebremste Verkehrsentwicklung der vergangenen Jahre und Jahrzehnte mit deutlicher Zunahme der Fahrzeuganzahl und Fahrzeuggesamtwichte, 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 Straßen.NRW 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 festgelegt. Dies galt – wegen ihrer verkehrlichen Bedeutung – zwar in erster Linie für die Bauwerke im Zuge der Bundesautobahnen, jedoch zunehmend auch für Bauwerke im Zuge von Bundes- und Landesstraßen. Im Ergebnis der bisherigen Prüfungen müssen ca. 50 % der Bestandsbrücken der Bundes- und Landesstraßen 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 von Straßen.NRW. 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.

Prognosebericht

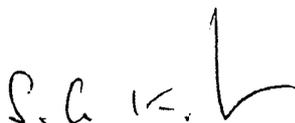
Der Wirtschaftsplan sieht für 2021 einen Jahresfehlbetrag in Höhe von 18,6 Mio. € (Vorjahr: 37,2 Mio. €) vor. Darin sind Zuweisungen für den laufenden Betrieb in Höhe von 378,3 Mio. € (Vorjahr: 473,4 Mio. €) berücksichtigt. Die Zuführungsbemessung erfolgte unter Berücksichtigung des Wegfalls der Auftragsverwaltung für Bundesautobahnen. Für betriebliche Investitionen des Landes wurde analog zum Vorjahr eine Zuweisung in Höhe von 16,8 Mio. € festgesetzt.

Die in der Bewirtschaftung als geringer einzustufenden tatsächlichen Personalaufwendungen werden das Jahresergebnis voraussichtlich verbessern. Es ist zudem absehbar, dass es im Vergleich zu den in Ansatz gebrachten Planwerten einiger Wirtschaftsplanpositionen zu Abweichungen kommen wird. Grund sind die mit der Autobahn GmbH geschlossenen Kooperationsvereinbarungen, die zum Aufstellungszeitpunkt noch nicht bekannt waren und keine Berücksichtigung finden konnten. Die vom Landesbetrieb für die Autobahn GmbH erbrachten Leistungen erhöhen bspw. die Aufwandspositionen (u. a. Energiekosten infolge des Betriebs und der Unterhaltung der Lichtsignalanlagen im Bereich der BAB-Anschlussstellen). Die kooperationsbedingten Abrechnungen werden unter der Position der Umsatzerlöse subsumiert.

Auswirkungen der Covid19 Pandemie

Der Landesbetrieb hat auch seit Ausbruch der Covid19 Pandemie seine betriebliche Tätigkeit grundsätzlich uneingeschränkt aufrechterhalten. Nennenswerte Verzögerungen bei der Ausführung geplanter Baumaßnahmen können voraussichtlich vermieden werden. Auswirkungen auf das geplante Ergebnis werden derzeit nicht erwartet.

Gelsenkirchen, den 14.05.2021



Dr. Sascha Kaiser
– Direktor –



Dr. Petra Beckefeld
– Direktorin –

2. BILANZ ZUM 31. DEZEMBER 2020

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Gelsenkirchen
Bilanz zum 31. Dezember 2020

AKTIVSEITE

	31.12.2020		Vorjahr
	EUR	EUR	EUR
A. ANLAGEVERMÖGEN			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände			
entgeltlich erworbene Konzessionen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte und Werte sowie Lizenzen an solchen Rechten und Werten	2.750.528,02		2.780.079,32
		2.750.528,02	2.780.079,32
II. Sachanlagen			
1. Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	29.764.834,84		29.419.830,23
2. technische Anlagen und Maschine	46.482.496,96		44.108.396,86
3. andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	108.305.681,38		102.571.351,49
4. Anlagen im Bau	6.574.450,07		4.107.250,84
		191.127.463,25	180.206.829,42
		193.877.991,27	182.986.908,74
B. UMLAUFVERMÖGEN			
I. Vorräte			
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	16.418.349,75		17.348.976,70
2. unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	1.366.226,16		1.088.965,78
		17.784.575,91	18.437.942,48
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
1. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8.783.296,48		14.474.281,71
2. Forderungen gegen das Land Nordrhein-Westfalen	151.016.134,20		200.838.372,05
3. sonstige Vermögensgegenstände	762.464,88		895.887,02
		160.561.895,56	216.208.540,78
III. Kassenbestand und Guthaben bei Kreditinstituten		36.496,31	42.163,79
		178.382.967,78	234.688.647,05
C. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN		2.507.535,83	2.640.163,10
		374.768.494,88	420.315.718,89

PASSIVSEITE

	31.12.2020		Vorjahr
	EUR	EUR	EUR
A. EIGENKAPITAL			
I. Rücklage für Investitionen	53.472.137,76		53.472.137,76
II. Rücklage für Landesmobilitätszentrale	3.000.000,00		3.000.000,00
III. Gewinnrücklagen	2.645.012,99		2.645.012,99
IV. Gewinnvortrag	50.571.882,45		40.527.489,57
V. Jahresüberschuss	28.257.522,76		20.088.692,88
	137.946.555,96		119.733.333,20
B. SONDERPOSTEN FÜR INVESTITIONSZUSCHÜSSE ZUM ANLAGEVERMÖGEN	80.066.773,36		76.112.366,20
C. RÜCKSTELLUNGEN		73.211.002,23	68.829.876,57
sonstige Rückstellungen		73.211.002,23	68.829.876,57
D. VERBINDLICHKEITEN			
1. erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	5.276.838,53		6.091.505,84
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	45.407.708,12		45.208.994,35
3. sonstige Verbindlichkeiten	26.946.210,17		98.101.905,24
	77.630.756,82		149.402.405,43
E. RECHNUNGSABGRENZUNGSPOSTEN	5.913.406,51		6.237.737,49
		374.768.494,88	420.315.718,89

**3. GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG
FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2020**

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Gelsenkirchen
 Gewinn- und Verlustrechnung
 für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020

	2020	Vorjahr
	EUR	EUR
1. Umsatzerlöse	783.610.299,73	755.668.983,29
2. Erhöhung/Verminderung des Bestands an fertigen und unfertigen Erzeugnissen	277.260,38	(134.206,44)
3. sonstige betriebliche Erträge	26.700.719,00	17.638.742,75
4. Materialaufwand		
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe und für bezogene Waren	(46.704.973,47)	(47.501.819,57)
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	<u>(260.394.882,00)</u>	<u>(234.345.397,64)</u>
	(307.099.855,47)	(281.847.217,21)
5. Personalaufwand		
a) Löhne und Gehälter	(287.403.474,02)	(282.746.870,19)
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	<u>(79.519.071,73)</u>	<u>(78.989.334,16)</u>
	(366.922.545,75)	(361.736.204,35)
6. Abschreibungen		
Abschreibungen auf immaterielle Vermögensgegenstände des Anlagevermögens und Sachanlagen	(32.284.318,58)	(29.640.387,66)
7. sonstige betriebliche Aufwendungen	(73.350.323,63)	(78.365.196,48)
8. sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	79.883,73	30.232,07
9. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	<u>(2.605.205,00)</u>	<u>(1.351.448,15)</u>
10. Ergebnis nach Steuern	28.405.914,41	20.263.297,82
11. sonstige Steuern	<u>(148.391,65)</u>	<u>(174.604,94)</u>
12. Jahresüberschuss	<u>28.257.522,76</u>	<u>20.088.692,88</u>

**4. ANHANG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR
VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2020**

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Gelsenkirchen

Anhang für das Geschäftsjahr vom 01. Januar bis 31. Dezember 2020

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 2020 werden nach § 12 der Betriebssatzung die Rechnungslegungsvorschriften des Handelsgesetzbuches für große Kapitalgesellschaften angewendet. Es gelten die Vorschriften des Handelsgesetzbuches in der Fassung des Bilanzrichtlinie-Umsetzungsgesetzes (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 2020 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 bis 800 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 1,60 %).

Zum Bilanzstichtag sind 30 Neuverträge mit bewilligter Altersteilzeit zu verzeichnen. Zum 31. Dezember 2020 sind 81 Altersteilzeitverträge berücksichtigt worden.

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	31.12.2020	31.12.2019
	T€	T€
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	16.418	17.349
2. Unfertige Leistungen	1.366	1.089
	<u>17.784</u>	<u>18.438</u>

Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände

	31.12.2020		31.12.2019	
	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	8.783	0	14.474	0
2. Forderungen an das Land Nordrhein-Westfalen (Cash-Pool)	151.016	0	200.838	0
3. Sonstige Vermögensgegenstände	762	0	896	0
davon aus Steuern	0	0	0	0
	160.561	0	216.208	0

Die in der Bilanz ausgewiesenen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beinhalten in Höhe von T€ 446 (Vorjahr: T€ 700) Forderungen gegen das Land Nordrhein-Westfalen und in Höhe von T€ 1.088 (Vorjahr: T€ 179) Forderungen gegen die frühere Verkehrsinfrastrukturgesellschaft (VIFG) des Bundes, die im Laufe des Jahres 2019 in die Autobahn GmbH des Bundes verschmolzen worden ist. Diese Forderungen haben alle eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr.

Rechnungsabgrenzungsposten

Der Rechnungsabgrenzungsposten in Höhe von T€ 2.508 (Vorjahr: T€ 2.640) enthält im Wesentlichen für das Jahr 2020 vorausbezahlte Mieten und Versicherungsprämien sowie abgegrenzte Aufwendungen für Ablösevereinbarungen.

Eigenkapital

Das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen hat mit Datum vom 25. August 2020 den Jahresabschluss zum 31. Dezember 2019 festgestellt.

Der Jahresüberschuss in Höhe von T€ 20.089 wurde mit einem Teilbetrag von T€ 10.044 auf neue Rechnung vorgetragen und mit dem bestehenden Gewinn-/Verlustvortrag verrechnet. Ein weiterer Teilbetrag in Höhe von T€ 10.044 wurde an das Land NRW abgeführt.

Sonderposten für Investitionszuschüsse zum Anlagevermögen

Der Sonderposten entwickelte sich wie folgt:

	2020	2019
	T€	T€
Anfangsbestand	76.112	71.748
Auflösung	13.743	12.932
Abgang	2.436	390
Zuführung	20.134	17.686
Endbestand	<u>80.067</u>	<u>76.112</u>

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

Rückstellungen

Pensionsrückstellungen und Beihilfen

Für künftige Pensionsverpflichtungen gegenüber den Beamtinnen und Beamten hat das Land NRW gegenüber dem Landesbetrieb Straßenbau NRW eine Freistellungserklärung abgegeben, wonach das Land NRW den Landesbetrieb Straßenbau NRW 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 2021 bestehen zum Bilanzstichtag Verpflichtungen des Landes gegenüber den Leistungsberechtigten in Höhe von T€ 566.229 (Vorjahr: T€ 548.258). Hiervon sind T€ 457.912 seit Gründung des Landesbetriebes entstanden. Die Berechnung erfolgt unter Berücksichtigung eines Rechnungszinses von 2,30 % (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. Die Berechnung erfolgt für 901 Personen.

Auf Basis eines weiteren Gutachtens der GBG-Consulting GmbH vom 09. Februar 2021 bestehen zum Bilanzstichtag Beihilfeverpflichtungen, die gleichfalls als Verpflichtungen des Landes gegenüber den Leistungsberechtigten zu beurteilen sind, in Höhe von T€ 56.082 (Vorjahr: T€ 53.494). Hiervon sind T€ 43.863 seit Gründung des Landesbetriebes Straßenbau NRW entstanden. Die Berechnung erfolgt unter Berücksichtigung eines Rechnungszinses von 1,60 % p.a. sowie einer Kostensteigerung von 3,0 % p.a. Als Rechnungsgrundlage gelten die Richttafeln 2018 G von Prof. Dr. K. Heubeck.

Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen belaufen sich am Bilanzstichtag auf insgesamt T€ 73.211 (Vorjahr: T€ 68.830). Hiervon entfallen T€ 39.037 auf personalrelevante Posten (Vorjahr: T€ 39.904) sowie T€ 34.174 auf sonstige Posten (Vorjahr: T€ 28.926). In den sonstigen Posten ist eine Einzelrückstellung für mögliche Rückforderungen des Bundes aufgrund Prüfnoten des Bundesrechnungshofes wegen Abrechnungen von Streckenkontrollen in Höhe von T€ 16.976 enthalten.

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

Die langfristigen Rückstellungen wurden mit laufzeitadäquaten Zinssätzen zwischen 0,47 % und 1,80 % auf- bzw. abgezinst. Im Jahr 2020 sind keine Erträge aus Abzinsung (Vorjahr T€ 0) ausgewiesen. Aufwendungen aus Aufzinsungen belaufen sich auf T€ 163 (Vorjahr T€ 196).

Verbindlichkeiten

	31.12.2020		31.12.2019	
	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	5.277	5.277	6.091	5.832
2. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	45.408	64.508	45.209	44.840
3. Sonstige Verbindlichkeiten	26.946	841	98.102	72.127
davon aus Steuern	(36)	(0)	(47)	(0)
davon im Rahmen der sozialen Sicherheit:	(0)	(0)	(161)	(161)
	77.631	69.556	149.402	122.799

Im Jahr 2019 resultierten die Sonstigen Verbindlichkeiten mit T€ 97.389 aus Lohn- und Gehaltszahlungen der Monate Oktober bis Dezember 2019 und aus nicht erfolgten Einzügen in 2019. Die Auszahlung erfolgte im Januar und Februar 2020.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse 2020 gliedern sich wie folgt:

	2020	2019
	T€	T€
Zuweisungen des Landes für die Aufgabenerfüllung	451.776	446.741
Zuweisung der Bundesrepublik Deutschland für die Unterhaltung und Instandsetzung von Bundesstraßen	178.756	166.980
Abrechnung von Planungs- und Bauaufsichtsleistungen für die Bundesrepublik Deutschland	78.969	69.554
Zuführungen für Investitionen durch das Land	27.252	27.252
Übrige Umsatzerlöse	46.857	45.141
Umsatzerlöse gesamt	783.610	755.669

Sonstige betriebliche Erträge

In den sonstigen betrieblichen Erträgen sind periodenfremde Erträge mit T€ 4.845 aus der Auflösung von Rückstellungen enthalten.

Materialaufwand

	2020	2019
	T€	T€
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	46.705	47.502
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen	260.395	234.345
	307.100	281.847

Personalaufwand / Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

	2020	2019
	T€	T€
a) Löhne und Gehälter	287.403	282.747
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung davon für Altersversorgung: € 26.015.896,24 (Vorjahr: € 26.110.939,59)	79.519	78.989
	366.922	361.736

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

	2020	2019
	<u>Anzahl</u>	<u>Anzahl</u>
Beamtinnen und Beamte	593	628
Tarifkräfte	5.057	5.021
	<u>5.650</u>	<u>5.649</u>

Für die Mitarbeiterstatistik 2020 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

	2020	2021
	T€	T€
Gesamtaufwand	73.350	78.365

Zinsergebnis

	2020	2019
	T€	T€
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	80	30
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	2.605	1.351
	-2.525	-1.321

Die Sonstigen Zinsen und ähnliche Erträge resultieren wie im Vorjahr im Wesentlichen aus Verzugszinseinnahmen. Die Zinsen und ähnliche Aufwendungen resultieren wie im Vorjahr hauptsächlich aus der Aufzinsung von Rückstellungen T€ 163 (T€ 196) sowie aus Aufwendungen für Verzugszinsen i. R. von Nachtragsbearbeitungen T€ 2.415 (T€ 1.147).

Sonstige Steuern

	2020	2019
	T€	T€
Gesamtaufwand	148	175

Jahresüberschuss / Ergebnisverwendung

Das Geschäftsjahr 2020 schließt mit einem Jahresüberschuss in Höhe von T€ 28.258 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€ 91,
- Gebäudemieten aus Mietverträgen mit dem Bau- und Liegenschaftsbetrieb, jährliche Mieten T€ 4.503
- Sonstige Gebäudemieten aus Mietverträgen mit Dritten, jährliche Mieten T€ 5.352,
- Betrieb und Support der SAP-Systeme durch LVR-InfoKom (ohne CPU-Zeiten), jährlich T€ 680.

Sonstige Pflichtangaben nach § 285 HGB

Das Abschlussprüferhonorar beträgt T€ 25 (netto) und betrifft ausschließlich Leistungen nach § 285 Nr. 17 HGB (Abschlussprüfungsleistungen).

Die Gesamtbezüge der Direktoren, die ausschließlich aus einem Fixbetrag bestehen, betragen im Geschäftsjahr 2020 gerundet T€ 148.

Nachtragsbericht

Nach Abschluss des Geschäftsjahres 2020 sind keine Vorgänge von besonderer Bedeutung eingetreten.

Organe der Gesellschaft

Direktorium

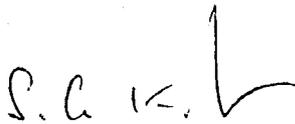
Frau Elfriede Sauerwein-Braksiek (Direktorin des Landesbetriebes, Sprecherin) bis 31.03.2020.

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

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

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

Gelsenkirchen, den 14.05.2021



Dr. Sascha Kaiser

-Direktor-



Dr. Petra Beckefeld

-Direktorin-

Anlagen

Anlagenspiegel für das Geschäftsjahr vom 01. Januar 2020 bis 31. Dezember 2020

Entwicklung des Anlagevermögens 2020

	Anschaffungs- und Herstellungskosten				Kumulierte Abschreibungen				Nettowerte		
	Stand am 01.01.2020	Zugänge	Abgänge	Umbuchungen	Stand am 31.12.2020	Stand am 01.01.2020	Zugänge	Abgänge	Stand am 31.12.2020	Stand am 01.01.2020	
	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	EUR	
I. Immaterielle Vermögensgegenstände											
1. EDV-Software	23.707.559,36	1.151.950,32	2.302.667,16	0,00	22.556.842,52	20.927.480,04	1.181.501,62	2.302.667,16	19.806.314,50	2.750.528,02	2.780.079,32
2. Sonstige immaterielle Vermögensgegenstände	2.443,59	31.858,04	31.858,04	0,00	2.443,59	2.443,59	31.858,04	31.858,04	2.443,59	0,00	0,00
	23.710.002,95	1.183.808,36	2.334.525,20	0,00	22.559.286,11	20.929.923,63	1.213.359,66	2.334.525,20	19.808.758,09	2.750.528,02	2.780.079,32
II. Sachanlagen											
1. Grundstücke, grundstückgl. Rechte und Bauten einschl. Bauten auf fremden Grundstücken	50.975.777,10	158.561,43	19.586,82	963.042,69	52.077.794,40	21.555.946,87	760.644,49	3.631,80	22.312.959,56	29.764.834,84	29.419.830,23
2. Technische Anlagen und Maschinen	119.232.548,14	11.573.618,16	7.381.657,51	183.498,81	123.608.007,60	75.124.151,28	8.637.828,68	6.636.469,32	77.125.510,64	46.482.496,96	44.108.396,86
3. Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	255.986.210,67	29.645.231,09	20.604.394,02	160.062,10	265.187.109,84	153.414.859,18	21.672.485,75	18.205.916,47	156.881.428,46	108.305.681,38	102.571.351,49
4. Anlagen im Bau	4.107.250,84	3.773.802,83	0,00	-1.306.603,60	6.574.450,07	0,00	0,00	0,00	0,00	6.574.450,07	4.107.250,84
	430.301.786,75	45.151.213,51	28.005.638,35	0,00	447.447.361,91	250.094.957,33	31.070.958,92	24.846.017,59	256.319.898,66	191.127.463,25	180.206.829,42
	454.011.789,70	46.335.021,87	30.340.163,55	0,00	470.006.648,02	271.024.880,96	32.284.318,58	27.180.542,79	276.128.656,75	193.877.991,27	182.986.908,74

5. BESTÄTIGUNGSVERMERK DES ABSCHLUSSPRÜFERS

BESTÄTIGUNGSVERMERK

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen und an den Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Gelsenkirchen:

Prüfungsurteile

Wir haben den Jahresabschluss des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Gelsenkirchen, – bestehend aus der Bilanz zum 31.12.2020 und der Gewinn- und Verlustrechnung für das Geschäftsjahr vom 1.1.2020 bis zum 31.12.2020 sowie dem Anhang, einschließlich der Darstellung der Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Lagebericht des Landesbetriebes Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Gelsenkirchen, für das Geschäftsjahr vom 1.1.2020 bis zum 31.12.2020 geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Jahresabschluss in allen wesentlichen Belangen den deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften, den ergänzenden landesrechtlichen Vorschriften sowie den Bestimmungen der Satzung und vermittelt unter Beachtung der deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Landesbetriebes zum 31.12.2020 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1.1.2020 bis zum 31.12.2020 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 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.

Rödl & Partner

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 deutschen, für Kapitalgesellschaften geltenden handelsrechtlichen Vorschriften, den ergänzenden landesrechtlichen Vorschriften sowie den Bestimmungen der Satzung 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 deutschen gesetzlichen Vorschriften 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 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 bedeutsame 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 Landesbetriebes.

Rödl & Partner

- 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.

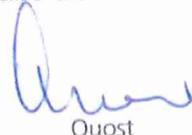
Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Köln, den 14. Mai 2021



Rödl & Partner GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft


Richter
Wirtschaftsprüfer


Quost
Wirtschaftsprüfer