

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung  
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT  
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage des Abgeordneten Christian Frölich (CDU)

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

**Wie begegnet die Landesregierung den volkswirtschaftlichen und klimatischen Folgen von Staus?**

Anfrage des Abgeordneten Christian Frölich (CDU), eingegangen am 10.03.2025 - Drs. 19/6756,  
an die Staatskanzlei übersandt am 14.03.2025

Antwort des Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung  
namens der Landesregierung vom 14.04.2025

**Vorbemerkung des Abgeordneten**

Laut der ADAC-Staubilanz summierte sich die durch Staus verlorene Zeit auf deutschen Autobahnen im Jahr 2023 auf insgesamt 427 000 Stunden.<sup>1</sup> In Niedersachsen entstanden auf einer Staulänge von 84 476 Kilometern insgesamt 36 124 Staus, die zu einer Wartezeit von 32 403 Stunden führten.<sup>2</sup>

Bereits frühe Forschungen ergaben Schätzungen, wonach die durch Staus verursachten volkswirtschaftlichen Schäden die externen Kosten von Unfällen, Luftverschmutzung und Klimawandel übersteigen können.<sup>3</sup> Ein Verkehrsexperte der ETH Zürich beziffert den durch Zeitverlust entstandenen Schaden auf 20 bis 30 Schweizer Franken je Stunde. Umgerechnet auf Deutschland entspräche dies einem Gegenwert zwischen neun und 13,6 Millionen Euro für das Jahr 2023. Der Forschungsleiter der PTV Group komme unter Berücksichtigung der gesamten Personenstunden auf mögliche volkswirtschaftliche Gesamtkosten von rund zehn Milliarden Euro pro Jahr. Eine Prognose des Londoner Centre for Economics and Business Research aus dem Jahr 2014 geht davon aus, dass sich die volkswirtschaftlichen Staukosten in Deutschland bis 2030 auf insgesamt 520 Milliarden Euro summieren könnten.<sup>4</sup>

Auf der 2. Nachhaltigkeitskonferenz der Bauindustrie wurde eine Studie vorgestellt, die sich mit der CO<sub>2</sub>-Reduktion durch den beschleunigten Bau von Infrastrukturprojekten befasst. Ein Beispiel ist der Bau der „Expressbrücke“ am Afferder Weg/BAB A1, die im Vergleich zur konventionellen Bauweise eine um 66 % verkürzte Bauzeit aufwies. Dabei wurde untersucht, inwieweit sich die durch verkürzte Bauzeiten eingesparten Emissionen positiv auf die Gesamtbilanz eines Bauprojekts auswirken können.<sup>5</sup>

**1. In welchem Umfang berücksichtigt die Landesregierung bei der Priorisierung von Bauvorhaben gegebenenfalls die potenzielle Einsparung von Stauzeiten, um volkswirtschaftliche Kosten und Emissionen zu minimieren?**

Im Bereich des niedersächsischen Baustellenmanagements stehen die Auswirkungen von Baumaßnahmen für das Klima sowie für die Verkehrsteilnehmer auf Bundes-, Landes- und Kreisstraßen in

<sup>1</sup> [https://www.adac.de/infogram/bdf7a4c1-065a-4f2b-a9e2-0e6a4533b443/?parent\\_url=https%3A%2F%2Fwww.adac.de%2Fverkehr%2Fverkehrsinfos%2Fstaubilanz%2F&src=embed](https://www.adac.de/infogram/bdf7a4c1-065a-4f2b-a9e2-0e6a4533b443/?parent_url=https%3A%2F%2Fwww.adac.de%2Fverkehr%2Fverkehrsinfos%2Fstaubilanz%2F&src=embed)

<sup>2</sup> <https://presse.adac.de/regionalclubs/niedersachsen-sachsen-anhalt/niedersachsen-adac-staubilanz-2023.html>

<sup>3</sup> Palma, André de / Lindsey, Robin / Niskanen, Esko, 2006, Policy insights from the urban road pricing case studies, in: Transport Policy, Vol. 13, No. 2, S. 149

<sup>4</sup> <https://www.wiwo.de/politik/deutschland/verkehr-diese-kosten-entstehen-durch-staus/29642780.html>

<sup>5</sup> [https://www.bauindustrie.de/fileadmin/user\\_upload/Reddemann\\_Echterhoff\\_Expressbruecke.pdf](https://www.bauindustrie.de/fileadmin/user_upload/Reddemann_Echterhoff_Expressbruecke.pdf), S. 9

Niedersachsen regelmäßig mit im Fokus. Ziel ist es, Konflikte zwischen Baumaßnahmen verschiedener Bausträger schon in der Planungsphase zu identifizieren und nach Möglichkeit zu vermeiden, indem die einzelnen Baumaßnahmen besser aufeinander abgestimmt werden. Um die Negativeffekte wie Abgasemissionen, Lärm, Schmutz, Staus und Verkehrsumleitungen auch zeitlich auf das notwendige Minimum zu beschränken, ohne den notwendigen Straßeninfrastrukturausbau zu vernachlässigen, werden daher Baumaßnahmen sorgfältig und im Voraus geplant und im Rahmen der Baustellenkoordinierung intensiv begleitet.

Die Priorisierung der Baumaßnahmen für eine potenzielle Einsparung von Stauzeiten sowie die Wahl geeigneter Umleitungsstrecken erfolgt im Rahmen der Baustellenkoordinierung mit den regionalen Geschäftsbereichen der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV), den unteren Verkehrsbehörden, der Autobahn GmbH sowie mit den Nachbarbundesländern. Dabei werden Aspekte wie die Festlegung der zeitlichen Umsetzung einer Baumaßnahme in Abhängigkeit weiterer Baumaßnahmen mit Einfluss auf den Verkehrsablauf und die Auswahl der Verkehrsführung (im Hinblick auf das Ziel einer zeitlich und technisch sinnvollen und wirtschaftlichen Verkehrsführung) berücksichtigt.

Im Bereich des Straßenverkehrsmanagements setzt Niedersachsen seit 1,5 Jahren auf den innovativen Lösungsansatz des digitalen Verkehrsmanagements. Ein Baustein hierfür ist die digitale Verkehrslenkung in Verbindung mit dem kollaborativen Routingansatz. Technisch gesehen handelt es sich um Methoden zur kollaborativen Verkehrslenkung - man spricht auch von „Schwarmintelligenz“ -, sie verteilt Verkehrsteilnehmer hochautomatisiert im Straßennetz. Die Routen der Fahrzeuge werden zentral aufeinander abgestimmt und vorausschauend im Straßennetz verteilt, um Staus zu reduzieren oder ganz zu vermeiden.

Das Land Niedersachsen plant den Einsatz digitaler Technologien zur Umsetzung von kollaborativen Verkehrslenkungsstrategien im Alltags-, Baustellen-, Ereignis- und Störfallmanagement. Die Technologie soll Bestandteil des Verkehrsmanagementkonzepts des Landes Niedersachsen werden.

**2. Wie bewertet die Landesregierung den Einsatz von sogenannten Expressbrücken, wie sie beim Bauvorhaben Afferder Weg/BAB A1 umgesetzt wurden, insbesondere im Hinblick auf die Gesamtemissionen trotz der Verwendung von Betonfertigteilen?**

Die Landesregierung bewertet den Einsatz von Expressbrücken wie beim Bauvorhaben Afferder Weg/BAB A 1 positiv, da insgesamt eine deutliche Reduktion der Gesamtemissionen erreicht werden kann. Dies liegt an der erheblichen Verkürzung der Bauzeit, die Verkehrsstaus und damit verbundene Emissionen minimiert. Damit kann der Einsatz von Brücken mit hohem Vorfertigungsgrad bei Randbedingungen wie am Beispiel „Afferder Weg/BAB A 1“ zur Erreichung von Klimazielen beitragen, da die Einsparungen durch Stauvermeidung die Emissionen der Betonproduktion übersteigen.

Im Rahmen von Pilotprojekten wurden auch in Niedersachsen Brücken mit hohem Vorfertigungsgrad erfolgreich umgesetzt. Als Beispiele können die Brücken „B 68 Schulstraße“ in Georgsmarienhütte und „B 27 Oderbrücke“ bei Gieboldehausen genannt werden.

**3. Gibt es Überlegungen der Landesregierung, ein Anreizsystem für Sondervorschläge bei Brückenersatzbauten (mit und ohne Kapazitätserweiterung) im Vergaberecht zu etablieren, um dadurch kürzere Bauzeiten zu ermöglichen? Falls ja, in welcher Form? Falls nein, warum nicht?**

Sondervorschläge zur Ermöglichung kürzerer Bauzeiten können über die Zulassung von Nebenangeboten, die Anwendung entsprechender Vergabekriterien sowie die Anwendung funktionaler Ausschreibungen eingebracht werden. Die Nutzung genannter Vergabeaspekte beim Brückenersatzneubau ist ein Handlungsfeld der „Handlungsstrategie Brücke“ der NLStBV im Rahmen der systematischen Brückenerhaltung und wird zukünftig verstärkt zum Einsatz kommen.

- 4. Sieht die Landesregierung die Möglichkeit, die durch eine beschleunigte Brückenbaumaßnahme eingesparten CO<sub>2</sub>-Emissionen (durch reduzierte Stauzeiten) in Form von handelbaren CO<sub>2</sub>-Zertifikaten den öffentlichen Auftraggebern (Land, Kreise, Kommunen) zur Gegenfinanzierung der Infrastrukturmaßnahme zur Verfügung zu stellen? Falls nein, warum nicht?**

CO<sub>2</sub>-Zertifikate werden von anerkannten Organisationen verifiziert, die die Methoden zur Validierung und Überprüfung von Klimaprojekten etablieren. Ob in dem in der Frage geschilderten Sachverhalt die notwendigen Voraussetzungen vorliegen, muss von einer anerkannten Zertifizierungsstelle geprüft werden. Der Landesregierung liegen zum Zertifikatehandel bei Infrastrukturmaßnahmen und zu den in diesem Zusammenhang gegebenenfalls realisierbaren Gegenfinanzierungsmöglichkeiten keine Erkenntnisse vor.

- 5. Plant die Landesregierung, für Brückenersatzbauten (mit und ohne Kapazitätserweiterung) an Landes-, Kreis- und Kommunalstraßen Planfeststellungsverfahren und Umweltverträglichkeitsprüfungen zu verkürzen? Falls ja, in welcher Form? Falls nein, warum nicht?**

Im Rahmen des Programms „einfacher, schneller, günstiger“ plant die Landesregierung gemeinsam mit den Fraktionen auch eine Beschleunigung von Brückenersatzmaßnahmen. Aktuell wird eine Novellierung des Niedersächsischen Straßengesetzes (NStrG) vorbereitet, in der es u. a. um die Freistellung von Ersatzneubauten neben dem Bestand beziehungsweise die Erleichterung von provisorischen Bauwerken zur Aufrechterhaltung des Verkehrs während der Bauphase gehen soll.

Änderungen des Niedersächsischen Umweltverträglichkeitgesetzes sind im Zusammenhang mit den geplanten Regelungen zur Beschleunigung des Brückenersatzneubaus nicht beabsichtigt. Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist im Bundes- und insbesondere im europäischen Recht verankert und muss dem Standard des höherrangigen Rechts genügen. Eine Verkürzung der Umweltverträglichkeitsprüfung durch Landesrecht ist insoweit nur in den vorgegebenen Grenzen des Bundes- und Europarechts möglich.

- 6. Besteht die Absicht der Landesregierung, identische Ersatzbauten für beschädigte oder abgerissene Brücken als Unterhaltungs- oder Instandhaltungsmaßnahmen einzustufen, sodass kein Planfeststellungsverfahren erforderlich wäre? Falls nein, warum nicht?**

Unter der Voraussetzung, dass der Ersatzneubau ohne Erhöhung der Verkehrskapazität und ohne Pflicht zur Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) standortgleich erfolgt, soll der Ersatzneubau künftig möglichst unter Verzicht auf formelle Genehmigungsverfahren umgesetzt werden. Auf diese Weise werden Planungszeiten verkürzt und Ersatzneubauten schneller in die Bauphase gebracht.

- 7. Plant die Landesregierung eine Anpassung der Anforderungen an die Umweltverträglichkeitsprüfung für Brückenersatzbauten (mit und ohne Kapazitätserweiterung)? Falls ja, in welcher Form? Falls nein, warum nicht?**

Es wird auf die Antwort zu Frage 5 verwiesen.