



## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Ralf Stadler AfD**  
vom 27.10.2020

### Erhalt der historischen Rottbrücke in Neuhaus am Inn, Lkr. Passau

Die historische Rottbrücke in Weihmörting, Gemeinde Neuhaus am Inn (Landkreis Passau) wurde 1853 fertiggestellt und ist als Baudenkmal – **Nr. D-2-75-134-46 - Kr PA 15; Rott.** (Straßenbrücke, gedeckte Holzbrücke über die Rott, Mitte 19. Jh.) – **nachqualifiziert.**

Diese soll nun durch eine neue Brücke ersetzt werden. Dabei ringen Bürger und Denkmalschützer aktuell noch um deren Erhaltung an der jetzigen Stelle. Die Gegend würde also auf einen Schlag ihre gewachsene Identität verlieren. Viele Bürger sind daher der Überzeugung, dass man dieses bedeutende technische Denkmal und ein so prägendes Stück des Landschaftsbildes nicht einfach verändern darf. Als Baudenkmal steht das gesamte Bild des Brückenbauwerks und der Alleinlage unter Schutz. Das verleiht dem Bauwerk seinen Charakter.

Ich frage die Staatsregierung:

- 1.1 Muss die historische Rottbrücke durch eine neue Brücke ersetzt werden? ..... 2
- 1.2 Wenn ja, mit welcher Begründung? ..... 2
2. Welche Aspekte des Denkmalschutzes sind bei der historischen Rottbrücke zu beachten? ..... 2
3. Welche Maßnahmen wären zum dauerhaften Erhalt der historischen Rottbrücke erforderlich? ..... 3
4. Welche Auswirkungen auf die konkreten Planungen des Neubaus und der beabsichtigten Versetzung der Rottbrücke haben die oben genannten Aspekte des Denkmalschutzes auf den Erhalt der historischen Gitterbrückenkonstruktion? ..... 3
5. Welche Kosten wurden für den Neubau einer Brücke an gleicher Stelle und die fachgerechte Versetzung der historischen Rottbrücke insgesamt ermittelt? ..... 3
6. Wer trägt die Kosten für 1. den Abriss, 2. den Neubau und 3. die Versetzung der Brücken? ..... 4
7. Werden 1. der Abriss, 2. der Neubau und 3. die Versetzung staatlich gefördert? ..... 4
8. Wenn ja, mit welchen Summen oder Prozentanteilen kann der Vorhabens-träger jeweils rechnen? ..... 4

Hinweis des Landtagsamts: Zitate werden weder inhaltlich noch formal überprüft. Die korrekte Zitierweise liegt in der Verantwortung der Fragestellerin bzw. des Fragestellers sowie der Staatsregierung.

# Antwort

**des Staatsministeriums für Wohnen, Bau und Verkehr im Einvernehmen mit dem Staatsministerium für Wissenschaft und Kunst, der Regierung von Niederbayern und unter Beteiligung des Landkreises Passau**

vom 23.11.2020

## **1.1 Muss die historische Rottbrücke durch eine neue Brücke ersetzt werden?**

Der Landkreis Passau ist Straßenbaulastträger der Kreisstraße PA 15 und damit auch der Rottbrücke bei Neuhaus am Inn. Trotz fortlaufender Reparaturen und Notsicherungen hat sich der Zustand der Brücke stetig verschlechtert. Im Rahmen der regelmäßig durchgeführten Bauwerksprüfungen hat der Landkreis erhebliche Mängel festgestellt und die Traglast auf Empfehlung eines Prüfstatikers auf 3,5 Tonnen reduziert, die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 10 km/h beschränkt und die Brücke nur noch für eine einspurige Befahrbarkeit zugelassen. In einer Empfehlung zum Umgang mit den vorgefundenen Mängeln weist der Prüfstatiker darauf hin, dass selbst im Falle einer denkmalgerechten Instandsetzung der Brücke keine Erhöhung der Gesamttragfähigkeit erreicht werden kann. Dabei wird hinsichtlich des Zustandes, des Alters und des historischen Wertes empfohlen, die Brücke sehr zeitnah instand zu setzen und anschließend nur noch für den Fußgänger- und Radverkehr zu nutzen. Aus denkmalpflegerischer Sicht sollte dabei die historische Brücke am Standort erhalten bleiben. Nur mit einem Ersatzneubau könnten die künftigen Verkehrsbedürfnisse der Kreisstraße PA 15 aufgenommen werden.

## **1.2 Wenn ja, mit welcher Begründung?**

Die durchgeführten Bauwerksprüfungen haben ergeben, dass die Brücke erhebliche Mängel in der Tragkonstruktion aufweist, die die Standsicherheit und die Dauerhaftigkeit maßgeblich beeinträchtigen. Die Schäden betreffen vor allem das eigentliche Brückenbauwerk und in geringem Maße auch die Widerlager an den Ufern. Nach Auskunft des Prüfstatikers sind die vorhandenen Schädigungen im aktuellen Nutzungszustand nicht zu beheben.

## **2. Welche Aspekte des Denkmalschutzes sind bei der historischen Rottbrücke zu beachten?**

Die Rottbrücke bei Weihmörting ist mit folgendem Text in der bayerischen Denkmalliste (Nr. D-2-75-134-46) erfasst: „Straßenbrücke, gedeckte Holzbrücke über die Rott, Mitte 19. Jh.“. Die etwa 60 m lange Holzbrücke in Fachwerkbauweise mit Satteldach aus dem Jahr 1853 zählt mit ihren Howe'schen Trägern zu den wenigen erhaltenen gedeckten historischen Holzbrücken im süddeutschen Raum, weshalb ihr eine weit überregionale Bedeutung zukommt. Brücken mit Trägern des Typs Howe markieren den Übergang vom Holzbrückenbau hin zu reinen Eisenkonstruktionen. Zusammen mit der kürzlich instand gesetzten König-Ludwig-Brücke in Kempten sind die beiden Bauwerke die „Letzten ihrer Art“ in Bayern und stellen Wahrzeichen des Ingenieurholzbaus des 19. Jahrhunderts dar. Alle durchzuführenden Maßnahmen müssen aus der Sicht des Landesamts für Denkmalpflege das Ziel haben, die Brücke unter Erhaltung der Denkmaleigenschaft zu sanieren. Maßnahmen zur Erhöhung der Tragfähigkeit sind wegen zu großen technischen Änderungen und einem zu großen Substanztausch nicht möglich. Bei allen Maßnahmen sind auch die Bodendenkmäler in Weihmörting „frühmittelalterliches Reihengräberfeld“ zu beachten.

Um den Belangen des Denkmalschutzes gerecht zu werden, befindet sich der Landkreis bereits in enger Abstimmung mit dem Landesamt für Denkmalpflege sowie der unteren Naturschutzbehörde und dem Wasserwirtschaftsamt.

### 3. Welche Maßnahmen wären zum dauerhaften Erhalt der historischen Rottbrücke erforderlich?

Aus denkmalpflegerischer Sicht und zur Erhöhung der Dauerhaftigkeit und der Lebensdauer sollte die historische Brücke nach der Sanierung dauerhaft auf 3,5 Tonnen beschränkt, umgewidmet und als Geh- und Radwegbrücke weitergenutzt werden. Ein statisches Gutachten belegt, dass mit dieser Nutzung eine Instandsetzung unter Erhalt der Denkmaleigenschaft möglich ist. Ein detailliertes Maßnahmenkonzept für die Sanierung liegt noch nicht vor. Vorzusehen sind in jedem Fall kleinere Instandsetzungsarbeiten an der Unterkonstruktion des Daches, die Erneuerung der Dachdeckung, die Überarbeitung der seitlichen Verkleidungen der Brücke, handwerkliche Reparaturen an der Konstruktion des eigentlichen Brückenbauwerks sowie ein Austausch eines Teils der Lagerbalken und Holzschutzmaßnahmen. Die fachgerechte Behebung aller Schäden kann nach Auskunft des Landkreises nur in einer Feldwerksatt (ausgehobener Zustand) erfolgen und nicht an Ort und Stelle.

### 4. Welche Auswirkungen auf die konkreten Planungen des Neubaus und der beabsichtigten Versetzung der Rottbrücke haben die oben genannten Aspekte des Denkmalschutzes auf den Erhalt der historischen Gitterbrückenkonstruktion?

Um das Gesamtbild erhalten zu können, müssen das Erscheinungsbild des Ersatzneubaus und der historischen Brücke unter den Aspekten des Denkmal-, Natur- und Landschaftsschutzes aufeinander abgestimmt werden. Vor diesem Hintergrund wurden seitens des Landkreises nachfolgende Vorgehensvarianten vorgeschlagen, die näher untersucht werden:

- a) Translozierung der denkmalgeschützten Brücke nach Südosten, Sanierung der Schäden und Weiterverwendung als Geh- und Radwegbrücke; ferner die Errichtung eines Ersatzneubaus für den motorisierten Verkehr der Kreisstraße PA 15 am Ort der alten Brücke;
- b) Sanierung der denkmalgeschützten Brücke und Weiterverwendung als Geh- und Radwegbrücke; ferner die Errichtung eines Ersatzneubaus an einem Standort neben der denkmalgeschützten Brücke für den motorisierten Verkehr der Kreisstraße PA 15.

Die Brücke befindet sich in einem festgesetzten Überschwemmungsgebiet, sodass bei den weiteren Planungen Einbauten und Verringerungen des Abflussquerschnitts in der Rott zu vermeiden und die Hochwassersituation zu berücksichtigen ist. Bei den weiteren Planungen sind, zur Minimierung von Auswirkungen von Eingriffen, das FFH-Gebiet (FFH = Fauna-Flora-Habitat) „Unterlauf der Rott“ und die vorhandenen wertvollen Gehölzbestände zu berücksichtigen.

Wegen der geringeren Eingriffe priorisiert der Landkreis die Variante a, wobei hier aus Sicht des Landesamtes für Denkmalpflege die Belange anderer Fachstellen (wie Naturschutz, Wasserwirtschaft) noch näher dargelegt werden müssen. Die Variante b dagegen kann aus Sicht des Landesamtes für Denkmalpflege uneingeschränkt mitgetragen werden.

Mit dem Erhalt und der Umwidmung zur Geh- und Radwegbrücke kann der bestehende Römerradweg zusammengeschlossen und mit dem Ersatzneubau der motorisierte vom nichtmotorisierten Verkehr getrennt werden.

### 5. Welche Kosten wurden für den Neubau einer Brücke an gleicher Stelle und die fachgerechte Versetzung der historischen Rottbrücke insgesamt ermittelt?

Eine genaue Ermittlung der Kosten liegt nicht vor. Der Landkreis geht aktuell von folgenden Kostenansätzen aus:

|   |             |
|---|-------------|
| Instandsetzung und Versetzung der historischen Brücke | 1.000.000 € |
| Ersatzneubau mit Straßenbau, Durchlässen              | 4.000.000 € |
| Radwegneubau  | 200.000 €   |
| Grunderwerb und Ausgleichsflächen                     | 100.000 €   |
| Baunebenkosten  | 1.200.000 € |
| Summe rd.   | 6.500.000 € |

**6. Wer trägt die Kosten für 1. den Abriss, 2. den Neubau und 3. die Versetzung der Brücken?**

Der Landkreis Passau trägt als zuständiger Straßenbaulastträger sowohl die Kosten für den Abbau, die Instandsetzung, die Kosten einer möglichen Versetzung der historischen Holzbrücke als auch für einen Ersatzneubau und die Errichtung des Geh- und Radwegs.

**7. Werden 1. der Abriss, 2. der Neubau und 3. die Versetzung staatlich gefördert?**

Aus Mitteln des Bayerischen Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (BayGVFG) wären sowohl ein Ersatzneubau für den künftigen motorisierten Verkehr der Kreisstraße PA 15 als auch die Errichtung des Geh- und Radwegs förderfähig. Eine denkmalfachgerechte Sanierung der historischen Brücke wäre aus Mitteln der Denkmalpflege förderfähig.

**8. Wenn ja, mit welchen Summen oder Prozentanteilen kann der Vorhabenträger jeweils rechnen?**

Über die Einzelheiten der BayGVFG-Förderung kann erst entschieden werden, wenn die Planung für den Ersatzneubau bzw. den Geh- und Radweg mit aktuellen Kosten in förderreifen Zuwendungsanträgen vorliegen. Die Festsetzung der tatsächlichen Förderhöhe erfolgt dann anhand der finanziellen Verhältnisse des Vorhabenträgers, des staatlichen Interesses, der Bedeutung des Vorhabens und der zur Verfügung stehenden Mittel. Unter der Voraussetzung eines mit der Denkmalpflege abgestimmten konkreten Sanierungskonzepts und einer fundierten Kostenermittlung gilt dies auch für eine Förderung im Rahmen des Denkmalschutzes.