

**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

Straßenbaumaßnahmen in Niedersachsen - Vertragsmodelle, Bauzeiten und Koordinierung

Anfrage des Abgeordneten Hartmut Moorkamp (CDU), eingegangen am 22.06.2026 -
Drs. 19/11030,
an die Staatskanzlei übersandt am 25.06.2026

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Bauen namens der Landesregierung vom 22.07.2026

Vorbemerkung des Abgeordneten

Im Rahmen von Gesprächen mit Unternehmen des Straßenbaus wurden unterschiedliche Vergabe- und Vertragsmodelle bei öffentlichen Straßenbaumaßnahmen erörtert. Dabei wurde auch auf Unterschiede in der Vergabepraxis verschiedener öffentlicher Auftraggeber, darunter die Geschäftsbereiche der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV), hingewiesen. Nach Angaben der Unternehmen werden in einzelnen Geschäftsbereichen häufiger feste Kontrakte oder längerfristige Vertragsmodelle genutzt als in anderen.

Darüber hinaus wurde aus der Praxis berichtet, dass Straßenbaumaßnahmen teilweise auf bestimmte Zeiträume im Jahr konzentriert werden (insbesondere auf die Sommer- und Herbstferien). Dabei wurde auch auf mögliche Auswirkungen auf die Planung des Personaleinsatzes sowie den Einsatz von Maschinen und Material hingewiesen.

1. Werden bei Straßenbaumaßnahmen der NLStBV feste Kontrakte, Rahmenverträge oder vergleichbare längerfristige Vertragsmodelle eingesetzt? Falls ja, in welchem Umfang und wie verteilt sich deren Anwendung auf die einzelnen Geschäftsbereiche?

In der NLStBV werden Verträge für Baumaßnahmen mit einer Leistungsbeschreibung und einem Leistungsverzeichnis für eine vorgegebene feste Bauzeit geschlossen. Rahmenverträge gemäß § 4a EU-VOB/A (§ 4a VOB/A) werden bei wiederkehrenden Leistungen für einen erst in der Zukunft konkretisierbaren Bedarf abgeschlossen. Dabei muss allerdings bereits eine ausreichende Bestimmtheit des Beschaffungsziels, also der zukünftigen Beschaffungsgegenstände, vorliegen. Bei den klassischen Bauverträgen kann das Auftragsvolumen für das konkrete Bauvorhaben genau ermittelt werden. Rahmenverträge „auf Vorrat“ für noch nicht feststehende künftige Bauvorhaben sind nicht zulässig.

2. Sprechen aus Sicht der Landesregierung Gründe für den Einsatz solcher Vertragsmodelle? Falls ja, welche?

Bei klassischen Baumaßnahmen: Nein (siehe Antwort zu Frage 1). Rahmenverträge werden in der NLStBV für nicht planbare, wiederkehrende Betriebsdienstleistungen wie z. B. Ölspurreinigungsverträge verwendet.

3. Gibt es Kriterien, anhand derer die Geschäftsbereiche der NLStBV über die Anwendung entsprechender Vertragsmodelle entscheiden? Falls ja, welche?

Die Geschäftsbereiche halten sich an die Vorgaben der VOB/A und an das Handbuch für die Vergabe und Ausführung von Bauleistungen im Straßen- und Brückenbau (HVA B-StB), herausgegeben vom Bundesministerium für Digitales und Verkehr, Abteilung Bundesfernstraßen. Diese Regelungen gelten gleichermaßen für das Land Niedersachsen und die Landesstraßen. Danach ist der Regelfall für eine Bauvergabe die Leistungsbeschreibung mit Leistungsverzeichnis gemäß § 7b VOB/A bzw. § 7b EU-VOB/A.

4. Bestehen zwischen den einzelnen Geschäftsbereichen Unterschiede hinsichtlich des Einsatzes fester Kontrakte beziehungsweise vergleichbarer Vertragsformen? Falls ja, welche?

Nein. Bauverträge werden von allen Geschäftsbereichen grundsätzlich als Einheitspreisverträge mit einer festen Laufzeit geschlossen.

5. Welche Vor- und Nachteile sieht die Landesregierung gegebenenfalls in der Nutzung solcher Vertragsmodelle im Vergleich zu projektbezogenen Einzelvergaben?

Vergleiche Antwort zu Frage 1. Rahmenverträge sind nach den Vorgaben des § 4a EU-VOB/A (§ 4a VOB/A) für die klassischen Bauverträge nicht zulässig. Bauverträge sind projektbezogene Einzelvergaben. Es handelt sich um Einheitspreisverträge mit bestimmter Laufzeit. Gemäß § 7b VOB/A ist die Leistung in der Regel durch eine allgemeine Darstellung der Bauaufgabe und ein Leistungsverzeichnis zu beschreiben. Das ist der Regelfall, der in der NLStBV Anwendung findet.

6. Sieht die Landesregierung Möglichkeiten, die Anwendung geeigneter Vertragsmodelle innerhalb der NLStBV gegebenenfalls stärker zu harmonisieren? Falls ja, welche?

Nein. Die Vertragsgestaltung ist durch die Vorgabe zur Anwendung der VOB/A, EU-VOB/A in der Vergabephase und in der Ausführungsphase durch die Anwendung der VOB/B, VOB/C, das HVA B-StB und diverse technische und besondere Vertragsbedingungen umfänglich geregelt.

7. Nach welchen Kriterien werden Zeiträume für Straßenbaumaßnahmen des Landes gegebenenfalls festgelegt?

Eine Vielzahl von Kriterien legen die Zeiträume für die Durchführung von Straßenbaumaßnahmen fest.

- Technische Vorschriften: Die zeitliche Einordnung vieler Straßenbaumaßnahmen richtet sich nach den technischen Vorschriften und anerkannten Regeln der Technik. Insbesondere Asphalt-, Beton- und Markierungsarbeiten können nur bei geeigneten Witterungsbedingungen und Temperaturen dauerhaft fachgerecht ausgeführt werden, weshalb bestimmte Arbeiten bevorzugt in den dafür geeigneten Jahreszeiten durchgeführt werden.
- Baustellenkoordinierung: Zur Abstimmung und Festlegung von Umleitungsstrecken, der Aufrechterhaltung des Schulbusverkehrs sowie zur Bestimmung des optimalen Zeitraums werden die zuständigen Stellen, wie z. B. die Unteren Verkehrsbehörden, die Polizei und die Kommunen, angehört. Im Ergebnis können Maßnahmen aufgrund zahlreicher Abhängigkeiten oder zu berücksichtigender Belange auch nur in bestimmten Zeiträumen durchgeführt werden. Siehe hierzu auch Antwort zu Frage 17.
- Personal: Aufgrund der vorhandenen Personalressourcen der NLStBV können Planung, Ausschreibung, Vergabe und Bauüberwachung der zahlreichen Maßnahmen nicht gleichzeitig erfolgen. Die Projekte werden daher über das Jahr verteilt vorbereitet und ausgeschrieben, sodass die verfügbaren Kapazitäten der Verwaltung effizient eingesetzt werden können und zugleich eine kontinuierliche Auslastung der beauftragten Bauunternehmen gewährleistet wird.

8. Wie verteilen sich die in den vergangenen fünf Jahren begonnenen bzw. durchgeführten Straßenbaumaßnahmen des Landes auf die einzelnen Monate eines Kalenderjahres?

In der nachfolgenden Tabelle sind die Baubeginne der Bundes- und Landesstraßenbaumaßnahmen in den Jahren 2021 bis 2025 dargestellt.

Anzahl Baubeginne pro Monat													
	Januar	Februar	März	April	Mai	Juni	Juli	August	September	Oktober	November	Dezember	Gesamt
2021	21	17	78	79	70	98	118	107	143	80	12	12	835
2022	19	40	74	42	76	111	130	65	84	74	66	12	793
2023	13	55	69	64	87	79	76	59	81	59	7	7	656
2024	19	39	49	61	67	83	59	123	53	44	6	29	632
2025	30	46	78	65	109	40	74	78	67	32	17	25	661

9. In welchem Umfang werden Straßenbaumaßnahmen während der Sommerferien und teilweise während der Herbstferien durchgeführt, und welche Gründe sind hierfür maßgeblich?

Die notwendige Durchführung während der Ferien ergibt sich hauptsächlich aus den Abstimmungen mit den zu beteiligenden Unteren Verkehrsbehörden, Polizei und Kommunen, wie z. B. Vorgaben zur Bereitstellung und Nutzung von Umleitungsstrecken und der Aufrechterhaltung von Schulbusverkehren. Der Umfang lässt sich aus der Auswertung zu Frage 8 in Teilen ableiten.

10. Welche Erkenntnisse liegen der Landesregierung gegebenenfalls über die Auswirkungen einer Konzentration von Straßenbaumaßnahmen auf wenige Monate im Jahr auf die Beschäftigungssituation und die Auslastung der ausführenden Unternehmen vor?

Es liegen der Landesregierung hierzu keine Erkenntnisse vor.

11. Werden bei der Terminierung von Straßenbaumaßnahmen Aspekte einer möglichst gleichmäßigen ganzjährigen Auslastung der Unternehmen berücksichtigt?

Es liegt auch im Interesse der NLStBV, dass unter Berücksichtigung der Antwort zu Frage 7 eine möglichst gleichmäßige ganzjährige Auslastung der Unternehmen erreicht wird, damit insbesondere keine Personalengpässe oder Bauzeitverzögerungen bei einzelnen Baumaßnahmen entstehen.

12. Welche Erkenntnisse liegen der Landesregierung gegebenenfalls über die Auswirkungen einer zeitlichen Ballung von Straßenbaumaßnahmen auf Baukosten und Angebotspreise vor?

Es liegen der Landesregierung keine Erkenntnisse vor, dass in bestimmten Monaten höhere Baukosten entstehen.

13. Welche Erkenntnisse liegen der Landesregierung dazu vor, ob die zeitliche Bündelung von Baumaßnahmen die Beteiligung von Unternehmen an öffentlichen Ausschreibungen beeinflusst?

Es liegen der Landesregierung hierzu keine Erkenntnisse vor. Bei öffentlichen Ausschreibungen von Straßenbaumaßnahmen werden nach jetzigem Stand ausreichend Angebote von Unternehmen bei der NLStBV eingereicht. Lediglich in wenigen Einzelfällen kommt es dazu, dass nur ein Angebot zur Angebotsabgabe vorlegt wird. Dieses lässt sich aber nicht auf bestimmte Monate im Jahr zurückführen.

14. Wie bewertet die Landesregierung die Kapazitäten der Asphaltmischwerke und weiterer Zulieferer hinsichtlich der Versorgung gleichzeitig laufender Straßenbaumaßnahmen?

Nach den vorliegenden Informationen der NLStBV sind die Kapazitäten der Asphaltmischwerke ausreichend, um die Versorgung gleichzeitig laufender Straßenbaumaßnahmen sicherzustellen. Hinweise auf Versorgungsengpässe bestehen derzeit nicht.

15. Sind der Landesregierung Fälle bekannt, in denen Kapazitätsengpässe bei Asphaltmischwerken oder anderen Zulieferern zu Verzögerungen oder Mehrkosten geführt haben?

Nein.

16. Welche Möglichkeiten sieht die Landesregierung gegebenenfalls, Straßenbaumaßnahmen über das Kalenderjahr zu verteilen, soweit technische und witterungsbedingte Voraussetzungen dies zulassen?

Siehe auch Antwort zu Frage 7. Die Landesregierung wird weiterhin unter den vorgegebenen Randbedingungen ein besonderes Augenmerk auf eine möglichst gleichmäßige Verteilung der Straßenbaumaßnahmen der NLStBV legen.

17. Erfolgt eine Abstimmung von Straßenbaumaßnahmen des Landes mit den Landkreisen, kreisfreien Städten bzw. den Städten und Gemeinden?

Straßenbaumaßnahmen des Landes werden regelmäßig mit den betroffenen kommunalen Straßenbaulastträgern abgestimmt. Dies erfolgt je nach Maßnahme und regionaler Betroffenheit in bestehenden regionalen und überregionalen Koordinierungsformaten, projektbezogenen Abstimmungsgesprächen sowie im direkten Austausch mit den zuständigen Stellen. Dabei liegt ein Schwerpunkt darauf, zeitgleich stattfindende Baumaßnahmen und Auswirkungen auf den Verkehrsfluss möglichst frühzeitig zu erkennen, Baumaßnahmen neu zu reihen und die negativen Auswirkungen abzumildern oder zu kompensieren, z. B. durch leistungsfähige Umleitungsstrecken.

18. Erfolgt eine Abstimmung zwischen den verschiedenen Straßenbaulastträgern im Hinblick auf gegebenenfalls zeitgleich stattfindende Baumaßnahmen? Falls ja, in welcher Form?

Auf die Antwort zu Frage 17 wird verwiesen.

19. Wie bewertet die Landesregierung die bestehende Kommunikation und Koordinierung zwischen der NLStBV und den kommunalen Straßenbaulastträgern?

Die Landesregierung bewertet die bestehende Kommunikation und Koordinierung grundsätzlich positiv. Die vorhandenen Formate ermöglichen eine Abstimmung geplanter Maßnahmen und haben sich im Grundsatz bewährt. Gleichwohl bleibt die Weiterentwicklung der Formate eine fortlaufende Aufgabe, insbesondere bei komplexen Verkehrsräumen und mehreren gleichzeitig beteiligten Straßenbaulastträgern.

20. Plant die Landesregierung gegebenenfalls Maßnahmen im Hinblick auf die Abstimmung zwischen Land und Landkreisen bzw. den Städten und Gemeinden bei der Planung und Durchführung von Straßenbaumaßnahmen? Falls ja, welche?

Die bestehenden Koordinierungsformate sollen beständig weiterentwickelt werden. Dabei stehen insbesondere digitale Austausch- und Informationsformate im Vordergrund, um Planungs- und Baustellendaten frühzeitiger und einheitlicher verfügbar zu machen sowie Planungs-, Abstimmungs- und Koordinierungsprozesse zeitlich und räumlich zu optimieren. Auf diese Weise sollen Konflikte noch frühzeitiger erkannt und die negativen Auswirkungen weiter abgemildert oder kompensiert werden.