

**Kleine Anfrage zur kurzfristigen schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 2 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Omid Najafi und Holger Kühnlenz (AfD)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung
namens der Landesregierung

Zustand der Landesstraßen im Landkreis Stade und der Kreisstraßen in Niedersachsen

Anfrage der Abgeordneten Omid Najafi und Holger Kühnlenz (AfD), eingegangen am 04.04.2025 -
Drs. 19/6953,
an die Staatskanzlei übersandt am 08.04.2025

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung
namens der Landesregierung vom 17.04.2025

Vorbemerkung der Abgeordneten

Nach Informationen der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr kommt es im Geschäftsbereich Stade im Zuge von Sanierungsmaßnahmen an der L 124 zu Mehraufwänden bei der Fahrbahnsanierung.¹ Die zunächst durchgeführten Baugrunderkundungen hatten keine Rückschlüsse auf Schäden im Straßenuntergrund erkennen lassen.² Bisher bekannt waren nur der problematische Zustand und der hohe Sanierungsbedarf bei den dortigen Kreisstraßen.³ Schäden an Kreisstraßen (Risse, Versackungen, Bodenwellen und Spurrillen) sind niedersachsenweit ein Problem.⁴

1. Welche Probleme beim Fahrbahnuntergrund wurden nachträglich festgestellt, und sind diese Gegenstand regulärer Standarduntersuchungen und auch von anderen Landesstraßen bekannt?

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) führt im Zuge der Bauvorbereitung für jede Erhaltungsmaßnahme zahlreiche Voruntersuchungen nach dem aktuellen Stand der Technik und den entsprechenden Regelwerken durch (Standardverfahren). Dabei werden u. a. Bohrkern zur Analyse des Straßenaufbaus entnommen und der Asphalt chemisch analysiert. Die Auswahl von Lage und Anzahl der Stationen, an denen Untersuchungen vorgenommen werden, erfolgt dabei je nach Art und Umfang der Maßnahme. Bohrkernentnahmen können aus wirtschaftlichen Gründen nur punktuelle Untersuchungen des Fahrbahnaufbaus eines Streckenabschnitts darstellen. Bei einem nicht homogenen Fahrbahnaufbau, wie dies bei vielen Landesstraßen der Fall ist, können diese Ergebnisse daher von dem in der Fläche vorliegenden Zustand abweichen.

Die Landesstraße zwischen Ahlerstedt und Hollenbeck (L 124) wies vorwiegend Fahrbahnabsenkungen im Randbereich und Ausbrüche bzw. punktuelle Fahrbahnschäden in der Asphaltdecke auf. Im Zuge der Bauvorbereitung des Projekts ergaben die Untersuchungen u. a. einen hohen PAK-Gehalt

¹ <https://www.strassenbau.niedersachsen.de/startseite/aktuelles/presseinformationen/l-124-radweg-und-fahrbahnsanierung-zwischen-ahlerstedt-und-hollenbeck-dauert-langer-238022.html>

² https://www.kreiszeitung-wochenblatt.de/harsefeld/c-service/l124-bei-ahlerstedt-bleibt-bis-zum-2-quartal-2025-gesperrt_a341616

³ https://www.kreiszeitung-wochenblatt.de/stade/c-panorama/der-landkreis-stade-will-das-kreisstrassen-elend-anpacken_a350404

⁴ <https://www.nordsee-zeitung.de/cuxland/umleitung-nach-a27-sperrung-wer-zahlt-fuer-die-schaeden-an-den-kreisstrassen-222761.html>; <https://www.goslarsche.de/Nachrichten/Strassenbau-tt86206.html>;
<https://www.verkehrsrundschau.de/nachrichten/transport-logistik/viele-strassen-in-norddeutschland-in-schlechtem-zustand-2986102>

(PAK = Polycyclische aromatische Kohlenwasserstoffe) im Unterbau der Straße. Da die Entsorgung PAK-haltiger Ausbaumaterialien hohe Kosten erzeugt, wird dies bei der Entwicklung von Sanierungskonzepten berücksichtigt und wenn technisch möglich vermieden.

Aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit entschied sich der zuständige regionale Geschäftsbereich Stade der NLStBV als Sanierungskonzept für eine sogenannte Randaufschulterung der Fahrbahn. Hierbei sollte nur der geschädigte Randbereich über 1,5 m Breite beidseitig 10 cm tief ausgebaut und neu aufgebaut werden. Abschließend sollte die gesamte Fahrbahn eine neue Asphaltdecke erhalten. Bei vergleichbaren Schadensbildern im Zuge von Landesstraßen wurde diese Bauweise bereits mehrfach erfolgreich ausgeführt und hat sich bewährt.

Während der Fräsarbeiten kamen in den Randbereichen unter der Fräsfläche tiefe Risse zum Vorschein. Auch zeigte die darunter liegende Schicht Auflösungen. Die Bindemittelleigenschaften des Unterbaus waren in weiten Teilen schlechter als es die Bohrkernentnahmen aus den Voruntersuchungen aufgezeigt hatten.

Um unter diesen Randbedingungen einen standfesten und langlebigen Fahrbahnaufbau herzustellen, war eine grundlegende Sanierung auch der tieferliegenden Schichten über die gesamte Breite erforderlich. Die zum Teil stark mit PAK belasteten Ausbaustoffe mussten zudem fachgerecht entsorgt bzw. deponiert werden.

2. Welche Kosten kommen zum Tragen

- a) für die ursprüngliche Sanierung der L 124,
- b) für den Radwegausbau und den Neuaufbau der L 124,
- c) für die Behebung entstandener Schäden an der K 55 und K 74?

Zu a:

Die Kosten für die Sanierung der L 124 betragen bei der Auftragsvergabe insgesamt 2 056 395,25 Euro. Davon entfielen 1 545 608,71 Euro auf die Fahrbahnsanierung und 510 786,54 Euro auf die Radwegsanierung.

Zu b:

Nach derzeitigem Stand werden zusätzliche Kosten von rund 1,9 Millionen Euro erwartet.

Zu c:

Die Kosten für die Behebung von Schäden an den Kreisstraßen aufgrund der Umleitung können derzeit noch nicht beziffert werden. Der Landkreis wird diese nach Projektabschluss geltend machen.

3. Welches Schadensbild (z. B. Schlaglochkataster, Kartierungen, KI-Erfassung, „Straßen-TÜV“) zur Sanierungsbedürftigkeit der Kreisstraßen erhält die Landesregierung von den Landkreisen, kreisfreien Gemeinden sowie über die eigene Zuständigkeit in 13 Landkreisen?

Die Landesregierung erhält grundsätzlich keine Informationen zu Schadensbildern und zur Sanierungsbedürftigkeit von Kreisstraßen. Die Landkreise und kreisfreien Gemeinden sind Straßenbaulastträger für die Kreisstraßen und handeln im eigenen Wirkungskreis.

In Niedersachsen haben 13 Landkreise die technische Verwaltung der Kreisstraßen an die NLStBV übertragen. Die Straßenbaulast für die Kreisstraßen liegt jedoch weiterhin beim Landkreis. Dieser beauftragt die Erfassung von Schadensbildern beispielsweise durch eine Zustandserfassung der Kreisstraßen. In diesen Fällen liegen der NLStBV die Schadensbilder der Kreisstraßen vor.