

**N i e d e r s c h r i f t**

**über die 87. - öffentliche - Sitzung**

**des Ausschusses für Wirtschaft, Verkehr, Bauen**

**und Digitalisierung**

**am 13. März 2026**

**Hannover, Landtagsgebäude**

Tagesordnung:

Seite:

1. **Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Niedersächsischen Tariftreue- und Vergabegesetzes**  
Gesetzentwurf der Landesregierung - [Drs. 19/9899](#)  
*Beginn der Beratung und Verfahrensfragen* ..... 6
  
2. **Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung der Industrie und Beschleunigung von Industrievorhaben in Niedersachsen**  
Gesetzentwurf der Fraktion der CDU - [Drs. 19/9905](#)  
*Beginn der Beratung und Verfahrensfragen* ..... 7
  
3. **Messestandort Hannover stärken - Zukunftsfähigkeit sichern**  
Antrag der Fraktion der CDU – [Drs. 19/9903](#)  
*Beginn der Beratung* ..... 8  
*Verfahrensfragen* ..... 8

<b>4. Die niedersächsische Luftverkehrswirtschaft stärken - Luftverkehrssteuern und Luftsicherheitsgebühren abbauen</b>	
Antrag der Fraktion der AfD - <a href="#">Drs. 19/9894</a>	
<i>Beginn der Beratung und Verfahrensfragen</i> .....	9
<b>5. Mobilitätsinfrastruktur im Tourismus stärken - Masterplan Mobilität Ostfriesische Inseln unterstützen</b>	
Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - <a href="#">Drs. 19/8239</a>	
<i>Beratung</i> .....	10
<i>Beschluss</i> .....	10
<b>6. E-Fuels made in Niedersachsen - industriellen Hochlauf ermöglichen, Klimaziele erreichen</b>	
Antrag der Fraktion der CDU - <a href="#">Drs. 19/8955</a>	
<i>Fortsetzung und Abschluss der Beratung</i> .....	11
<i>Beschluss</i> .....	12
<b>7. ÖPNV stärken - barrierefreie Bushaltestellen schaffen</b>	
Antrag der Fraktion der CDU – <a href="#">Drs. 19/5392</a>	
<i>(abgesetzt)</i> .....	13
<b>8. Antrag auf Unterrichtung durch die Landesregierung zur Volkswagen AG - Neues Sparprogramm und Auswirkungen auf Niedersachsen</b>	
Antrag der Fraktion der CDU vom 23. Februar 2026	
<i>Beschluss</i> .....	14
<b>9. Antrag auf Unterrichtung durch die Landesregierung zum Landesstraßenbau 2026 - Abdeckung des Sanierungsbedarfs und Umsetzung der mittelfristigen Finanzplanung</b>	
Antrag der Fraktion der CDU vom 23. Februar 2026	
<i>Beschluss</i> .....	15
<i>Unterrichtung</i> .....	15
<i>Aussprache</i> .....	23

10. <b>Beantwortung der Kleinen Anfrage „Landesinitiative Niedersachsen Aviation“ - <a href="#">Drs. 19/9559</a></b>	
<i>Beschluss</i> .....	27
11. <b>Beantwortung der Kleinen Anfrage „Welche Rolle hatte die ‚Deutsche Management Akademie gemeinnützige GmbH (DMAN)‘ in Russland?“ - <a href="#">Drs. 19/9814</a></b>	
<i>Beschluss</i> .....	28
12. <b>Beantwortung der Kleinen Anfrage „Repräsentanz des Landes Niedersachsen in Moskau“ - <a href="#">Drs. 19/9877</a></b>	
<i>Beschluss</i> .....	29
13. <b>Unterrichtung im Unterausschuss „Häfen und Schifffahrt“ zu den „Aktuellen Entwicklungen bei dem Bau der neuen Brücke über die Hunte in Elsfleth“ am 10. Februar 2026</b>	
<i>Beschluss</i> .....	30
14. <b>Terminangelegenheiten</b>	
<i>a) Parlamentarische Informationsreise nach Brüssel</i> .....	31
<i>b) Ausschusssitzung am 15. Mai 2026</i> .....	31

**Anwesend:**

## Ausschussmitglieder:

1. Abg. Stefan Klein (SPD), Vorsitzender
2. Abg. Gerd Hujahn (i. V. des Abg. Matthias Arends) (SPD)
3. Abg. Christoph Bratmann (SPD)
4. Abg. Thordies Hanisch (i. V. des Abg. Oliver Ebken) (SPD)
5. Abg. Frank Henning (SPD)
6. Abg. Sabine Tippelt (SPD)
7. Abg. Uwe Dorendorf (CDU)
8. Abg. Christian Frölich (CDU)
9. Abg. Veronika Bode (i. V. des Abg. Reinhold Hilbers) (CDU)
10. Abg. Colette Thiemann (CDU)
11. Abg. Detlev Schulz-Hendel (i. V. des Abg. Stephan Christ) (GRÜNE)
12. Abg. Heiko Sachtleben (GRÜNE)
13. Abg. Omid Najafi (AfD)

## Vom Gesetzgebungs- und Beratungsdienst:

Parlamentartrat Dr. Oppenborn-Reccius (Mitglied).

## Von der Landtagsverwaltung:

Beschäftigte Kahlert-Kirstein.

## Niederschrift:

Regierungsdirektor Schröder, Stenografischer Dienst.

**Sitzungsdauer:** 10:31 Uhr bis 11:40 Uhr.

**Vor Eintritt in die Tagesordnung:**

Der **Ausschuss** billigt die Niederschriften über die 85. Sitzung und den öffentlichen Teil der 86. Sitzung.

\*\*\*

Tagesordnungspunkt 1:

## **Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Niedersächsischen Tariftreue- und Vergabegesetzes**

Gesetzesentwurf der Landesregierung - [Drs. 19/9899](#)

*erste Beratung: 86. Plenarsitzung am 03.03.2026*

*federführend: AfWVBuD;*

*mitberatend: AfRuV*

*mitberatend gem. § 27 Abs. 4 Satz 1 GO LT: AfHuF*

### **Beginn der Beratung und Verfahrensfragen**

Abg. **Christian Frölich** (CDU) erklärt, die Verbände hätten sich in der Verbändebeteiligung recht kritisch zu dem Gesetzesentwurf geäußert; die kommunalen Spitzenverbände befürchteten zusätzlichen Verwaltungsaufwand, und die Industrie- und Handelskammer dringe darauf, aufgrund der wirtschaftlichen Lage die Verabschiedung dieses Gesetzesentwurfs zu verschieben. Allgegenwärtig sei die Kritik am Bürokratieaufwuchs. Vor diesem Hintergrund beantrage er namens der Fraktion der CDU eine mündliche Unterrichtung durch die Landesregierung.

Abg. **Christoph Bratmann** (SPD) äußert, die Verbändebeteiligung habe nach der Wahrnehmung der Fraktion der SPD ein differenzierteres Bild ergeben, als es der Abg. Frölich zu erwecken versuche. Er beantrage namens der Koalitionsfraktionen, in der Sitzung am 8. Mai 2026 eine mündliche Anhörung der Verbände durchzuführen, und rege an, dass die beiden großen Fraktionen dazu jeweils drei und die beiden kleinen Fraktionen jeweils einen Sachverständigen benennen könnten.

Vors. Abg. **Stefan Klein** (SPD) weist darauf hin, dass die Landesregierung ihren Gesetzesentwurf bereits in der ersten Beratung im Plenum am 3. März 2026 eingebracht und mündlich begründet habe und darüber hinaus dem Gesetzesentwurf eine schriftliche Begründung beigefügt sei, in der auf das Ergebnis der Verbändebeteiligung eingegangen werde, sodass es eigentlich nicht üblich sei, die Landesregierung um eine mündliche Unterrichtung zu dem Gesetzesentwurf zu bitten.

Abg. **Christian Frölich** (CDU) entgegnet, er nehme mit Bedauern zur Kenntnis, dass die Koalitionsfraktionen dem Unterrichtsentscheidungsantrag nicht zustimmen wollten, obwohl formal die Möglichkeit einer mündlichen Unterrichtung durch die Landesregierung bestehe, und stimme somit namens der Fraktion der CDU der Durchführung einer mündlichen Anhörung mit dem vorgeschlagenen Verteilungsschlüssel zu.

\*

Der **Ausschuss** beschließt, am 8. Mai 2025 eine mündliche Anhörung zu dem Gesetzesentwurf durchzuführen, zu der die beiden großen Fraktionen jeweils drei und die beiden kleinen Fraktionen jeweils einen Sachverständigen neben den kommunalen Spitzenverbänden benennen können.

\*\*\*

Tagesordnungspunkt 2:

## **Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung der Industrie und Beschleunigung von Investitionsvorhaben in Niedersachsen**

Gesetzesentwurf der Fraktion der CDU - [Drs. 19/9905](#)

*erste Beratung: 86. Plenarsitzung am 03.03.2026*

*federführend: AfWVBuD;*

*mitberatend: AfRuV; AfWuK; AfELuV; AfUEuK*

### **Beginn der Beratung und Verfahrensfragen**

Abg. **Colette Thiemann** (CDU) führt in den Gesetzesentwurf ihrer Fraktion ein. Sie erinnert daran, dass in der ersten Beratung im Plenum unterschiedliche Auffassungen zur Notwendigkeit des Gesetzesentwurfes zutage getreten seien, und beantragt aus diesem Grunde eine Unterrichtung mit der Zielsetzung, von der Landesregierung zu erfahren, ob diese einen Plan zur Stärkung der Industrie sowie der Planungsbeschleunigung von Investitionsvorhaben habe und welche einzelnen Maßnahmen dieser vorsehe.

Abg. **Christoph Bratmann** (SPD) befürwortet den Antrag auf Unterrichtung, gebe dieser der Landesregierung doch die Möglichkeit, über alle Maßnahmen zu berichten, die sie bisher zur Planungsbeschleunigung von Investitionsvorhaben ergriffen habe; er plädiere jedoch für eine schriftliche Unterrichtung.

\*

Der **Ausschuss** stimmt dem Antrag der Fraktion der SPD, die Landesregierung um eine schriftliche Unterrichtung zu bitten, mit den Stimmen der Fraktionen von SPD, Bündnis 90/Die Grünen und AfD und bei Enthaltung der Stimmen der Fraktion der CDU zu. Der Antrag der Fraktion der CDU auf mündliche Unterrichtung wurde zuvor mit den Stimmen der Fraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen gegen die Stimmen der Fraktionen von CDU und AfD abgelehnt.

\*\*\*

Tagesordnungspunkt 3:

### **Messestandort Hannover stärken - Zukunftsfähigkeit sichern**

Antrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/9903](#)

*direkt überwiesen am 26.02.2026*

*federführend: AfWVBuD;*

*mitberatend gem. § 27 Abs. 4 Satz 1 i. V. m. § 39 Abs. 2 Satz 2 GO LT: AfHuF*

### **Beginn der Beratung**

Abg. **Colette Thiemann** (CDU) führt zur Einbringung des Antrags ihrer Fraktion Folgendes aus:

Wir alle wissen, dass Hannover viele Jahre ein bedeutender Messestandort war. Wir wissen auch, dass alle Messestandorte unter den Corona-Entwicklungen und dadurch verursachten gesellschaftlichen Veränderungen gelitten haben, das heißt, dass Präsenztermine inzwischen vermehrt durch andere Formate ersetzt werden. Ungeachtet dessen ist es aus wirtschaftlichen Gründen eklatant wichtig, den Messestandort Hannover zu stärken.

### **Verfahrensfragen**

Abg. **Colette Thiemann** (CDU) beantragt eine mündliche Unterrichtung und sagt, sie hoffe zu erfahren, wie der Messestandort Hannover für die Zukunft gesichert werden soll. Sie bittet um eine mündliche Unterrichtung, um direkt im Anschluss an die Unterrichtung Nachfragen stellen zu können.

Abg. **Christoph Bratmann** (SPD) stimmt dem Antrag der Fraktion der CDU auf Unterrichtung zu, hält jedoch eine Unterrichtung in schriftlicher Form für ausreichend, und bittet darum, die Unterrichtung dem Ausschuss vor dem Besuch der Messe AG im April zu übermitteln, damit sie ihm als Gesprächsgrundlage mit dem Vorstand der Messe AG dienen könne.

\*

Der **Ausschuss** bittet die Landesregierung mit den Stimmen der Fraktionen von SPD, Bündnis 90/Die Grünen und AfD - bei Stimmenthaltung der Fraktion der CDU - um eine schriftliche Unterrichtung noch vor dem Gespräch des Ausschusses mit dem Vorstand der Messe AG. Der Antrag auf mündliche Unterrichtung wird mit den Stimmen der Fraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen und gegen die Stimmen der Fraktionen von CDU und AfD abgelehnt.

\*\*\*

Tagesordnungspunkt 4:

**Die niedersächsische Luftverkehrswirtschaft stärken - Luftverkehrssteuern und Luftsicherheitsgebühren abbauen**

Antrag der Fraktion der AfD - [Drs. 19/9894](#)

*erste Beratung: 88. Plenarsitzung am 05.03.2026*  
*AfWVBuD*

**Beginn der Beratung und Verfahrensfragen**

Abg. **Omid Najafi** (AfD) beantragt eine schriftliche Unterrichtung durch die Landesregierung. Er weist darauf hin, dass die Luftsicherheitsgebühr beim Flughafen Nürnberg 8,73 Euro pro Passagier und beim Flughafen Hannover-Langenhagen 15 Euro pro Passagier betrage und somit um 6,27 Euro differiere. Er bittet darum, dass die Landesregierung in ihrer schriftlichen Unterrichtung die Gründe für diese Differenz erläutere.

\*

Der **Ausschuss** bittet die Landesregierung um eine schriftliche Unterrichtung und Beantwortung der Frage des Abg. Najafi bezüglich der Differenz zwischen den Luftsicherheitsgebühren am Flughafen Nürnberg und am Flughafen Hannover-Langenhagen.

\*\*\*

Tagesordnungspunkt 5:

### **Mobilitätsinfrastruktur im Tourismus stärken - Masterplan Mobilität Ostfriesische Inseln unterstützen**

Antrag der Fraktion der SPD und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen - [Drs. 19/8239](#)

*erste Beratung: 72. Plenarsitzung am 12.09.2025*

*AfWVBuD;*

*vorbereitende Beratung gem. § 12 Abs. 3 GO LT: UATourismus*

Der Unterausschuss „Tourismus“ hat dem Ausschuss in der 32. Sitzung am 29. Januar 2026 mit den Stimmen der Fraktion der SPD, der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen und der Fraktion der AfD und bei Enthaltung der Fraktion der CDU empfohlen, den Antrag unverändert anzunehmen.

#### **Beratung**

Abg. **Heiko Sachtleben** (GRÜNE) kündigt an, dass die Koalitionsfraktionen dem Votum des Unterausschusses „Tourismus“ folgten und somit dem Landtag die unveränderte Annahme des Entschließungsantrags empföhlen.

Abg. **Colette Thiemann** (CDU) teilt mit, dass die Fraktion der CDU ebenso wie im Unterausschuss „Tourismus“ mit Enthaltung votieren werde.

Abg. **Omid Najafi** (AfD) sagt, dass auch er sich - abweichend vom Votum der AfD im Unterausschuss - der Stimme enthalten werde.

#### **Beschluss**

Der **Ausschuss** empfiehlt dem Landtag, den Antrag unverändert anzunehmen.

*Zustimmung: SPD, GRÜNE*

*Ablehnung: -*

*Enthaltung: CDU, AfD*

\*\*\*

Tagesordnungspunkt 6:

## **E-Fuels made in Niedersachsen - industriellen Hochlauf ermöglichen, Klimaziele erreichen**

Antrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/8955](#)

*direkt überwiesen am 12.11.2025*

*AfWVBuD*

*zuletzt beraten: 83. Sitzung am 28.11.2025*

### **Fortsetzung und Abschluss der Beratung**

*Beratungsunterlage: Schriftliche Unterrichtung durch die Landesregierung (Vorlage 1)*

Abg. **Uwe Dorendorf** (CDU) erklärt, E-Fuels seien ein wichtiger Faktor gerade da, wo Elektrifizierung an Grenzen stoße, also etwa in der Luftfahrt und Schifffahrt sowie beim Schwerlastverkehr. Benötigt würden technologieoffene Lösungen; dazu gehörten E-Fuels. Die CDU-Fraktion teile insoweit die Aussage von Wirtschaftsminister Tonne, dass E-Fuels ein Baustein für eine breit aufgestellte Mobilitätswende seien, und beantrage eine mündliche Anhörung.

Abg. **Christoph Bratmann** (SPD) führt aus, die Landesregierung habe in der Vorlage 1 umfänglich zu E-Fuels Stellung genommen. Außerdem seien E-Fuels bereits Gegenstand vieler Plenardebatten gewesen, in denen kulturkämpferische Attitüden zu erkennen gewesen seien.

Einigkeit bestehe darüber, dass E-Fuels ein wichtiger Baustein seien. Die Fraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen gingen davon aus, dass E-Fuels in erster Linie im Luft- und Seeverkehr zur Anwendung gelangten und aufgrund der hohen Kosten und des hohen Energieaufwands bei der Herstellung im Bereich des Pkw-Verkehrs ein Nischenprodukt blieben.

In ihrer schriftlichen Unterrichtung lege die Landesregierung dar, dass sie E-Fuels „made in Niedersachsen“ für einen wichtigen Baustein halte, lehne die in dem Entschließungsantrag der CDU-Fraktion erhobene Forderung, eine eigene Landesinitiative aufzulegen, aber ab und weise darauf hin, dass sie stattdessen den Ansatz verfolge, das Thema E-Fuels konsequent in bestehenden Strategien, Netzwerken und Arbeitsstrukturen zu bearbeiten. Insofern gebe es bereits Bestrebungen der Landesregierung, den Ausbau bestehender Infrastruktur zu unterstützen, Firmen zu unterstützen, die sich in diesem Bereich engagierten, und den Willen, weiterhin an den Bund zu appellieren, sich für eine technologieoffene, prioritätengeleitete Politik einzusetzen.

Angesichts der bestehenden Informationslage und klaren Positionierungen der Landesregierung hielten die Koalitionsfraktionen eine mündliche Anhörung für entbehrlich und sähen sich in der Lage, die Antragsberatung heute mit der Abgabe der Beschlussempfehlung an den Landtag abzuschließen.

Abg. **Uwe Dorendorf** (CDU) äußert sich verärgert darüber, dass die Koalitionsfraktionen den Antrag zur Durchführung einer mündlichen Anhörung ablehnten. Zumeist der Koalition aus SPD und CDU in der vergangenen Legislaturperiode habe die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen mit

Blick auf die Beachtung von Minderheitenrechten stets appelliert, ihr Informationsrecht zu beachten, ruft der Abgeordnete in Erinnerung. Jetzt, in der Funktion einer Koalitionsfraktion, aber billige sie diese Minderheitenrechte anderen Fraktionen anscheinend nicht mehr zu. Das sei, so der Abgeordnete, kein fairer Umgang mit der Opposition, eine „demokratische Sauerei“ und offenbare im Übrigen ein „ganz kritisches Demokratieverständnis“.

Abg. **Detlev Schulz-Hendel** (GRÜNE) entgegnet, er empfinde Aussagen wie „kritisches Demokratieverständnis“ gegenüber den Koalitionsfraktionen als grenzwertig und weise sie für die Fraktion Bündnis 90/Die Grünen auf das Schärfste zurück. Die Mehrheitsverhältnisse hätten sich zu Zeiten der Koalition aus SPD und CDU in der 18. WP von den Mehrheitsverhältnissen in der 19. WP grundlegend unterschieden. Seinerzeit sei es angesichts einer Zweidrittelmehrheit von SPD und CDU geboten gewesen, für Bündnis 90/Die Grünen und FDP Minderheitenrechte sicherzustellen.

Abg. **Heiko Sachtleben** (GRÜNE) erinnert daran, dass das Thema E-Fuels in den vergangenen Jahren aufgrund vieler entsprechender Entschließungsanträge bereits Gegenstand unzähliger Debatten gewesen sei, und meint, dass es insofern inzwischen ausreichend erörtert worden sei.

Vors. Abg. **Stefan Klein** (SPD) kritisiert den Ausdruck „Sauerei“ als grenzwertig und bittet um eine sachliche Debatte. - Abg. **Uwe Dorendorf** (CDU) entschuldigt sich daraufhin für seine Wortwahl, hält aber in der Sache seine Kritik an der Ablehnung des Antrags auf Durchführung einer mündlichen Anhörung aufrecht.

Abg. **Omid Najafi** (AfD) erläutert, die Textpassagen in dem Entschließungsantrag, die Forschung und Entwicklung zu E-Fuels betreffen, fänden die Zustimmung seiner Fraktion. Daneben enthalte der Entschließungsantrag aber zu viele Punkte - beispielsweise zu Klima und Wasserstoff-Pilotprojekten -, die seine Fraktion zu einer Ablehnung des Antrags bewögen.

Der **Ausschuss** stimmt dem Verfahrensantrag des Abg. Bratmann auf sofortige Abstimmung über den Antrag mit den Stimmen der Fraktionen von SPD und Bündnis 90/Die Grünen und gegen die Stimmen der Fraktion der CDU - bei Enthaltung der Fraktion der AfD - zu.

## **Beschluss**

Der **Ausschuss** empfiehlt dem Landtag, den Antrag abzulehnen.

*Zustimmung: SPD, GRÜNE, AfD*

*Ablehnung: CDU*

*Enthaltung: -*

\*\*\*

Tagesordnungspunkt 7:

**ÖPNV stärken - barrierefreie Bushaltestellen schaffen**

Antrag der Fraktion der CDU - [Drs. 19/5392](#)

*direkt überwiesen am 25.09.2024*

*federführend: AfWVBuD;*

*mitberatend gem. § 27 Abs. 4 Satz 1 i. V. m. § 39 Abs. 2 Satz 2 GO LT: AfHuF*

Auf Wunsch des Abg. **Christoph Bratmann** (SPD) setzt der **Ausschuss** den Punkt von der Tagesordnung ab.

\*\*\*

Tagesordnungspunkt 8:

**Antrag auf Unterrichtung durch die Landesregierung zur Volkswagen AG - Neues Sparprogramm und Auswirkungen auf Niedersachsen**

Antrag der Fraktion der CDU vom 23. Februar 2026

**Beschluss**

Der **Ausschuss** stimmt dem Antrag der Fraktion der CDU zu und bittet die Landesregierung, ihn nach Möglichkeit schon in der Sitzung am 20. März 2026 mündlich zu unterrichten.

\*\*\*

Tagesordnungspunkt 9:

**Antrag auf Unterrichtung durch die Landesregierung zum Landesstraßenbau 2026 - Abdeckung des Sanierungsbedarfs und Umsetzung der mittelfristigen Finanzplanung**

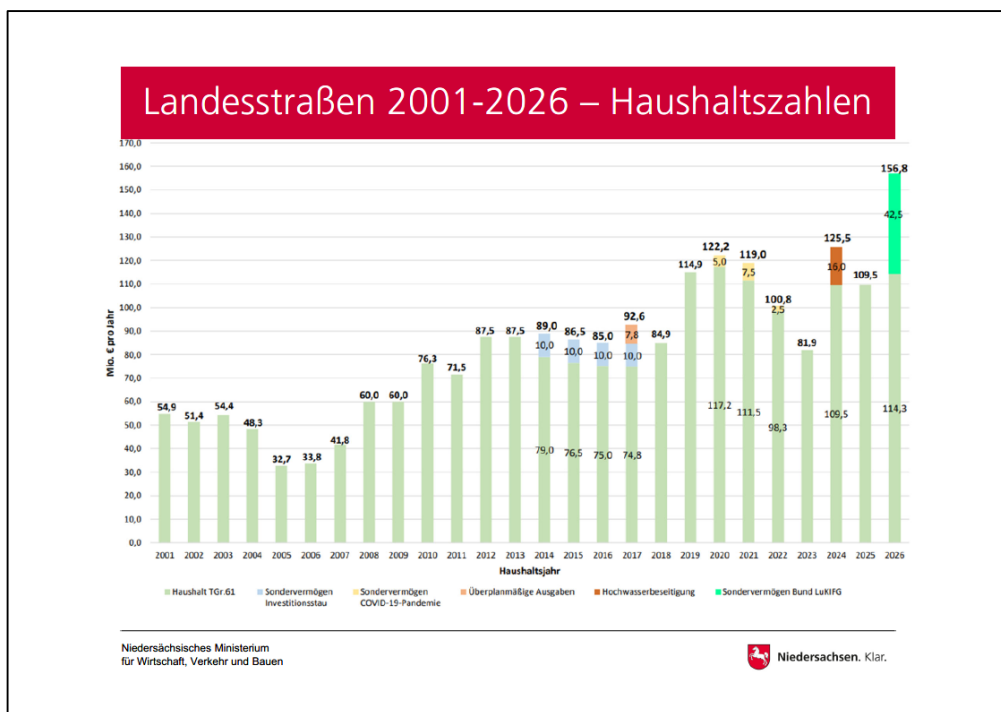
Antrag der Fraktion der CDU vom 23. Februar 2026

**Beschluss**

Der **Ausschuss** stimmt dem Antrag der Fraktion der CDU zu und beschließt, die Unterrichtung im Anschluss an die Beschlussfassung entgegenzunehmen. Die Präsentationsgrafiken sind der Niederschrift als **Anlage** beigelegt.

**Unterrichtung**

MR **Wagner** (MW): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete! Ich freue mich sehr, dass wir Sie heute unterrichten können. Der Landesstraßenbau hat eine ausgesprochen positive Entwicklung genommen, was alle die, die sich in den vergangenen Jahren und Jahrzehnten für die Landesstraßen eingesetzt haben, freuen dürfte, weil wir etwas für unsere Infrastruktur tun können.



Diese Folie zeigt die Ansätze der Titelgruppe 61 von 2001 bis 2026; der Ansatz im Jahre 2001 ist in Euro umgerechnet. An dieser Grafik fällt insbesondere die sehr wechselhafte Mittelausstattung im Landesstraßenbau ins Auge. Eine sehr wechselhafte Mittelausstattung ist für planende

Bauverwaltung und planende Bauwirtschaft nicht gut. Für planende Bauverwaltung und planende Bauwirtschaft sind Planbarkeit und Verlässlichkeit wichtig - die wir jetzt mithilfe des Bundes durch das Sondervermögen prinzipiell haben.

Diese wechselhafte Mittelausstattung ist auch ein Spiegelbild der Situation vor Ort. Vor allem jetzt, nach dem Winter, sind viele Straßen in einem schlechten Zustand. Die Winterschäden werden zwar schnellstens beseitigt; dennoch ist zu erkennen, wie sehr der Winter mit seinen vielen Wechseln zwischen Frost und Tauwetter an der Substanz gezerrt hat.

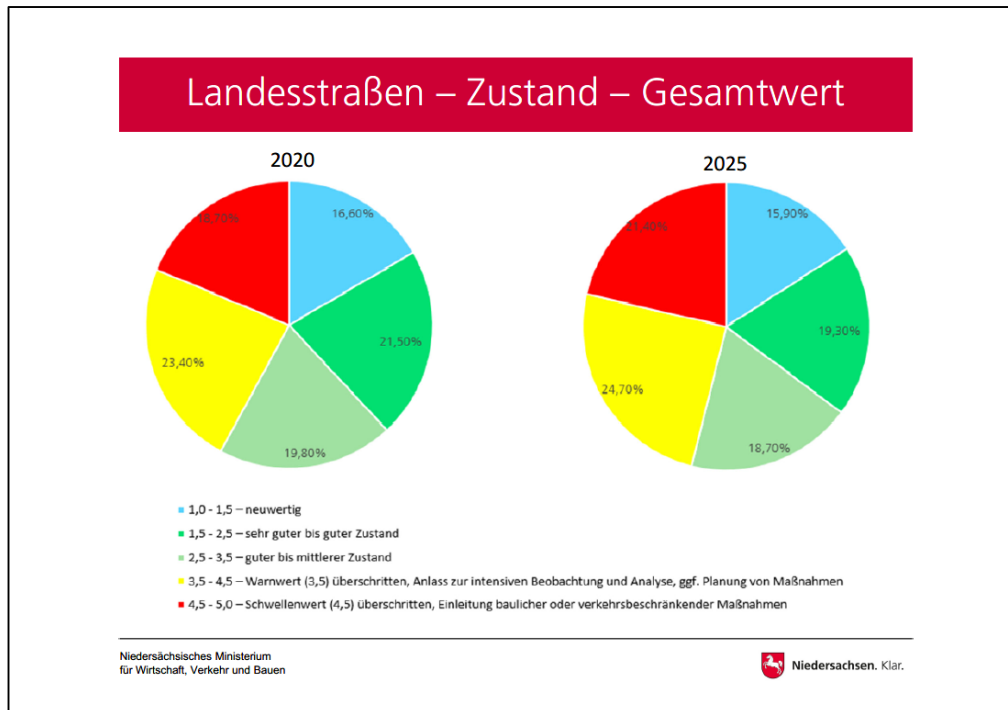
Der Verlauf der Mittelausstattungen in den letzten Jahren lässt aber auch die Anstrengungen allerer, die sich für die Landesstraßen eingesetzt haben, erkennen. Sie sehen viele kleine Sonderprogramme und regelmäßig Aufstockungen, die Ausdruck der Bemühungen sind, etwas für die Substanz zu tun.

Auf dem Tiefpunkt der Mittelausstattung im Jahre 2005 hat der Landesrechnungshof in einer Untersuchung festgestellt, dass nur für den Substanzerhalt 45 Millionen Euro benötigt würden. Im Jahre 2023 hat der Landesrechnungshof den Landesstraßenbau noch einmal geprüft und uns nur für den Substanzerhalt ein Investitionserfordernis von 80 Millionen Euro in die Bücher geschrieben.

Werfen Sie bitte einen Blick auf die letzte Säule dieser Balkengrafik, die die Mittelausstattung im Jahre 2026 symbolisiert. Sie ist für den gesamten Zeitraum, der hier dargestellt ist, eine historische Kennzahl. Die Balkengrafik umfasst auch den Zeitraum, in dem ich für den Straßenbau verantwortlich bin. Ich bin im Jahre 2000 zum MW gewechselt und durfte mich bis 2005 um die Landesstraßen kümmern. Bis 2005 habe ich somit den Niedergang der Mittelansätze miterlebt. Von 2005 bis 2025 war ich nur für Bundesstraßen zuständig. Seit 2025 bin ich auch wieder für Landesstraßen zuständig. Jetzt bin ich mit Glück für meine Anstrengungen belohnt worden und darf den größten Aufschwung erleben, den der Landesstraßenbau je erfahren hat.

Die Säule für das Jahr 2026 weist Mittel, die im Landeshaushalt veranschlagt sind, in einem Umfang von 114,3 Millionen Euro aus - eine Summe, die erfreulicherweise auch in der Mipla fortgeschrieben ist. Das ist super! Denn Mittel in diesem Umfang werden für einen konstanten Substanzerhalt benötigt. Hinzu kommen 42,5 Millionen Euro aus dem Sondervermögen, wobei auch mehr Mittel eingesetzt werden können, weil die Mittel aus dem Sondervermögen flexibel einsetzbar sind. Wenn wir es schaffen würden, könnten wir auch 50 oder 60 Millionen Euro mehr verbauen. Das erfordert allerdings auch eine entsprechende Leistungsfähigkeit der Verwaltung.

Die Säule für das Jahr 2026 weist Haushaltsmittel in einem Gesamtumfang von 156,8 Millionen Euro aus. Im Rahmen des Bauprogramms wird angestrebt, im Jahre 2026 170 Millionen Euro in die Landesstraßen zu investieren. Der grüne Teil der Säule wird uns helfen, den Sanierungsstau zumindest so weit abzubauen, dass das Netz in sieben bis zehn Jahren deutlich besser als heute aussehen wird.



Gestatten Sie mir, mithilfe dieser beiden Tortengrafiken einen Blick auf den Zustand der Landesstraßen zu werfen. Dargestellt werden die Beschaffenheiten der Landesstraßen im Jahre 2020 und im Jahre 2025. Auf den ersten Blick scheint die Entwicklung ganz gut zu sein. Die Zustandsklassen sind in ihrem Umfang recht gleichmäßig auf die Landesstraßen verteilt. Nach dem Schulnotensystem ist der Zustand der gut erhaltenen Straßen, die durch das blaue Tortenstück symbolisiert werden, mit der Note 1 bewertet und der Zustand der schlecht erhaltenen Straßen, die durch das rote Tortenstück symbolisiert werden, mit der Note 5 bewertet.

Eigentlich unterscheiden sich die beiden Tortengrafiken gar nicht so sehr voneinander, was positiv ist. Negativ ist, dass die Unterschiede die Tortenstücke betreffen, die die Straßen mit dem schlechtesten Erhaltungszustand symbolisieren. Von 2020 bis 2025 ist der Anteil der Straßen, bei denen der Warnwert überschritten ist, sodass Anlass zur intensiven Beobachtung und Analyse und gegebenenfalls Planung von Maßnahmen besteht, um 1,3 % und der Anteil der Straßen, bei denen der Schwellenwert überschritten ist, sodass die Einleitung baulicher oder verkehrsbeschränkender Maßnahmen dringend geboten ist, sogar um 2,7 % angestiegen. In der Summe ist der Anteil der Straßen, die sich in einem schlechten Erhaltungszustand befinden, somit innerhalb der letzten fünf Jahre um 4 % angestiegen. Bei einem Straßennetz mit einem Gesamtumfang von 8 000 km entsprechen 4 % 320 km.

## Landesstraßen - Daten

**Straßenlänge rund 8.000 km; rd. 2.100 Brücken**

- 6.420 km **freie Strecke** (rund 80%) /
- 1.580 km (rund 20%) Ortsdurchfahrten

**Zustand 2025** (ZEB-Erhebung)


- **21,4%** des Gesamtnetzes, also rund **1.706 km**, in der **schlechtesten** Zustandsklasse
- **54 Brücken** sind in einem **kritischen** Zustand (Stand 2023)  
(davon wurden 12 Brücken ersetzt; 13 sind im Bau; 8 weitere gehen 2026 in Bau )

**Notwendige Erhaltungsinvestitionen** um Zustand **konstant** zu halten

- Finanzvolumen in Höhe von rd. **67 Mio. Euro** im Jahr für Straßen
- Substanzerhalt Brücken incl. Ersatzbauwerke rd. **45 Mio. Euro** pro Jahr
- **Abbau** des vorhandenen **Sanierungsstaus zusätzlich rd. 50 Mio. Euro** (7-10 Jahre)

---

Niedersächsisches Ministerium  
für Wirtschaft, Verkehr und Bauen



Niedersachsen. Klar.

Diesem Schaubild können Sie ein paar Kennzahlen entnehmen: Ich hatte gerade die rund 8 000 km Landesstraßen genannt. Es gibt rund 2 100 Brücken an den Landesstraßen. 80 % der Landesstraße verlaufen auf freier Strecke, rund 20 % entfallen auf Ortsdurchfahrten.

Gestatten Sie mir in diesem Zusammenhang, im Rahmen meiner Ausführungen die Fragen zu beantworten, die in dem Antrag auf Unterrichtung gestellt sind.

*1. Wie hoch beziffert die Landesregierung aktuell den Sanierungsstau im Landesstraßennetz (in Kilometern sowie in Euro)?*

21,4 % des Gesamtnetzes, also 1 706 km, entfallen auf die schlechteste Zustandsklasse, bei denen ein Eingriff erforderlich ist.

54 Brücken befinden sich laut dem Masterplan, der Ende 2023 verabschiedet worden ist, in einem kritischen Zustand. Seit Ende 2023 konnten 12 dieser Bauwerke ersetzt werden und ist bei 13 mit dem Bau begonnen worden. Bei weiteren 8 Brücken wird im Jahre 2026 mit dem Bau begonnen werden, und zwar 3 mithilfe von Mitteln aus dem Sondervermögen und 5 mithilfe regulärer Haushaltsmittel.

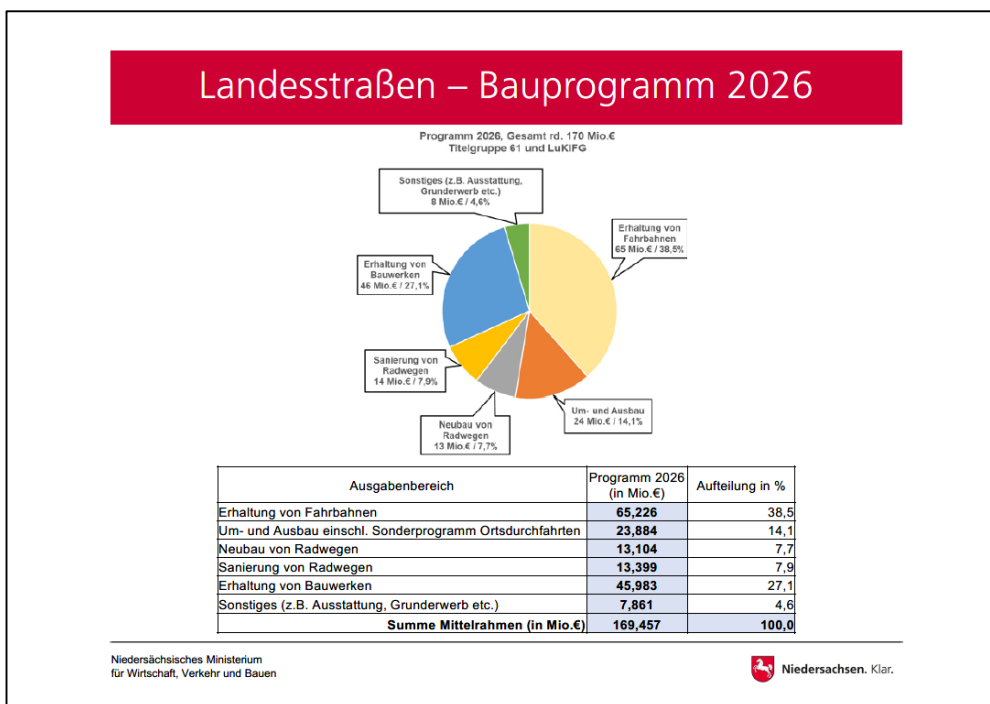
Aufgrund der großen Unterschiedlichkeit der Projekte, die für Brücken, die sich in der schlechtesten Zustandsklasse befinden, durchgeführt werden müssen, ist es schwierig, den Sanierungsstau exakt zu beziffern. Ich habe mich gleichwohl daran gewagt, den Kostenaufwand grob zu beziffern: Wenn man für eine Maßnahme rund 200 000 Euro/km ansetzt, braucht man 340 Millionen Euro bis 400 Millionen Euro, um die Substanz in Ordnung zu bringen. Für die Bauwerke würden hierfür ungefähr 150 Millionen Euro benötigt. Insofern lässt sich mithilfe der rund 500 Millionen Euro, die uns insgesamt zur Verfügung stehen, bzw. mithilfe der 50 Millionen Euro, die uns in jedem Jahr zur Verfügung stehen, der ermittelte Sanierungsstau beseitigen.

Die notwendigen Erhaltungsinvestitionen, die der Landesrechnungshof ermittelt hat und durch unsere ZEB<sup>1</sup> bestätigt wurden, belaufen sich auf rund 67 Millionen Euro. Diese Summe wird benötigt, um die Substanz der Straße auf dem aktuellen Niveau zu erhalten.

Für den Substanzerhalt der Brücken inclusive der Ersatzbauwerke werden rund 45 Millionen Euro pro Jahr benötigt. 20 Millionen Euro werden pro Jahr benötigt, um Brücken zu sanieren. Das sind die Baustellen, bei denen nur die Kappen heruntergenommen und nur der Belag und die Abdichtung erneuert werden. Manchmal kommt noch eine Betonsanierung hinzu. Danach befinden sich die Brücken wieder in einem guten Zustand.

Aus dem Masterplan geht aber hervor, dass auch Ersatzbauten benötigt werden. Hierfür sind rund 25 Millionen Euro pro Jahr vorgesehen. Diese Mittel lassen sich im Jahresverlauf auch umsetzen, sodass der Sanierungstau mithilfe der 150 Millionen Euro, die in den nächsten sieben bis zehn Jahren für Ersatzbauten zur Verfügung stehen, sukzessive abgebaut werden kann.

2. In welchem Umfang trägt das Investitionsvolumen von 170 Millionen Euro im Jahre 2026 zur tatsächlichen Reduzierung dieses Rückstands bei?



Dieser Grafik entnehmen Sie die Mittelverteilung. Wir werden rund 65 Millionen Euro in die Erhaltung der Fahrbahnen investieren. Rund 24 Millionen Euro werden für den Um- und Ausbau aufgewendet. Dazu gehört auch das Sonderprogramm Ortsdurchfahrten, das vor Jahren initiiert worden ist. Insofern werden die Projekte, für die Planungen vorliegen, weitergeführt. Für den Neubau von Radwegen und die Sanierung von Radwegen sind in diesem Jahr jeweils 13 Millionen Euro vorgesehen. Die Erhaltung der Bauwerke schlägt mit 46 Millionen Euro zu buche. Unter

<sup>1</sup> Die Zustandserfassung und -bewertung (ZEB) ist ein in Deutschland amtlich festgelegtes Untersuchungsverfahren von öffentlichen Straßen zur Ermittlung der Qualität des Straßennetzes und der damit verbundenen Unterhaltungskosten.

„Sonstiges“ fallen Ausstattung, Markierung, Schutzplanken, Lichtsignalanlagen und alles das, was innerhalb des Netzes sonst noch verbessert werden muss. Dazu gehört, insbesondere beim Neubau von Radwegen, auch Grunderwerb. Insgesamt umfasst das Programm rund 170 Millionen Euro. Die Planungsreserve, Mittel aus unserem Sondervermögen, die Flexibilität ermöglicht, beträgt 10 Millionen Euro.

Mit den 170 Millionen Euro werden wir in diesem Jahr 200 km Fahrbahnen - 75 km aus dem regulären Haushalt und 125 km mithilfe des Sondervermögens - und 8 Brückenbauwerke - 5 aus dem regulären Haushalt und 3 aus dem Sondervermögen - sanieren. Für den Um- und Ausbau von Radwegen stehen 26 Millionen Euro zur Verfügung. Der Radwegebau profitiert indirekt von dem Sondervermögen, weil in der Titelgruppe 61 Mittel umgeschichtet werden können.

Bei 200 km pro Jahr werden wir es in sieben bis zehn Jahren schaffen, die rund 2 000 km Fahrbahnen in diesem Zeitraum zu sanieren. Wir haben bekanntlich 1 700 km schlechte Strecken ermittelt. In den nächsten Jahren werden auch ein paar Straßenkilometer dazukommen. Wir sind uns aber sicher, dass wir diesen Sanierungsstau - diese schlechten Strecken - innerhalb des genannten Zeitraums in Angriff nehmen können.

Wir verfolgen das Ziel, zumindest auf der freien Strecke ein Erhaltungsgleichgewicht zu erreichen, sodass nicht mehr Streckenkilometer altern, als wir sanieren können.

Für die Sanierung von Ortsdurchfahrten bedarf es einer gesonderten Strategie, weil diese in der Planung und in der Abstimmung mit Dritten, Versorgungsträgern usw. aufwändiger sind.

*3. Die Mipla 2025 - 2029 weist für den Landesstraßenbau jährlich Ansätze im dreistelligen Millionenbereich aus. Hält die Landesregierung dieses Finanzierungsniveau für ausreichend, um den bestehenden Erhaltungsrückstand substanziell zu reduzieren?*

Ja, im Prinzip reicht das Finanzierungsniveau aus. Es gibt aber eine wichtige Bedingung: Das Finanzierungsniveau in Höhe von 114,9 Millionen Euro muss auch über den Mipla-Zeitraum hinaus fortgeschrieben werden, und mittelfristig muss eine Angleichung an die Inflation erfolgen, denn je höher die Inflation über die Jahre fortschreitet, desto geringer ist das Mittelvolumen, das in Straße verbaut werden kann, wenn es in unveränderter Höhe fortgeschrieben wird.

Wichtig sind die Planbarkeit und die Verlässlichkeit für die Bauwirtschaft. Deshalb ist nicht das Wechselbad zu Beginn des Betrachtungszeitraums ab 2001, sondern eine kontinuierliche Ausstattung gut.


4. Nach welchen Kriterien erfolgte die Auswahl und regionale Verteilung der Maßnahmen im Programm 2026? Welcher Anteil der Mittel entfällt jeweils auf Fahrbahnerneuerung, grundlegende Sanierung, Brückenbau bzw. -erneuerung, Radwegebau bzw. -sanierung und sonstige Maßnahmen?

**Landesstraßen - Kriterien für die Projektauswahl**

- Verkehrsbelastung und -bedeutung im Netz
- Zustand - Ergebnisse der ZEB 2025
- Temporäre Geschwindigkeitsbeschränkungen (10, 30, 50, 70 km/h) und Lastbeschränkungen (z.B. 7,5 t)
- Unfallsauffälligkeiten (Unfallhäufungsstellen/-linien)
- Baugrundverhältnisse (z.B. Moorstrecken)
- Abhängigkeiten zu Bundes- und Kreisstraßenmaßnahmen sowie Maßnahmen Dritter (Gemeinden, Landkreise)
- Beschwerdelage aus dem öffentlichen Raum sowie Synergiepotenziale (z.B. Radwege, Bauwerke, Bushaltestellen)

[https://www.mw.niedersachsen.de/startseite/uber\\_uns/presse/presseinformationen/infrastruktur-offensive-170-mio-200-km-strasse-8-brucken-248572.html](https://www.mw.niedersachsen.de/startseite/uber_uns/presse/presseinformationen/infrastruktur-offensive-170-mio-200-km-strasse-8-brucken-248572.html)

Niedersächsisches Ministerium  
für Wirtschaft, Verkehr und Bauen



Niedersachsen. Klar.

Wir haben einen transparenten fachlichen Kriterienkatalog, der in erster Linie zustandsbasiert und von der Verkehrsbelastung und der Bedeutung der Straße im Netz abhängig ist. Sie erleben es selbst: Wir haben im Netz Geschwindigkeitsbeschränkungen auf 10 km/h oder 30 km/h, die wir nicht gern sehen und die beseitigt werden müssen. Daran wollen wir ebenso wie an den Lastbeschränkungen der Brücken arbeiten. Unfallhäufungsstellen sind ohnehin eine Daueraufgabe. Wir wollen uns um Strecken mit schlechten Baugrundverhältnissen kümmern. Uns haben bisher immer die Mittel dafür gefehlt, um etwas mal ein bisschen substanzieller zu bearbeiten. Das sind Maßnahmen, die im Vergleich zu normalen Projekten relativ teuer sind. Wir haben Abhängigkeiten zu Maßnahmen Dritter - Bundesstraßen, Kreisstraßen -, bei denen wir mitfinanzieren wollen und müssen. Schließlich haben wir die Beschwerdelage aus dem öffentlichen Raum. Es gibt jede Menge Bürger, die anrufen - Infrastrukturnutzer, Beschwerdeführer aus Politik und aus dem privaten Umfeld - und sich wünschen, dass sich die Landesstraßen, auf denen sie fahren müssen, in einem besseren Zustand befinden.

Wir wollen viele dieser Strecken „anfassen“ und dabei auch Synergiepotenziale nutzen, um im Zuge einer Maßnahme auch Radwege, Bauwerke oder Bushaltestellen, die barrierefrei gestaltet werden müssen, mit auszubauen. Das heißt, dass wir uns bei der Vorbereitung eines Projekts auch den möglicherweise parallel zur Straße verlaufenden Radweg auf seinen Erhaltungszustand hin anschauen, um ihn gegebenenfalls gleich mit zu sanieren. Das gilt auch für Bushaltestellen. Das heißt, wenn der Vorhabenträger oder der Aufgabenträger des ÖPNV die Haltestelle an der Buslinie, die er bedient, gleich mitsaniert haben will, berücksichtigen wir dies auch.

Zur regionalen Verteilung ist zu sagen, dass wir landesweit die gleichen Kriterien anlegen. Wir setzen insofern nicht einen regionalen Schwerpunkt, sondern wollen die Mittel landesweit verteilen.

*5. In welchem Umfang bestehen personelle und planerische Kapazitäten bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, um die in der Mipla vorgesehenen Mittel vollständig und zeitgerecht umzusetzen?*

Ja, wir haben personelle Ressourcen. Die Landesbehörde kann die Umsetzung bewältigen. Wir haben uns versichert, dass die Landesbehörde das komplette Sondervermögen mit unseren Projekten umsetzen kann. Wir wollen das Ziel gemeinsam erreichen. Aber dafür wird natürlich ein Kraftakt nötig sein. Der erste Kraftakt war der Masterplan Bauwerke, in dessen Zuge im Sinne von „Brücke first“ die Sanierung der erneuerungsbedürftigen Brücken vorgezogen wurde.

Das Gleiche geschieht nun mit unseren Landesstraßen. Wir haben durch das Sondervermögen eine historische Chance, die Landesstraßen in Ordnung zu bringen. Deshalb wollen wir in diese Chance alle unsere Kräfte investieren. Dabei hilft uns eine interne Optimierung. Wir werden weiterhin von Ingenieurbüros unterstützt, die wir künftig in den Bereichen von Ausschreibung und Bauüberwachung stärker einsetzen wollen. Das Stichwort Kombiprojekte - gemeinsame Ausführung der Erneuerung von Fahrbahn, Radweg und Ausstattung - hatte ich schon genannt. Die Geschäftsbereiche sollen eng kooperieren und untereinander aushelfen. Der Fokus soll auf umsetzbare Maßnahmen gerichtet werden. Denn wenn wir heute Projekte auswählen, in die wir zehn Jahre Planungsleistung investieren müssen, wird das Sondervermögen aufgezehrt sein, bevor wir mit der baulichen Umsetzung des Projekts beginnen. Das heißt, wir müssen uns auf Projekte konzentrieren, die wir innerhalb des Zeitraums, in dem Mittel aus dem Sondervermögen zur Verfügung stehen, baureif bekommen.

Außerdem wollen wir Vollsperrungen nutzen; das hört natürlich nicht jeder gern. Vollsperrungen entstehen zwangsläufig durch die zur Verfügung stehenden Breiten. Die Richtlinie für die Baustellensicherung, aber auch die Arbeitsschutzgesetzgebung - wie die Arbeitsschutzrichtlinie - zwingen uns heute schon, bei Straßen, die nicht viel breiter als 5,50 m sind, unter Vollsperrung zu arbeiten. Wenn im Zuge dieser Vollsperrung auch noch der Radweg mitsaniert werden kann, werden nicht zwei Baustellen benötigt.

Die Motivation in der Straßenbauverwaltung ist hoch. Wir haben es hierbei mit einem historischen Programm zu tun. Alle stehen in den Startlöchern, alle einigt ein fester Wille. Die Ingenieure wollen zeigen, was sie können. Das ist gut.

Die Straßenbauverwaltung hat ihre Leistungsfähigkeit gezeigt. Das Programm für 2026 war zwei Monate früher fertiggestellt und konnte somit früher als gedacht vorgestellt werden. Die ersten Ausschreibungen sind erfolgt. Die ersten Projekte laufen. Wir wollen in diesem Jahr kurzfristig auch die Programme für 2027/2028 aufstellen; sie sind sozusagen in der Pipeline, damit Planungssicherheit besteht und die Bürgerinnen und Bürger wissen, wann in den Kommunen was passieren soll.

Was wollen wir schaffen? 2 000 km in zehn Jahren, ein systematischer Abbau des Sanierungsstaus und ein Erhaltungsgleichgewicht sind erreichbar.

Mein Dank gilt an alle, die sich in den letzten Jahren für die Landesstraßen eingesetzt haben.

Meine abschließende Bitte an Sie zum Schluss: Bitte sichern Sie Verlässlichkeit über 2028 hinaus und versehen Sie sie mit einem kleinen Inflationsausgleich.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit. Ich stehe für Fragen zur Verfügung.

### Aussprache

Abg. **Veronika Bode** (CDU): Herr Wagner, vielen Dank für Ihren Bericht. Ich komme aus dem Landkreis Helmstedt. Wir sind direkt an der ehemaligen innerdeutschen Grenze. Die Grenzöffnung war im Jahre 1989. Wir sind sehr froh, dass bereits Ende 1989 die ehemalige Verbindung über die Grenze, die Landesstraße L 651, wiedereröffnet werden konnte. Damals wurde diese Landesstraße in kürzester Zeit, innerhalb weniger Wochen, in ihrem gesamten Verlauf wieder so hergerichtet, wie er vor der Grenzziehung bestanden hat. Leider ist der Ort durch den Verkehr - darunter auch Schwerlastverkehr - überlastet. Das ist eine sehr wichtige West-Ost-Verbindung, und wir kämpfen seit 35 Jahren für eine Umgehungsstraße.

Das Ganze scheitert immer wieder an den Zuständigkeiten, weil das Land Niedersachsen erklärtermaßen keine neuen Landesstraßen baut. Wir haben das auch der Präsentation entnommen: Hier steht sehr viel von Sanierung, Erhaltung, Bau von Radwegen usw., aber eben nichts über den Bau von Landesstraßen. Ohne den Bau einer neuen Straße aber kann die Verkehrsbelastung in dem Ort nicht entscheidend vermindert werden. An der Straße liegen eine Grundschule und Kindertagesstätten. Es ist schon zu vielen Vorfällen gekommen, auch mit Todesfällen. Ich frage Sie: Sehen Sie einen Bedarf, für solche besonderen Situationen doch noch einmal ein Budget für den Bau von Landesstraßen bereitzustellen?

Abg. **Omid Najafi** (AfD): Vielen Dank, Herr Wagner und Herr Quander, für die Unterrichtung. Inwieweit können Sie mit Blick auf die kommenden Winter die bereitgestellten Mittel zugunsten von Sanierungsmaßnahmen umschichten, zum Beispiel zur Beseitigung von Schlaglöchern, die durch den Winter entstanden sind? Es gibt Landesstraßen, die ich noch vor vier Monaten mit 100 km/h befahren konnte und die jetzt nur noch mit 70 oder 50 km/h befahrbar sind.

Abg. **Christian Frölich** (CDU): Herzlichen Dank, Herr Wagner, für die Unterrichtung. Das hat sich ja richtig motivierend und engagiert angehört. Ich habe das Gefühl, Sie haben Lust, etwas zu bewegen. Das finde ich sehr gut. Wir benötigen diesen Willen aber auch, weil es große Unzufriedenheiten gibt. Wir sitzen in verschiedenen Gesprächsformaten zusammen und kennen daher diese Unzufriedenheiten. Sie haben berichtet, dass in den vergangenen fünf Jahren rund 320 km in den nächstschlechteren Zustand übergegangen sind. Sie haben gesagt, wir könnten mit diesem Budget ein Erhaltungsgleichgewicht herstellen, sodass uns so etwas in den nächsten fünf Jahren nicht wieder passiere. Ist das tatsächlich so?

Ich habe eine Sorge: Ein Sondervermögen, das uns in einem Zeitraum von zehn Jahren zur Verfügung steht, lässt theoretisch auch die Rechnung zu, dass zwar einerseits mithilfe der Mittel aus dem Sondervermögen 1 700 km saniert werden, aber andererseits während dieses Zeitraums ein entsprechender neuer Sanierungsbedarf entsteht, was sich dann an dem Anteil der Straßen ablesen lässt, die in einen schlechteren Erhaltungsstatus abgerutscht sind.

Mich interessiert, wie die Bestandsaufnahme der Schäden bei Ihnen konkret erfolgt. Dokumentieren Sie mithilfe von Streckenfahrten der Straßenbaumeistereien mittels KI den Erhaltungsstatus? Wie oft erfolgt eine erneute Bestandsaufnahme? Es gibt auf dem Markt mittlerweile aus-

gezeichnete Tools, die es ermöglichen, frühzeitiger zu erkennen, dass einer Straße durch Netzrisse die Abgängigkeit droht. Mithilfe von KI kann Erhaltung viel effizienter sichergestellt werden.

Nun zum Personal: Wie viele Stellen sind bei Ihnen aktuell unbesetzt? Wir stellen im Bereich der Ingenieurwissenschaften rückläufige Studierendenzahlen fest. Können wir die Studienplätze mit Studierenden besetzen? Wie wollen Sie das sicherstellen?

Inwiefern können Sie jetzt schon feststellen, dass Preissteigerungen im Markt sind, weil so viel Geld zur Verfügung steht? Es ist kein ganz abwegiger Mechanismus, dass die Firmen in einem solchen Marktumfeld die Preise ihrer Leistungen etwas anziehen.

Inwiefern lassen Sie Sondervorschläge zu, um Verfahren zu beschleunigen und volkswirtschaftlichen Schaden durch lange Vollsperrungen zu verhindern?

**MR Wagner (MW):** Frau Bode, ich nehme an, Sie meinen die Situation im Ort Grasleben.

**Abg. Veronika Bode (CDU):** Ja. Schön, dass Ihnen die Situation bekannt ist.

**MR Wagner (MW):** Ja. Das ist ein schwieriges Thema. Ich kann Ihnen dazu nichts sagen. Im Moment ist nicht vorgesehen, dass wir in den Neubau von Landesstraßen einsteigen. Möglicherweise kann dort punktuell durch geeignete Umstufungen und möglicherweise über GVFG-Fördermittel Abhilfe geschaffen werden. Das alles sind Themen, die Sie mit den noch in den Vorjahren zuständigen Stellen des Hauses lang und breit erörtert haben. Wir müssen uns die Situation vor Ort noch einmal anschauen. Wahrscheinlich bleibt dieses Thema ein Dauerbrenner. Kurze Antwort: Die Bereitstellung von Mitteln für den Neubau von Landesstraßen sehe ich nicht. Der Vorrang wird auf der Erhaltung liegen.

Herr Frölich, Sie haben gefragt, ob es wirklich gelingt, für ein Erhaltungsgleichgewicht zu sorgen. Mit den 500 Millionen Euro, die wir in das Netz investieren, versetzen wir die 1 700 km Straßen, die in einem schlechten Zustand sind, in einen besseren Zustand. Sie haben natürlich recht, dass es in dem gleichen Zeitraum andere Straßen gibt, deren Zustand sich verschlechtert, und insofern Straßen quasi nachrücken. Meines Erachtens versetzen wir nicht nur 1 700 km, sondern sogar 2 000 km Straßen in einen besseren Zustand. Der Ansatz von 110 Millionen Euro im Haushalt übersteigt nicht nur den Betrag, den der Landesrechnungshof ermittelt hat, sondern auch den Betrag, den wir selbst errechnet haben, um zu einem Erhaltungsgleichgewicht zu gelangen. Diese Mittel sind aber auch für andere Vorhaben vorgesehen, zum Beispiel für den Radwegebau und für die Brückenersatzbauten, sodass der Haushaltsansatz immer höher sein muss als der Betrag, der für den Substanzerhalt aufgewendet werden muss. Insofern kann, das heutige Preisniveau und das heutige Wissen um den Erhaltungszustand unterstellt, davon ausgegangen werden, dass der Schub, den wir im Bereich der Verkehrsinfrastruktur auslösen, verhindert, dass das Netz stärker nachaltert, als wir es erhalten können. Das setzt aber voraus, dass auch in den nächsten Jahren Erhaltungsmittel fließen. Rückläufige Erhaltungsmittel - in der Vergangenheit wurden sie sogar halbiert - würden den Umfang der Straßen, die sich in einem schlechteren Erhaltungszustand befinden, ansteigen lassen.

Herr Frölich, Sie fragten, wie der Zustand der Straßen erfasst wird. Niedersachsen war eines der ersten Bundesländer, das mit Zustandserfassungen begonnen hat. Herr Dr. Jagl, seinerzeit Abteilungsleiter im MW - ich weiß nicht, ob er noch jemandem von Ihnen bekannt ist -, hat das

erste Buch über Zustandserfassung an Landesstraßen in Niedersachsen geschrieben. Damals haben Ingenieurbüros mit erster einfacher Technik die Straßen befahren. Seit 2010 erfolgt die Zustandserfassung einheitlich für Bundesstraßen und Landesstraßen nach der Zustandserfassungs- und Bewertungsrichtlinie. Im Rahmen der Erfassung im Fünf-Jahres-Rhythmus werden die Bundes- und Landesstraßen auf acht Parameter untersucht. Insofern erhalten wir in Fünf-Jahres-Abständen einen sehr guten aktuellen Überblick über die Erhaltungszustände.

Wir wünschen uns für die Zukunft die Möglichkeit, die Straßen mit einer Georadaraufnahme zu befahren, um auch den Schichtenaufbau zu kennen. Bisher betrachten wir nur die Fahrbahnoberfläche und nicht die darunter liegende Substanz. Den Fahrbahnaufbau kennen wir aus unseren Streckenbüchern, die Auskunft darüber geben, wie Straßen gebaut sind und was umgebaut ist. Es gibt allerdings trotzdem Inhomogenitäten. Das gesamte Landes- und Bundesstraßennetz ist in 100 m lange Abschnitte eingeteilt, sodass wir einen sehr guten Überblick über den Zustand der Straßen haben. Manchmal, wenn die Fahrbahnoberfläche schadhaft ist, ist der Gebrauchswert nicht so gut, aber die Substanz als solche ist dann noch gut erhalten. Das Wissen um die Beschaffenheit nutzt uns insoweit, als aufgrund dieser Erkenntnisse entschieden werden kann, beispielsweise nur die Deckschicht herauszufräsen, sodass der Baukörper nicht komplett ausgekoffert werden muss.

Die Frage nach dem Personal wird Timo Quander beantworten.

Preissteigerungen sehen wir noch nicht. Im Gegenteil! Im Moment sind die Submissionen noch unter unseren Schätzungen. Auch der Irankrieg hat noch keine Auswirkungen auf die Preise. Allerdings steigt der Ölpreis, was Folgen für den Preis für Bitumen haben wird. Vor Preissteigerungen des Materials können wir uns nicht schützen.

Sie fragten, ob wir so flexibel sind, die Beseitigung von Straßenschäden, die durch winterliche Witterungseinflüsse entstanden sind, vorzuziehen. Ja, wir sind sehr flexibel. Wir beseitigen jetzt die Winterschäden. Insofern muss an anderen Stellen noch ein bisschen Gas gegeben werden. Das Budget ermöglicht Flexibilität. Es ist eine Reserve im Umfang von 10 Millionen Euro eingeplant. Wir meinen daher, dass wir die Situation in diesem Jahr recht gut in den Griff bekommen. Außerdem werden wir von Jahr zu Jahr besser werden. Im Übrigen wird im Laufe der Zeit Routine entstehen.

Präsident **Quander** (NLStBV): Herr Frölich, Sie hatten gefragt, ob es in der NLStBV offene Stellen gibt. Die NLStBV ist eine große Behörde. Wir müssen darauf achten, dass wir unser Personal so akquirieren und einsetzen, dass wir das für uns bereitgestellte Personalvolumen auch mit Stelleninhabern ausfüllen können. Das heißt, ein Blick auf den Geschäftsverteilungsplan erweckt den Eindruck, dass wir offene Stellen haben. Wir besetzen auch laufend, weil wir regelmäßig Abgänge haben. Uns sind 1 940 VZE zur Verfügung gestellt worden, die von rund 3 000 Stelleninhabern ausgefüllt sind. Wir können seit ca. einem Jahr sagen, dass alle VZE besetzt sind und eigentlich tendenziell mit Blick auf den Jahresverlauf sogar von einer Überbesetzung gesprochen werden kann, weil vor dem Hintergrund des leergefegten Arbeitsmarktes Einstellungen überlappend vorgenommen werden müssen.

Sie fragten, ob wir noch neue Arbeitskräfte bekommen. Wir haben in den vergangenen Jahren den Bereich Arbeitgebermarketing aufgebaut. Wir suchen oft Schulen auf und sind bei vielen

Messen vertreten; die Ideen-Expo steht bevor. Darüber bekommen wir Personal. Wir bekommen insbesondere bei den Straßenmeistereien viele Auszubildende. Das ist eine gute Entwicklung. Wir wissen nicht, wie sich diese Entwicklung fortsetzen wird. In fünf Jahren geht das Personal, das dem geburtsstärksten Jahrgang angehört, in den Ruhestand. Wir befinden uns insofern strukturell in der Mitte der Glocke der Entwicklung. In den nächsten Jahren werden wir auf der Grundlage der Mittel aus dem Sondervermögen diese Glocke abarbeiten und dabei versuchen, dagegen zu arbeiten. Es wird von der Konkurrenz am Arbeitsmarkt abhängen, wie gut das gelingen wird. Mit der AdB<sup>2</sup> haben wir einen Player mit einem eigenen Tarifvertrag, der im Markt stark vertreten ist. Wir prüfen deshalb parallel, wie wir intern Verfahren verschlanken können, um dem entgegenzuwirken. Wir überlegen mit unseren externen Partnern - Bauindustrie, Baugewerbe -, wie wir externe Verfahren verschlanken können, um dem entgegenzuwirken. Das heißt, wir versuchen, gleichzeitig an allen Stellschrauben zu drehen.

Sie hatten noch das Thema Sondervorschläge in Ausschreibungen angesprochen. An dieser Stelle gewinnt die partnerschaftliche Zusammenarbeit an Bedeutung. Die NLStBV hat im Jahre 2025 mit dem MW, der Bauindustrie, dem Baugewerbe und der Ingenieurkammer die gemeinsame Charta für eine partnerschaftliche Zusammenarbeit im Straßenbau unterzeichnet. Die Beteiligten haben sich bereits im Rahmen des Runden Tisches, der vereinbart war, getroffen. Das Thema Ausschreibungen/Sondervorschläge bearbeiten wir gemeinsam. Wir wollen diese Instrumente nutzen. Es wird Pilotprojekte geben, bei denen Sondervorschläge zugelassen werden. Im April wird die Fachgruppe tagen, und im Mai werden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Runden Tisches zusammenkommen, um sich über die ersten Entwicklungen unterrichten zu lassen. Wir versuchen, einen sehr engen Zeitplan zu halten, weil wir schnell ins Arbeiten kommen müssen.

Mit einem Dank an MR Wagner (MW) und Präsident Quander (NLStBV) beendet Vors. Abg. **Stefan Klein** (SPD) die Aussprache zu der Unterrichtung.

\*\*\*

---

<sup>2</sup> Autobahn GmbH des Bundes

Tagesordnungspunkt 10:

**Beantwortung der Kleinen Anfrage „Landesinitiative Niedersachsen Aviation“ - [Drs. 19/9559](#)**

### **Beschluss**

Der **Ausschuss** beschließt gemäß § 95 a Abs. 1 GO LT einvernehmlich die Vertraulichkeit der mit Schreiben des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Bauen vom 3. Januar 2026 vorgelegten und als vertraulich zu behandelnden schriftlichen Unterrichtung.

\*\*\*

Tagesordnungspunkt 11:

**Beantwortung der Kleinen Anfrage „Welche Rolle hatte die ‚Deutsche Management Akademie gemeinnützige GmbH (DMAN)‘ in Russland?“ - [Drs. 19/9814](#)**

### **Beschluss**

Der **Ausschuss** beschließt gemäß § 95 a Abs. 1 GO LT die Vertraulichkeit der mit Schreiben des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Bauen vom 26. Februar 2026 vorgelegten und als vertraulich zu behandelnden schriftlichen Unterrichtung.

\*\*\*

Tagesordnungspunkt 12:

**Beantwortung der Kleinen Anfrage „Repräsentanz des Landes Niedersachsen in Moskau“ - [Drs. 19/9877](#)**

**Beschluss**

Der **Ausschuss** beschließt gemäß § 95 a Abs. 1 GO LT die Vertraulichkeit der mit Schreiben des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Bauen vom 26. Februar 2026 vorgelegten und als vertraulich zu behandelnden schriftlichen Unterrichtung.

\*\*\*

Tagesordnungspunkt 13:

**Unterrichtung im Unterausschuss „Häfen und Schifffahrt“ zu den „Aktuellen Entwicklungen bei dem Bau der neuen Brücke über die Hunte in Elsfleth“ am 10. Februar 2026**

### **Beschluss**

Der **Ausschuss** beschließt gemäß § 95 a Abs. 1 GO LT die Vertraulichkeit der mit Schreiben des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Bauen vom 20. Februar 2026 vorgelegten und als vertraulich zu behandelnden schriftlichen Unterrichtung.

\*\*\*

Tagesordnungspunkt 14:

**Terminangelegenheiten**

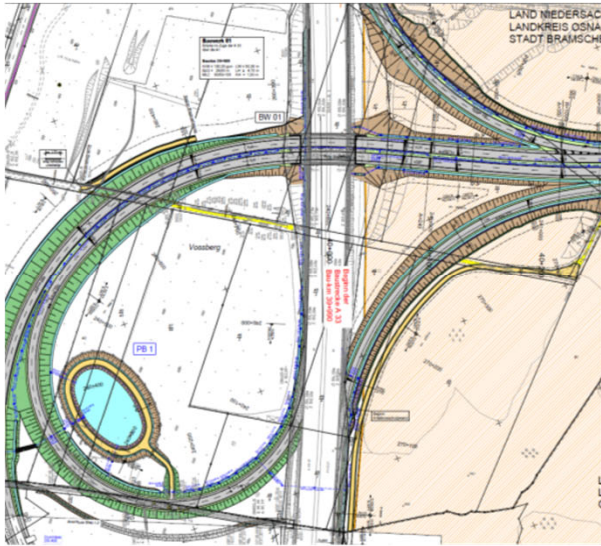
a) Parlamentarische Informationsreise nach Brüssel

Der **Ausschuss** beschließt einvernehmlich, die Reise vom 2. bis 4. Juni 2026 durchzuführen.

b) Ausschusssitzung am 15. Mai 2026

Der **Ausschuss** beschließt, dass der Sitzungstermin ersatzlos entfallen soll.

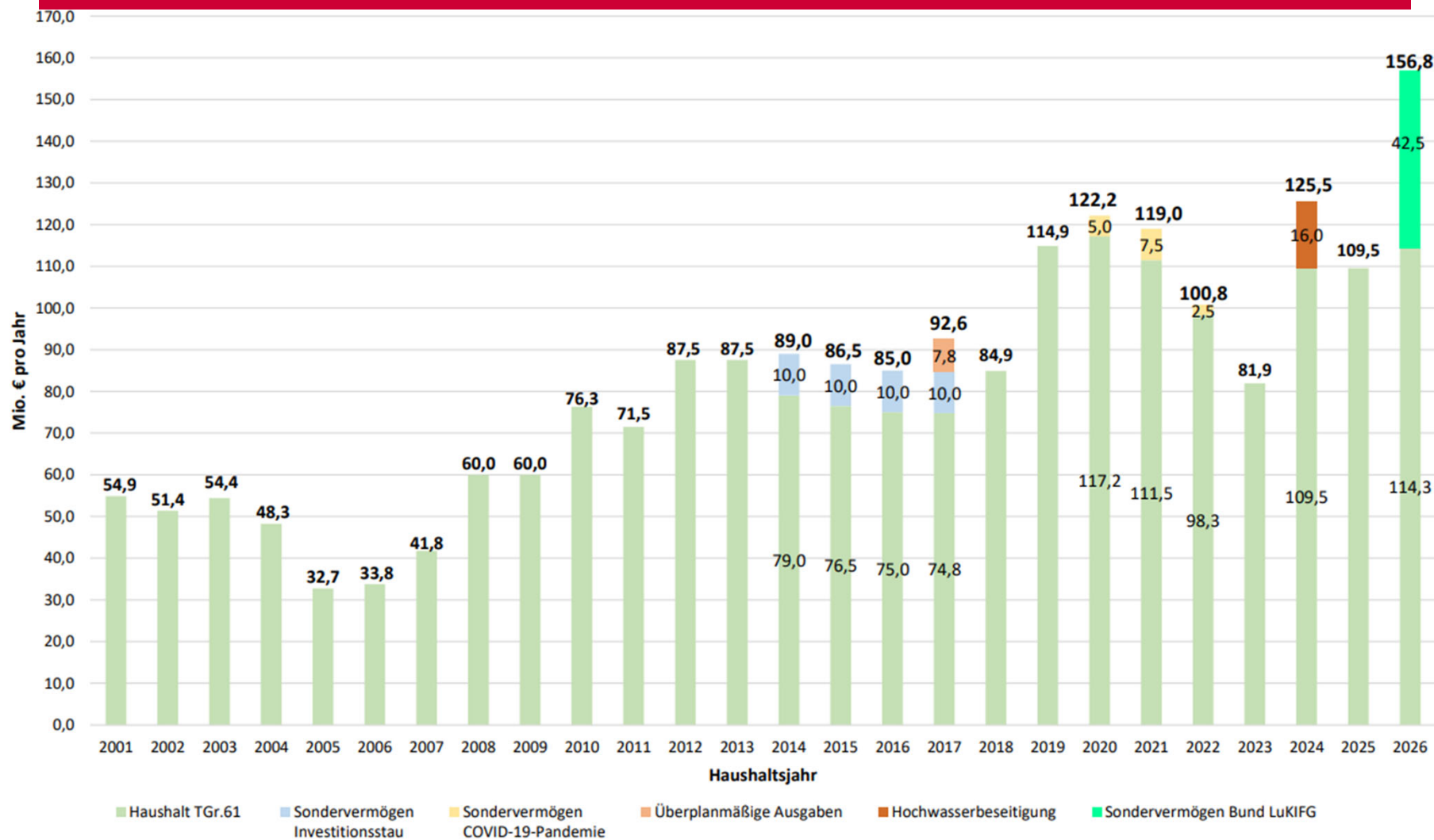
\*\*\*



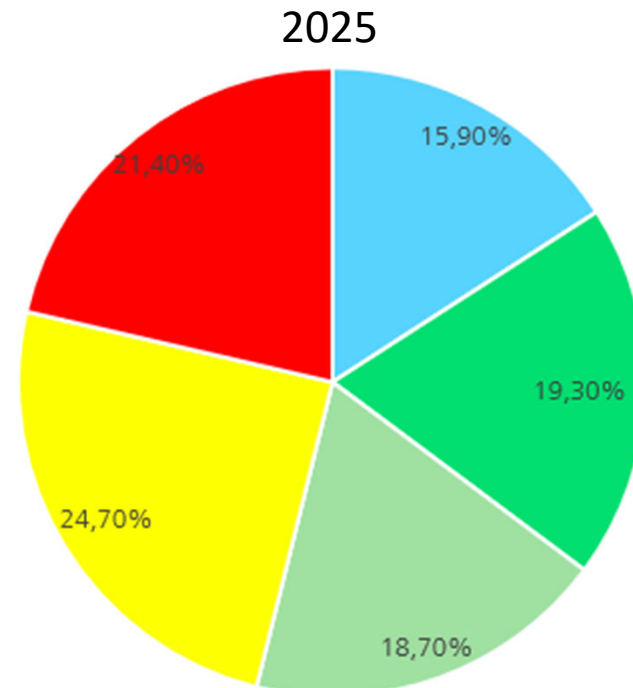
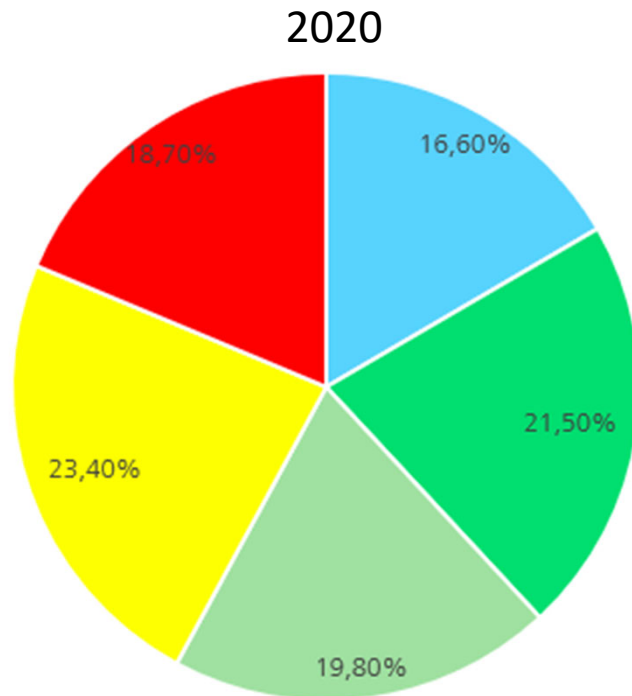
## Top 9

Antrag auf Unterrichtung durch die Landesregierung zum Landesstraßenbau 2026 – Abdeckung des Sanierungsbedarfs und Umsetzung der mittelfristigen Finanzplanung

# Landesstraßen 2001-2026 – Haushaltszahlen



# Landesstraßen – Zustand – Gesamtwert



- 1,0 - 1,5 – neuwertig
- 1,5 - 2,5 – sehr guter bis guter Zustand
- 2,5 - 3,5 – guter bis mittlerer Zustand
- 3,5 - 4,5 – Warnwert (3,5) überschritten, Anlass zur intensiven Beobachtung und Analyse, ggf. Planung von Maßnahmen
- 4,5 - 5,0 – Schwellenwert (4,5) überschritten, Einleitung baulicher oder verkehrsbeschränkender Maßnahmen

# Landesstraßen - Daten

**Straßenlänge** rund **8.000 km**; rd. **2.100 Brücken**

- 6.420 km **freie Strecke** (rund **80%**) /
- 1.580 km (rund 20%) Ortsdurchfahrten

**Zustand 2025** (ZEB-Erhebung)

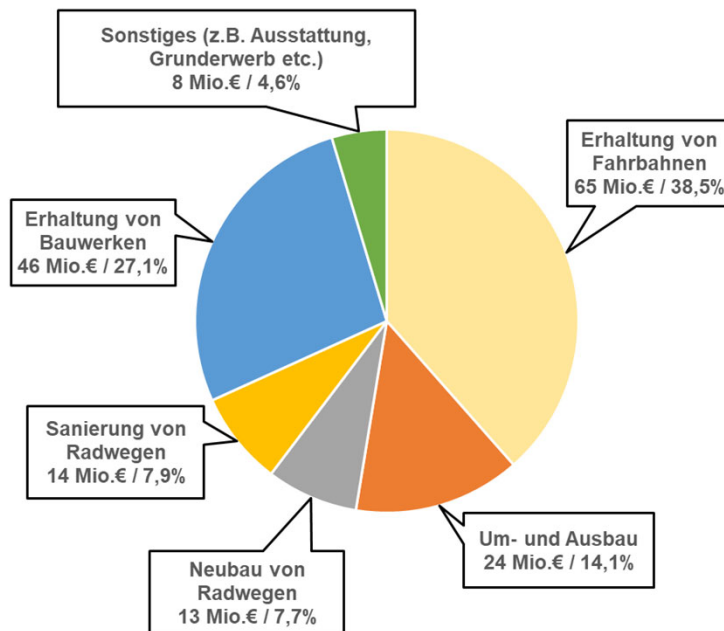
- **21,4%** des Gesamtnetzes, also rund **1.706 km**, in der **schlechtesten** Zustandsklasse
- **54 Brücken** sind in einem **kritischen** Zustand (Stand 2023)  
(davon wurden 12 Brücken ersetzt; 13 sind im Bau; 8 weitere gehen 2026 in Bau )

**Notwendige Erhaltungsinvestitionen** um **Zustand konstant** zu halten

- Finanzvolumen in Höhe von rd. **67 Mio. Euro** im Jahr für Straßen
- Substanzerhalt Brücken incl. Ersatzbauwerke rd. **45 Mio. Euro** pro Jahr
- **Abbau** des vorhandenen **Sanierungsstaus** zusätzlich rd. **50 Mio. Euro** (7-10 Jahre)

# Landesstraßen – Bauprogramm 2026

Programm 2026, Gesamt rd. 170 Mio.€  
Titelgruppe 61 und LuKIFG



Ausgabenbereich	Programm 2026 (in Mio.€)	Aufteilung in %
Erhaltung von Fahrbahnen	<b>65,226</b>	38,5
Um- und Ausbau einschl. Sonderprogramm Ortsdurchfahrten	<b>23,884</b>	14,1
Neubau von Radwegen	<b>13,104</b>	7,7
Sanierung von Radwegen	<b>13,399</b>	7,9
Erhaltung von Bauwerken	<b>45,983</b>	27,1
Sonstiges (z.B. Ausstattung, Grunderwerb etc.)	<b>7,861</b>	4,6
<b>Summe Mittelrahmen (in Mio.€)</b>	<b>169,457</b>	<b>100,0</b>

# Landesstraßen - Kriterien für die Projektauswahl

- Verkehrsbelastung und -bedeutung im Netz
- Zustand - Ergebnisse der ZEB 2025
- Temporäre Geschwindigkeitsbeschränkungen (10, 30, 50, 70 km/h) und Lastbeschränkungen (z.B. 7,5 t)
- Unfallauffälligkeiten (Unfallhäufungsstellen/-linien)
- Baugrundverhältnisse (z.B. Moorstrecken)
- Abhängigkeiten zu Bundes- und Kreisstraßenmaßnahmen sowie Maßnahmen Dritter (Gemeinden, Landkreise)
- Beschwerdelage aus dem öffentlichen Raum sowie Synergiepotenziale (z.B. Radwege, Bauwerke, Bushaltestellen)

[https://www.mw.niedersachsen.de/startseite/uber\\_uns/presse/presseinformationen/infrastruktur-offensive-170-mio-200-km-strasse-8-brucken-248572.html](https://www.mw.niedersachsen.de/startseite/uber_uns/presse/presseinformationen/infrastruktur-offensive-170-mio-200-km-strasse-8-brucken-248572.html)

