



Orange in Grün auf Grau

Geschäftsbericht 2006

des Landesbetriebs Straßenwesen

Brandenburg



Landesbetrieb
Straßenwesen

IMPRESSUM

Landesbetrieb Straßenwesen
Brandenburg
Der Vorstand

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

Redaktion:
Dr. Cornelia Mitschka,
Katja Michalk
Stand: 10/2007

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

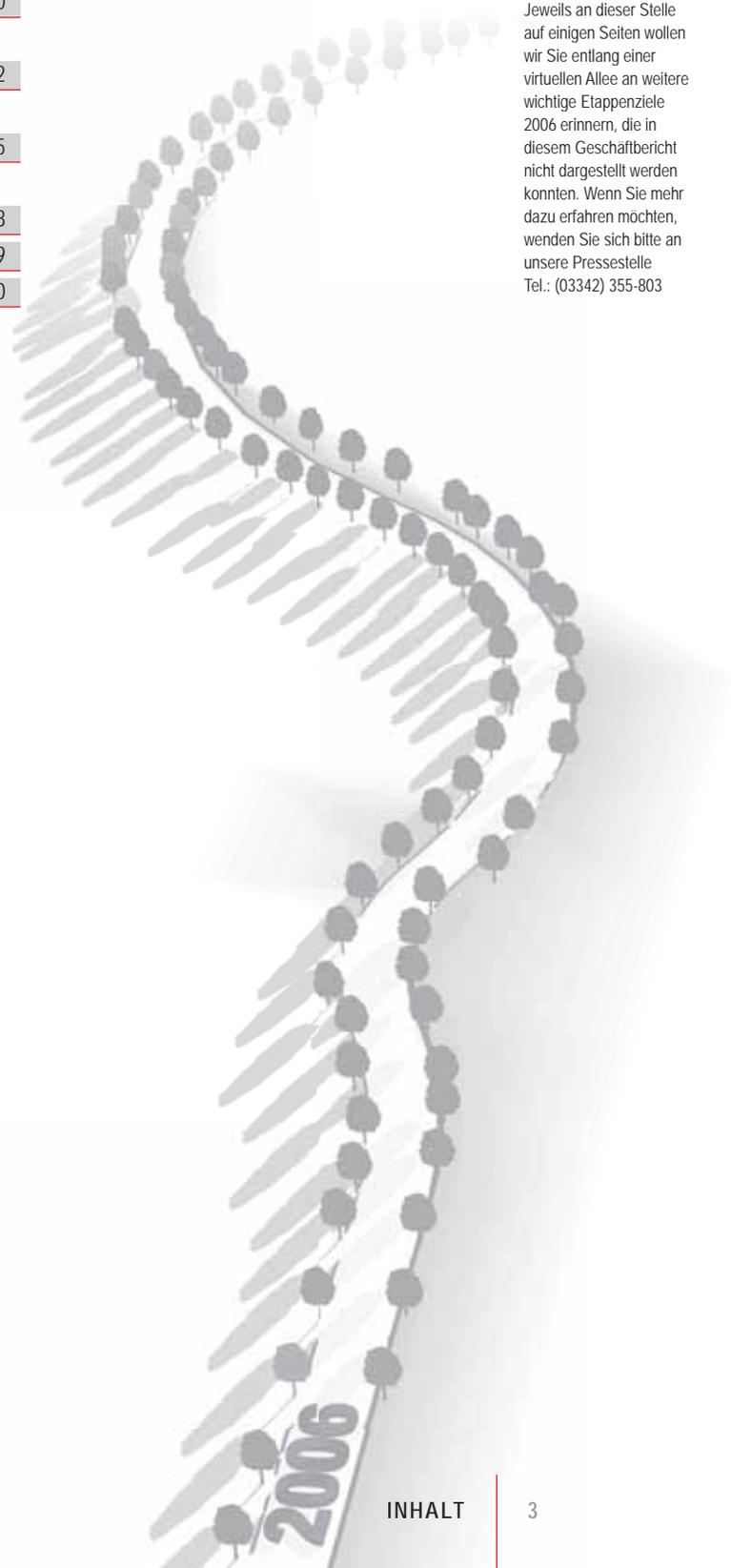
Fotos:
Landesbetrieb Straßenwesen,
Fred Dott,
Bernd Mörsberger (Gruppe X)

Etappen 2006

Vorwort des Vorstandes	4
Mit Sicherheit beim Baumgeleit	6
Mit jungen Menschen in die Zukunft investieren	8
Miteinander – nebeneinander	10
Mit neuem Regelwerk zu Werke gehen	12
Mit Blick zurück nach vorn	15
Jahresabschluss 2006 – Bestätigungsvermerk	18
Bilanz	19
Gewinn- und Verlustrechnung	20



Jeweils an dieser Stelle auf einigen Seiten wollen wir Sie entlang einer virtuellen Allee an weitere wichtige Etappenziele 2006 erinnern, die in diesem Geschäftsbericht nicht dargestellt werden konnten. Wenn Sie mehr dazu erfahren möchten, wenden Sie sich bitte an unsere Pressestelle
Tel.: (03342) 355-803



Vorwort des Vorstandes

„Eine Veränderung bewirkt stets eine weitere Veränderung.“ (N. Machiavelli)

Die Vorstände des LS (v.l.n.r.): R. Sluhr, E. Gaffry, Th. Heyne H.-R. Reuter (Vorstandsvorsitzender)



Dass das zweite Jahr in einer neuen Liga – nach einer alten Fußballerweisheit – immer das schwerste ist, können auch die Beschäftigten des Landesbetriebes bestätigen. Die Euphorie ist meist verfliegen, die schonende Übergangsphase ist abgelaufen und man steht unter besonderer Beobachtung der Öffentlichkeit. Zahlreiche neue Aufgaben und Projekte galt es zu bewältigen. Der Winter 2005/2006 stellte überdurchschnittlich hohe Anforderungen an Personal und Materialeinsatz, was sich in vielen Einsatzstunden und hohen Kosten niederschlug. Der erhöhte Aufwand während der Winterperiode fand seine Fortsetzung bei der Beseitigung der Frostschäden.

Im Zusammenhang mit der Fußballweltmeisterschaft erfolgten umfangreiche verkehrsorganisatorische Maßnahmen. Dazu zählten z.B. Erweiterungen unserer Verkehrsbeeinflussungsanlagen. Auf dem Gebiet der Verkehrssicherheit wurde die Erstellung der Prioritätenliste zur Berichterstattung geändert und umgesetzt. Damit verbesserte sich die Arbeit in den Unfallkommissionen.

Umweltschutz und Landschaftspflege beim Straßenbau wird von unseren zuständigen Fachleuten groß geschrieben. Neben den Anstrengungen bei der Umsetzung neuer Europäischer Richtlinien und dem Beginn des Aufbaus eines Kompensationskatasters ist besonders das erfolgreiche Pflanzen von über 5000 Alleebäumen zu nennen. Außerdem haben wir mit einer verstärkten Öffentlichkeitsarbeit (Faltblatt Land-

schaftspflege im Straßenbau, Lärmschutz im Verkehr) auf unseren Anteil für den Schutz und Erhalt der Umwelt hingewiesen.

Die neue Radwege-Bedarfsliste wurde im Rahmen der Fachkonferenz „FahrRad in Brandenburg“, die im Mai 2006 in Potsdam stattfand, eingeführt. Die Umsetzung der Bedarfslisten erfolgt in 5-Jahreszeiträumen in Abhängigkeit von den ermittelten Prioritäten. Für den Radwegebau stehen dem Landesbetrieb jährlich ca. 6 Mio. Euro zur Verfügung.

Die Genehmigung von Großraum- und Schwerlasttransporten erfolgt seit nunmehr 10 Jahren durch eine zentrale Genehmigungs- und Zustimmungsbehörde des Landes Brandenburg, die inzwischen Bestandteil des LS ist. Die Abwicklung des Verfahrens ist mit starken Belastungen der Mitarbeiter verbunden, da einerseits die Verkehrsinfrastruktur geschützt werden muss, andererseits die wirtschaftliche Bedeutung von Großraum- und Schwerlasttransporten und damit auch der Druck auf die Mitarbeiter wächst, Bescheide immer kurzfristiger zu erstellen.

Im Brückenbau konnten wir auch 2006 wieder den Brandenburgischen Ingenieurpreis erringen. Nach 2004, als die Geh- und Radbrücke über die A12 bei Frankfurt (Oder) und die Nedlitzer Nordbrücke prämiert wurde, erhielten wir 2006 den Preis für die Fußgängerbrücke Elstal über die B5 bei Berlin.

Mit Gründung des Landesbetriebes wurde festgelegt, dass für die Planung von Erhaltungsmaßnahmen moderne und leistungsfähige Managementsysteme einzusetzen sind und damit der herausgehobenen Bedeutung der Erhaltung unseres Straßennetzes Rechnung getragen wird. Erstmals erfolgt Brücken- und Straßenerhaltung organisatorisch aus einer Hand.

Bei der Ausschreibung und Vergabe der zentralen Zustandserfassung für die Bundesautobahnen war unser Landesbetrieb federführend für 10 Bundesländer. Hierin kam eine der Kernaufgaben des LS zum Tragen, die in diesem Geschäftsbericht nur am Rande erwähnt wird, nämlich die Auftragsverwaltung des Bundes zu sein im Zusammenhang mit dem Bau und der Unterhaltung der Bundesfernstraßen im Land Brandenburg.

Die Einführung des neuen Straßenbauregelwerkes auf der Grundlage der EU-Normen für Gesteinskörnungen, Baustoffgemische und Böden beanspruchte viel Zeit und Kapazität im zuständigen Fachbereich. Das bezog sich auch auf die Diskussion, die Neuformulierung und die Umsetzung von Arbeitsunterlagen bis hin zu Runderrlassentwürfen im Auftrag unseres Ministeriums. Ein prägnantes Beispiel dafür sind unsere Festlegungen zur Verwendungszuordnung von entsprechenden Baustoffen.

Mit der unter dem Titel „Pechpool“ geschaffenen Arbeitsplattform erreichte das Zusammenwirken zwischen den Niederlassungen untereinander und mit der Zentrale eine neue Qualitätsstufe beim Umgang mit pechhaltigen Straßenausbaustoffen.

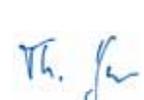
Umfangreiche Mehrleistungen sind durch die Einführung neuer Regelwerke, Vorschriften und Gesetze bei gleichzeitiger Verringerung des Personalbestandes auf uns zugekommen. Hier ist insbesondere auf die Veränderungen im Vergaberecht hinzuweisen. Die Umsetzung der EU-Vergaberichtlinie und des ÖPP-Beschleunigungsgesetzes sowie die Veränderungen der Handbücher HVA für Bau-, Liefer- und Ingenieurleistungen und die aktuellen Beschlüsse bzw. Urteile der Vergabe- und Werkvertragsrechtsprechung führten zu wesentlich komplexeren und zeitaufwendigeren

Abwicklungen der Vergaben. Das bedeutete für uns neben dem höheren personellen Aufwand auch, das Personal in kürzester Zeit entsprechend zu qualifizieren bzw. fortzubilden. Mit der Umsetzung der neuen Vergabevorschriften soll es künftig möglich sein, den heute weitgehend praktizierten Preiswettbewerb durch einen Leistungswettbewerb zu ersetzen.

Gemeinsam mit der für das Straßenwesen zuständigen Fachabteilung des Ministeriums für Infrastruktur und Raumordnung wurde der „Gemeindestraßen-Leitfaden Brandenburg“ erstellt. Er soll Kommunen und interessierten Bürgern Arbeitshilfe für die Gestaltung und den Bau von Gemeindestraßen innerhalb bebauter Gebiete sein.

Auch im Jahr 2006 fanden Aktivitäten statt, die zur Optimierung unserer Strukturen beitragen sollten. Vor dem Hintergrund des massiven Personalabbaus, dem der Landesbetrieb wie alle Einrichtungen des Landes unterliegt, wurde entschieden, die Strukturen des Landesbetriebes weiter zu verschlanken. Die Entscheidung sah vor, die Zahl der Niederlassungen von sieben auf vier zu reduzieren. Die Standorte sollen dabei erhalten bleiben. Dieser umfangreiche Umorganisationsprozess erforderte erneut die Unterstützung und das Engagement unserer Beschäftigten. Im Jahr 2006 galt es, die aufbau- und ablauforganisatorischen Vorarbeiten für diese Umstrukturierung zu erarbeiten und abzuschließen, damit wir im Jahr 2007 mit einer neuen, zukunftsfähigen Struktur starten konnten.

Das Erreichte wäre ohne unsere Beschäftigten nicht möglich gewesen. Dafür möchten wir uns an dieser Stelle 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.

			
Hans-Reinhard Reuter Vorstandsvorsitzender	Reinhardt Stuhr Vorstand Personal/Finanzen/Recht	Edgar Gaffry Vorstand Planung	Thomas Heyne Vorstand Bau und Betrieb

Mit Sicherheit beim "Baumgeleit"

Alleen an Bundes- und Landesstraßen in Brandenburg



Brandenburg hat von allen 16 Bundesländern Deutschlands mit Abstand die meisten Alleen. Im Zuge der insgesamt rund 8.600 Kilometer Bundes- und Landesstraßen befinden sich außerorts z. Zt. ca. 2.400 Kilometer (abschnittsweise lückenhafte) Alleen mit ca. 340.000 Bäumen, die einen gesetzlichen Schutz genießen (§ 31 Brandenburgisches Naturschutzgesetz, BbgNatSchG). Darüber hinaus stehen an diesen Straßen weitere ca. 240.000 Straßenbäume, die nicht dem besonderen Alleenschutz unterstehen, aber dennoch durch ihren Status gemäß § 24 BbgNatSchG besonders geschützt sind. Auch deren Pflegeaufwand ist bei der Umsetzung eines nachhaltigen Alleenkonzeptes durch die Straßenbauverwaltung zu beachten.

Die Zustandsparameter der Alleen und des Straßenbegleitgrüns an den Bundes- und Landesstraßen in Brandenburg werden seit 1991 periodisch und flächendeckend erhoben, so dass Aussagen zum landesweiten Allgemeinzustand der Alleen, aber auch zu regionalen Besonderheiten und zu zeitlichen Trends möglich sind. Es wird jährlich etwa ein Fünftel des Straßennetzes befahren. Die Daten werden in der Datenbank Fachinformationssystem Straßenbäume (FIS) dokumentiert sowie jeweils für den untersuchten Raum aktualisiert. Es ist erklärtes politisches und gesetzlich verankertes Ziel, den Alleenreichtum entsprechend seiner landschaftsgestaltenden, landeskulturellen und kulturhistorischen Bedeutung in Brandenburg zu erhalten. Brandenburg benötigt somit ein nachhaltiges Alleenkonzept, das sowohl die Belange des Verkehrs als auch der

Landschaften der Zukunft, Ästhetik und Ökologie, Mobilität und Infrastruktur, aber auch die finanziellen Möglichkeiten des Landes Brandenburg gleichermaßen berücksichtigt.

In diesem Zusammenhang hat der Landtag Brandenburg am 22. Juni 2006 einen Beschluss zur Erhaltung der Brandenburger Alleen als kulturhistorisches Landschaftselement gefasst. Die Landesregierung wurde aufgefordert, eine Konzeption zur Entwicklung von Alleen an Bundes- und Landesstraßen mit entsprechenden Handlungsempfehlungen für die nächsten zehn Jahre vorzulegen.

Die bestehenden Alleen in Brandenburg weisen u. a. historisch bedingt eine inhomogene Altersstruktur auf. Ein Teil der Alleen stammt aus der Zeit vor 1914, ist also etwa 90 bis 100 Jahre alt. Der prozentual größere Anteil (ca. 70 %) wurde in den 30-er Jahren gepflanzt. Diese zeitlich abgegrenzten Pflanzperioden führen dazu, dass die Alleeebäume der ersten Pflanzperiode gegenwärtig das natürliche Lebensende als Straßenbaum erreicht haben, die Bäume der zweiten Pflanzperiode dieses ebenfalls relativ gleichzeitig in den nächsten 10 bis 15 Jahren erreichen werden und demnächst aus Sicherheitsgründen gefällt werden müssen.

Seit 1990 werden die aus Verkehrssicherungspflicht gefällten Alleeebäume grundsätzlich im Verhältnis 1:1 ersetzt. Das führte dazu, dass sich der finanzielle Aufwand für Fällungen und Neupflanzung, bei gleichzeitig



erhöhtem Pflegeaufwand der Altbäume und Entwicklungspflege der Jungbäume, deutlich erhöht hat. Aufgrund des steigenden Anteils der zu fällenden Bäume ist die bisherige Verfahrensweise des unmittelbaren Einzelbaumersatzes im Verhältnis 1:1 im folgenden Jahr bei Finanzierung aus dem Budget für Straßenunterhaltung, aus dem damit zum größten Teil der Alleenhalt finanziert wird, kaum mehr abzusichern.

Steigende Ausgaben für den Alleebaumersatz – finanziert aus dem Unterhaltungsbudget – sind aus verkehrlicher Sicht nicht vertretbar, da bereits heute nicht für alle Landesstraßen (z. B. im Grünen Netz) eine bedarfsgerechte Erhaltung gewährleistet werden kann. Der Charakter und das typische Erscheinungsbild einer Allee kann durch Einzelbaumersatzpflanzungen – verteilt über mehrere Jahre – nicht erhalten werden. Die schwierige Ausgangsposition führte zur Notwendigkeit der Erarbeitung eines auf Dauer und Nachhaltigkeit angelegten Konzeptes. Es sieht für die Bundes- und Landesstraßen außerorts langfristig die Entwicklung und Erhaltung eines dauerhaften und nachhaltigen Alleenbestandes von ca. 2.500 km vor. Damit wird das rechtlich verankerte und eingeforderte Prinzip, Ersatz im Verhältnis 1:1 – bezogen auf die Gesamtlänge des gesetzlich geschützten Alleenbestandes – zu leisten, grundsätzlich beibehalten.

Ziel ist es, einen geschlossenen Alleenbestand von 2.500 km mit einer ausgeglichenen Altersstruktur aufzubauen, die Kosten für Pflanzung, Unterhalt, Pflege

und Fällung planbar zu gestalten und das Erlebnis Alleen in Brandenburg – eines der touristische Markenzeichen des Landes – langfristig zu erhalten.

Dafür ist vorgesehen, kontinuierlich und unabhängig von der Anzahl der aus Sicherheitsgründen zu fällenden Alleeerbäume jährlich etwa 30 km Alleen, dies entspricht etwa 5.000 Alleeerbäumen, im Zuge von Bundes- und Landesstraßen neu zu pflanzen. Dabei wird es zwischenzeitlich, insbesondere in den Jahren, in denen verstärkt Fällungen von Bäumen erforderlich werden, zur Reduzierung des brandenburgischen Alleenetzes kommen. Durch die Kontinuität der jährlichen Neupflanzungen wird sich dieses Defizit jedoch mittel- bis langfristig wieder ausgleichen.

Dieser nachhaltige Ansatz hat den Vorteil, dass sowohl die heutige als auch die nachfolgenden Generationen einen im Umfang fest definierten und damit planbaren Aufwand zur Finanzierung des Neuaufbaus und der Erhaltung der brandenburgischen Alleen zugrunde legen können. Dazu bedarf es eines breit angelegten politischen Bekenntnisses und der Schaffung langfristiger finanzieller und rechtlicher Rahmenbedingungen.

Mit der Umsetzung der Konzeption sollen gleichzeitig aktuelle Sicherheitsstandards für die Neuanlage von Alleen an Bundes- und Landesstraßen angewandt werden.

Mit jungen Menschen in die Zukunft investieren Berufsausbildung im Landesbetrieb

Über 270 junge Menschen wurden seit 1991 von der Straßenbauverwaltung des Landes Brandenburg zu Straßenwärtern/Straßenwärterinnen ausgebildet. Mit ihrer Fachkompetenz und ihrer vielseitigen Einsetzbarkeit trugen sie in den vergangenen Jahren zu einer wesentlichen Qualitätsverbesserung im Straßenunterhaltungsdienst bei.

Mit der Gründung des Landesbetriebes fand eine Neuorganisation der Straßenwärterausbildung statt. Erfolgte bisher die Berufsausbildung eigenständig in den 6 Straßenbauämtern und im Autobahnamt, wurde sie nun im Landesbetrieb zusammengeführt. Diese einheitliche Struktur und ihre praktische Umsetzung in der Ausbildung mit dem Ziel der weiteren Qualitätsverbesserung wurde in der 2006 beschlossenen Ausbildungskonzeption festgeschrieben.

Die Schwerpunkte der Ausbildungskonzeption bestehen dabei u. a. – ausgehend von einer qualifizierteren Nachwuchsgewinnung durch Verbesserung des Auswahlverfahrens – in der Festsetzung von Betreuungsgrundsätzen, der kontinuierlichen Qualifizierung der Ausbilder, der Neufestlegung von Ausbildungsschwerpunkten auf der Grundlage eines sich verändernden Anforderungsprofils in den Meistereien sowie einer ständigen Überwachung und Kontrolle der Ausbildung.

Die Vorteile bestehen dabei in einer Verringerung des Verwaltungsaufwandes, in der Schaffung klarer Strukturen und Handlungshilfen für alle Beteiligten und der Verbesserung der Ausstattung und Betreuung der Ausbildungsmeistereien. Auf der Basis einheitlicher Beurteilungs- und Bewertungssysteme ist es nun möglich, die Wissensvermittlung (Ausbildungsinhalte und Vermittlungsformen) weiter zu optimieren.

Für die Zukunft des Straßenunterhaltungsdienstes ist es wichtig, auf ausgebildete Fachkräfte zurückgreifen zu können. Die fachlichen Anforderungen an das Berufsbild unterlagen in den letzten 10 Jahren einem steten Wandel. Ein moderner Betriebsdienst erfordert zunehmend einen sicheren Umgang mit der Informationstechnik und den immer komplexeren Maschinen und Geräten. In den letzten Jahren veränderten sich die rechtlichen Rahmenbedingungen für das Arbeiten auf und an den Straßen weitgehend. Gerade die weitere Modernisierung und die Sparzwänge machen qualifiziertes Personal auch in den Meistereien notwendig.





Projektorientierte Ausbildung in Theorie und Praxis

Ein besonderes Projekt im Rahmen der Straßenwärterschaftsausbildung im Land Brandenburg stellte die Wiederherstellung einer abgängigen Allee dar. Bereits zum dritten Mal beteiligten sich die Auszubildenden des 3. Ausbildungsjahres an diesem Projekt.

Weitere 20 junge Winterlinden säumen nun die Landesstraße 17 zwischen Kleßen, Stölln und Strohdöhne. Diese Bäume sind Ersatzpflanzungen für die im Herbst des vergangenen Jahres von den Auszubildenden gefälltten alten und kranken Alleebäume.

Die Projektaufgabe lautete:

„Fällung von 18 Alleebäumen an der L 17, umweltgerechte Entsorgung des anfallenden Holzes, Stubbenbeseitigung, Verfüllung der Stubbenlöcher mit geeignetem Material, Ausgleichspflanzung mit 20 Winterlinden sowie anschließende dreijährige Entwicklungspflege“

Die angehenden Straßenwärter haben diese umfangreiche Arbeitsaufgabe nicht nur praktisch ausgeführt, sondern auch alle organisatorischen und planerischen Vor- und Nacharbeiten selbständig erledigt.

Die theoretische Projektvorbereitung erfolgte an der Berufsschule. Die Auszubildenden erarbeiteten sich die notwendigen rechtlichen Grundlagen, bestimmten die nötigen Vor- und Nacharbeiten, planten die Arbeitsschritte, den Arbeitskräfte-, Material- und Technikeinsatz, berechneten die anfallenden Kosten und legten

eine Arbeitsstellensicherungsmaßnahme fest. Viele Informationen, Material und Fachwissen brachten die jungen Leute dafür aus ihren Meistereien mit.

Mit den in der praktischen Ausbildung erlernten erforderlichen handwerklichen Fertigkeiten startete im Herbst die Projektausführung. Die anfallenden Arbeiten wie Aufbauen der Arbeitsstellensicherung, Baumfällung, Zerlegen der Bäume, Schreddern der Äste, Verladen des Holzes, Stubbenfräsen, Verfüllen der Stubbenlöcher sowie das anschließende Beräumen der Arbeitsstelle erledigten die zukünftigen Straßenwärter nahezu selbständig. Die Fachkräfte der Straßenmeisterei Rathenow überwachten die Arbeiten, gaben Hinweise und Hilfestellungen.

Im anschließenden Frühjahr wurden 20 junge Winterlinden als Ersatz für die im Herbst gefällten Bäume gepflanzt. Dabei zeigten die Auszubildenden Engagement und großes Geschick bei allen anstehenden Arbeiten. Die Pflege der Jungbäume durch die nachfolgenden Auszubildenden ist gesichert.

Das Projekt bot eine hervorragende Möglichkeit der Verknüpfung von theoretischer und praktischer Ausbildung. Es förderte bei den Auszubildenden das Verständnis für komplexe Arbeitsaufgaben, selbständiges Denken und eigenverantwortliches Handeln, die Beherrschung unterschiedlichster Arbeitstechniken, Flexibilität, Umsicht und das Selbstvertrauen in die eigene Arbeit und deren selbstkritische Beurteilung.

Miteinander – nebeneinander

Bedarfsliste für Außerortsradwege und deren Umsetzung

Erstellung und Einführung der Bedarfsliste für Außerortsradwege

Im Jahr 2000 wurde erstmalig für das Land Brandenburg eine Bedarfsliste für Außerortsradwege an Bundes- und Landesstraßen nach einheitlichen Kriterien erstellt. Innerhalb der letzten Jahre haben sich jedoch aufgrund der demografischen Entwicklung, der Änderung von Schulstandorten und der strukturellen Rahmenbedingungen wie z. B. neuer Zentrenstrukturen die Randbedingungen für den Radwegebedarf geändert, so dass eine neue Bedarfsliste erforderlich wurde.

Diese neue Bedarfsliste für Außerortsradwege an Bundes- und Landesstraßen im Land Brandenburg wurde zur Fachkonferenz „FahrRad in Brandenburg“, die am 10. Mai 2006 in Potsdam stattfand, eingeführt.

Die Ermittlung und Bewertung des Ausbaubedarfs für straßenbegleitende Radwege erfolgte im Rahmen einer Nutzen/Kosten-Analyse. Damit wurde die angewandte Methodik der im Jahr 2000 erstellten Radwe-

gebedarfsliste weitgehend beibehalten, jedoch den aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen angepasst. In die Bewertung eingeflossen sind grundsätzlich alle außerörtlichen Abschnitte von Bundes- und Landesstraßen mit einer Verkehrsstärke von 2.000 Kfz/24h oder mehr. In Einzelfällen wurden auch Strecken mit einer Verkehrsbelastung von weniger als 2.000 Kfz/24h bewertet, wenn sich etwa auf Grund des hohen Schülerverkehrsaufkommens ein entsprechender Bedarf ergeben könnte.

Grundsätzlich wurde dem Schüler- und Schülerfreizeitverkehr bei der Fortschreibung der Bedarfsliste eine hohe Priorität eingeräumt. Ebenfalls besondere Berücksichtigung fand der touristische Radverkehr. Hierfür wurde eine spezielle Punktebewertung angewandt, die im Rahmen einer Untersuchung zur Ermittlung des Radverkehrspotentials für straßenbegleitende Radwege des Alltags- und Freizeitverkehrs erarbeitet wurde.



Neben der Nutzenermittlung zur Ermöglichung zusätzlichen Radverkehrs bzw. zur Schaffung zusätzlicher Radverkehrspotentiale wurden im Rahmen der Bewertungsmethodik selbstverständlich auch die durch den Bau eines Radweges entstehenden Vorteile für den vorhandenen Verkehr durch die Erhöhung der Verkehrssicherheit und die Verbesserung der Verkehrsqualität durch Trennung der Verkehrsarten bewertet.

Die im Ergebnis der durchgeführten Bewertung und in enger Zusammenarbeit mit den Landkreisen und kreisfreien Städten entstandene Gesamtliste für Bundes- und Landesstraßen wurde in Zeiträume von jeweils 5 Jahren gegliedert und mit einem Kostenvolumen untersetzt. Die vorgesehene Mittelbereitstellung für den Radwegebau beträgt für Bundesstraßen 9 Mio. EUR/Jahr und für Landesstraßen 6 Mio. EUR/Jahr.

Umsetzung der Bedarfsliste für Außerortsradwege

Die Bundes- und Landesstraßenmaßnahmen des ersten Fünf-Jahreszeitraumes (2007-2011) sind im Projektprogramm des LS enthalten und entsprechend der in den nächsten Jahren zur Verfügung stehenden Mittel finanziell untersetzt. Gemäß des Runderlasses des MIR vom 21.08.2006 zur Einführung der Radwegebedarfsliste wird der Stand der Umsetzung der Maßnahmen jährlich überprüft.

Rechtzeitig vor Ablauf des ersten Fünf-Jahreszeitraumes wird die Bedarfsliste erneut einer Fortschreibung unterzogen. Hierzu wird eine Gesamtabrechnung zum Umsetzungsstand der Bundes- und Landesstraßenmaßnahmen des Bauzeitraumes 2007-2011 erfolgen. Im Rahmen der Fortschreibung wird u. a. die Aktualität der Strukturdaten zu prüfen sein. Weiterhin ist zu analysieren, ob veränderte verkehrliche Rahmenbedingungen vorliegen und die Anpassung der Bedarfsliste an aktuelle verkehrspolitische Zielsetzungen erforderlich ist.



Mit neuem Regelwerk zu Werke gehen

Qualitätssicherung im Straßenbau

Einführung neuer Regelwerke

Die Einführung des neuen Straßenbauregelwerkes auf der Grundlage der EU-Normen für Gesteinskörnungen, Baustoffgemische und Böden beanspruchte in den vergangenen Monaten viel Zeit und Kapazität des Fachbereichs Straßen- und konstruktiver Ingenieurbau. Es stellt eine neue Qualität im Umgang mit mineralischen Straßenbaustoffen dar.

Diese neue Qualität betrifft die im Straßenbauregelwerk anzuwendenden Normen für Anforderungen an Gesteinsbaustoffe, die Prüfnormen für alle Eigenschaften, die den Gesteinskörnungen im Straßenbau abgefordert werden, sowie die Normen für die Verarbeitung der Gesteinskörnungen. Selbst Bezeichnungen und Ausdrucksweisen für Eigenschaften wurden verändert. Die in Deutschland bewährte Güteüberwachung durch Eigenüberwachung, Fremdüberwachung und Eignungsbeurteilung der Baustoffe durch den öffentlichen Auftraggeber wurde durch Herstellererklärungen ersetzt.

Mit der Einführung des daraus resultierenden neuen deutschen Straßenbauregelwerkes mussten die Bedingungen für die praktische Anwendung in unserem Landesbetrieb und z. T. darüber hinaus in Brandenburg definiert und geschaffen werden.

Das bedeutet in erster Linie viel Aufklärung für all jene, die damit arbeiten, durch Vorträge und direkte Beratung sowie Anleitung zum Verständnis und zur Anwendung des Neuen in konkreten Fällen. Das beinhaltet aber

auch die Neuformulierung, die Diskussion und das Wirk-sammachen von Arbeitsunterlagen. Wichtige Fakten dabei sind die Festlegungen zur Verwendungszuordnung von entsprechenden Baustoffen, die im Internet nachzulesen sind, was auch rege genutzt wird. Diese Möglichkeit ist gerade jetzt von sehr großer Bedeutung, weil Ingenieurbüros und Baubetriebe gegenwärtig zwar vom Vorhandensein des neuen Regelwerkes wissen, der tatsächlich verwertbare Kenntnisstand aber teilweise sehr gering ist. Aus dieser Situation resultiert enormer Beratungs-, aber auch Kontrollbedarf in Bauvorbereitung und Baudurchführung.

Die Abhängigkeit des öffentlichen Auftraggebers von privatrechtlichen Prüfstellen und Gutachtern bei der Qualitätssicherung wächst durch die Einführung der EU-Normen erheblich. Der LS führte u.a. auch deshalb im Jahre 2006 mit 20 Prüfstellen, deren Eignung durch das bundeseinheitliche Anerkennungsverfahren für Prüfstellen im Straßenbau bestätigt ist, Vergleichsuntersuchungen, sogenannte „Ringversuche“ durch. Diese dienen der Vereinheitlichung der Präzision und des Niveaus der Prüfergebnisse der Prüfstellen, die im öffentlichen Straßenbau eingesetzt werden.

Die Vergleichsuntersuchungen brachten Erkenntnisse für die Prüfstellen und den LS als Verantwortlichen für die Qualitätssicherung im öffentlichen Straßenbau. Außerdem wurden im Ergebnis an das zuständige Fachgremium der FGSV Hinweise zur Regelwerksqualifizierung auf dem Gebiet der Bodenverbesserung gegeben, die auch Berücksichtigung finden werden.



Untersuchungsstrecke mit Recycling-Baustoffen

Das Bundesland Brandenburg besitzt innerhalb seiner Landesgrenzen nur sehr geringe Hartsteinvorräte, die für die Herstellung von Straßenbaustoffen geeignet sind. Die brandenburgische Straßenbauverwaltung unterstützt den Gedanken der Kreislauf- und Abfallwirtschaft deshalb bereits seit längerer Zeit durch den umfangreichen Einsatz von Recycling-Baustoffen im Straßenbau. Um diese Materialien auch weiterhin vor dem Hintergrund der neuen technischen Regelwerke unter Berücksichtigung der europäischen Normen einsetzen zu können, müssen die Erkenntnisse aus Forschungen unter geeigneten verkehrstechnischen Beanspruchungen in der Praxis untersucht werden. Dazu wurde im Rahmen einer regulären Baumaßnahme eine Untersuchungsstrecke angelegt. In deren ungebundene Tragschichten wurde ein Mineralstoffgemisch aus gebrauchten und wieder aufgearbeiteten (recyclierten) Baustoffen eingebracht. Dieses Mineralstoffgemisch

enthält verschiedene, in festgelegten Mengenabstufungen zugesetzte Anteile von entsprechend vorbereiteten Abbruchziegeln. Das Erprobungswürdige ist dabei der vorgesehene hohe Anteil mit bis zu 40 Masseprozent Ziegelanteil. Bisher wurden in Brandenburg bereits Tragschichten aus Beton- bzw. Natursteinrecyclaten eingebaut, die aber nur einen Höchstanteil von bis zu 10 Masseprozent Ziegelbruch aufwiesen. Ziel ist es, praktische Langzeiterfahrungen bezüglich der Qualität der Tragschichten sowie letztlich der Gebrauchsdauerhaftigkeit der Straßen zu erlangen, wenn eine Erhöhung des Ziegelanteils vorgenommen wird. Die Bauausführung lag in der Verantwortung der NL Frankfurt (Oder). Die Betreuung der speziellen Herstellung und Prüfung der zu erprobenden Baustoffgemische sowie die Koordinierung und vertragliche Sicherung der Langzeitbeobachtung der Strecke bis 2012 durch Institutionen wie die BAST, die BTU Cottbus und beauftragte Ingenieurbüros



wurde durch den FB Straßen- und konstruktiver Ingenieurbau ausgeführt. Dieser wird auch die Bewertung der Mess- und Beobachtungsergebnisse zwischenzeitlich und am Ende des Beobachtungszeitraumes vornehmen und Schlussfolgerungen ableiten.

Erarbeitung eines Gemeindestraßen-Leitfadens

Vom Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung wurde der LS beauftragt, seine Erfahrungen bei der Planung und dem Bau von Bundes- und Landesstraßen den brandenburgischen Gemeinden in Form eines Leitfadens für die Gestaltung und den Bau von Gemeindestraßen zur Verfügung zu stellen. In Zusammenarbeit mit kompetenten Partnern wurde der bereits bestehende Leitfaden für Ortsdurchfahrten in den Punkten ergänzt, in denen sich Gemeindestraßen von Ortsdurchfahrten unterscheiden. Der Leitfaden soll den Auftraggebern in den Gemeinden, den Planern und Baubetrieben und nicht zuletzt den interessierten Anwohnern eine Hilfe bei den Entscheidungsprozessen sein.

Für Straßen mit sehr geringer Verkehrsbelastung, die kaum noch wirtschaftlich nach den Richtlinien für den Straßenbau dimensioniert werden können, wurden im Anhang dazu erstmalig Bemessungsansätze für den Konstruktionsaufbau unter Nutzung der tatsächlichen Tragfähigkeit vorhandener Straßen und Wege formuliert. Dabei wurden weder an der Qualität der einzusetzenden Baustoffe noch an den Gebrauchseigenschaften der fertigen Schichten Abstriche gemacht. Die wirtschaftlich interessanten Lösungen entstanden allein aus der Anpassung der Konstruktionsdicken an die tatsächliche Belastung.

Das Finden angemessener Lösungen – weg vom Baukastendenken hin zur freien Bemessung – ist anspruchsvoll und erfordert mehr Untersuchungs- und Vorbereitungsaufwand als die Anwendung von reinen Standardlösungen.

Der Leitfaden kann eine Hilfe sein und mehr Anliegern zu einer befestigten Straße vor ihren Grundstücken verhelfen – die Qualität des Wohnens in Brandenburg steigt damit auf jeden Fall.



Mit Blick zurück nach vorn

Bericht zur Lage 2006

Das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung (MIR) hat auf Basis des Beschlusses der Landesregierung mit dem Landesbetrieb Straßenwesen auch für das Jahr 2006 eine Zielvereinbarung abgeschlossen.

Die Zielvereinbarungspartner haben sich darauf verständigt, dass das Führungsinstrument „Führen mit Zielen“ in einem stufigen Verfahren eingeführt wird. Im Mittelpunkt der Übereinkünfte für die Zielvereinbarungsperiode 1. Januar bis 31. Dezember 2006 standen folgende Ziele:

- Geschäftsprozessoptimierung
- Personalentwicklung (z. B. Einführung DV-gestützter Personalverwaltung, Straßenwärterausbildung)
- Erhaltungsmanagement – Programm für freie Strecken und Brücken im Bundesfernstraßennetz
- Verkehrssicherheit – Beseitigung von Unfallschwerpunkten zur Gefahrenabwehr
- Umsetzung der Strukturentscheidungen zur Zusammenlegung von Niederlassungen
- Entwicklung eines produktbezogenen Controllings auf der Grundlage eines Kennzahlensystems
- Einführung der SAP-Module MM (Materialwirtschaft) und PM (Instandhaltung)
- Optimierung des Betriebsdienstes
- Einführung Servicearbeitszeit

Der Landesbetrieb Straßenwesen war einer von vier Pilotbereichen, der erfolgreich die Kosten- und Leistungsrechnung und die doppelte Buchführung in der Landesverwaltung Brandenburg eingeführt hat. In Ergänzung der im Zuge der „Welle 1“ der Pilotierung eingeführten SAP-Module FI, FI-AA, CO, PS sowie der

Leistungserfassung mit CATS wurden im Berichtszeitraum die logistischen SAP-Module MM (Materialwirtschaft) und PM (Instandhaltung) in Betrieb genommen. Damit können sämtliche vertraglichen Verpflichtungen des Landesbetriebes (Modul MM) und die Planung und Überwachung der rechtlichen und gesetzlich vorgeschriebenen Instandhaltung von Fahrzeugen und Geräten (Modul PM) abgebildet werden.

Zur verbesserten und aussagefähigeren Darstellung der Gesamtkosten der Projekte im Straßen- und Brückenbau wurde eine Konzeption für künftige Fachprodukte in diesem Bereich erstellt, welche ab 2007 wirksam wird. Ausgehend von den im Jahr 2005 gesammelten Erfahrungen im Zusammenhang mit einer praktikablen Budgetierung, wurde ein Konzept zur Budgetierung auf Basis von Projekten bzw. Kostenstellen entwickelt und die Budgetsteuerung und -überwachung eingeführt. Zur Überwachung der einzelnen Budgets werden angepasste Profit-Center-Berichte verwendet.

Zur Erledigung seiner Aufgaben hat der Landesbetrieb Straßenwesen vom Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung für das Jahr 2006 Landesmittel in Höhe von 257,7 Mio. EUR übertragen bekommen. Diese wurden um den Ergebnisvortrag und die Rückstellungen 2005 korrigiert. Zudem wurden dem Landesbetrieb als Bewilligungsbehörde Förderzuschüsse des Bundes zur Bewilligung von Maßnahmen nach GVFG (Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz) sowie Schul- und Spielwegsicherung in Höhe von 40,4 Mio. EUR (2005: 43,4 Mio. EUR) durch das Ministerium für Infrastruktur und Raumordnung zugewiesen.





Auftragsverwaltung

Im Rahmen der Auftragsverwaltung für das BMVBS sind dem Landesbetrieb Straßenwesen Brandenburg für den Bau und die Unterhaltung von Bundesfernstraßen 267,6 Mio. EUR (2005: 279,4 Mio. EUR) zur Bewirtschaftung übertragen worden. Die Bewirtschaftung dieser Mittel ist nicht Gegenstand des Jahresabschlusses. Für die übernommenen Planungs- und Verwaltungsaufgaben erhält der LS eine Erstattung von 3% der zugrunde liegenden Bausumme.

Planungs- und Bauvorhaben

Der Neu-, Aus- und Umbau sowie die bauliche Erhaltung von Straßen und Ingenieurbauwerken einschließlich der erforderlichen Planung erfolgten auf der Grundlage des im Herbst 2005 erstellten Projektprogramms für 2006-2010. Die zugewiesenen Mittel wurden kontinuierlich entsprechend den erfolgten Leistungen umgesetzt bzw. für noch zu erbringende Leistungen bereits vertraglich gebunden.

Unter anderem wurden im Berichtsjahr 2006 die folgenden Vorhaben fertig gestellt (Auswahl):

Maßnahmebezeichnung	Gesamtkosten (TEUR)	Ist-Kosten 2006 (TEUR)
L 30/40 Netzergänzung Königs Wusterh.	7.575	2.912
L 15 Ortsdurchfahrt Gollmitz	1.841	168
L 29 Ortsdurchfahrt Oderberg (1. BA)	687	584
L 23 Ortsdurchfahrt Joachimsthal	593	512
L 88 Radweg Beelitz - Beelitz-Heilstätten	592	562
L 86 Radweg Lehnin - Damsdorf	538	528
L 16 Freie Strecke Tarmow - Fehrbellin	450	385
L 13 Ortsdurchfahrt Dargardt	334	334



In den Geschäftsfeldern „Planung“ und „Bau“ sind im Geschäftsjahr 2006 Leistungen in folgender Höhe erbracht worden:

Baukosten (Land und EU)	75.195 TEUR
Planungskosten (Land und EU)	6.077 TEUR
Planungskosten Bundesfernstraßen	22.074 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.



Investitionen

Die Investitionen im gesamten Landesbetrieb haben im Geschäftsjahr 2006 die Größenordnung von insgesamt 6.617 TEUR erreicht. Davon wurden in 2006 Investitionen für IT im Umfang von 1.335 TEUR realisiert (Software: 741 TEUR, Hardware: 594 TEUR).

Im Betriebsdienst wurden für technische Ausrüstungsgegenstände sowie Fahrzeuge der Meistereien 5.003 TEUR investiert.

Personalentwicklung

Die Zuschüsse für Personal betragen im Berichtszeitraum 92,9 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:

	31.12.2005	31.12.2006	Veränderungen
Arbeiter	1.225	1.204	-21
Angestellte	1.096	1.053	-43
Beamte	64	61	-3
Summe	2.385	2.318	-67

Die Anzahl der Arbeitsplätze, die von Schwerbehinderten und Schwerbehinderten Gleichgesetzten besetzt waren, betrug 129 für das Jahr 2006.

2006 bildete der Landesbetrieb 64 Auszubildende im anerkannten Ausbildungsberuf Straßenwärterin/Straßenwärter aus.

Risiken

Der Landesbetrieb Straßenwesen ist Bestandteil der Landesverwaltung. Bestandsgefährdende Risiken ergeben sich nicht, da die Aufgabenwahrnehmung nicht durch Nachfrageschwankungen beeinflusst wird. Im Wirtschaftsplan für 2007 wurden Zuweisungen in Höhe von 240,4 Mio. EUR zugesichert.

Prognosebericht

Auch für das Jahr 2007 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 Geschäftsjahr 2007 werden die eGovernment-Vorhaben eVergabe und BBSIB-Infosys weitergeführt. Der Pilotbetrieb eVergabe erfolgt zunächst in einer Niederlassung.

Der LS nimmt als Pilotbehörde unter Federführung des Innenministeriums an einem Projekt zur Einführung eines integrierten Personalverwaltungssystems teil.

Entsprechend der Einsparvorgabe im Haushaltsplan 2007 des Landes Brandenburg sind im LS 69 Stelleinsparungen geplant.

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

Insgesamt ist festzustellen, dass das zweite 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.

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 Landesbetriebs Straßenwesen Brandenburg, Hoppegarten, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2006 geprüft. Die Buchführung und die Aufstellung von Jahresabschluss und Lagebericht nach den deutschen handelsrechtlichen Vorschriften sowie der ergänzenden Regelungen in § 74 LHO und der Sondervorschriften in der Leitlinie zur Errichtung und Führung eines Landesbetriebs im Land Brandenburg des Ministeriums der Finanzen des Landes Brandenburg vom 19. Dezember 2003 liegen in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter des Landesbetriebs. 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...

... 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 Prüfung 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 der ergänzenden Regelungen in § 74 LHO und den Sondervorschriften in der Leitlinie zur Errichtung und Führung eines Landesbetriebs im Land Brandenburg des Ministeriums der Finanzen des Landes Brandenburg vom 19. Dezember 2003 und vermittelt unter Beachtung der Grundsätze ordnungsgemäßer Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Landesbetriebs. Der Lagebericht steht in Einklang mit dem Jahresabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Landesbetriebs und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.“

Berlin, 5. Juli 2007

Ernst & Young AG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft



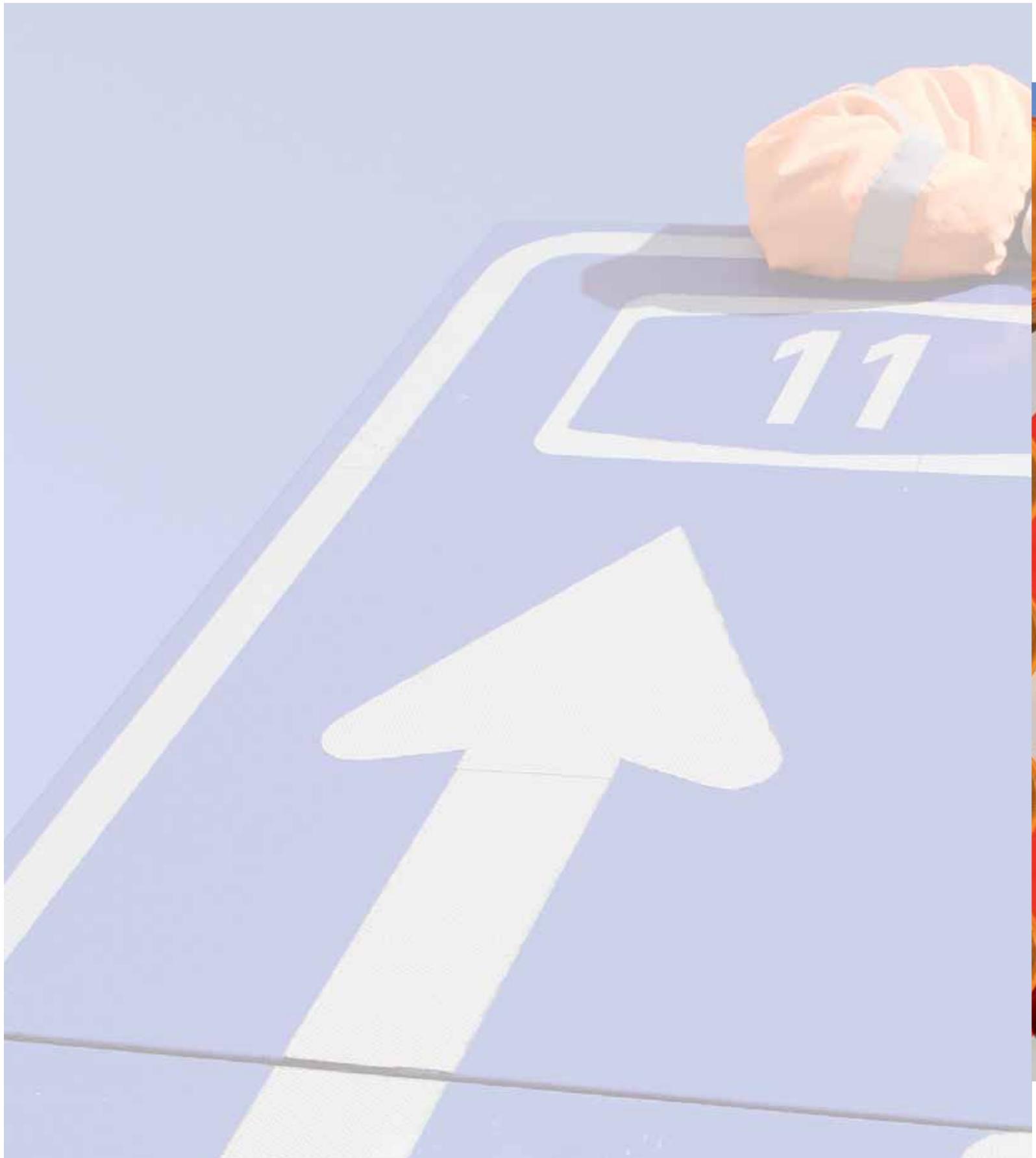
Seidel
Wirtschaftsprüfer



Köhler
Wirtschaftsprüferin



Jahresabschluss 2006



Bilanz zum 31.12.2006

Aktiva/Passiva

Aktiva	in TEUR	31.12.2006	31.12.2005
A. Anlagevermögen			
I. Immaterielle Vermögensgegenstände		865,59	322,10
II. Sachanlagen		24.588,45	23.751,68
		25.454,04	24.073,77
B. Umlaufvermögen			
I. Vorräte			
• Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe		3.121,36	3.251,91
II. Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände			
• Forderungen aus Zuweisungen und Zuschüssen		15.225,07	26.105,70
• Forderungen aus Lieferungen und Leistungen		2.223,15	1.795,70
• Sonstige Vermögensgegenstände		1,75	1,54
		17.449,97	27.902,93
III. Flüssige Mittel		60.751,67	38.559,15
		81.323,00	69.713,99
C. Aktive Rechnungsabgrenzungsposten			
		56,23	28,40
		56,23	28,40
Bilanzsumme		106.833,27	93.816,17
Passiva	in TEUR	31.12.2006	31.12.2005
A. Eigenkapital			
I. Kapitalrücklage		3.204,96	3.204,96
		3.204,96	3.204,96
B. Sonderposten aus Zuweisungen und Zuschüssen			
		33.381,31	24.073,77
		33.381,31	24.073,77
C. Rückstellungen			
I. Sonstige Rückstellungen		41.866,14	38.300,72
		41.866,14	38.300,72
D. Verbindlichkeiten			
I. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen		15.145,21	12.461,53
II. Verbindlichkeiten gegenüber Gebietskörperschaften		13.212,33	15.706,72
III. Sonst. Verbindlichkeiten		23,07	68,46
		28.380,61	28.236,71
E. Passive Rechnungsabgrenzungsposten			
		0,25	0,00
		0,25	0,00
Bilanzsumme		106.833,27	93.816,17

Differenzen durch Rundungen möglich.

Gewinn- und Verlustrechnung

vom 31.12.2005 bis 31.12.2006

	in TEUR	2006	2005
1. Umsatzerlöse und Zuschüsse			
a) Erträge aus Gebühren und Entgelten		1.237,97	1.333,68
b) Erträge aus Zuweisungen und Zuschüssen		233.260,13	215.444,76
		234.498,11	216.778,43
2. Sonstige betriebliche Erträge			
		9.348,18	6.218,79
		9.348,18	6.218,79
3. Materialaufwand			
a) Aufwendungen für Roh-, Hilfs, und Betriebsstoffe und für bezogene Waren		-10.348,35	-9.370,91
b) Aufwendungen für bezogene Leistungen		-125.014,59	-109.305,43
		-135.362,94	-118.676,34
4. Personalaufwand			
a) Löhne, Gehälter, Bezüge und Vergütungen		-71.332,17	-72.996,17
b) Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung		-22.744,68	-22.265,35
		-94.076,85	-95.261,51
5. Abschreibungen			
		-5.125,71	-4.922,66
		-5.125,71	-4.922,66
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen			
		-9.273,40	-9.952,23
		-9.273,40	-9.952,23
7. Zinsen und ähnliche Aufwendungen			
		-0,30	-6,49
		-0,30	-6,49
8. Ergebnis der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit			
		7,08	-5.822,01
		7,08	-5.822,01
9. Sonstige Steuern			
		-7,08	-8,63
		-7,08	-8,63
10. Zuwendung zum Verlustausgleich			
		0,00	5.830,37
		0,00	5.830,37
11. Jahresüberschuss		0,00	0,00



Landesbetrieb
Straßenwesen

Lindenallee 51
15366 Hoppegarten
www.ls.brandenburg.de

