

Neudruck

Antwort

der Landesregierung
auf die Kleine Anfrage 1084
des Abgeordneten Rainer Genilke
der CDU-Fraktion
Drucksache 6/2512

Nachfrage zur Antwort der Landesregierung auf die Kleine Anfrage 311 „Unternehmensentwicklung und Nachtragsmanagement im Landesbetrieb Straßenwesen“ (Drucksache 6/677)

Wortlaut der Kleinen Anfrage 1084 vom 08.09.2015

Aus den Antworten der Landesregierung ergeben sich vor dem Hintergrund der nachlassenden Investitionen in die Infrastruktur im Land Brandenburg weitere Fragen.

Ich frage die Landesregierung:

1. Der Bund hat eine Erhöhung der Investitionen im Verkehrsinfrastrukturbereich geplant und angekündigt. Wird das Land Brandenburg dabei Berücksichtigung finden und wenn ja, in welcher Form und Höhe?
2. In welcher Höhe sind Finanzmittel aktuell für den Haushalt 2015/2016 für die Bereiche:
 - Bundesfernstraßen
 - Landesstraßen
 - Förderung kommunaler Straßenbausowie davon jeweils für
 - Planung
 - Bau
 - Betrieb/Unterhaltungvorgesehen?
3. Sind Leistungen/Vorhaben der DEGES darin enthalten und wenn ja, in welcher Höhe?
4. Aus welchen Quellen werden die Vorhaben der DEGES im Land Brandenburg finanziert?
5. Wie hoch waren die Aufwendungen für "Straßenbegleitgrün" im Aufgabenbereich des Landesstraßenbetriebs in den letzten fünf Jahren pro Jahr?

Datum des Eingangs: 15.10.2015 / Ausgegeben: 17.11.2015

6. Wie hoch waren die Aufwendungen für Neubau, sowie für grundhafte Sanierungen von Landesstraßen im Land Brandenburg in den letzten fünf Jahren?
7. Mit Beantwortung der Kleinen Anfrage 311 vom 23.02.2015 wurde gem. Anlage 1 in 2014 gegenüber dem Vorjahr eine Mittelreduzierung im Titel "Bundesfernstraßen" in Höhe von - 26,7 Mio. Euro (- 10 %) ausgewiesen. Wurde seitens des Landes Brandenburg für das Jahr 2014 ein geringerer Bedarf benannt? Wie erklärt sich diese Reduzierung?

Mit Beantwortung der Großen Anfrage, Drucksache 5/8701 vom 17.03.2014 wurde eine Reduzierung im Haushaltstitel "Landesstraßen" in Höhe von insgesamt - 47,8 Mio. Euro (- 47 %) dargestellt.

8. Hat die Landesregierung eine Strategie, ein Konzept zur Beseitigung des bestehenden Substanz- und Werteverzehrs unserer Straßen und Brücken?
9. Bis wann ist der Substanz- und Werteverzehr gestoppt und bis wann wird er abgebaut sein?
10. Welche zeitlichen und inhaltlichen Planungen liegen hierzu vor?
11. Warum wird trotz des bekannten Investitionsstaus und gravierender Defizite in der Verkehrsinfrastruktur der Anteil der Landesstraßenmittel am Gesamthaushalt nicht auf mind. 1 %, wie in 2008, 2009, oder mehr, entsprechend des bestehenden Bedarfs erhöht?

Auf entsprechende Anfragen wurde seitens der Landesregierung mehrfach darauf verwiesen, dass „keine Angaben oder Schätzungen bezüglich des Anlagevermögens vorliegen.“

12. Wie gedenkt das Land der Wertminderung der Verkehrsinfrastruktur zu begegnen, wenn nicht einmal die Höhe des Anlagevermögens bewertet wird?
13. Wie ist es zu erklären, dass der Bund, Daehre- und Bodewig-Kommissionen über entsprechende Angaben zum Anlagevermögen der Verkehrsinfrastruktur verfügen, selbst Kommunen im Rahmen der Doppik hierzu in der Lage sind, und das Land nicht?
14. Wann werden die einzelnen Maßnahmen der Maßnahmenliste 2015 bis 2019 des sogenannten 100 Mio. € Programms hinsichtlich des geplanten Ausführungszeitpunktes, des Fertigstellungszeitpunktes und der Kosten spezifiziert?

Gemäß der Antwort auf die Kleine Anfrage 311 muss die Altersstruktur der Beschäftigten im LS als bedenklich eingeschätzt werden. Rund 67 % des Ingenieurpersonals ist über 50 Jahre und davon wiederum sind 11 % über 60 Jahre.

15. Wie bewertet die Landesregierung diese Situation, was ist geplant?
16. Wie hoch ist der durchschnittliche Krankenstand?

17. Ist die Landesregierung der Meinung, dass der LS Brandenburg über eine ausreichende Anzahl von Ingenieurpersonal verfügt, um den aktuellen und künftigen Aufgaben gerecht zu werden?
18. Ist damit zu rechnen, dass die auf Landesebene geforderten und festgeschriebenen Personalkürzungen zugunsten von unbefristeten Neueinstellungen für den LS Brandenburg aufgehoben werden und wenn ja, wann?

Die Angaben zur durchschnittlichen Bearbeitungsdauer von Nachträgen werden durch regionale Unternehmen in Frage gestellt und stark bezweifelt. 24 bis 36 Monate sind die Regel. In anderen Bundesländern, wie z.B. in Sachsen und Mecklenburg-Vorpommern, werden Nachträge innerhalb eines ½ Jahres bearbeitet.

19. Was sind die Gründe für diese Unterschiede?
20. Wieso dauert die Bearbeitung durch das Nachtragsmanagement in 2014 länger als im Jahr zuvor?
21. Wie hoch ist die Anzahl der im LS Brandenburg aktuell vorliegenden offenen Nachträge, wie hoch ist die Summe der Gesamtforderungen dieser Nachträge?

Namens der Landesregierung beantwortet die Ministerin für Infrastruktur und Landesplanung die Kleine Anfrage wie folgt:

Frage 1:

Der Bund hat eine Erhöhung der Investitionen im Verkehrsinfrastrukturbereich geplant und angekündigt. Wird das Land Brandenburg dabei Berücksichtigung finden und wenn ja, in welcher Form und Höhe?

Zu Frage 1:

Mit der Veranschlagung der Mittel im Planentwurf 2016 des Bundesfernstraßenhaushaltes wird das Land Brandenburg durch erhöhte Zuweisungen an Bundesmitteln im Rahmen der Auftragsverwaltung des Bundes profitieren. Konkrete Angaben des Bundes liegen hierzu noch nicht vor, deshalb sind diese Mittel in der beigefügten Anlage nicht enthalten.

Frage 2:

In welcher Höhe sind Finanzmittel aktuell für den Haushalt 2015/2016 für die Bereiche:

- Bundesfernstraßen
- Landesstraßen
- Förderung kommunaler Straßenbau

sowie davon jeweils für

- Planung
- Bau
- Betrieb/Unterhaltung

vorgesehen?

Frage 3:

Sind Leistungen/Vorhaben der DEGES darin enthalten und wenn ja, in welcher Höhe?

Frage 4:

Aus welchen Quellen werden die Vorhaben der DEGES im Land Brandenburg finanziert?

Zu Fragen 2 bis 4:

Die Fragen 2 bis 4 werden aufgrund des Sachzusammenhanges gemeinsam beantwortet.

Die Finanzmittel 2015/2016 einschließlich der Aufteilung auf die Bewirtschafter Landesbetrieb Straßenwesen (LS) und die Deutsche Einheit Fernstraßenplanungs- und -bau GmbH (DEGES) sind in der beigefügten Anlage entsprechend der Mittelherkunft dargestellt.

Die unter dem Begriff „Land“ aufgeführten Daten enthalten die in den Kapiteln 11 460 bzw. 11 470 und 08 050 veranschlagten Mittel des Haushaltsplans 2015/2016, die für Landesstraßen sowie für die Planung und Bauüberwachung von Bundesfernstraßen eingesetzt werden.

Darüber hinaus stehen noch zusätzliche Mittel für die Beseitigung von Hochwasserschäden sowie Erstattungen des Bundes zur Verfügung.

Die DEGES fungiert als Dienstleister für die Realisierung von Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen sowohl für den Bund als auch für die Länder.

Das Land Brandenburg ist Gesellschafter der DEGES und hat diese aktuell mit folgenden Projekten betraut:

- Planung und Bau der A 14 von Landesgrenze Sachsen-Anhalt/Brandenburg bis Landesgrenze Brandenburg/Mecklenburg Vorpommern (davon im Bau A 14 AS Karstädt-AS Groß Warnow)
- Planung und Bau der B 101 OU Thyrow (im Bau)
- Planung und Bau der B 87 OU Lübben
- Umsetzung des ÖPP-Projektes A 10/A24 AS Neuruppin – AS Pankow

Die Finanzierung dieser Maßnahmen erfolgt aus den dem Land Brandenburg zur Verfügung stehenden Bundeszuweisungen im Rahmen der Auftragsverwaltung der Bundesfernstraßen. Sie werden durch das Land Brandenburg der DEGES übertragen. Die Bau- und Grunderwerbskosten für die im Bau befindlichen Projekte A 14 und B 101 sind als Anteil DEGES in der Anlage enthalten.

Die Verwaltungskosten trägt das Land Brandenburg. Sie sind Bestandteil der in der Anlage enthaltenen Planungsmittel für Bundesfernstraßen.

Darüber hinaus realisiert die DEGES im Land Brandenburg das Projekt A 10 AD Potsdam – AD Nuthetal. Es handelt sich dabei um ein Verkehrsprojekt Deutsche Einheit. Die entsprechenden Investitionsmittel werden der DEGES direkt durch den Bund (BMVI) übertragen.

Die Verwaltungskosten tragen jeweils zur Hälfte der Bund und das Land; sie sind als Anteil DEGES in der Anlage enthalten.

Frage 5:

Wie hoch waren die Aufwendungen für "Straßenbegleitgrün" im Aufgabenbereich des Landesstraßenbetriebs in den letzten fünf Jahren pro Jahr?

Zu Frage 5:

Als Straßenbegleitgrün wird allgemein der Leistungsbereich 2 Grünpflege der betrieblichen Unterhaltung bezeichnet. Darüber hinaus können Aufwendungen im Zusammenhang mit Baumaßnahmen entstehen, wie z. B. Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

In den letzten fünf Jahren wurden jährlich für Landesstraßen rd. 6,3 Mio. € und für Bundesfernstraßen rd. 17,5 Mio. € eingesetzt.

Bei den Angaben zu den Bundesfernstraßen sind Ausgaben für Straßenbegleitgrün im Zusammenhang mit Baumaßnahmen in dem v.g. Betrag nicht enthalten, da diese dort nicht gesondert erfasst werden.

Frage 6:

Wie hoch waren die Aufwendungen für Neubau, sowie für grundhafte Sanierungen von Landesstraßen im Land Brandenburg in den letzten fünf Jahren?

Zu Frage 6:

Die Aufwendungen sind aus der nachfolgenden Tabelle 1 zu ersehen:

Tabelle 1: Aufwendungen für Landesstraßen

	2010	2011	2012	2013	2014
	[Mio. €]	[Mio. €]	[Mio. €]	[Mio. €]	[Mio. €]
Aufwendungen Landesstraßen	56	79	70	42	40
davon Erhaltung	48	65	42	26	30
davon Neubau	8	14	28	16	10

Frage 7:

Mit Beantwortung der Kleinen Anfrage 311 vom 23.02.2015 wurde gem. Anlage 1 in 2014 gegenüber dem Vorjahr eine Mittelreduzierung im Titel "Bundesfernstraßen" in Höhe von - 26,7 Mio. Euro (- 10 %) ausgewiesen. Wurde seitens des Landes Brandenburg für das Jahr 2014 ein geringerer Bedarf benannt? Wie erklärt sich diese Reduzierung?

Zu Frage 7:

Dem Land Brandenburg standen in den Jahren 2013 und 2014 Bundesmittel in relativ konstanter Größenordnung zur Verfügung (2013: 283 Mio. €, 2014: 286 Mio. €).

In Anlage 1 der Beantwortung der Kleinen Anfrage 311 sind nur die Bundesmittel ausgewiesen, die der Landesbetrieb Straßenwesen (LS) bewirtschaftete.

Darüber hinaus wurden seitens der DEGES Investitionen in Höhe von 12,9 Mio. € im Jahr 2013 und 42,4 Mio. € im Jahr 2014 getätigt.

Von daher handelt es sich nicht um eine Mittelreduzierung im Bundesfernstraßenbau sondern um eine Verlagerung der Finanzmittel auf die mit der Projektumsetzung befassten Stellen.

Mit Beantwortung der Großen Anfrage, Drucksache 5/8701 vom 17.03.2014 wurde eine Reduzierung im Haushaltstitel "Landesstraßen" in Höhe von insgesamt - 47,8 Mio. Euro (- 47 %) dargestellt.

Frage 8 :

Hat die Landesregierung eine Strategie, ein Konzept zur Beseitigung des bestehenden Substanz- und Werteverzehrs unserer Straßen und Brücken?

Frage 9:

Bis wann ist der Substanz- und Werteverzehr gestoppt und bis wann wird er abgebaut sein?

Frage 10:

Welche zeitlichen und inhaltlichen Planungen liegen hierzu vor?

Zu Fragen 8 bis 10:

Straßen

Der Zustand der Fahrbahnen der Landesstraßen wird in Brandenburg in turnusmäßigen Messkampagnen durch eine Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) mit zertifizierten Messsystemen alle 4 Jahre erfasst (Landesstraßengrundnetz zuletzt 2014, Grünes Netz zuletzt 2011, aktuelle Erfassung läuft).

Tabelle 2: Zustandsverteilung der Landesstraßen in Brandenburg (Gesamtwert)

Straßen-kategorie	Jahr der ZEB	Zustandsnote	Anteil in % Gesamt-netz	Anteil in % Orts-durch-fahrten
Landesstraßen (Grundnetz)	2014	sehr gut (Note 1,0 – 1,49)	24	10
		ausreichend (Note 1,5 – 3,49)	36	28
		schlecht (Note 3,5 – 4,49)	22	28
		sehr schlecht (Note 4,5 – 5,00)	18	34
Landesstraßen (Grünes Netz)	2011	sehr gut (Note 1,0 – 1,49)	23	11
		ausreichend (Note 1,5 – 3,49)	33	26
		schlecht (Note 3,5 – 4,49)	23	28
		sehr schlecht (Note 4,5 – 5,00)	26	35

Auf der Grundlage der Ergebnisse der ZEB wird mit Hilfe eines Pavement-Management-Systems (PMS) der Erhaltungsbedarf ermittelt.

Auf der Grundlage der Untersuchungen werden die zur Verfügung stehenden Mittel für die Erhaltung der Befahrbarkeit der Landesstraßen eingesetzt. Der Einsatz erfolgt für die Verbesserung des Zustandes in den Ortsdurchfahrten, die Erhaltung der Brücken.

ckenbauwerke, um Sperrungen zu vermeiden, und die Absicherung von Maßnahmen mit Dritten (insbesondere die Absicherung von Maßnahmen mit der DB AG und Maßnahmen im Zusammenhang mit Bundesfernstraßen).

Die Realisierung der Maßnahmen erfolgt nach verkehrswirtschaftlichen (Verkehrsbelastung, Verkehrssicherheit etc.) und landespolitischen (Unterstützung RWK, regionale Erreichbarkeit etc.) Kriterien sowie nach der Verfügbarkeit von Haushaltsmitteln. Das in der Legislaturperiode aufgelegte 100-Mio.-€-Programm für Landesstraßen, das vor allem für die Erneuerung der Ortsdurchfahrten eingesetzt wird, ermöglicht eine schnellere Abarbeitung des Handlungsbedarfs. Unabhängig davon wird im Rahmen der Straßenunterhaltung die Befahrbarkeit sichergestellt.

Brücken

Ingenieurbauwerke im Zuge von Bundesfern- und Landesstraßen unterliegen bundesweit einer regelmäßigen Kontrolle gemäß DIN 1076. Im Rahmen der im Abstand von 3 bzw. 6 Jahren stattfindenden Bauwerksprüfungen (Einfache Prüfungen bzw. Hauptprüfungen) wird der Zustand der Bauwerke entsprechend Regelwerk erfasst und dokumentiert. Darüber hinaus können Sonderprüfungen im Einzelfall angesetzt werden.

Auf der Grundlage der Bauwerksprüfung werden unter dem Aspekt der Wirtschaftlichkeit Art und Umfang der durchzuführenden Erhaltungsmaßnahmen abgeleitet.

Die zeitliche Einordnung richtet sich nach dem jeweiligen Bedarf, dem Vorbereitungsstand der Maßnahmen sowie den zur Verfügung stehenden Haushaltsmitteln.

Frage 11:

Warum wird trotz des bekannten Investitionsstaus und gravierender Defizite in der Verkehrsinfrastruktur der Anteil der Landesstraßenmittel am Gesamthaushalt nicht auf mind. 1 %, wie in 2008, 2009, oder mehr, entsprechend des bestehenden Bedarfs erhöht?

Zu Frage 11:

Die Landesregierung hat zur Stärkung der Infrastruktur ein zusätzliches Investitionsförderprogramm entsprechend dem Koalitionsvertrag im Landesstraßenbereich aufgelegt. Mit der Umsetzung des 100- Mio.-€-Programms wird ein schrittweiser Abbau des Investitionsstaus vorgenommen.

Auf entsprechende Anfragen wurde seitens der Landesregierung mehrfach darauf verwiesen, dass „keine Angaben oder Schätzungen bezüglich des Anlagevermögens vorliegen.“

Frage 12:

Wie gedenkt das Land der Wertminderung der Verkehrsinfrastruktur zu begegnen, wenn nicht einmal die Höhe des Anlagevermögens bewertet wird?

Zu Frage 12:

Aus der Bewertung des Straßenvermögens ergeben sich kaum zusätzliche Steuerungsinformationen zum Straßenzustand. Grundlage der Veranschlagung der Straßenbaumittel im Landeshaushalt sind die Ergebnisse der regelmäßig durchgeführten Zustandserfassungen an Landesstraßen. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse sind

für die Ermittlung des Handlungsbedarfs für den Erhalt des Straßennetzes ausreichend.

Frage 13:

Wie ist es zu erklären, dass der Bund, Daehre- und Bodewig-Kommissionen über entsprechende Angaben zum Anlagevermögen der Verkehrsinfrastruktur verfügen, selbst Kommunen im Rahmen der Doppik hierzu in der Lage sind, und das Land nicht?

Zu Frage 13:

Die seinerzeit für die Erhebung an die Länder übermittelten Fragen enthielten keine entsprechende Abfragen zum Anlagevermögen. Nach hiesiger Kenntnis beruhen die Informationen der Bundesregierung und der verschiedenen Kommissionen weitestgehend auf Schätzungen und Hochrechnungen aufgrund einzelner vorliegender Bewertungen auf Länderebene.

Die Kommunen in Brandenburg waren im Zuge der Einführung der Doppik verpflichtet, das kommunale Straßenvermögen zu bewerten und zu bilanzieren. Nach den hier vorliegenden Informationen aus den Kommunen sind die hieraus abgeleiteten Steuerungs- und Haushaltsentscheidungen begrenzt, was die Haltung der Landesregierung bestätigt.

Frage 14:

Wann werden die einzelnen Maßnahmen der Maßnahmenliste 2015 bis 2019 des sogenannten 100 Mio. € Programms hinsichtlich des geplanten Ausführungszeitpunktes, des Fertigstellungszeitpunktes und der Kosten spezifiziert?

Zu Frage 14:

Die Maßnahmen des 100-Mio.-Euro-Programms sind bereits spezifiziert. Entsprechend dem Vorbereitungsstand und der erforderlichen Erlangung des Baurechts können sich Veränderungen ergeben.

Gemäß der Antwort auf die Kleine Anfrage 311 muss die Altersstruktur der Beschäftigten im LS als bedenklich eingeschätzt werden. Rund 67 % des Ingenieurpersonals ist über 50 Jahre und davon wiederum sind 11 % über 60 Jahre.

Frage 15:

Wie bewertet die Landesregierung diese Situation, was ist geplant?

Zu Frage 15:

Die demografische Situation ist bekannt. Die erreichte Altersstruktur bot Anlass zum Handeln. Die Landesregierung hat für das Jahr 2015 einen Einstellungskorridor von 15 Stellen geschaffen und 15 Nachwuchsstellen zur Verfügung gestellt. Für die Jahre 2016 bis 2018 wurden weitere 35 Nachwuchsstellen in Aussicht gestellt.

Frage 16:

Wie hoch ist der durchschnittliche Krankenstand?

Zu Frage 16:

Für das Kalenderjahr 2014 betrug die krankheitsbedingte Fehlquote über alle Beschäftigtengruppen (einschließlich Personal des Betriebsdienstes) 7,1 % (d. h. 26,1 Kalendertage).

Frage 17:

Ist die Landesregierung der Meinung, dass der LS Brandenburg über eine ausreichende Anzahl von Ingenieurpersonal verfügt, um den aktuellen und künftigen Aufgaben gerecht zu werden?

Zu Frage 17:

Siehe Antwort zu Frage 15.

Frage 18:

Ist damit zu rechnen, dass die auf Landesebene geforderten und festgeschriebenen Personalkürzungen zugunsten von unbefristeten Neueinstellungen für den LS Brandenburg aufgehoben werden und wenn ja, wann?

Zu Frage 18:

Die Personalbedarfsplanung der Landesregierung ist auch für den LS verbindlich. Die für die Haushaltsjahre 2015 und 2016 ursprünglich vorgesehene Einsparung von 161 Stellen wurde auf 86 Stellen reduziert.

Die Angaben zur durchschnittlichen Bearbeitungsdauer von Nachträgen werden durch regionale Unternehmen in Frage gestellt und stark bezweifelt. 24 bis 36 Monate sind die Regel. In anderen Bundesländern, wie z.B. in Sachsen und Mecklenburg-Vorpommern, werden Nachträge innerhalb eines ½ Jahres bearbeitet.

Frage 19:

Was sind die Gründe für diese Unterschiede?

Zu Frage 19:

Angaben zu Bearbeitungszeiten aus anderen Bundesländern liegen nicht vor. Insofern kann für Unterschiede keine Analyse erfolgen. Unabhängig davon ist das Problem erkannt und wird an der Verbesserung des Nachtragsmanagements gearbeitet.

Frage 20:

Wieso dauert die Bearbeitung durch das Nachtragsmanagement in 2014 länger als im Jahr zuvor?

Zu Frage 20:

Im Jahr 2014 bestand eine sehr kritische Personalsituation im Nachtragsmanagement. Um die Engpässe zu kompensieren hat der LS reagiert und 2015 Stellenbesetzungen im Bereich des Nachtragsmanagement vorgenommen.

Frage 21:

Wie hoch ist die Anzahl der im LS Brandenburg aktuell vorliegenden offenen Nachträge, wie hoch ist die Summe der Gesamtforderungen dieser Nachträge?

Zu Frage 21:

Derzeit sind 755 dem Grunde nach bestätigte Nachträge noch nicht abgeschlossen. Die Gesamtsumme der Forderungen dafür beträgt brutto 33,055 Mio. €. Gemäß dem Handbuch für die Vergabe und Ausführung von Bauleistungen im Straßen- und Brückenbau (HVA B-StB) Punkt 3.4 (2) sowie Punkt 3.7 (13) ist analog § 16 VOB/B der

unstrittige Betrag auszuzahlen. Hiervon macht der LS Gebrauch, so dass die unstrittigen Forderungen überwiegend beglichen sind.

Anlage zur Kleinen Anfrage 1084							
Beantwortung zu Frage 2 bis 4							
Angaben in Mio. €							
	Plan 2015				Plan (beim Bund Entwurf) 2016		
	gesamt	dav. LS	dav. DEGES		gesamt	dav. LS	dav DEGES
Bund							
Gesamt	289,9	246,9	43,0		280,0	253,2	26,8
davon							
Bau	215,4	172,4	43,0		203,5	176,7	26,8
Betrieb, Unterhaltung u. Sonstiges	74,5	74,5			76,5	76,5	
Land							
Gesamt	99,3	99,3	0,0		110,1	110,1	0,0
davon							
Bau (einschl. EFRE und Kofinanzierungsmittel)	20,1	20,1	0,0		31,4	31,4	0,0
Planung u. Bauüberwachung Landesstraßen	6,4	6,4	0,0		6,0	6,0	0,0
Planung und Bauüberwachung Bundesfernstraßen	28,0	28,0			28,0	28,0	
Betrieb, Unterhaltung u. Sonstiges	44,8	44,8	0,0		44,7	44,7	0,0
Kommunaler Straßenbau (Förderung)	27,5	27,5			27,5	27,5	