

Mehr bewegen für mehr Bewegung

Geschäftsbericht 2007

des Landesbetriebs Straßenwesen
Brandenburg



IMPRESSUM

Landesbetrieb Straßenwesen
Brandenburg
Der Vorstand

Lindenallee 51
15366 Hoppegarten
Tel.: (03342) 355-0
Fax: (03342) 355-666
poststelleLS@LS.Brandenburg.de
www.ls.brandenburg.de

Redaktion:
Dr. Cornelia Mitschka,
Stand: 09/2008

Layout, Satz und Produktion:
Gruppe X Werbeagentur GmbH,
Erkner, www.gruppe-x.de

Fotos:
Landesbetrieb Straßenwesen,
Fred Dott,
Bernd Mörsberger (Gruppe X)

Themen 2007

Vorwort des Vorstandes	4
Naturräume – Bewegungsräume	6
Maximaler Einsatz für „Schwerbewegliches“	8
Damit sich alle sicher bewegen können...	13
Ein bewegtes Jahr: Lagebericht 2007	14
Jahresabschluss 2007	
Bestätigungsvermerk	21
Bilanz	22
Gewinn- und Verlustrechnung	23



Vorwort des Vorstandes

„Alles Fertige wird angestaunt,
alles Werdende wird unterschätzt“

(Friedrich Wilhelm Nietzsche)

Nun besteht der Landesbetrieb Straßenwesen bereits das dritte Jahr, aber die Dynamik der organisatorischen Veränderungen ist ungebrochen:

Mit Beginn des Jahres 2007 wird der Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg in seinen Leitungsstrukturen konzentriert und gestrafft. Im Rahmen einer Grundsatzentscheidung hatte das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung festgelegt, dass die Zahl der Niederlassungen von 7 (NL Autobahn, NL Cottbus, NL Eberswalde, NL Frankfurt (Oder), NL Kyritz, NL Potsdam, NL Wünsdorf) auf 4 reduziert werden: NL Autobahn, NL Ost, NL West und NL Süd. Die Standorte der bisherigen Niederlassungen bleiben aber erhalten.

Die Zentrale des Landesbetriebs Straßenwesen Brandenburg, die Sitz des Vorstands ist, bleibt in Hoppegarten. Der Vorstand des Landesbetriebs ist für die strategische unternehmenspolitische Ausrichtung des Landesbetriebs verantwortlich. Er hat den Landesbetrieb vorausschauend zu planen, zu steuern und zu koordinieren und die Wahrnehmung des vielschichtigen Aufgabenspektrums wirksam zu gestalten.

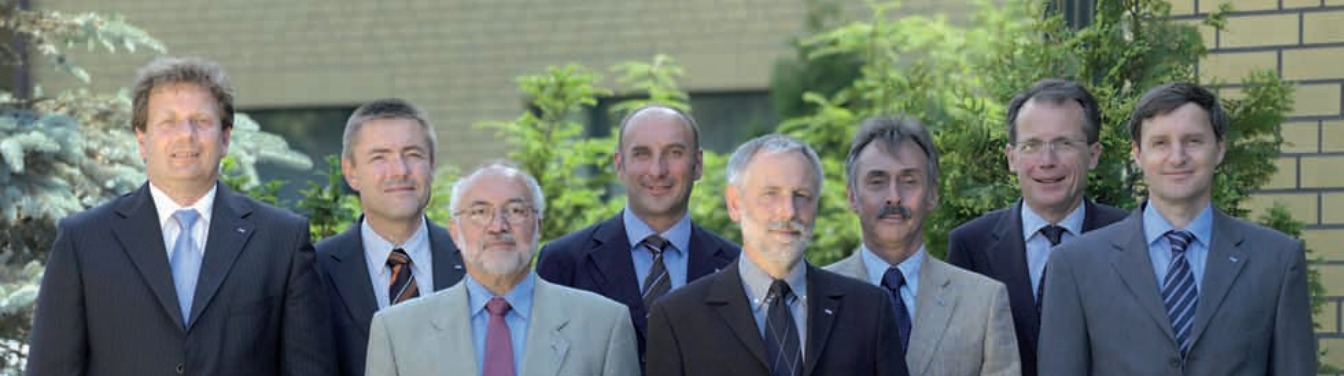
Seit 2005 ist der Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg für den Zustand und die Sicherheit auf den Bundesfern- und Landesstraßen im Land Brandenburg verantwortlich. Der Landesbetrieb hat die Aufgabe, mithilfe seiner einheitlichen Struktur unterhalb der Ministerialebene mit hoher Professionalität, zukunftsorientiert und bedarfsgerecht die Planung und den Bau von Straßen zu betreiben. Er hat den Betrieb und die Unterhaltung der Bundesfern- und Landesstraßen – sowie anders klassifizierter Straßen – und alle damit zusammenhängenden Aufgaben im Land Brandenburg durchzuführen. Dafür ist der Landesbetrieb Straßenwesen in der Fläche des Landes Brandenburg präsent – etwa 2.300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter arbeiten an mehr als 50 Standorten in Brandenburg.

Der Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg hat die Erhaltung und den Ausbau der Straßeninfrastruktur – unter Beachtung der sich verändernden wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Bedingungen – effektiv

und effizient abzudecken. Wesentlicher Bestandteil seines Handelns ist die ergebnisorientierte Steuerung durch Budgetierung auf der Grundlage eines kaufmännischen Rechnungswesens und einer Kosten- und Leistungsrechnung. Der Landesbetrieb wirkt dabei im Sinne eines modernen Dienstleistungsbetriebes, der die staatliche Kernaufgabe der Entwicklung und Erhaltung der Straßeninfrastruktur als Teil der Daseinsvorsorge erbringt.

Höhepunkte bei der Realisierung der Kernaufgaben des Landesbetriebes 2007 waren folgende, auch öffentlich wahrnehmbare Aktionen:

- Der Bau einer Radwegeunterführung im Zuge der B 101 in Kloster Zinna begann mit einem 1. Spatenstich
- Die Fertigstellung des Radwegs entlang der B 109 zwischen Wandlitz und Klosterfelde wurde mit einem öffentlichen „Anradeln“ gewürdigt
- Die feierliche Verkehrsfreigabe der B 5 zwischen Berlin und Nauen beendet den Ausbau der freien Strecke
- Eine feierliche Verkehrsfreigabe bildete den Abschluss der Baumaßnahmen an der B 96a im Zuge der neuen Ortsumgehung Waßmannsdorf
- Der Bau der Ortsumgehung Spremberg im Zuge der B 97 begann mit einem feierlichen 1. Spatenstich
- Ein wesentlicher Baustein im Gesamtkonzept der Landesgartenschau (LAGA) 2009, die in Oranienburg stattfinden wird, ist der Neubau der Schlossbrücke im Zuge der B 273. Der 1. Spatenstich fand im Oktober statt
- Die Ortsumgehung Pritzwalk, eine wichtige Infrastrukturmaßnahme in der Prignitz, wurde fertiggestellt
- Die Ortsdurchfahrt in Suckow (L 24) in der Uckermark, eine für die Anwohner dringend erwartete Maßnahme, konnte ausgebaut und übergeben werden
- Der Kreisverkehrsplatz im Zuge der B 246 in Beelitz wurde mit einer feierlichen Verkehrsfreigabe seiner Bestimmung übergeben



- Die Bahnhofstraße in Biesenthal (L 29), ein wesentlicher Bestandteil der Ortsdurchfahrt, wurde fertiggestellt
- Die ehemalige Kreisstraße K 6610 wurde als Landesstraße L 55 aus- und neugebaut. Im Juni konnte sie feierlich übergeben werden
- Der Radweg entlang der B 112 zwischen Frankfurt (Oder) und Lebus wurde fertiggestellt
- Die schwierige und unfallträchtige Situation auf der A 12 in Grenznähe konnte gegen Ende des Jahres mit der Errichtung einer stationären Stauwarnanlage entschärft werden

Das waren nur einige, wenn auch wichtige Aktivitäten des Jahres 2007.

Ein weiterer Schwerpunkt in der Arbeit unseres Landesbetriebs waren die vielfältigen und erfolgreichen Aktionen zur Bestandssicherung der Alleen im Land Brandenburg. So wurden durch den LS Brandenburg an Bundes- und Landesstraßen sowie an sonstigen Straßen und Wegen 12.156 Bäume gepflanzt, davon 7.037 Alleebäume.

Herr Minister Dellmann ließ es sich nicht nehmen, mit öffentlichen Aktionen, bei denen er selbst Alleebäume pflanzte, die Bedeutung der Alleen für die Kulturlandschaft im Land Brandenburg zu betonen.

An der Deutschen Alleenstraße im Landkreis Ostprignitz-Ruppin pflanzte er gemeinsam mit Herrn Wittkowski, Vorstandsmitglied für Touristik beim ADAC Berlin-Brandenburg, am Stöffiner Weg bei Neuruppin einen von insgesamt 80 Berg-Ahornen neben einem neu gebauten Radweg. Die bereits vorhandene junge Baumreihe auf der anderen Straßenseite der Landesstraße 16 wurde so zu einer Allee ergänzt.

Im November wurden an der Landesstraße 293 zwischen Eberswalde und Lichterfelde im Landkreis Barnim 136 Bäume gepflanzt. Es entstand eine Allee aus Birken, Linden und Spitz-Ahorn. Auch hier beteiligte sich Minister Dellmann mit persönlichem Einsatz.

Im Dezember vervollständigte Minister Dellmann mit der Pflanzung des 367. Alleebaums die 1,5 Kilometer lange Obstbaumallee an der Landesstraße 601 zwischen Lugau und Doberlug-Kirchhain im Landkreis Elbe-Elster. Die Neuanlage geht auf eine Initiative der Umweltgruppe Lugau zurück. Besonders hervorzuheben war dabei die gute Zusammenarbeit aller Beteiligten, vor allem der betroffenen Landwirte und Energieträger, ohne deren Kompromissbereitschaft eine Neupflanzung nicht möglich gewesen wäre.

An dieser Stelle möchten wir gern betonen, dass die guten Leistungen des Landesbetriebs im Jahr 2007 nur durch das große Engagement der Beschäftigten möglich waren. Dafür möchten wir uns ausdrücklich bedanken. Sie tragen täglich, sei es im Büro oder auf der Straße, zu unseren guten wirtschaftlichen Ergebnissen bei und schaffen Vertrauen in den Landesbetrieb Straßenwesen als modernes Dienstleistungsunternehmen.

Die überwiegende Mehrheit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zeigten in der Vorbereitung und Durchführung von Bauprojekten, in der Straßenverwaltung, im Betriebsdienst und beim innerbetrieblichen Service ein neues Selbstverständnis.

Mit weit überdurchschnittlichem Einsatz und großem Durchhaltevermögen haben sie in den Jahren der Umorganisation unter nicht immer einfachen Bedingungen ihre Arbeit zuverlässig erledigt.

Hans-Reinhard Reuter
Vorstandsvorsitzender

Reinhardt Stuhr
Vorstand
Personal/Finanzen/Recht

Edgar Gaffry
Vorstand
Planung

Thomas Heyne
Vorstand
Bau und Betrieb

Naturräume – Bewegungsräume

Arten- und Gebietsschutz bei der Planung der A 14

Auf der aktuellen Roten Liste der Weltnaturschutzorganisation (IUCN) von 2007, die Auskunft über die Gefährdung von mehr als 41.000 Tier- und Pflanzenarten gibt, werden 16.306 als vom Aussterben bedroht geführt. Seit 2003 hat sich die Liste um 4.200 Arten verlängert. Laut IUCN ist jede vierte der 4.500 Säugetier-, jede achte der 100.000 Vogelarten und ein Drittel aller Amphibien bedroht.

Nach Erkenntnissen des Bundesamtes für Naturschutz (BfN) ist mehr als die Hälfte der 100 in Deutschland insgesamt vorkommenden Säugetierarten extrem selten, gefährdet oder bereits ausgestorben. Das gleiche gilt für 44 Prozent der 250 Vogel- und ein Drittel der 1.450 Großschmetterlingsarten.

Eine große Artenvielfalt hat auch ökonomische Bedeutung. Beispielsweise basieren etwa 50 % der Medikamente in Deutschland auf pflanzlichen Grundstoffen.

Aus den genannten Gründen ist es eines der vorrangigsten Ziele von Planung und Bau der A 14 in Brandenburg, die nachteiligen Wirkungen auf die im Auswirkungsbereich der Autobahn befindlichen Arten und Schutzgebiete so gering wie möglich zu halten.

Zum Schutz der europäisch geschützten Tierarten wurden im Rahmen des Vorentwurfes (RE) artenschutzrechtliche Fachbeiträge (ASB) für beide Verkehrseinheiten (VKE 4 und VKE 5) erarbeitet. Für beide VKE wurden Verbotstatbestände für verschiedene Tierarten festgestellt, für die Befreiungen gemäß § 62 Bundesnaturschutzgesetz (BNatSchG) erforderlich sind. Zu diesen Tierarten gehören mehrere Fledermausarten, Brutvögel und Amphibien wie die Fransenfledermaus, der Kranich oder der Moorfrosch.

Es konnten Kompensationsmaßnahmen erarbeitet werden, mit denen es gelingt, den Erhaltungszustand

dieser Arten aufrecht zu erhalten und damit die Voraussetzungen für die Befreiungen gemäß Art. 9 der Vogelschutzrichtlinie sowie Art. 16 der FFH-Richtlinie zu schaffen.

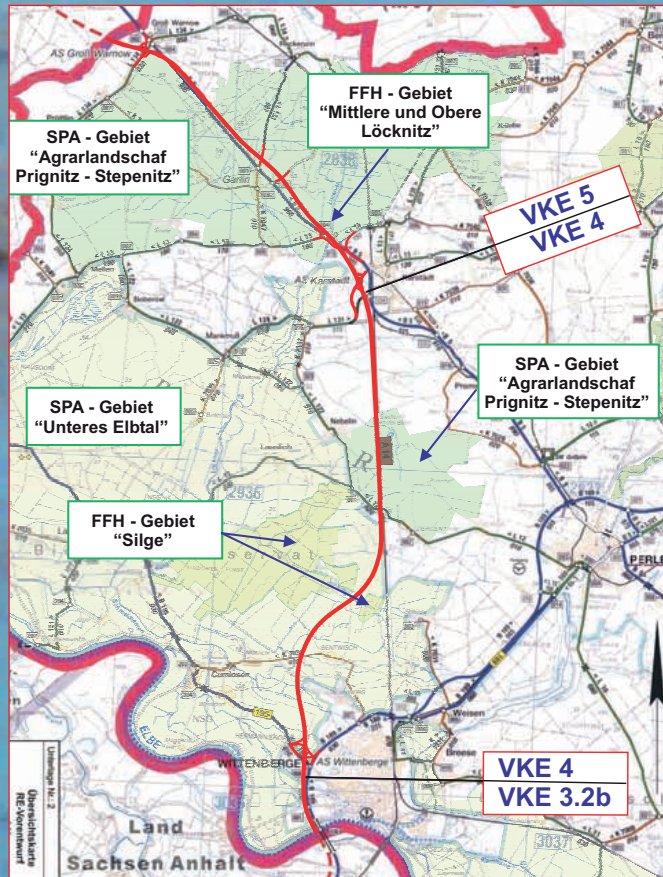
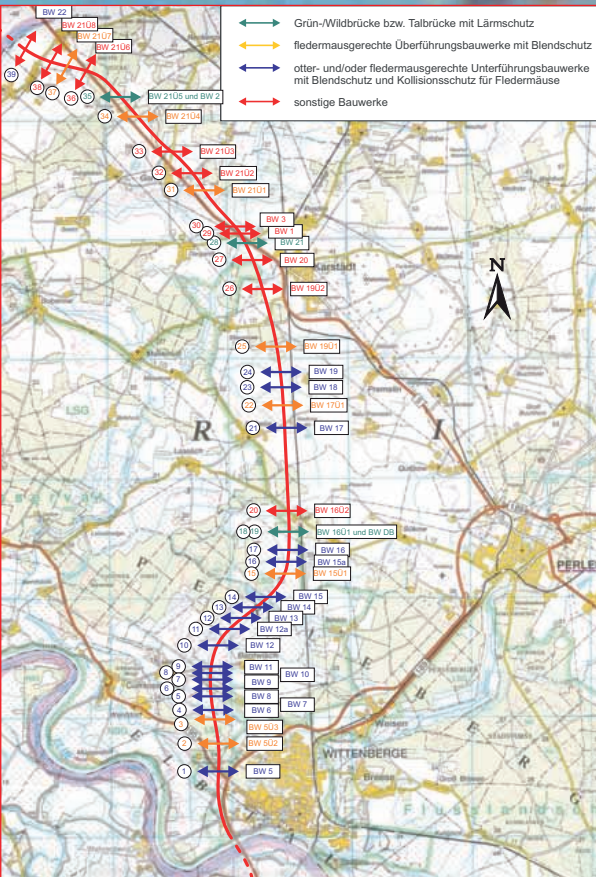
Eine Festlegung aus der Linienbestimmung der A 14 und damit ein Schwerpunkt des Landschaftspflegerischen Begleitplanes (LBP) war die Sicherung der ausreichenden Durchlässigkeit der Trasse für die Querung durch verschiedene Tierarten. Die Übersichtskarte auf der nächsten Seite unten links zeigt die im RE (LBP) vorgesehenen 41 Bauwerke, die zum großen Teil Funktionen von Querungshilfen für Tiere besitzen.

Da die linienbestimmte und im RE optimierte Trassenführung der A 14 zum großen Teil durch Natura 2000-Gebiete verläuft (in der Karte grün markiert), war die Verträglichkeit mit deren Schutz- und Erhaltungszielen zu prüfen. Diese Verträglichkeitsprüfung ergab, dass nicht alle erheblichen Beeinträchtigungen des Bauvorhabens durch entsprechende Maßnahmen der Schadensbegrenzung zu vermeiden sind.

Demzufolge muss im Rahmen des weiteren Planungs- und Genehmigungsprozesses die Ausnahmeprüfung absolviert werden. Das heißt, dass für verbleibende Trassenbereiche mit erheblichen Beeinträchtigungen von Schutz- und Erhaltungszielen der Natura 2000-Gebiete zu prüfen ist, ob es eine zumutbare Trassenführung gibt, die keine oder geringere Beeinträchtigungen mit sich bringt. Wenn das der Fall ist, dann ist diese Trassenführung zu wählen. Wenn das nicht der Fall ist, jedoch zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses für die Weiterführung des Bauvorhabens sprechen, dann sind Maßnahmen zu erarbeiten, welche die Kohärenz des Netzes Natura 2000 gewährleisten.



Kranchichflug im SPA
"Unteres Elbtal" bei
Wittenberge



links:
Tierquerungshilfen
im Zuge der A14 im
Land Brandenburg

rechts:
Schutzgebiete im
Trassenverlauf der A14

Maximaler Einsatz für „Schwerbewegliches“

Genehmigungswesen für Großraum- und Schwertransporte

Interview mit dem Leiter des Fachbereichs Genehmigung von Großraum- und Schwertransporten, Herrn Wolfgang Gräßler

Was bedeutet GST?

GST ist die Abkürzung für „Großraum- und Schwertransporte“, abgeleitet aus den vom Bundesministerium 1992 herausgegebenen „Richtlinien für Großraum- und Schwertransporte“ (RGST – 92)

Im Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg (LS) ist der Fachbereich GST

- Erlaubnis- und Genehmigungsbehörde für alle Antragsteller des Landes Brandenburg und ausländische Antragsteller, die über Brandenburg nach Deutschland mit GST einreisen wollen. Ergebnis: Bescheid für die gesamte Strecke durch Deutschland in der Funktion als zentrale Straßenverkehrsbehörde.
- Anhörbehörde für andere Bundesländer, in deren Verantwortungsbereich ein GST beginnt, der dann sein Ziel im Land Brandenburg hat oder im Transitverkehr durch Brandenburg führt. Ergebnis: Zustimmungsbescheid für Teilstrecke im BL Brandenburg als höhere Verwaltungsbehörde.

Der Fachbereich GST des Landesbetriebs Straßenwesen Brandenburg erfüllt seine Aufgaben im Gegensatz zu anderen Bundesländern an einer Stelle zentral.

Weitere Aufgaben:

- Grundsatzarbeit
- Organisation des Zusammenwirkens einer Vielzahl von Beteiligten:
 - Antragsteller (Firmen, Privatpersonen, Bundeswehr, ...)
 - andere Bundesländer
 - Straßenbaulastträger in Brandenburg: Zum Beispiel Bundesautobahn und Bundes-/Landesstraßen in den Niederlassungen des LS, Kreise und kreisfreie Städte für Kreisstraßen, Ämter, Städte und Gemeinden für sonstige Straßen
 - Straßenverkehrsbehörden
 - Polizei (Vorbereitung, Durchführung und Kontrolle der Transporte)
 - Bahn
 - Wasser- und Schifffahrtsämter, u.v.m.

Weshalb brauchen bestimmte Fahrzeuge Genehmigungen, um unsere Straßen zu benutzen?

Straßen einschließlich Ingenieurbauwerke (z. B. Brücken und Tunnel) werden in Deutschland für den StVZO-gerechten Verkehr gebaut: 2,55 m breit, 4,00 m hoch, 16,50/18,75 m lang; 40 t schwer.

- Überschreiten die Fahrzeuge diese Parameter, benötigen sie eine Ausnahmegenehmigung von der StVZO § 70 für die Benutzung dieser Fahrzeuge und eine Erlaubnis für die Durchführung der Transporte nach StVO § 29 (3).





Leiter des Fachbereichs GST, Herr Gräßler, im Gespräch mit seinem Kollegen, Herrn Erzmann

- Überschreiten Normal-Kfz und ihre Ladung diese Parameter, wird auf Antrag eine Ausnahmegenehmigung nach der StVO § 46 Nr. 1 Pkt. 5 erteilt.
- In vielen Fällen sind Kombinationen erforderlich.

Diese Bescheide enthalten Auflagen, die für diese Transporte sicherstellen, dass einerseits für die Infrastruktur keine bzw. so wenig wie möglich wirtschaftliche Einschränkungen und Schäden entstehen und andererseits die Transporte unfallfrei ans Ziel kommen.

Die Sicherheit für beide Seiten steht im Mittelpunkt der Festlegungen, Behinderungen für den übrigen „Normal“-Verkehr sollen minimiert werden. (Fahren auf einer festgelegten Strecke, zu bestimmten Zeiten, mit Begleitfahrzeugen, mit Polizei, auf bestimmten Fahrstreifen).

Wie viele Genehmigungen/Bescheide werden jährlich erstellt und wie hat sich das in den letzten fünf Jahren entwickelt? (Brandenburg und bundesweit im Vergleich)

In den Jahren 1997 bis 2007 wurden folgende Gesamtvorgangszahlen registriert:

Jahr	Anzahl
1997	17617
1998	20849
1999	22635
2000	23109
2001	23856
2002	23209
2003	24587
2004	24977
2005	26827
2006	25496
2007	29294

In Brandenburg wurden demzufolge in 11 Jahren 262.456 Vorgänge bearbeitet. Bundesweit werden jährlich ca. 500.000 Vorgänge bearbeitet, 10-15 %ige Steigerungsraten sind für die letzten 5 Jahre typisch.

Was kostet so eine Genehmigung/Bescheid an Gebühren, sind sie angemessen und wie viel nimmt das Land insgesamt jährlich ein?

Eine Ausnahmegenehmigung pro Fahrzeug kann laut Gebührenordnung für den Straßenverkehr von 10,20 EUR bis 756 EUR kosten. Eine Erlaubnis von Frankfurt (Oder) bis Hamburg und zurück kostet z. B. bei uns (die einzelnen Bundesländer berechnen Gebühren völlig unterschiedlich) 160 EUR. Obwohl 2002 schon einmal die Gebühren um ca. 100 % angehoben wurden, decken sie nicht den Aufwand bei der Behörde und stehen auch in keinem Verhältnis zu den wirtschaftlichen Vorteilen für den Bescheidinhaber oder zu den volkswirtschaftlichen Schäden, die durch die Transporte verursacht werden (Infrastruktur, Stau, Behinderung des übrigen Verkehrs....).

Obwohl in Brandenburg durchschnittlich nur etwa 15 % der Vorgänge als gebührenpflichtige Bescheide bearbeitet werden (85 % erfolgen als „kostenlose“ Zustimmungsbescheide für andere Bundesländer), wurden folgende Gebühren und Auslagen eingenommen:

Jahr	Einnahmen in EUR
1998	285.706
1999	312.238
2000	354.990
2001	328.056
2002	368.873
2003	344.969
2004	370.772
2005	374.794
2006	370.497
2007	428.597

In den 11 Jahren (1997 bis 2007) wurden damit insgesamt ca. 3,7 Mio. EUR in Rechnung gestellt.



Wie groß sind die Schäden, die durch solche Transporte auf unseren Straßen entstehen?

Insgesamt sind Unfälle und Schäden an der Infrastruktur im Zusammenhang mit GST im Verhältnis zu den gestiegenen Transportzahlen und Parametern als gering einzuschätzen. Es gibt keine gesicherte Statistik. Beispielsweise sind Anprallschäden oder kurzfristige Überlastungen an Bauwerken schwer quantifizierbar, die Auswirkungen der Einschränkung des übrigen Verkehrs sind ebenfalls schwer messbar.

Weiterhin ist sehr schwer einzuschätzen, ob die Erneuerung eines Bauwerkes durch die Benutzung genehmigter GST oder auf Grund des zahlenmäßig viel häufigeren „normalen“ Schwerverkehrs (z. B. überladener 3-Achs-Kipper) erforderlich wurde.

Bundesweite Untersuchungen zur Anhebung der genehmigungsfreien Transporte auf 60 t Gesamtgewicht haben deutlich gezeigt, dass die dafür erforderliche „Verstärkung“ der Bauwerke einen extrem hohen Aufwand erfordern würde. Das Bundesministerium schätzt den erforderlichen Investitionsbedarf allein für die Brückenbauwerke auf den Bundesautobahnen auf ca. 8 Mrd. EUR.

Deshalb bleiben die Parameter für GST trotz des anhaltenden Druckes des Transportgewerbes (u. a. veränderte Regelungen in den EU-Ländern) weiterhin unverändert.

Was tut das Land Brandenburg/Bund, um mehr solcher Transporte auf die Schiene oder aufs Wasser zu verlagern?

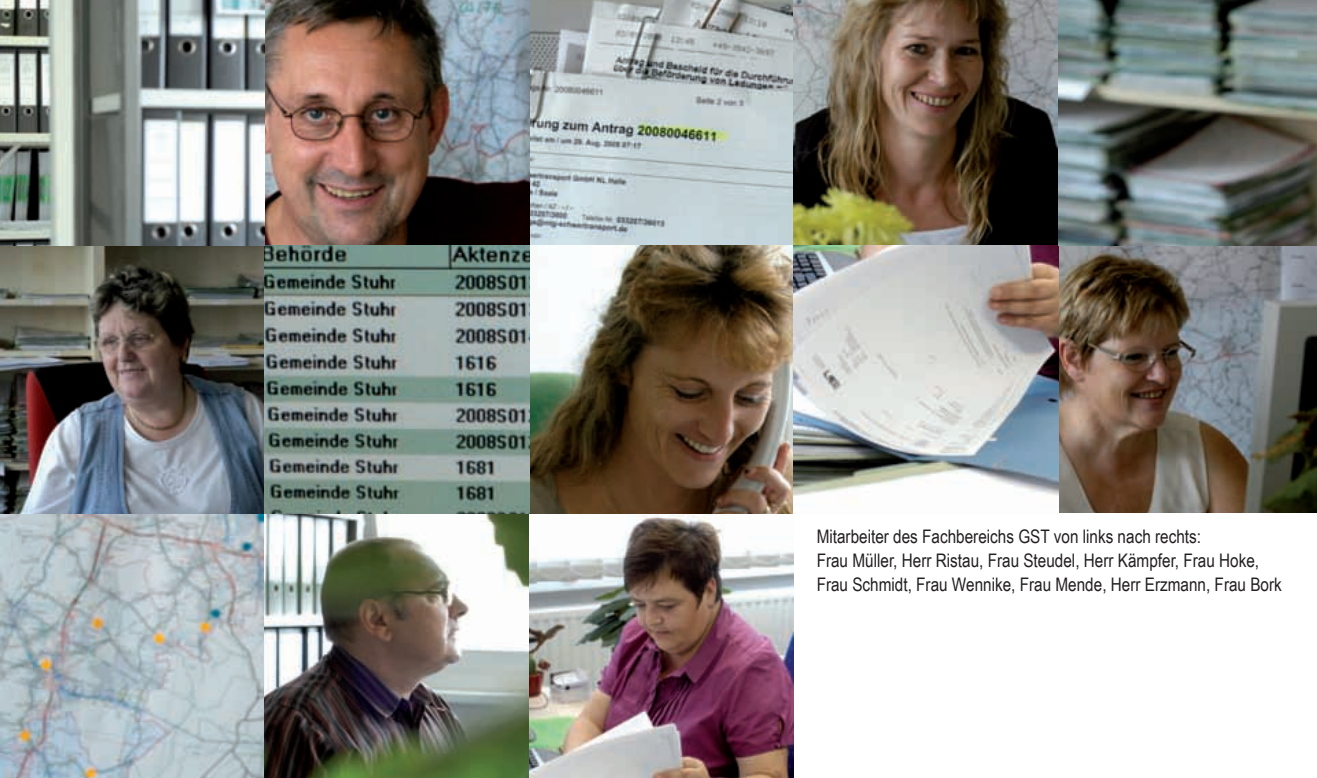
Wie hoch ist der Anteil der Schwertransporte, die auch auf der Schiene oder auf dem Wasser durchgeführt werden könnten?

Die Verwaltungsvorschriften zur Erlaubniserteilung für GST sehen vor, dass bei Überschreitung bestimmter Parameter (Breite, Höhe und Gewicht) der Transport nur dann auf der Straße genehmigt werden kann, wenn bestimmte Bescheinigungen zur Unmöglichkeit der Verlagerung auf Bahn oder Schiff vorgelegt werden. Jedoch sind auch Dringlichkeit und Kosten wichtige Entscheidungskriterien. Deshalb werden diese Verwaltungsvorschriften bundesweit nicht konsequent umgesetzt. In den Jahren 1998/99 beteiligte sich Brandenburg aktiv an einem Pilotprojekt unter Leitung des Bundesverkehrsministeriums zur Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Binnenschifffahrt. Die Ergebnisse zeigten, dass sich nur ein geringer Anteil für die Verlagerung eignet und die Binnenschifffahrt nicht im erforderlichen Maße in der Lage ist, diese Transporte kurzfristig zu realisieren. Die Kosten für diese in der Regel geteilten Transporte liegen besonders durch die „Umladeaktionen“ weit über dem kostengünstigeren Straßendirekttransport.

Trotzdem bemüht sich die Genehmigungsbehörde Brandenburg stets darum, die Möglichkeiten der Binnenschifffahrt unseres Bundeslandes zu nutzen. Dies geschieht auch durch Ablehnungen von Transportanträgen.

Wie hoch der Anteil der GST ausschließlich auf dem Wasser oder der Schiene ist, kann nicht eingeschätzt werden. Statistische Werte liegen uns nicht vor, weil solche Transporte dann ja auch nicht bei uns beantragt werden.





Mitarbeiter des Fachbereichs GST von links nach rechts:
 Frau Müller, Herr Ristau, Frau Steudel, Herr Kämpfer, Frau Hoke,
 Frau Schmidt, Frau Wennike, Frau Mende, Herr Erzmann, Frau Bork

Wie wird kontrolliert, ob alle Großraum- und Schwertransporte auch eine Genehmigung haben?

Die Kontrolle, ob GST tatsächlich mit den notwendigen Erlaubnissen/Ausnahmegenehmigungen durchgeführt werden, obliegt nicht den Erlaubnis- und Genehmigungsbehörden. Diese Aufgaben nehmen Polizei, Zoll, Bundesamt für Güterverkehr (BAG) u.a. Kontrollorgane wahr. Dazu besteht eine enge Zusammenarbeit mit den Genehmigungsbehörden.

Es wird eingeschätzt, dass ca. 50 % aller GST bundesweit als „Schwarzfahrt“ laufen. Dabei sind jedoch in der Mehrheit nur geringfügige Abweichungen von den genehmigungsfreien Transportparametern anzunehmen.

Schwierigkeiten für die Kontrollorgane entstehen besonders dadurch, dass die Begleitung und Kontrolle von GST z. B. für die Polizei nicht zu den vordergründigen Aufgaben gehören. Für deren Bearbeitung steht auch immer weniger geschultes Personal zur Verfügung. Gefahren entstehen im Zuge des Eingriffs in den Verkehr besonders durch ungeeignete bzw. fehlende Flächen zur Durchführung dieser Kontrollen. Die ungenügende Spezialisierung der Kontrollorgane führt ebenfalls zu Schwierigkeiten und birgt Gefahren. Der konzentrierte Einsatz von Sonderüberwachungsgruppen und die weitere Spezialisierung der Autobahnpolizei sind richtige Schritte.

Wie wird sich der Großraum- und Schwertransport in den nächsten Jahren entwickeln und was bedeutet das für unsere Straßen?

Der Trend zum weiteren zahlenmäßigen Anstieg der GST (als Teil des Gesamtgüterkraftverkehrsaufkommens) ist zu erwarten, ebenso wie der Trend zur Erhöhung der beantragten Transportparameter.

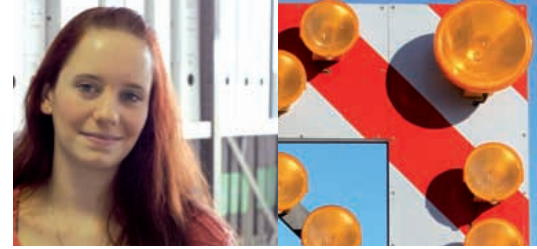
So sind Transporte über 100 t Gesamtgewicht und Längen über 50 m schon heute Alltag und werden zahlenmäßig zunehmen. Trotz weiter verbesserter Spezialtransporttechnik, die auch die Belastungen der Infrastruktur minimiert, werden die Belastungen für Infrastruktur und die Verkehrseinschränkungen für den übrigen Verkehr weiter zunehmen. Gesicherte Statistiken und Untersuchungen zur Perspektive liegen speziell für GST nicht vor.

Wie ist Brandenburg darauf vorbereitet?

Das Land Brandenburg ist mit seiner hochentwickelten Infrastruktur, dem guten Ausbaustand der Straßen und dem Instandhaltungszustand der Bauwerke gut für den Anstieg der GST gerüstet.

Natürlich steht der Dienstleistungsgedanke bei der Tätigkeit des Fachbereichs GST wie im gesamten LS im Vordergrund. Die Erreichbarkeit ist gewährleistet, wozu auch das Call-Center beiträgt. Die Organisationsform als zentralisierte Behörde im LS zur direkten Zusam-

Unser Fachbereichs-Team leistet manchmal Schwerstarbeit damit Schwertransporte sicher auf die Strecke gehen, ohne dass die Freundlichkeit auf der Strecke bleibt...



menarbeit mit den Hauptbaulastträgern (BAB, B-/L-Straßen) und als einziger Ansprechpartner für andere Bundesländer und Antragsteller hat sich bewährt. Personelle Ausfälle haben bei dieser Organisationsform gravierende Auswirkungen, hier bedarf es auch weiterhin der engen Zusammenarbeit mit der Leitung des LS. Die durchgeführten Studien und Untersuchungen durch Externe und das MIR haben entsprechende Möglichkeiten zur Stärkung der personellen Ressourcen vorgeschlagen. Brandenburg ist seit 1996 eines der wenigen Bundesländer, die das Genehmigungsverfahren eng an die Festlegungen der RGST-92 angelehnt und die Datenverarbeitung genutzt haben.

Jetzt stehen wir am Anfang der bundesweiten Einführung von VEMAGS (Verfahrensmanagement für GST) und können unsere langjährigen Erfahrungen einbringen. Die bisherige Arbeitsweise mit einem hochspezialisierten und stark angepassten Programm in Brandenburg (Eigenentwicklung Böhme-Projekt) wird stufenweise durch die bundesweite Lösung (mit allen Schwierigkeiten und Doppelbelastungen) während des „heißen“ Betriebes abgelöst.

Eine einheitliche Bearbeitung und besonders die Nutzung des Internets für die Antragstellung, für das Anhörungsverfahren zwischen den Beteiligten und zur einheitlichen Bescheiderstellung erschließen zukünftig Reserven und werden die Effizienz der Behördenarbeit bundesweit steigern.

Wie arbeitet Brandenburg mit anderen Bundesländern zusammen?

Die Zusammenarbeit mit anderen Bundesländern war in den letzten 11 Jahren effektiv und tägliche Routine. Die Spezifika des Brandenburgischen Straßennetzes und der Infrastruktur als Gesamtheit führten zu Quali-

tätsansprüchen hinsichtlich der Genehmigung von GST in Brandenburg, die sich von anderen Bundesländer teilweise stark unterscheiden und sich eng an der StVZO/StVO anlehnen. In kritischer Auseinandersetzung mit Vertretern anderer Bundesländer (z. B. Diskussion zu landesinternen Anhörfreigrenzen) entwickelte sich die Zusammenarbeit zunehmend angenehm und produktiv.

Unsere Erfahrungen der IT-gestützten Bearbeitung von GST finden sich umfangreich in den VEMAGS-Entwicklungen wieder. Anfangs wurde die Projektgruppe VEMAGS von Brandenburg geführt. Mit der jetzigen Projektleitung unter Führung Hessens gibt es eine enge Zusammenarbeit.

Was war der bisher beeindruckendste/spektakulärste Großraum- bzw. Schwertransport, der durch die GST genehmigt wurde?

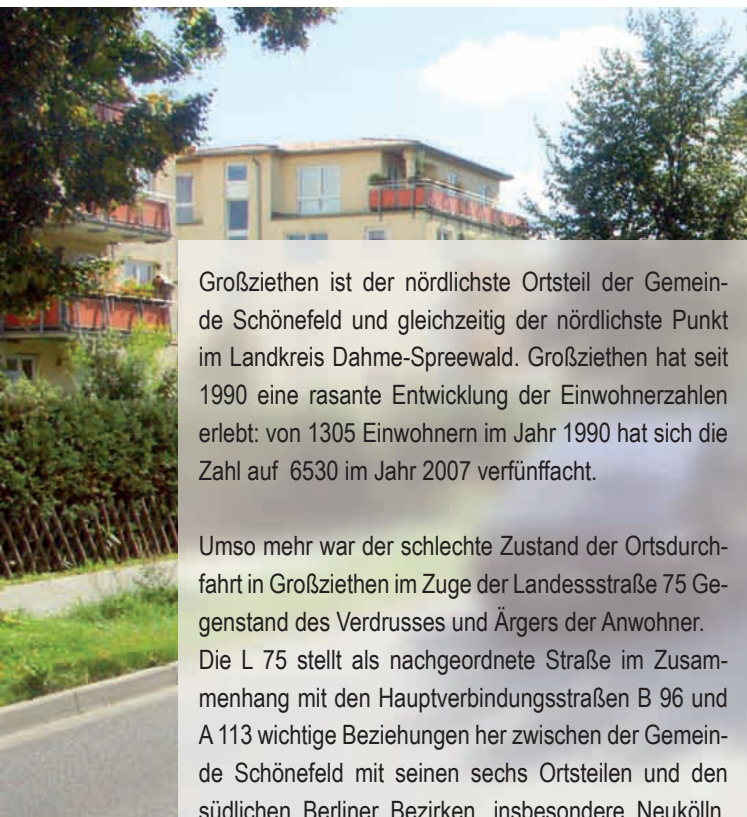
Der Transport eines Reaktors (Großtank) vom Hafen Schwedt ins PCK; der Reaktor kam per Schiff aus Italien über Rotterdam, die Elbe und den Oder – Havel – Kanal entlang in den Althafen von Schwedt. Ein auf Ketten selbstfahrender Spezialkran (davon gab es in Deutschland damals 3) größten Ausmaßes bugsierte den Reaktor vom Schiff auf die bereitgestellten Spezialfahrzeuge. Der Transport dauerte ca. 6 Stunden für eine Strecke von ca. 6 km. Umfangreiche Sperrungen und andere begleitende Maßnahmen (Baumschnitt, Abbau von Lichtsignalanlagen, Brückenabsicherungen, ...) waren erforderlich.

Die Parameter des Transports waren:
681 t Gesamtgewicht (Transporteinheit und Ladung)
61 m Länge, 5,25 m Breite und 6,50 m Höhe.

Das war wirklich kolossal.



Damit sich alle sicher bewegen können... Sanierte Ortsdurchfahrt in Großziethen



Großziethen ist der nördlichste Ortsteil der Gemeinde Schönefeld und gleichzeitig der nördlichste Punkt im Landkreis Dahme-Spreewald. Großziethen hat seit 1990 eine rasante Entwicklung der Einwohnerzahlen erlebt: von 1305 Einwohnern im Jahr 1990 hat sich die Zahl auf 6530 im Jahr 2007 vervielfacht.

Umso mehr war der schlechte Zustand der Ortsdurchfahrt in Großziethen im Zuge der Landesstraße 75 Gegenstand des Verdrusses und Ärgers der Anwohner.

Die L 75 stellt als nachgeordnete Straße im Zusammenhang mit den Hauptverbindungsstraßen B 96 und A 113 wichtige Beziehungen her zwischen der Gemeinde Schönefeld mit seinen sechs Ortsteilen und den südlichen Berliner Bezirken, insbesondere Neukölln.

Sie wird in starkem Maße von Bürgern genutzt, die ihren Wohnsitz „auf dem Lande“ in der Region haben und in Berlin einer Beschäftigung und anderen Aktivitäten nachgehen.

Der Straßenausbau wurde als Gemeinschaftsmaßnahme des Landes Brandenburg, vertreten durch den Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg, Niederlassung Süd, und der Gemeinde Schönefeld in zwei Bauabschnitten durchgeführt.

Der erste Bauabschnitt wurde im Zeitraum von April bis Dezember 2004 realisiert. In Vorbereitung darauf wurde am Jahresanfang die Baufreiheit durch einen Gebäudeabbruch geschaffen. Der zweite Bauabschnitt, der eigentliche Streckenausbau mit der Anlage der neuen Verkehrsführung über zwei Kreisverkehrsplätze und beidseitige Geh- und Radwege, fand im Zeitraum von August 2005 bis zur Verkehrsfreigabe im Juli 2007 statt. Im Vorfeld des zweiten Bauabschnitts wurde ein unterirdischer Rohrvortrieb (DN 300 bis DN 600) über eine Länge von insgesamt 850 m erforderlich.



Die Länge der auszubauenden Ortsdurchfahrt betrug 2.400 m bei einer Fahrbahnbreite von 6 m. Die beidseitig angelegten kombinierten Geh- und Radwege weisen eine Breite von 2,5 m auf. Während der Baumaßnahmen wurden provisorische Umfahrungen mit insgesamt 2,5 km Länge angelegt und genutzt.

Die Kosten für die Neugestaltung der Ortsdurchfahrt Großziethen betragen 4,63 Mio. EUR, wobei auf die Gemeinde Schönefeld ein Anteil von 620.000 EUR entfiel.

Bei der offiziellen Verkehrsfreigabe am 9. Juli 2007 wurde mit Freude und Zufriedenheit festgestellt, dass nicht nur die Lärmbelastung durch die neue Oberflächenbefestigung der Straße gesenkt und der Verkehrsfluss erheblich erleichtert werden konnte, sondern dass der optische Eindruck insgesamt stark gewonnen und die Gemeinde Schönefeld damit ein weiteres Plus in der Region aufzuweisen hat.

Ein bewegtes Jahr

Lagebericht des Landesbetriebes Straßenwesen Brandenburg für das Geschäftsjahr 2007

A. Geschäfts- und Rahmenbedingungen

1. Angaben zur gesamtwirtschaftlichen Situation

Die deutsche Wirtschaft ist im Jahr 2007 erneut kräftig gewachsen. Die deutsche Konjunktur entwickelte sich mit einem Zuwachs des realen Bruttoinlandsprodukts (BIP) in Höhe von + 2,5 %-Punkten.

Der Entwicklung und Erhaltung der Verkehrsinfrastruktur im Land Brandenburg kommt eine besondere Bedeutung zu. Rund 90 % der Personenverkehrsleistungen in der Bundesrepublik werden auf dem Straßennetz abgewickelt. Die geografische Lage Brandenburgs erfordert eine deutliche Beachtung des Transitverkehrs und des Quell- und Zielverkehrs von und in die Bundeshauptstadt Berlin.

Im Zuge der Entwicklung des Landes Brandenburg sind hohe Investitionsausgaben unverändert notwendig.

2. Tätigkeit und Aufgabendarstellung des Landesbetriebs Straßenwesen

Mit Erlass des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung vom 8. Dezember 2004 wurde der Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg zum 1. Januar 2005 gegründet.

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

Im Land Brandenburg nimmt der Landesbetrieb Straßenwesen die Aufgaben der Straßenbauverwaltung wahr. Er verwaltet 5.685 km Landesstraßen, 2.812 km Bundesstraßen, 790 km Autobahnen, außerdem 2.432 Brücken (Teilbauwerke nach ASB-ING), davon 1.721 Brücken (Teilbauwerke nach ASB-ING) im Rahmen der Auftragsverwaltung des Bundes. Damit die Daten

in den Straßenbauverwaltungen des Bundes und der Länder einheitlich dargestellt und verarbeitet werden, wird die Anzahl der Brücken künftig als Teilbauwerke im Teilsystem Bauwerksdaten (ASB-ING 2004) ausgewiesen.

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

Weitere Aufgaben des Landesbetriebes:

- Wartung und Pflege der Fahrbahnen, Brücken und Nebenanlagen sowie Winterdienst
- Planung und Vorbereitung für Neubau, Erweiterung, Um- und Ausbau sowie Erneuerung von Autobahnen, einschließlich Nebenanlagen
- Leitung und Überwachung der zu realisierenden Baumaßnahmen
- Verwaltung der Autobahnen und Nebenanlagen
- verkehrslenkende und verkehrsorganisatorische Maßnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit
- Brückenprüfungen nach DIN 1076
- verkehrsbehördliche Anordnungen sowie Ahndung von Ordnungswidrigkeiten gemäß § 23 FStrG
- Schaffung, Instandhaltung und Bedienung eines leistungsfähigen Notrufsäulensystems
- Bewilligungsbehörde für kommunale Straßenbauvorhaben im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes und für Maßnahmen im Rahmen der Schul- und Spielwegsicherung sowie Verkehrsberuhigung.

Der Landesbetrieb Straßenwesen ist Nachfolger der sechs Straßenbauämter und des Autobahnamtes des Landes Brandenburg. Aus dem Landesamt für Bauen, Verkehr und Straßenwesen wurde der Bereich Straßenwesen herausgelöst und dem Landesbetrieb zugeordnet.

Der Landesbetrieb besteht seit dem 01.01.2007 aus den Niederlassungen Autobahn (Hauptsitz: Stolpe); West (Hauptsitz Potsdam; Nebensitz: Kyritz), Ost (Hauptsitz Frankfurt (Oder); Nebensitz: Eberswalde), Süd (Hauptsitz: Cottbus; Nebensitz: Wünsdorf) mit insgesamt 12 Autobahn-, 1 Fernmelde- und 32 Straßenmeistereien sowie der Zentrale.

Die Niederlassungen sind selbständig organisiert und deren Leistungen umfassen Service, Planung und Entwurf des Straßennetzes, Straßen- und konstruktiver

Ingenieurbau sowie den Betrieb der Straßen und die Gewährleistung der Verkehrssicherheit.

Leitungs-, Koordinations- und Kontrollaufgaben für den Landesbetrieb werden durch die Zentrale wahrgenommen, die sich in 3 Vorstandsbereiche und 12 Fachbereiche gliedert. Zusätzlich wurden drei Stabsstellen – Kosten- und Leistungsrechnung/Controlling, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit und Innenrevision – eingerichtet.

Vorstand				
	Vorsitzender			
	Personal/Finanzen/Recht	Planung	Bau und Betrieb	
Fachbereiche	Personalmanagement	Maßnahmeplanung/Steuerung	Vergabe u. Vertragswesen	Kosten-/Leistungsrechnung und Controlling
	Finanzen	Straßenentwurf	Straßen- u. konstruktiver Ingenieurbau	
	Recht	Umweltschutz/Landschaftspflege	Betrieb und Verkehr	Presse- u. Öffentlichkeitsarbeit
	Organisation/Informationstechnik		Erhaltungsmanagement Genehmigung von GST	Innenrevision
Niederlassungen				
	Niederlassung Autobahn - Hauptsitz Stolpe	Niederlassung West - Hauptsitz Potsdam - Nebensitz Kyritz	Niederlassung Ost - Hauptsitz Frankfurt (Oder) - Nebensitz Eberswalde	Niederlassung Süd - Hauptsitz Cottbus - Nebensitz Wünsdorf
	12 Autobahnmeistereien 1 Fernmeldemeisterei	9 Straßenmeistereien	13 Straßenmeistereien	10 Straßenmeistereien
Bereiche	Planung und Entwurf	Service		
	Konstruktiver Ingenieurbau	Planung und Entwurf		
	Betrieb und Verkehr	Straßen- und Konstruktiver Ingenieurbau		
	Bauüberwachung	Betrieb und Verkehr		

3. Entwicklung und wichtige Vorgänge im Berichtsjahr

Im Berichtsjahr fanden in allen Bereichen weitere Bestrebungen statt, um die Strukturen weiterzuentwickeln und kontinuierlich Strukturveränderungen durchzuführen.

Aufgrund des durch die Landesregierung beschlossenen weiteren Personalabbaus im öffentlichen Dienst, dem auch der Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg unterliegt, wurden verschiedene Optimierungspotentiale hinsichtlich der zukünftigen Struktur aufgezeigt. Es wurde beschlossen, die Zahl der Niederlassungen von bisher sieben auf vier zu reduzieren. Diese Veränderung wurde zum 1. Januar 2007 realisiert. Seit diesem Zeitpunkt besteht der Landesbetrieb nur noch aus den Niederlassungen Süd (Hauptsitz Cottbus; Nebensitz Wünsdorf), West (Hauptsitz Potsdam; Nebensitz Kyritz), Ost (Hauptsitz Frankfurt/Oder; Nebensitz Eberswalde), Autobahn mit Sitz in Hohen-Neuendorf sowie der Zentrale.

Für die Zentrale des Landesbetriebes trat zum 1. Januar 2007 der neue Geschäftsverteilungsplan in Kraft. Neben der Abgrenzung der Aufgaben der Vorstands- und Fachbereiche untereinander sind darin auch die Aufgaben der Zentrale innerhalb des Landesbetriebes beschrieben.

Zum 01. April 2007 wurde das Sachgebiet „Genehmigung von Großraum- und Schwertransport“ (GST) aus der NL Autobahn herausgelöst und dessen Aufgaben und Personal dem neu geschaffenen Fachbereich gleichen Namens im Vorstandsbereich Bau und Betrieb zugeordnet. Mit der Zuordnung dieser Aufgabe zur Zentrale wird der Bedeutung des Großraum- und Schwerverkehrs innerhalb des Wirtschaftsverkehrs Rechnung getragen. So war im Jahr 2007 mit ca. 29.500 Genehmigungen und Zustimmungen ein drastischer Anstieg des Antragsaufkommens für GST um 15 % gegenüber 2006 zu verzeichnen.

Weiterhin wurde in der NL Autobahn zum 01.07.2007 der Bereich Betrieb und Verkehr aufgeteilt in die Bereiche Verkehr (4 V) und Betrieb (4 B). Zudem wurde wegen des Rückgangs an hochbaulichen Maßnahmen an den Bundesautobahnen das Sachgebiet Hochbau (SG 26) aufgelöst und dessen Beschäftigte und deren Aufgaben anderen Sachgebieten der NL Autobahn zugeordnet.

Im Hinblick auf die von der Landesregierung beschlossenen Stellenzielzahlen ergibt sich die Notwendigkeit, die Aufbauorganisation des LS umfassend darauf hin zu prüfen, welche weiteren Optimierungsmöglichkeiten bestehen. Dazu hat der Vorstand unter Beteiligung der Niederlassungen beschlossen, in einem eigenständigen Projekt „Unternehmensentwicklung LS 2007 bis 2009“ Konzepte zur Weiterentwicklung der KLR, zur Personalentwicklung sowie zur Organisationsentwicklung erarbeiten zu lassen.

Damit sollen frühzeitig Vorstellungen entwickelt werden, wie die Leistungsfähigkeit des LS in den Jahren 2012 und danach gesichert werden kann. Der Projektstart erfolgte im Juli 2007 und wird sich voraussichtlich bis Mitte 2009 erstrecken.



Zielvereinbarung 2007

Das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung (MIR) hat auf Basis des Beschlusses der Landesregierung mit dem Landesbetrieb eine Zielvereinbarung für 2007 abgeschlossen.

Die Zielvereinbarungspartner im MIR und im Landesbetrieb haben sich darauf verständigt, dass das Führungsinstrument „Führen mit Zielen“ in einem stufigen Verfahren eingeführt wird. Das bedeutet, dass die ersten Zielvereinbarungen die Prozess- und Entwicklungsperspektive des Landesbetriebes im Fokus haben. Im Mittelpunkt der Übereinkünfte für die Zielvereinbarungsperiode 1. Januar 2007 bis 31. Dezember 2007 standen folgende Ziele:

- Korruptionsprävention – frühzeitiges Erkennen und nachhaltiges Verhindern von Korruption
- Innenrevision – Verbesserung des internen Kontrollsystems zur Vermeidung von Fehlverhalten
- Geschäftsprozessoptimierung – Konzentration der Servicebereiche und Vereinheitlichung der Ablauforganisation zur Verringerung des Personalaufwandes
- Fortführung eGovernment-Vorhaben u.a. zur Realisierung der eVergabe sowie BBSIB-Infosys für den verbesserten Zugriff auf Straßendaten
- Verbesserung der IT-Infrastruktur – Verbesserung der Performance der Anwendungen
- Erarbeitung eines Konzeptes für den zukünftigen Personaleinsatz- und die Personalbedarfsplanung sowie eine darauf basierende Jahresplanung für 2007 und 2008
- Verbesserung der Außendarstellung des LS
- Qualifizierung im Kreuzungsrecht
- Erstellung eines EU-Förderprogramms für Landesstraßen 2007-2009
- Pflanzen von 5.000 Alleebäumen zur kontinuierlichen Bestandssicherung der brandenburgischen Alleen
- Umsetzung der Radwegebedarfslisten (B- und L-Str.) zur Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Koordiniertes Erhaltungsmanagementprogramm 2008-2011 und Umsetzung der messtechnischen Zustandserfassung – zum effizienteren Mittelein-

satz bei der Straßenerhaltung sowie zur Ermittlung eines Mindestbudgetbedarfs

- Pilotprojekt: Automatisierung der Datenerfassung – verbesserte Steuerung des Einsatzes von technischen Fahrzeugen
- Erhaltungsmanagement Brückenbau – optimaler Mitteleinsatz für die Erhaltung von Ingenieurbauwerken nach einheitlichen Kriterien
- Baustellenmanagement – verbesserte Akzeptanz von notwendigen Baumaßnahmen durch intensive Einbeziehung der Öffentlichkeit
- Verstetigung der KLR/Outputorientierte Steuerung – mittels Beschleunigung der Bestandsdatenerfassung auf Bundes- und Landesstraßen, Weiterentwicklung eines Kennziffersystems, Evaluierung der betriebswirtschaftlichen Steuerungselemente und Weiterentwicklung der Berichterstattung zum Mittelabfluss

Die vereinbarten Ziele wurden zum größten Teil erreicht; über die Fortführung der nicht bzw. nicht vollständig erreichten Ziele wurde mit dem MIR Einvernehmen erzielt.

Fortführung der Einführung des neuen Finanzmanagements

In 2007 wurde auf Basis der in den Vorjahren eingeführten SAP-Module im Rahmen des vom Finanzministerium im Referat 28 zentral gesteuerten Neuen Finanzmanagements (NFM) die Kosten- und Leistungsrechnung im LS weiter ausgebaut.

Um eine verlässliche Budgetüberwachung in den Straßen- und Autobahnmeistereien zu gewährleisten, die entsprechend dem im Maßnahmenkatalog Straßenbetriebsdienst (MK1) enthaltenen Konzept zur „Umsetzung der Steuerung des Straßenbetriebsdienstes in den Ländern“ zunehmend Budgetverantwortung übernehmen sollen, wurde die Anlage jeder Meisterei als sog. Profit Center in SAP vorbereitet. Damit wurden in 2007 letztmalig die einzelnen Betriebsdienstleistungen lediglich mit Niederlassungs-, nicht aber mit detailliertem Meistereibezug betrachtet.



B. Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

1. Allgemeines

Zur Erledigung seiner Aufgaben hat der Landesbetrieb vom Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung für das Jahr 2007 Landesmittel übertragen bekommen. Diese wurden um den Ergebnisvortrag und die Rückstellungen 2007 korrigiert:

	2006 (Euro)	2007 (Euro)
Verwaltungswirtschaftliche Tätigkeit	7,0 Mio.	6,8 Mio.
Investitionen	5,1 Mio.	6,6 Mio.
Betriebliche Tätigkeit	37,0 Mio.	37,0 Mio.
Straßenbau und -planung (ohne EU)	89,3 Mio.	91,4 Mio.
Förderzuschüsse der EU	26,4 Mio.	15,2 Mio.
Personalkosten	92,9 Mio.	98,8 Mio.
Summe	257,7 Mio.	255,8 Mio.

Die dem Landesbetrieb im Rahmen der Auftragsverwaltung des Bundes für den Bau und die Unterhaltung von Bundesfernstraßen zur Bewirtschaftung übertragenen 273,8 Mio. (2006: 267,6 Mio. EUR) sind nicht Gegenstand des Jahresabschlusses.

Für die übernommenen Planungs- und Verwaltungsaufgaben erhält der LS eine Erstattung von 3 % der zugrunde liegenden Bausumme, die jedoch unmittelbar nach Zahlungseingang an das MIR abgeführt wird.

Zudem wurden dem Landesbetrieb als Bewilligungsbehörde Förderzuschüsse des Bundes zur Bewilligung von Maßnahmen für den kommunalen Straßen- und Brückenbau gemäß Entflechtungsgesetz (vormals GVFG) sowie für Maßnahmen hinsichtlich Verkehrssicherheitsarbeit in Höhe von 35,5 Mio. EUR (2006: 40,4 Mio. EUR) durch das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung übertragen.

2. Verwendung der Zuweisungen

2.1 Planungs- und Bauvorhaben

Der Neu-, Aus- und Umbau sowie die bauliche Erhaltung von Straßen und Ingenieurbauwerken einschl. der erforderlichen Planung erfolgten auf der Grundlage des

im Herbst 2006 bzw. Frühjahr 2007 erstellten Projektprogramms für 2007 - 2011. Die zugewiesenen Mittel wurden entsprechend den erfolgten Leistungen umgesetzt bzw. für noch zu erbringende Leistungen bereits vertraglich gebunden.

Unter anderem wurden im Berichtsjahr 2007 die folgenden Vorhaben fertig gestellt (Auswahl):

Maßnahmenbezeichnung	Gesamtkosten (EUR) bis zum 31.12.2007	Ist-Kosten 2007 (EUR)
Landesstraßen:		
L 34 Straßenanbindung Gästebieser Loose	94.429	94.429
L 191 Abzw. L 172 – Sommerfeld	1.617.066	1.569.438
L 14 Freyenstein – Meyenburg	337.418	337.418
L 93 Glienicke – Wenzlow	243.910	243.910
L 34 KP L33/L34 Alttrebbin	985.730	751.304
L 37 BW Graben Politz	103.905	96.208
L 214 OD Blumenow	357.568	357.568
L 17 OD Jahnberge, 2. BA	391.519	391.519
L 47 OD Spremberg	1.952.363	696.321
L 50 RW Peitz – Tauer, 2. BA	466.635	374.254
L 54 / L 51 RW Müschen – Burg	390.965	327.542
L 49 RW OD Ragow	226.444	225.094
Bundesfernstraßen (Planung):		
B 169 Schwarzheide – OU Senftenberg	96.494	66.715
B 102 Jüterbog West, 1. PA	139.193	25.758

Im Bereich „Straßen- und Brückenbau“ sind im Geschäftsjahr 2007 Fremdleistungen in folgender Höhe erbracht worden:

Baukosten (Land und EU):	84.577 TEUR
Planungskosten (Land und EU):	7.729 TEUR
Planungskosten Bundesfernstraßen:	20.363 TEUR

Die Baumaßnahmen im Landesstraßenbereich erfolgten im Wesentlichen mit einer Finanzierung durch Fördermittel aus den EU-Programmen EFRE und INTERREG und der entsprechenden Kofinanzierung durch Mittel aus dem Landeshaushalt.





2.2 Betriebsdienst

Auf die Leistungsbereiche im Betriebsdienst verteilen sich in 2007 die aus dem Landeshaushalt finanzierten und direkt den einzelnen Leistungspositionen zuordenbaren Fremdleistungen (Einzelkosten) für Bundes- (B-Str.), Landes- (L-Str.) und Kreisstraßen (K-Str.) wie folgt:

Leistungsbereiche	Gesamt dav. B-Str. dav. L-Str. dav. K-Str.			
	(TEUR)	(TEUR)	(TEUR)	(TEUR)
Sofortmaßnahmen am Straßenkörper	4.419	13	4.343	63
Grünpflege	2.939	1	2.930	8
Wartung und Instandhaltung	4.025	126	3.868	31
Reinigung	403	0	391	12
Winterdienst	165	0	163	2
Weitere Leistungen	7.613	88	7.431	94
Summe	19.564	228	19.126	210

2.3 Investitionen

Die Investitionen im gesamten Landesbetrieb haben im Geschäftsjahr 2007 die Größenordnung von insgesamt 8.515,7 TEUR erreicht. Im Landesbetrieb wurden in 2007 Investitionen für IT im Umfang von 1.269 TEUR realisiert (Software: 80,5 TEUR, Hardware 1.188,7 TEUR). Im Betriebsdienst wurden für technische Ausrüstungsgegenstände sowie Fahrzeuge der Meistereien 6.373 TEUR investiert, u.a. für 16 LKW, 7 Unimog und 20 Kleintransporter.



2.4 Personal

Die Zuschüsse für Personal betragen im Berichtszeitraum 98,8 Mio. EUR. Darin sind neben den originären Personalkosten wie Vergütungen, Löhne und Besoldungen auch Reise- und Fortbildungskosten sowie Kosten für überbetriebliche Dienste enthalten.

Die Mitarbeiterzahl hat sich wie folgt entwickelt:

	2007		2006
Beschäftigte	2.247	Arbeiter	1.215
		Angestellte	1.079
Beamte	62		64
Gesamt	2.309		2.385

Dies ist jeweils der Stand der Mitarbeiter zum 31. Dezember. Im Jahresdurchschnitt 2007 wurden 2.329 Mitarbeiter beschäftigt.

Bei den Arbeitern werden die Lohnkosten von 387 Arbeitern zu 100 % vom Bund und von 15 Arbeitern zu 100 % vom Landkreis Dahme-Spreewald finanziert. Daneben wurden zusätzlich 10 Mitarbeiter der Verkehrsrechnerzentrale zu 50 % vom Land Berlin finanziert.

Die Anzahl der Arbeitsplätze, die von Schwerbehinderten und Schwerbehinderten Gleichgesetzten besetzt waren, betrug 126 für das Jahr 2007.

2007 bildete der Landesbetrieb 83 Auszubildende im anerkannten Ausbildungsberuf Straßenwärterin/Straßenwärter aus.

Der Landesbetrieb kann für das Jahr 2007 eine Stelleinsparung von 69 Stellen verzeichnen.

C. Risikobericht

Der Landesbetrieb Straßenwesen ist Bestandteil der Landesverwaltung. Bestandsgefährdende Risiken ergeben sich nicht, da die Aufgabenwahrnehmung nicht durch Nachfrageschwankungen beeinflusst wird. Im Wirtschaftsplan für 2008 wurden Zuweisungen in Höhe von 241,4 Mio. EUR zugesichert.

Im Rahmen der Auftragsverwaltung für das BMVBS wurden dem Landesbetrieb für den Bau und die Unterhaltung von Bundesfernstraßen für das Haushaltsjahr 2008 aktuell 257,4 Mio. EUR zur Bewirtschaftung übertragen.

D. Prognosebericht

Auch für das Jahr 2008 wurde eine Zielvereinbarung zwischen dem MIR und dem Landesbetrieb abgeschlossen. Bei der Aufstellung und Umsetzung sind folgende Prinzipien von Bedeutung: Partizipation, Autonomie, Eigenkontrolle und Transparenz. Im Mittelpunkt der Zielvereinbarung stehen weiterhin folgende Ziele:

- Optimierung und Transparenz der Prozesse der Leistungserstellung
- Effizienz, Effektivität und Einheitlichkeit in der Leistungserstellung des Landesbetriebes
- Steigerung der Leistungsbereitschaft der Beschäftigten des Landesbetriebes

Im Zuge der weiteren Geschäftsprozessoptimierung wird ein Konzept zur zukünftigen Konzentration der Servicebereiche erstellt. Damit sollen die Ablauforganisation vereinheitlicht und der Personalaufwand verringert werden.

Der LS nimmt erneut als Pilotbehörde unter Federführung des Innenministeriums an einem Projekt zur Einführung eines integrierten Personalverwaltungssystems (vorauss. PerIS) teil. Entsprechend der Einsparvorgabe

im Haushaltsplan 2008 des Landes Brandenburg sind im LS für das Jahr 2008 erneut 69 Stelleneinsparungen geplant.

Die auf Beschluss der Vergabekammer 2007 aufgehobene Ausschreibung für das eGovernment-Vorhaben eVergabe wird 2008 fortgeführt. Im Rahmen der bundesweiten Einführung des modular konzipierten Bauwerks-Management-System (BMS) zum optimalen Mitteleinsatz für die Erhaltung von Ingenieurbauwerken nach einheitliche Kriterien, wird sich der LS an der voraussichtlich 2008 beginnenden Pilotphase, als Vorlage für die bundesweite Einführung, beteiligen.

Beginn der Realisierung der abgestimmten Straßenunterhaltungsprogramme für Landesstraßen und Bundesfernstraßen 2008 - 2011 auf Basis des Pavement Management System (PMS).

Die outputorientierte Steuerung und Verstetigung der KLR ist eine wesentliche Aufgabe im Landesbetrieb. Dabei werden vorrangig folgende Ziele weiterhin verfolgt: Beschleunigung der Bestandsdatenerfassung, Weiterentwicklung eines Kennziffersystems, Evaluierung der betriebswirtschaftlichen Steuerungselemente sowie Weiterentwicklung der Berichterstattung.

Insgesamt ist festzustellen, dass das dritte Geschäftsjahr des Landesbetriebes erfolgreich verlaufen ist. Ziel ist es, die Einsparvorgaben im Personalbereich durch organisatorische Umstrukturierungen und durch optimierte Geschäftsabläufe auch in den nächsten Jahren zu kompensieren.

E. Nachtragsbericht

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

Hoppegarten, März 2008



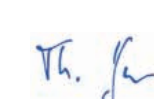
Hans-Reinhard Reuter
Vorstandsvorsitzender



Reinhardt Stühr
Vorstand
Personal/Finanzen/Recht



Edgar Gaffry
Vorstand
Planung



Thomas Heyne
Vorstand
Bau und Betrieb

Bestätigungsvermerk

Zu dem Jahresabschluss und dem Lagebericht haben wir folgenden Bestätigungsvermerk erteilt:

"An den Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg:

Wir haben den Jahresabschluss – bestehend aus Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung sowie Anhang – unter Einbeziehung der Buchführung und den Lagebericht des Landesbetriebes Straßenwesen Brandenburg, Hoppegarten, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2007 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften sowie der ergänzenden Regelungen in § 74 LHO und den Sondervorschriften der Anlage Nr. 1.6 (Bilanzierungsrichtlinie) der Verwaltungsvorschrift zum § 26 LHO mit Stand vom 19. Dezember 2006 liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter des Landesbetriebes. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Jahresabschluss unter Einbeziehung der Buchführung und über den Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Jahresabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Jahresabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung und durch den Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld der Gesellschaft sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben in Buchführung, Jahresabschluss und Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der angewandten Bilanzierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Jahresabschlusses und des Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Jahresabschluss den gesetzlichen Vorschriften sowie den ergänzenden Regelungen in § 74 LHO und den Sondervorschriften der Anlage Nr. 1.6 (Bilanzierungsrichtlinie) der Verwaltungsvorschrift zum § 26 LHO mit Stand vom 19. Dezember 2006 und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Landesbetriebes. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Landesbetriebes und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar."

Berlin, 19. Mai 2008

Ernst & Young AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft



Seidel
Wirtschaftsprüfer



Köhler
Wirtschaftsprüferin



Jahresabschluss 2007

Bilanz zum 31. 12. 2007

Aktiva / Passiva

Aktiva	in TEUR	31.12.2007	31.12.2006
A. Anlagevermögen			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände:			
1. Erworbene Software	549,9		865,6
II. Sachanlagen			
1. Bauten auf fremden Grundstücken	17,7		19,9
2. Technische Anlagen und Maschinen	22.428,5		20.935,1
3. Andere Anlagen, Betriebs- u. Geschäftsausstattung	4.639,2		3.633,5
	27.635,3		25.454,1
B. Umlaufvermögen			
I. Vorräte			
1. Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	3.042,7		3.121,4
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
1. Ausgleichsforderung gegen das Land Brandenburg	16.918,0		15.225,1
2. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2.558,2		2.223,1
3. Forderungen gegen die öffentliche Hand	861,8		0,0
4. Sonstige Vermögensgegenstände	4,8		1,7
	20.342,8		17.449,9
III. Kassenbestand, Bundesbankguthaben	71.305,2		60.751,7
	94.690,7		81.323,0
C. Aktive Rechnungsabgrenzungsposten			
	112,3		56,2
	112,3		56,2
Bilanzsumme		122.438,3	106.833,3

Passiva	in TEUR	31.12.2007	31.12.2006
A. Eigenkapital			
I. Basiskapital		3.205,0	3.205,0
		3.205,0	3.205,0
B. Sonderposten			
I. aus Zuweisungen u. Zuschüssen für Investitionen		27.635,2	25.454,0
II. aus nicht verbrauchten Zuweisungen		9.840,9	7.927,3
		37.476,1	33.381,3
C. Rückstellungen			
I. Rückstellungen für Pensionen und ähnl. Verpfl.		14.268,2	15.320,4
II. Sonstige Rückstellungen		31.669,6	26.545,7
		45.937,8	41.866,1
D. Verbindlichkeiten			
I. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		16.887,0	15.145,2
II. Verbindlichkeiten gegenüber der öffentlichen Hand		18.903,1	13.212,3
III. Sonst. Verbindlichkeiten		29,3	23,1
		35.819,4	28.380,6
E. Passive Rechnungsabgrenzungsposten			
		0,0	0,3
		0,0	0,3
Bilanzsumme		122.438,3	106.833,3

Differenzen durch Rundungen möglich.



Gewinn- und Verlustrechnung

vom 31. 12. 2006 bis 31. 12. 2007

	in TEUR	2007	2006
1. Umsatzerlöse und Zuschüsse			
a) Erträge aus Gebühren und Entgelten		1.268,9	1.238,0
b) Erträge aus Zuweisungen und Zuschüssen		244.097,1	241.187,4
c) Zuführung zum Sonderposten für sonstige Zuweisungen und Zuschüsse		-1.913,6	-7.927,3
		243.452,4	234.498,1
2. Sonstige Ertäge			
davon Erträge aus der Auflösung von Sonderposten für Investitionszuschüsse			
EUR 6.334.521,36 (Vorjahr: EUR 5.236.485,66)		12.330,9	9.348,2
		12.330,9	9.348,2
Erlöse		255.783,3	477.106,4
3. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs-, und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		8.074,7	10.348,3
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		137.859,4	125.014,6
		145.934,1	135.362,9
4. Personalaufwand			
a) Löhne, Gehälter, Bezüge und Vergütungen		72.574,6	71.332,2
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung		20.933,7	22.744,7
		93.508,3	94.076,9
5. Abschreibungen			
a) Abschreibungen auf immat. Vermögensgegenstände des AV		396,3	196,1
b) Abschreibungen auf Gebäude, Gebäudeeinrichtungen		2,1	2,1
c) Abschreibungen auf technische Anlagen und Maschinen		1.656,2	1.468,7
d) Abschreibungen auf andere Anlagen, BuG-ausstattung		4.156,1	3.458,8
		6.210,7	5.125,7
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen			
a) Sonstige Personalaufwendungen		709,2	673,8
b) Aufwendungen für die Inanspruchnahme von Rechten und Diensten		7.326,8	6.534,4
c) Aufwendungen für Kommun.,Dokum.,Inform.,Reisen,Werbung		927,6	848,7
d) Aufwendungen für Beiträge,Sonstiges,Wertkorr.,periodenfr. Aufw.		1.155,9	1.216,5
		10.119,5	9.273,4
7. Zinsen und ähnliche Aufwendungen			
		0,2	0,3
Aufwendungen		255.772,8	243.839,2
8. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit			
		10,5	7,1
9. Sonstige Steuern			
		10,5	7,1
Jahresüberschuss		0,00	0,00



Landesbetrieb
Straßenwesen

Lindenallee 51
15366 Hoppegarten
www.ls.brandenburg.de