

Antwort auf eine Kleine Anfrage
— Drucksache 11/3690 —

Betr.: Instandsetzung der Leinebrücke über die K 322 zwischen Schloß Ricklingen und Luthe

Wortlaut der Kleinen Anfrage des Abg. Dehn (SPD) vom 17. 3. 1989

Seit mehreren Jahren wird über die Instandsetzung der Leinebrücke über die K 322 zwischen Schloß Ricklingen (Stadt Garbsen) und Luthe (Stadt Wunstorf) öffentlich diskutiert. Bei der Brücke handelt es sich um ein Baudenkmal.

Nachdem ergänzende Gutachten ergeben haben, daß die Brücke mit einem vertretbaren Aufwand und für einen angemessenen Zeitraum saniert werden kann, hat sich der Landkreis gegen einen Neubau und für die Sanierung entschieden.

Eine Bürgerinitiative in Schloß Ricklingen hat sich für die Sanierung stark gemacht, allerdings stets unter dem Gesichtspunkt, daß eine maximale Nutzlast von 16 t realisiert wird. Dies würde als offensichtlich wünschenswerten Nebeneffekt den Ausschluß von Schwerlastverkehr auf dieser Trasse bedeuten.

Im Zusammenhang mit der öffentlichen Diskussion über die künftigen Verkehrsströme auf dieser Trasse gibt das Niedersächsische Landesverwaltungsam — Institut für Denkmalpflege — Stellungnahmen ab, die sich mehr mit der Verkehrsbelastung in Schloß Ricklingen als mit dem Denkmalschutz beschäftigen.

Ich frage daher die Landesregierung:

1. Wer ist der Adressat des Vorwurfs des Landesverwaltungsamtes, daß der baulich ungenügende Gesamtzustand der Brücke das Ergebnis der jahrelang unterbliebenen Bauunterhaltung sei? (Schreiben vom 10. 10. 1986)
2. Wenn — wie das Landesverwaltungamt feststellt — die Durchrostung einzelner Stahlteile seit 1969 in den Prüfberichten erwähnt wird: Bis zu welchem Zeitpunkt war welche Landesbehörde für die Bauunterhaltung der Brücke zuständig?
3. Welche denkmalschützerische Relevanz hat die Nutzlast der Brücke, wenn die Sanierung der Brücke die Bausubstanz erhält?
4. Aus welchem zwingenden Grund kann ein Baudenkmal nur „in situ“ (Schreiben des Landesverwaltungamtes vom 30. 9. 1988) repariert werden?
5. Wieso kann die Originalsubstanz nur „in situ“ gesichert werden?
6. Falls die Sanierung die Erneuerung wesentlicher Teile des Bauwerks erfordert: Geht dann — wie das Landesverwaltungamt meint — die Denkmaleigenschaft verloren?
7. Falls ja: Bei welchem Anteil erneuerter oder ersetzter Teile?
8. Ist für Form, Material und Größe der Brückenwiderlager die Konservierung im Sinne des Denkmalschutzes des Landesverwaltungamtes wichtiger als die Verkehrssicherheit?

9. Wie ist in diesem Zusammenhang die Forderung zu verstehen, auch das Material der Brückenlager im ursprünglichen Zustand zu belassen? Betrifft dies auch die ursprüngliche und heute als unzureichend beurteilte Materialqualität? Dient diese Forderung der Nutzlastverminderung oder dem Denkmalschutz?
10. Das Landesverwaltungsamt nennt ein vollständiges Aufmaß der Brücke als Voraussetzung der Baumaßnahme und schlägt „ein dazu befähigtes Büro“ vor. Zu diesem Komplex bitte ich um Prüfung und Beantwortung der folgenden Fragen:
 - a) Ist es üblich, daß eine Landesbehörde Werbung für ein einzelnes privates Unternehmen (mit Adresse und Telefonnummer) macht?
 - b) Welche Brückenaufmaße hat das Büro „stadt + haus“, Hannover, bereits erledigt?
 - c) Welche anderen Büros sind für solche Arbeiten qualifiziert?
 - d) Gibt es Verbindungen zwischen Mitarbeitern des Landesverwaltungsamtes und dem Büro „stadt + haus“?
 - e) Hat das Büro „stadt + haus“ bereits Aufträge für das Land erledigt? Sind diese Aufträge ausgeschrieben worden?
11. Wie beurteilt die Landesregierung die Möglichkeit, die jetzige Brücke unter dem Gesichtspunkt des Denkmalschutzes im Originalzustand zu belassen und dem Verkehr eine in der Nähe errichtete neue Brücke zur Verfügung zu stellen?

Antwort der Landesregierung

Niedersächsisches Ministerium
für Wissenschaft und Kunst
— 401 — 01 420/5 —

Hannover, den 22. 6. 1989

Die Leinebrücke über die K 322 zwischen Schloß Ricklingen und Luthe ist ein Baudenkmal nach § 3 Abs. 2 des Nieders. Denkmalschutzgesetzes. Nach § 6 Abs. 1 dieses Gesetzes ist sie daher instandzusetzen, sofern und soweit dies ohne Verlust der Denkmaleigenschaft technisch möglich ist. Nach den gutachterlichen Untersuchungen liegen diese Voraussetzungen für die Instandsetzungspflicht vor. Diese Verpflichtung trifft den Landkreis als Baulastträger der Brücke unabhängig von der wirtschaftlichen Zumutbarkeit (§ 7 Abs. 2 Nr. 3 und Abs. 4 des Nieders. Denkmalschutzgesetzes).

Aufgabe der Denkmalpflege ist es, bei der durchzuführenden Instandsetzung dafür Sorge zu tragen, daß soviel wie möglich von der originalen Substanz erhalten bleibt, denn allein diese Substanz vermittelt den denkmalpflegerischen Zeugniswert. Je mehr Originalsubstanz bei der Instandsetzung ersetzt wird, um so mehr ist der Verlust der Denkmaleigenschaft zu befürchten.

Dies vorausgeschickt, nachstehend die Beantwortung der einzelnen Fragen:

Zu 1 und 2:

Für die Bauunterhaltung der Brücke war bis zum 30. 9. 1979 das Straßenbauamt Hannover als technische Verwaltung der Kreisstraßen des Landkreises Hannover zuständig. Die technische Verwaltung der Kreisstraßen des Landkreises Hannover ist durch das Achte Gesetz zur Verwaltungs- und Gebietsreform vom 28. 6. 1977 zum 1. 10. 1979 auf den Landkreis Hannover übergegangen.

Baulastträger für die K 322 und die Leinebrücke im Zuge dieser Kreisstraße war schon vorher der Landkreis Hannover.

Das Brückendezernat des Niedersächsischen Landesverwaltungsamtes — Straßenbau — stellte als zuständige Zentralstelle der Straßenbauämter des Landes für die Brückenprüfungen im Rahmen der Brückenhauptprüfung gem. DIN 1076 bereits am 25. 8. 1976 den schlechten Zustand der Leinebrücke Schloß Ricklingen aufgrund der zahlreichen Schäden am Überbau und den Unterbauten fest. Nach dem Befund ist das Brückenbauwerk zu erneuern.

Die Planungen waren seitdem auf eine Erneuerung der Brücke ausgerichtet. Die im Laufe der Jahre durchgeführten Verstärkungen am Überbau und das Versehen des Widerlagers auf der Luther Seite mit einer Stahlbetonmanschette haben nur dazu beitragen können, die Befahrbarkeit der Brücke — unter Herabstufung der Tragfähigkeit — bis zu der dann notwendigen Vollsperrung zu erhalten. Seit 1977 lief ein Planfeststellungsverfahren für einen Straßen- und Brückenneubau in dem angesprochenen Abschnitt der K 322.

In der Stellungnahme vom 13. 10. 1986 an die Stadt Wunstorf hat das Nieders. Landesverwaltungamt — Institut für Denkmalpflege — lediglich die fachliche Feststellung getroffen, daß die Ursache für den mangelhaften Zustand der Brücke in der jahrelang unterbliebenen Bauunterhaltung liegt. Diese Feststellung beinhaltet weder einen Hinweis auf ein schuldhaftes Verhalten einer Landes- oder Kommunalbehörde noch ist sie Grundlage für daran anknüpfende rechtliche Maßnahmen.

Zu 3:

Bei einem Erörterungsgespräch am 15. 3. 1989 stellte die Bezirksregierung Hannover fest, daß die vorgesehene Traglast der Brücke von 30 t nach der Instandsetzung keine zusätzlichen konstruktiven Maßnahmen erfordere, die einen Mehreingriff in die historische Bausubstanz notwendig machen.

Zu 4 und 5:

Erfahrungsgemäß bietet die Reparatur eines Kulturdenkmals an seinem ursprünglichen Standort die größte Gewähr dafür, daß möglichst viel Originalsubstanz erhalten wird. Aus denkmalpflegerischen Gründen wird daher diesem Instandsetzungsverfahren grundsätzlich der Vorrang gegeben. Das bei der Leinebrücke nunmehr gewählte Verfahren einer Reparatur in Standortnähe ist jedoch eine denkmalfachlich vertretbare Alternative.

Zu 6 und 7:

Die Denkmaleigenschaft eines Kulturdenkmals knüpft an den Zeugniswert der originalen Substanz an. Jeder Verlust an Originalsubstanz vermindert den Zeugniswert und damit auch den Denkmalwert. Bei welchem Umfang an Ersatzsubstanz die Denkmaleigenschaft verlorenginge, kann nur im Einzelfall entschieden werden. Das Instandsetzungskonzept für die Leinebrücke geht davon aus, daß der Anteil erhaltungsfähiger Originalsubstanz für den Fortbestand der Denkmaleigenschaft noch ausreichend ist.

Zu 8:

Die Anforderungen der Denkmalpflege finden dort ihre Grenzen, wo die Verkehrssicherheit dies zwingend verlangt.

Zu 9:

Das Nieders. Landesverwaltungamt — Institut für Denkmalpflege — erklärt sich in seiner Stellungnahme gegenüber der Stadt Wunstorf vom 7. 2. 1989 damit einverstanden, daß der erforderliche Neubau der Widerlager in der historischen Form und Größe vorgenommen wird. Damit kann den Erfordernissen der Verkehrssicherheit in vollem Umfang Rechnung getragen werden.

Zu 10a:

Die Dokumentation von technischen Kulturdenkmalen gehört nicht zu den üblichen Leistungen von Architektur- und Planungsbüros. Den Denkmalbehörden sind jedoch einige Büros mit fachlicher Spezialisierung bekannt. Dem Landkreis Hannover ist daher auf ausdrücklichen Wunsch mit Schreiben vom 30. 9. 1988 beispielhaft ein solches Büro benannt worden. Eine Werbung war damit nicht verbunden.

Um Mißverständnisse zu vermeiden, werden zukünftig stets mehrere Büros beispielhaft benannt werden.

Zu 10b:

Brückenaufmaße hat das Büro „stadt + haus“ Hannover bisher noch nicht durchgeführt. Für den Hinweis der Denkmalfachbehörde war entscheidend, daß dieses Büro für die Methodik einer solchen Dokumentation als qualifiziert gilt.

Zu 10c:

In der Region Hannover haben neben den wissenschaftlichen Einrichtungen außerdem die nachfolgend aufgeführten Büros Erfahrung in der Dokumentation historischer Bausubstanz:

- AGSTA, Arbeitsgemeinschaft für Stadt- und Altbausanierung, 3000 Hannover;
- Padberg, Stiezel, Reumschüssel u. Partner, 3000 Hannover;
- Popa, 3000 Hannover.

Aus anderen Regionen sind z. B. folgende Büros bekannt:

- AGA, Arbeitsgruppe Altstadt, 3300 Braunschweig;
- Bunse, Erhaltende Stadterneuerung, Denkmalpflege, Bauforschung, 2902 Rastede.

Zu 10d:

Nein.

Zu 10e:

Das Büro „stadt + haus“ hat bisher nur einen Auftrag für das Land ausgeführt. Es handelte sich hierbei um ein kurzfristig erforderlich gewordenes Notgutachten für das Objekt Kramerstraße 24 „Broyhanhaus“ in Hannover. Dieses Notgutachten wurde 1984 für einen Pauschalpreis von 5000 DM ohne vorherige Ausschreibung von der Bezirksregierung Hannover in Auftrag gegeben.

Zu 11:

Eine Erhaltung der Brücke im Originalzustand ohne Verkehrslasten wäre nicht möglich gewesen, da die Brücke schon unter ihrem Eigengewicht nicht mehr standsicher war und somit eine akute Gefahr für den Schiffsverkehr auf der Leine im Bereich des Brückenbauwerkes bildete. Die Brücke mußte also, wenn sie erhalten werden sollte, in jedem Fall saniert werden.

Es wäre wirtschaftlich jedoch nicht vertretbar gewesen, die Brücke allein unter dem Gesichtspunkt des Denkmalschutzes zu sanieren und für die Führung der K 322 eine neue Brücke in der Nähe der vorhandenen zu errichten. Außerdem würde die Errichtung einer weiteren Brücke mit den dazugehörigen Straßendämmen einen erheblichen Eingriff in Natur und Landschaft erfordern, der durch die nutzungsgerechte Sanierung der alten Brücke vermieden worden ist.

In Vertretung

Dr. Schreiber