

Berlin, 29. Mai 1990

I n f o r m a t i o n
zur Verwaltungsreform im Land Brandenburg
Bildung eines Autobahnamtes

Die Verwaltungsreform und Bildung eines Autobahnamtes (ABA) wird schrittweise im Jahr 1990 erfolgen, so daß ab 1991 die neuen Strukturen wirksam werden.
Grundlage für die Bildung des ABA ist das vorhandene personelle, materielle und finanzielle Potential des VEB ABD in den Grenzen des Landes Brandenburg.
Für die weiteren Betrachtungen wurde von den Ländergrenzen des Jahres 1952 ausgegangen.
Eine endgültige Entscheidung der Regierung zu den Ländergrenzen liegt bisher nicht vor.

Im Land Brandenburg sind vorhanden:

km Autobahn:	767	
davon vor 1940		
gebaut:	550	
Brückenbauwerke:	636	
Meistereien:	16	davon
	8	des BTI Rangsdorf
	3	des BTI Malchow
	3	des BTI Dessau
	2	des BTI Dresden
Arbeitskräfte:	556	davon
	73	H und F
	83	Angestellte
	400	Lohnempfänger

Mit einem Anteil von 40 % des Gesamtautobahnnetzes der DDR im Land Brandenburg ist hier die höchste Konzentration von Autobahnanlagen überhaupt vorhanden.
Der Berliner Ring (A 1) ist mit 190 km die längste Autobahn, von der 12 Autobahnneubau- bzw. Autobahn-teilstücke abgehen.
Der steigende Motorisierungsgrad insgesamt sowie die zu erwartende Bedeutung von Berlin (Hauptstadt) werden eine enorme Steigerung des Verkehrsaufkommens von und nach Berlin mit sich bringen.
Dazu kommt der Transitverkehr Ost-West bzw. auch Nord-Süd.

Der Berliner Ring in seiner verkehrsleitenden Funktion muß all diesen Anforderungen gerecht werden. Aufgrund dieser auch verkehrspolitischen Bedeutung, der zu verwaltenden Autobahnabschnitte im Land Brandenburg werden umfassende Rekonstruktions- und Erweiterungsmaßnahmen erforderlich.

Schwerpunkte sind:

- Berliner Ring zwischen Schönefelder Kreuz und Abzweig Drewitz sowie zwischen F 5 und Abzweig Magdeburg
- Ausbau des Zubringers aus Berlin nach Drewitz
- Neubau südliche Anbindung Großbeeren
- Ausbau 2. Richtungsfahrbahn Spreewalddreieck, Spremberg
- Ausbau der 2. Richtungsfahrbahn Frankfurt/Oder nach Polen
- Rekonstruktion weiterer Autobahnabschnitte, insbesondere Transit Berlin - Hannover.

Daneben ist es ebenso notwendig, das Serviceangebot umfassend und attraktiv zu gestalten.

Aus ökologischer Sicht werden zunehmend bauliche Maßnahmen, wie Lärmschutzanlagen, Wasserfassungen usw. erforderlich. 1990 beginnend ist die Erneuerung der Großbrücken Dehmsee, Finow, Rüdersdorf (Kalkgraben und Mühlenfließ), Spreebrücke Cottbus und Oderbrücke Frankfurt/Oder notwendig.

Zur Bewältigung dieser Aufgaben wurden auf Grundlage von Analysen sowie Vergleichen mit analogen Autobahnämtern in der Bundesrepublik Strukturmodelle erarbeitet.

Das in der Anlage 1 dargestellte Modell wurde als optimale Variante in der Beratung der Länderbeauftragten des Betriebes abgestimmt und bestätigt.

Dem Amtsleiter sind direkt sieben Dezernate unterstellt. Die Dezernate sind vergleichbar mit den Direktoraten in der bestehenden Struktur.

Das Dezernat Verwaltung wird die Bereiche Haushalts- und Rechnungswesen, Personal und die Allgemeine Verwaltung umfassen. Im Dezernat Planung, Entwurf, Planfeststellung erfolgt die Planung beginnend mit der Perspektivplanung bis zur Planfeststellung.

Darin integriert sind auch Verkehrsplanung/Verkehrstechnik sowie der Bereich Dokumentation und Liegenschaften. Die Vorbereitung der Maßnahmen erfolgt bis zur abgestimmten Aufgabenstellung.

In den Dezernaten Brücke, Strecke und Hochbau werden schwerpunktmäßig die Ausschreibungsunterlagen für die Maßnahmen erarbeitet. Darin integriert sind auch Projektierungsleistungen und die Baudurchführung.

Die Aufgaben im Dezernat Betrieb und Verkehr sind vergleichbar mit denen des derzeitigen DAI. Dem Dezernatsleiter sind alle zum Territorium gehörenden Meistereien einschließlich Brücken- und Fernmeldemeisterei unterstellt.

Erforderlich wird der Aufbau eines wirksamen Dezernates Recht. Es ist bereits abzusehen, daß auf den Gebieten des allgemeinen Rechts und insbesondere im Vertragsrecht umfangreiche Aufgaben auf das Autobahnamt zukommen werden, die mit der bestehenden Struktur (1 Jurist) nicht zu bewältigen sind. Aus dem dargestellten künftigen Aufgabenprofil des Autobahnamtes wird deutlich, daß die Schaffung zusätzlicher Planstellen erforderlich wird, wie z.B. für Projektierung, Dokumentation, Recht und dgl. Es wird eingeschätzt, daß das Autobahnamt Brandenburg 750 Planstellen benötigt, um den Anforderungen gerecht zu werden. Der Lohnfonds müßte ausgehend von den gegenwärtigen Bedingungen 1 100 TM/Monat betragen.

Die Überleitung der Autobahndirektion in einen haushaltsfinanzierten Betrieb ab 01.07.1990 erfordert, daß bis zu diesem Zeitpunkt alle produktiven Bereiche in Kapitalgesellschaften umgewandelt werden.

Bis zur Bildung der Länderregierungen auf dem Gebiet der DDR werden die Autobahnen weiterhin durch die ABD zentral geleitet.

Das zweite Halbjahr ist zu nutzen, um die entsprechend Anlage 1 dargestellten Strukturen herauszubilden, mit dem Ziel, am 01.01.1991 ein arbeitsfähiges Autobahnamt Brandenburg zu haben. Der Mitarbeiterstab ist in dieser Zeit schrittweise zu erhöhen.

Erster Schwerpunkt bildet dabei die Herausbildung von Projektierungskapazitäten und der Meistereien mit ca. 30 Mitarbeitern.

Der künftige Betriebssitz wird voraussichtlich das jetzige Verwaltungsbäude der GÜST Stolpe sein. Noch zu klären sind auch die Hoheitsgebiete der Meistereien, die länderübergreifend sind. Das betrifft die Meistereien Niemegk, Suckow und Freienhufen sowie durch den Wegfall der Protokollstrecken die Meisterei Bernau.

