

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

Anfrage des Abgeordneten Hartmut Moorkamp (CDU)

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

Ausschreibungen von Schadstellensanierungen

Anfrage des Abgeordneten Hartmut Moorkamp (CDU), eingegangen am 22.06.2026 -
Drs. 19/10999,
an die Staatskanzlei übersandt am 23.06.2026

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Bauen namens der Landesregierung vom 21.07.2026

Vorbemerkung des Abgeordneten

Im Rahmen von Gesprächen mit im Straßen- und Tiefbau tätigen Unternehmen wurden die Ausschreibungspraxis für die Sanierung von Schadstellen an Straßen sowie die Anforderungen an die Untersuchung und Entsorgung von Ausbauasphalt thematisiert. Dabei wurde u. a. auf den Geschäftsbereich Lingen der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) Bezug genommen.

1. **Liegen der Landesregierung Erkenntnisse dazu vor, wie sich die Anzahl der veröffentlichten Ausschreibungen für Schadstellensanierungen im Geschäftsbereich Lingen in den vergangenen Jahren entwickelt hat? Falls ja, wie stellt sich diese Entwicklung dar?**

Der regionale Geschäftsbereich (rGB) Lingen der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) veröffentlicht im Schnitt 9 bis 11 Ausschreibungen pro Jahr zur Beseitigung von Schadstellen. Eine Besonderheit in der Entwicklung ist nicht zu verzeichnen.

2. **Wie viele Ausschreibungen für Schadstellensanierungen wurden in den vergangenen drei Jahren in den einzelnen Geschäftsbereichen der NLStBV veröffentlicht (bitte nach Jahren und Geschäftsbereichen tabellarisch darstellen)?**

rGB	Haushaltsjahr (HJ)		
	Anzahl im HJ 2023	Anzahl im HJ 2024	Anzahl im HJ 2025
Aurich	4	1	0
Gandersheim	2	1	1
Goslar	0	6	1
Hameln	1	2	2
Hannover	5	2	5
Lüneburg	3	6	1
Lingen	11	9	9
Nienburg	3	1	3
Oldenburg	5	4	5
Osnabrück	1	1	1
Stade	5	9	10
Verden	0	2	0
Wolfenbüttel	5	3	3

Die Anzahl der Ausschreibungen für Schadstellensanierungen ist u. a. von den Witterungsverhältnissen, insbesondere den winterbedingten Straßenschäden, abhängig und kann daher von Jahr zu Jahr variieren. Die festgestellten Unterschiede zwischen den regionalen Geschäftsbereichen resultieren zudem aus unterschiedlichen organisatorischen Vorgehensweisen. Hierzu zählen insbesondere unterschiedliche Ausschreibungszyklen sowie eine abweichende räumliche Abgrenzung der Ausschreibungsgebiete. Daher ist die Anzahl der Ausschreibungen nur eingeschränkt zwischen den regionalen Geschäftsbereichen vergleichbar.

3. Welchen Anteil hatten Ausschreibungen für Schadstellensanierungen in den vergangenen drei Jahren an der Gesamtzahl der von den jeweiligen Geschäftsbereichen der NLStBV veröffentlichten Ausschreibungen (bitte nach Jahren und Geschäftsbereichen tabellarisch darstellen)?

rGB	Haushaltsjahr (HJ)		
	Anteil in % im HJ 2023	Anteil in % im HJ 2024	Anteil in % im HJ 2025
Aurich	8,1	1,6	0
Gandersheim	2,7	1,2	1,3
Goslar	0	9,1	1,2
Hameln	2,5	5,7	5,4
Hannover	12,5	5,7	13,9
Lüneburg	6,5	7,8	2,5
Lingen	10,5	7	9,2
Nienburg	4,5	1,5	4,8
Oldenburg	5,1	4,1	4,5
Osnabrück	1,7	1,8	1,4
Stade	11,4	10,8	13,8
Verden	0	4,3	0
Wolfenbüttel	15	8	8

4. Liegen der Landesregierung Erkenntnisse dazu vor, ob Anforderungen an Untersuchungen und Analysen von Ausbauasphalt bzw. Straßenaufbruchmaterial Auswirkungen auf die Anzahl, den Umfang oder die Wirtschaftlichkeit von Ausschreibungen für Schadstellensanierungen haben (bitte diese nach Möglichkeit quantifizieren sowie die zugrunde liegenden Vorgaben und deren Herkunft erläutern)?

Ja. Die Anforderungen an die Beprobung und Analytik von Ausbauasphalt bzw. Straßenaufbruchmaterial wirken sich auf die Kosten von Schadstellensanierungen aus. Maßgeblich sind dabei die Untersuchungsergebnisse, aus denen sich der erforderliche Verwertungs- oder Entsorgungsweg ableitet. Die hierdurch entstehenden Verwertungs- bzw. Entsorgungskosten beeinflussen die Gesamtkosten der Maßnahme.

Auswirkungen auf die Durchführung bzw. den Umfang der Maßnahmen bestehen hingegen grundsätzlich nicht. Schadstellensanierungen werden unabhängig von den Untersuchungsergebnissen geplant und durchgeführt, da sie zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit erforderlich sind.

Die Anforderungen, die an die Beprobung und Analyse von Ausbauasphalt/Straßenaufbruchmaterial gestellt werden, sind in den einschlägigen technischen Regelwerken vorgegeben. Diese regeln, wie, wo und in welcher Anzahl Proben an unterschiedlichen Materialien zu nehmen und zu untersuchen sind.

Folgende Normen und Regelwerke sind bei den Untersuchungen maßgeblich:

- DIN 4020 „Geotechnische Untersuchungen für bautechnische Zwecke“ zusammen mit den Ergänzenden Regelungen zu DIN EN 1997-2 als Grundlage für die Auswahl der Beprobungspunkte.
- DIN 19698-6 „Untersuchung von Feststoffen - Probenahme von festen und stichfesten Materialien - Teil 6: In situ-Beprobung“.

- Bei Asphaltflächen und Schichten mit teer-/pechtypischen Bestandteilen sind nach dem Erlass die „Richtlinien für die umweltverträgliche Verwertung von Ausbaustoffen mit teer-/pechtypischen Bestandteilen sowie die Verwertung von Ausbauasphalt im Straßenbau, Ausgabe 2001“, Fassung 2005 (RuVA-StB 01/05) des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (MW) vom 11.06.2010 anzuwenden.
- Die Bestimmung des PAK-Gehalts und des Phenol-Index erfolgt nach den „Richtlinien für die umweltverträgliche Verwertung von Ausbaustoffen mit teer-/pechtypischen Bestandteilen sowie für die Verwertung von Ausbauasphalt im Straßenbau“, RuVA-StB 01/05.
- Vorgaben zum Umgang mit Asbest gibt das LAGA-Merkblatt 32 „Vollzugshilfe zur Entsorgung asbesthaltiger Abfälle“, Stand 11.2022.

5. Wie bewertet die Landesregierung die Möglichkeit, seitens der NLStBV Rahmenvereinbarungen mit Entsorgungsunternehmen, Deponien oder sonstigen Annahmestellen auf Landkreis- oder regionaler Ebene für die Entsorgung und gegebenenfalls erforderliche Analytik von Ausbauasphalt im Rahmen von Schadstellensanierungen abzuschließen?

Für die Beprobung und Analytik gibt es in den einzelnen rGB bereits Rahmenverträge.

Rahmenverträge mit Entsorgungsunternehmen oder Deponien liegen bei der NLStBV in einem rGB vor. Die gängige Ausschreibungspraxis ist jedoch die Entsorgung „nach Wahl des Auftragnehmers“, bei der die Preisbildung für die Entsorgung mit jeder einzelnen Ausschreibung dem aktuellen Wettbewerb unterliegt.

6. Wurden die rechtlichen oder fachlichen Vorgaben für den Umgang mit polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffen (PAK) in Straßenbaumaterialien in den vergangenen zehn Jahren geändert? Falls ja, inwiefern (bitte Art, Zeitpunkt und Inhalt der Änderungen darstellen)?

Seit der Einführung der RuVA-StB 01/05 (Richtlinien für die umweltverträgliche Verwertung von Ausbaustoffen mit teer-/pechtypischen Bestandteilen sowie die Verwertung von Ausbauasphalt im Straßenbau, Ausgabe 2001, Fassung 2005) durch den Erlass des MW vom 11.06.2010 wurde das straßenbauliche Regelwerk nicht geändert.

Mit dem Allgemeinen Rundschreiben 16/2015 wurde durch das damalige Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur der Einbau der Verwertungsklassen (VK) B und C (PAK > 25 mg/kg) nach RuVA-StB nicht mehr zugelassen.

7. Nach Angaben von Unternehmen des Straßen- und Tiefbaus unterscheiden sich PAK-Belastungen im Straßenaufbau je nach betroffener Schicht. Werden bei der Planung und Ausschreibung von Schadstellensanierungen unterschiedliche Anforderungen an Untersuchungen und Analysen in Abhängigkeit von den jeweils betroffenen Schichten des Straßenaufbaus gestellt? Falls nein, aus welchen Gründen nicht?

Die Anforderungen an die Beprobung und die Analyse sind für alle Schichten gleich. Dabei ist nicht die (vermutete) Schadstoffbelastung ausschlaggebend, sondern die Materialart (z. B. Bodenmaterial oder Asphalt).

Lediglich bei Kleinmengen besteht eine Ausnahme. Diese müssen nicht beprobt und analysiert werden. Dies ergibt sich aus dem Erlass „Hinweise zur Untersuchung und zur Zwischenlagerung von Kleinmengen mineralischer Abfälle, die beim Leitungsbau anfallen“ des Ministeriums für Umwelt, Energie, Bauen und Klimaschutz vom 14.11.2018. Hintergrund ist, dass die Kosten für Beprobung und Analyse in diesen Fällen in der Regel höher sind als die Entsorgungskosten. Für die Entsorgung wird daher von der höchsten Schadstoffbelastung des Materials ausgegangen.

8. Plant die Landesregierung gegebenenfalls, bei Ausschreibungen für Schadstellensanierungen künftig beschränkte Ausschreibungen oder andere Vergabeverfahren anzuwenden? Falls nein, warum nicht?

Nach § 3 a Abs. 1 VOB/A (unterhalb der EU- Schwellenwerte und entsprechend § 3 a Abs. 1 VOB/A-EU) stehen dem Öffentlichen Auftraggeber die Öffentliche Ausschreibung und die Beschränkte Ausschreibung mit Teilnahmewettbewerb zur Verfügung. Die anderen Verfahrensarten stehen nur zur Verfügung, wenn besondere Ausnahmegründe gemäß § 3 a Abs. 2 bis 4 VOB/A vorliegen.

Eine Beschränkte Ausschreibung mit Teilnahmewettbewerb ist ein zweistufiges Verfahren (bei dem zuerst der Teilnahmewettbewerb und dann die Angebotsaufforderung erfolgt) und benötigt für den Verfahrensablauf einen längeren Zeitraum als eine öffentliche Ausschreibung. Im Regelfall erfolgt daher eine Öffentliche Ausschreibung.