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

Anfrage der Abgeordneten Omid Najafi, Ansgar Georg Schledde und Holger Kühnlenz (AfD)

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

Brückenabriss in Freden - Ursachen, Verantwortlichkeiten und weiteres Vorgehen

Anfrage der Abgeordneten Omid Najafi, Ansgar Georg Schledde und Holger Kühnlenz (AfD), eingegangen am 21.08.2026 - Drs. 19/11399,
an die Staatskanzlei übersandt am 24.08.2026

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Bauen namens der Landesregierung vom 23.09.2026

Vorbemerkung der Abgeordneten

Nach einem Bericht der *Hildesheimer Allgemeinen Zeitung* (*HiAZ*) vom 15. August 2026[1] muss die Fredener Leinebrücke abgerissen werden. Die Brücke wird seit April 2024 saniert; im Juni 2026 wurde dabei ein zuvor unter einem Gehweg verborgener, einbetonierter und stark verrosteter, statisch wichtiger Stahlträger entdeckt. Die Brücke gilt seither als nicht mehr voll tragfähig und musste zeitweise vollgesperrt werden; inzwischen ist sie zumindest für Fuß- und Radverkehr wieder freigegeben. Die zuständige Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) erwartet das Ergebnis eines Statik-Gutachtens laut Artikel für Ende August 2026, geht aber - so der *HiAZ*-Bericht - bereits jetzt davon aus, dass ein Abriss unabwendbar ist.

Dem Artikel zufolge wurde die Leinebrücke 1895 als Bogenbrücke aus Stahlfachwerk errichtet und ist damit rund 130 Jahre in Betrieb; sie werde „laufend beobachtet und regelmäßig auf Schäden und Standsicherheit hin überprüft und repariert“. Die NLStBV wird im Artikel zudem mit der Einschätzung zitiert, dass Planung, Genehmigung und Bau eines Ersatzneubaus bzw. einer Behelfsbrücke „unter Umständen langwierig“ seien und für „komplexe Verfahren Zeiträume von zwei bis drei Jahren keine Seltenheit“ sind; die Behörde strebe jedoch gemeinsam mit dem Landkreis Hildesheim als Genehmigungsbehörde ein „beschleunigtes Verfahren“ an. Laut Artikel soll das Gutachtenergebnis ausgewertet, ein „konkreter Fahrplan“ entworfen, die Öffentlichkeit informiert und eine Bürgerveranstaltung durchgeführt werden.

Im begleitenden HiAZ-Kommentar „Freden braucht schnelle Hilfe“ wird zudem berichtet, dass Betroffene der Landesbehörde „Schlampigkeit in den Voruntersuchungen“ vorwerfen, Untersuchungsergebnisse anzweifeln und sich „im Stich gelassen und nicht ausreichend informiert“ fühlen. Der Kommentar weist ausdrücklich darauf hin, dass wegen der Sperrung bereits jetzt „Existenzen (…) auf dem Spiel“ stünden - bei Betroffenen, die „unverschuldet in diese Lage gekommen sind“.

1. Wann und mit welchem Ergebnis wurde die 1895 erbaute Leinebrücke in Freden zuletzt vor Beginn der Sanierungsarbeiten im April 2024 gemäß DIN 1076 hauptgeprüft, und welche Zustandsnote wurde ihr dabei zugewiesen?

Die letzte Hauptprüfung nach DIN 1076 vor Beginn der Sanierungsarbeiten wurde im Jahr 2019 durchgeführt. Das Bauwerk wurde dabei mit der Zustandsnote 3,0 bewertet.

[1] https://www.hildesheimer-allgemeine.de/meldung/noch-immer-gibt-es-viele-fragen-zum-brueckenabriss-in-freden-hier-die-antworten.html

2. Warum wurde der nun entdeckte, einbetonierte und stark korrodierte Stahlträger nicht bereits bei früheren Bauwerksprüfungen bzw. in den ersten beiden Sanierungsjahren festgestellt?

Die Bauwerkshauptprüfung ist eine zerstörungsfreie Prüfung. Sie umfasst die unmittelbare Prüfung aller zugänglichen Bauteile, die in der Regel mit der Hand erreichbar sein müssen. Die im Beton liegenden geschädigten Stahlträger waren deshalb im Rahmen der regulären Bauwerksprüfung nicht erkennbar. Das Freilegen von einbetonierten Bauteilen im Zuge der Bauwerksprüfung ist nur vorgesehen, wenn das an der Brücke feststellbare Schadensbild einen konkreten Verdacht auf verdeckte Schäden begründet.

3. Wie bewertet die Landesregierung den im *HiAZ*-Kommentar vom 15. August 2026 erhobenen Vorwurf Betroffener, es habe „Schlampigkeit in den Voruntersuchungen“ gegeben? Sieht sie Anlass, diesen Vorwurf durch eine unabhängige Prüfung der bisherigen Prüfberichte aufzuklären?

Die Bauwerksprüfungen wurden durch qualifizierte Sachverständige entsprechend den geltenden Vorgaben, unter Einsatz der erforderlichen Zugangstechnik und mit der gebotenen Sorgfalt durchgeführt. Der Landesregierung liegen keine Anhaltspunkte für eine unsachgemäße Durchführung der Prüfungen vor, die eine unabhängige Überprüfung der bisherigen Prüfberichte erforderlich machen.

4. Welche Kosten sind bislang für die seit April 2024 laufenden Sanierungsarbeiten an der Leinebrücke Freden entstanden, und in welchem Umfang sind diese Mittel angesichts des nun erforderlichen Abrisses aus Sicht der Landesregierung nicht mehr nutzbar?

Für die durchgeführte Instandsetzungsmaßnahme wurden rund 2,6 Millionen Euro aufgewendet. Das Bauwerk steht weiterhin dem Fuß- und Radverkehr zur Verfügung und erfüllt damit weiterhin eine wichtige Verbindungsfunktion innerhalb des Ortes. Die Mittel sind daher nicht ohne Nutzen eingesetzt worden.

5. Gibt es Anhaltspunkte für Planungs-, Ausführungs- oder Prüffehler, aus denen sich Regress- oder Gewährleistungsansprüche gegenüber beteiligten Ingenieurbüros oder Baufirmen ergeben könnten?

Derzeit liegen keine Anhaltspunkte für Planungs-, Ausführungs- oder Prüffehler vor, aus denen sich Regress- oder Gewährleistungsansprüche ableiten ließen. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

6. Wer erstellt das laut *HiAZ* für Ende August 2026 erwartete Statik-Gutachten, und welche Kosten sind hierfür veranschlagt?

Die statische Berechnung liegt mittlerweile vor. Sie wurde durch ein entsprechend qualifiziertes Ingenieurbüro erstellt. Die Prüfung erfolgte durch einen amtlich zugelassenen Prüfingenieur für Baustatik.

Die Auftragssumme beträgt rund 65 000 Euro.

7. Auf welcher fachlichen Grundlage kommt die NLStBV bereits jetzt - vor Vorliegen des Gutachtens - zu der im Artikel wiedergegebenen Einschätzung, ein Abriss sei unabwendbar?

Die Brücke über die Leine in der Ortschaft Freden im Zuge der L 487 wurde am 4. Juni 2026 gesperrt. Die Sperrung war erforderlich, weil im Zuge der Instandsetzungsmaßnahme kritische Schäden festgestellt wurden. Die Bewertung der Schadenssituation und die festgestellte Schwächung des Tragwerks führten zu der vorläufigen Einschätzung, dass eine Sperrung unausweichlich ist und das Bauwerk erneuert werden muss. Die zwischenzeitlich vorliegende statische Berechnung bestätigt, dass das Bauwerk für den motorisierten Verkehr nicht mehr sicher genutzt werden kann.

8. Welche konkreten Maßnahmen zur Verfahrensbeschleunigung sind geplant, und welcher realistische Zeitkorridor ergibt sich daraus für

a) einen Abriss,

b) eine etwaige Behelfsbrücke und

c) einen Ersatzneubau?

Für einen Ersatzneubau und den Rückbau des Bestandsbauwerks kann derzeit noch kein belastbarer Zeitkorridor benannt werden.

Im Zuge der Planungen eines Behelfsbauwerks werden sämtliche Möglichkeiten geprüft, um das Verfahren planungsrechtlich und baulich zu beschleunigen. Zur Verkürzung der verkehrlichen Einschränkungen werden bereits Gespräche mit dem Landkreis Hildesheim geführt. Dieser ist für das Projektgebiet u. a. als untere Naturschutzbehörde, untere Wasserbehörde und Verkehrsbehörde zuständig. Der Zeitbedarf hängt zudem von externen Faktoren ab. Dazu zählen insbesondere erforderliche Genehmigungsverfahren sowie die Verlegung der am Bestandsbauwerk vorhandenen Leitungen zur Energie-, Telekommunikations- und Wasserversorgung Fredens.

Parallel werden die planerische Bearbeitung, eine Verfügbarkeitsanfrage am Markt und die Erstellung eines Baugrundgutachtens für den schnellstmöglichen Bau einer Behelfsbrücke veranlasst beziehungsweise durchgeführt.

Die NLStBV stimmt sich hierzu fortlaufend mit der Gemeinde Freden und dem Landkreis Hildesheim ab.

9. Welche Kosten werden für Abriss und Ersatzneubau bzw. eine Behelfsbrücke derzeit veranschlagt, und aus welchem Haushaltstitel sollen diese gegebenenfalls finanziert werden?

Die Gesamtkosten für Rückbau, Ersatzneubau und eine mögliche Behelfsbrücke können noch nicht belastbar beziffert werden. Sie hängen insbesondere von der Entscheidung über die künftige Bauweise, den Umfang der erforderlichen Leitungsverlegungen sowie der gewählten Ausführung einer möglichen Behelfsbrücke ab.

Die Finanzierung soll aus dem Landesstraßenbauplafonds beziehungsweise aus Mitteln des Sondervermögens erfolgen.

10. Welches Verkehrskonzept ist für die Übergangszeit vorgesehen (Umleitungsstrecken, gegebenenfalls Ampelregelung mit einspurigem Betrieb), und welche Mehrbelastungen entstehen dadurch für betroffene Ortschaften entlang der Umleitungsstrecken?

Derzeit besteht eine weiträumige Umleitung für den Fahrzeugverkehr. Sie ist entsprechend beschildert, wird in digitalen Navigationsdiensten berücksichtigt und weitgehend angenommen. Die Umleitungsstrecke war bereits während der Sanierungsmaßnahme eingerichtet. Die dadurch verlagerten Verkehre haben die Belastung entlang der Umleitungsroute nicht wesentlich erhöht.

Das vorgesehene Behelfsbauwerk soll aufgrund der beengten örtlichen Verhältnisse mit einer einstreifigen Verkehrsführung und einer Lichtsignalanlagenregelung geplant werden.

11. Wie wird sichergestellt, dass Rettungsdienste, Feuerwehr und Polizei trotz der Sperrung für den Schwerlast- und Lkw-Verkehr weiterhin ausreichend schnelle Zufahrtswege zu den durch die Leine getrennten Ortsteilen haben?

Die Gemeinde Freden erarbeitet gemeinsam mit dem Landkreis Hildesheim und unter Beteiligung des Landes ein Konzept zur Sicherstellung von Zufahrtswegen für Rettungsdienst, Feuerwehr und Polizei.

12. Sind der Landesregierung konkrete Fälle wirtschaftlicher Notlagen von Betrieben in Freden infolge der Sperrung bekannt, und sind Unterstützungs- oder Kompensationsmaßnahmen für betroffene Unternehmen geplant?

Bei der NLStBV sind bisher zwei Anfragen von Wirtschaftsunternehmen eingegangen. Ob und in welchem Umfang Unterstützungsmöglichkeiten bestehen, wird derzeit geprüft.

13. Welche Auswirkungen erwartet die Landesregierung auf Schülertransport und ÖPNV in Freden und Umgebung während der Sperrung?

Die zuständigen Stellen erarbeiten Konzepte, um die Auswirkungen der Sperrung auf den Schülertransport und den öffentlichen Personennahverkehr möglichst gering zu halten.

14. Zu welchem Zeitpunkt ist die im Artikel erwähnte Bürgerveranstaltung geplant, und wie wird die laufende Information der Samtgemeinde Freden, des Landkreises Hildesheim und der Öffentlichkeit bis dahin sichergestellt, um dem im *HiAZ*-Kommentar beschriebenen Gefühl, „im Stich gelassen und nicht ausreichend informiert“ zu sein, entgegenzuwirken?

Die Informationsveranstaltung hat am 8. September 2026 stattgefunden.

Die direkten Gespräche zwischen dem Landkreis Hildesheim, der Gemeinde Freden, der NLStBV und dem Ministerium für Wirtschaft, Verkehr und Bauen werden auch künftig fortgesetzt. Die beteiligten Stellen informieren die Öffentlichkeit fortlaufend über wesentliche Entwicklungen. Die NLStBV plant, Ende Oktober bzw. Anfang November erneut in Freden zum Sachstand zu informieren. Ziel sind eine zeitnahe Lösungsfindung und ein verlässlicher Informationsaustausch.

15. Zieht die Landesregierung aus dem Fall Freden Konsequenzen für die Prüfpraxis bei anderen Brückensanierungen im Land, insbesondere im Hinblick auf verdeckt verbaute bzw. einbetonierte tragende Stahlbauteile?

Im Rahmen der Bauwerksprüfung liegt ein besonderer Fokus auf dem Erkennen verdeckter Schäden. Diese können anhand von sichtbaren Symptomen oder Folgeschäden erkannt werden, auch wenn deren eigentliche Ursache nicht unmittelbar sichtbar ist. Besteht der Verdacht auf verborgene Schäden, kommen im Rahmen objektbezogener Schadensanalysen weitergehende Prüfmethoden zum Einsatz, um Art und Umfang eines Schadens festzustellen.

Es verbleibt jedoch stets ein Restrisiko, dass einzelne Schäden an nicht zugänglichen Stellen nicht frühzeitig erkannt werden.

16. Ist bekannt, ob und wie viele weitere Landes- oder Kreisstraßenbrücken in Niedersachsen vergleichbare Konstruktionsdetails aufweisen, bei denen ein ähnlich verdeckter Schaden nicht auszuschließen ist?

Im Zuständigkeitsbereich der NLStBV befinden sich an Landes- und Kreisstraßen sechs weitere Bauwerke mit ähnlichen Konstruktionsdetails.

(verteilt am 25.09.2026)