

Große Anfrage

des Abgeordneten Sauermilch und der Fraktion DIE GRÜNEN

Zivilisationsbedingte Schäden an Gebäuden, Kulturdenkmälern und Ingenieurbauwerken

Alle Bauwerke sind einer „natürlichen“ Verwitterung ausgesetzt. Davon soll hier nur am Rande die Rede sein. Es geht um zusätzliche Zerstörungen durch Zivilisationsfolgen, vor allem durch Emissionen von Industrie, Kraftwerken und KFZ-Verkehr.

Schon zu Beginn dieses Jahrhunderts wurden solche Zerstörungen festgestellt. Es hat nicht an Stimmen gefehlt, die auf den Verfall von Gebäuden und Kulturdenkmälern durch Zivilisationsfolgen hingewiesen haben. Die in den letzten Jahrzehnten in erschreckendem Maße zunehmenden Zerstörungen dieser Art werden immer noch nicht ausreichend beachtet. Erst in jüngster Zeit – verstärkt durch das Waldsterben – entsteht Bereitschaft, auf diese Schäden zu reagieren.

Dabei müssen wir bedenken, daß die „natürliche“ Verwitterung durch Sonnenbestrahlung, Wind, Regen und Temperaturwechsel vielfältig und kaum nachvollziehbar mit den zivilisationsbedingten Schädigungen zusammenwirkt. Es wird also nie möglich sein, mit absoluter Sicherheit einen bestimmten Anteil der „natürlichen“ Verwitterung oder einer zivilisationsbedingten Schädigung zuzuweisen.

Es kann daher nicht darauf ankommen, eine solche Zuweisbarkeit im streng wissenschaftlichen Sinn abzuwarten, bevor gehandelt wird.

Es ist vielmehr längst gesichertes Erkenntnis, daß Gebäude, Kulturdenkmäler und Ingenieurbauwerke in hohem Maße zivilisationsbedingt geschädigt sind und sein werden.

Wenn bei den Wäldern noch die Hoffnung besteht, daß bei durchgreifenden Maßnahmen vor allem der Luftsanierung wieder eine Regeneration erreicht werden kann, so besteht diese Möglichkeit bei unserer gebauten Umwelt nicht.

Häuser wachsen nicht nach!

Neben den äußeren Einwirkungen vor allem durch Luftschadstoffe wirken auch veränderte Planungsauffassungen und Baumethoden als Schadensfaktoren.

Genauere Kenntnisse über Baustoffe und verfeinerte Berechnungsmethoden im Bauwesen haben in der jüngeren Vergangenheit zu Material-Anwendungen, Konstruktionen und Normen geführt, die z.B. das Prinzip der langen „Lebensdauer“ von Bauwerken immer mehr verdrängt haben.

Vor allem durch Einflüsse der Industrie werden Gebäude immer mehr zu kurzlebigen Massenprodukten. Der hohe Material- und Energieaufwand und die damit verbundene Umweltzerstörung erfordern aber eine besondere Verantwortung im Umgang mit dem Gebauten und dem zu Bauenden im Interesse eines sparsamen Umgangs mit den Ressourcen und der Erhaltung unserer Kultur.

Gegenüber unseren Baudenkmälern und der gesamten gebauten Umwelt besteht eine Erhaltungspflicht. Diese muß sich auch darauf erstrecken, daß nicht für einseitige Interessen jahrhundertealte, bewährte Bauweisen und Materialien, Auffassungen und Planungsprinzipien aufgegeben werden.

Das bedeutet nicht, gegenüber neuen Gedanken verschlossen zu sein. Es müssen aber die Folgen von solchen Neuerungen viel umfassender bedacht werden.

Wir müssen heute ein hohes Maß an Umweltschäden durch den geschilderten Sinneswandel bei den Planungsauffassungen und Baumethoden feststellen.

Zudem zeichnet sich eine neue, besondere Gefahr ab.

Die Industrie will uns glauben machen, daß Bauschäden durch neue Techniken und Materialien „beseitigt“ werden können, die von eben dieser Industrie in Zusammenarbeit mit Wissenschaft und Forschung entwickelt werden.

Die Konsequenz wird neben der Verteuerung eine ins unerträgliche gehende Verkleisterung, Versiegelung, Verfälschung und Vergiftung unserer gebauten Umwelt sein.

Auch muß die Konsequenz gesehen werden, daß ursprüngliche Materialien, die z.B. zu einem Baudenkmal zusammengefügt worden waren, durch eine solche Art von Restaurierung ihre Ursprünglichkeit verlieren und damit Denkmalschutz mit der Maxime der Wahrhaftigkeit aufgegeben wird.

Das historische, gebaute Zeugnis unserer Kultur wird es dann nicht mehr geben, sondern nur noch seine Maske.

Es kommen andere, in einem weiteren Sinne zivilisationsbedingte Schäden hinzu, durch z.B. Grundwasserabsenkung, Wasservergiftung und Eingriffe in den Boden wie Rohstoffausbeutung und Mülldeponien; schließlich sogenannte Verteidigungs- und Zivilschutzmaßnahmen als herausragende Beispiele industrieller, politischer, administrativer und militärischer Perversion.

Die geschilderten Komponenten bestehender und drohender zivilisationsbedingter Schäden fügen sich zu einem Synergismus zusammen, innerhalb dessen sich die „natürliche“ Korrosion wahrlich bescheiden ausnimmt.

Die Folge ist ein z. Z. kaum übersehbarer, in seiner Größenordnung offenbar gewaltiger, völlig unterschätzter kultureller und volkswirtschaftlicher Schaden.

Es ist daher dringend geboten, alles zu tun, um dieser Fehlentwicklung entgegenzuwirken, zumal Anlaß zu der Sorge besteht, daß Interessengruppen in Industrie, Politik, Ingenieurplanung und Normenwesen dies verhindern wollen.

Wir fragen die Bundesregierung:

A. Schäden an Gebäuden und Kulturdenkmälern

1. Wie beurteilt die Bundesregierung den Gesamtschaden, der durch die Zerstörung aufgrund von Korrosion durch Schadstoffe aus Luft und Wasser entstanden ist und noch entstehen wird an Gebäuden aller Art, darunter auch vielen Kulturdenkmälern erster und zweiter Kategorie, deren Einmaligkeit eine „Sanierung“ praktisch ausschließt oder deren Zerstörungsgrad heute schon so weit fortgeschritten ist, daß eine Rekonstruktion bereits nicht mehr möglich ist? Wie hoch setzt sie die Kosten hierfür an?
2. Welche Maßnahmen wird die Bundesregierung ergreifen, um weitere nicht mehr gutzumachende Schäden an Gebäuden und Kulturdenkmälern aller Art zu verhindern?
3. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Erkenntnis, daß die Verursacher der o.a. Schäden, z.B. der KFZ-Verkehr, zwar als einer der bedeutenden Verursacher erkannt wurde, aber bisher noch nie zur Verantwortung, also auch zum finanziellen Schadensausgleich der bestehenden Schäden herangezogen worden ist?
4. Auf welche Weise gedenkt die Bundesregierung in Zukunft die Verursacher dieser Schäden, z.B. den Kraftfahrzeugverkehr, einzuschränken und auch zur finanziellen Verantwortung zu ziehen?
5. Wie gedenkt die Bundesregierung dabei den Finanzausgleich mit den Bundesländern zu praktizieren, denen aufgrund ihrer Kulturhoheit die Verpflichtung auferlegt ist, für die Erhaltung ihrer Kulturdenkmäler zu sorgen, andererseits keine Möglichkeit haben z.B. den Verursacher KFZ-Verkehr zur Verantwortung zu ziehen?
6. Ist die Bundesregierung finanziell beteiligt am Wiederaufbau der Berliner Kongreßhalle, deren Konstruktion nach dem neuen Entwurf wiederum die neuen Erkenntnisse bezüglich der angesprochenen Schadensmöglichkeiten nicht berücksichtigt?
7. Wie hoch ist der bisher ermittelte und der noch zu erwartende finanzielle Schaden an den Hochbauten des Bundes durch Rißbildung auf Beton-Oberflächen, Abplatzungen, zu geringe Tragwerksüberdeckung, z.B. Betonstahl, und durch Korrosion?

8. Bei welchen Baustoffen, Bauarten und Konstruktionen der Hochbauten des Bundes sind die meisten und teuersten Sanierungen notwendig geworden?
9. Welche Sanierungsmaßnahmen wurden an den o. a. Gebäuden daher vorwiegend notwendig?
10. Schätzt die Bundesregierung die an den Hochbauten des Bundes entstandenen, in Frage 7 beschriebenen Schadensbilder als repräsentativ für alle Gebäude in der Bundesrepublik Deutschland ein?
11. Welche Maßnahmen plant die Bundesregierung, um die Bevölkerung beim plötzlichen Einsturz eines durch die oben beschriebenen Schäden zerstörten Gebäudes (z. B. Berliner Kongreßhalle, beinahe die Brücke am Heerdter Dreieck in Düsseldorf) zu schützen?
12. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den Erkenntnissen zu Frage 8, daß bestimmte Baustoffe, Bauarten und Konstruktionen nach heutigen Erkenntnissen nicht mehr zu verantworten sind, es sei denn, die Verursacher, wie z. B. der KFZ-Verkehr, würden nicht mehr ihre zerstörende Wirkung entfalten können?
13. Wie viele Hochbauten des Bundes mit welchem Finanzvolumen werden und wurden, nach Zahl und Prozentsätzen angegeben,
von Bauämtern,
von Ingenieuren,
von Architekten
geplant?
14. Zeigt sich bei den Hochbauten des Bundes, die von Bauämtern geplant wurden, ein höheres oder ein niedrigeres Schadensvolumen gegenüber den von Ingenieuren und Architekten geplanten Gebäuden?
15. Werden im Schadensfall auch Bauämter für Fehlplanungen zur Verantwortung gezogen oder beschränkt sich dies auf Ingenieure und Architekten?
16. In welchen Fällen wurde konkret ein Bauamt für derartige Schäden zur Verantwortung gezogen?
17. Welche Untersuchungen und Gutachten hat die Bundesregierung zur Klärung der im Fragenkomplex A geschilderten Schadensbilder und -Ursachen bisher in Auftrag gegeben und mit welchem Ergebnis?

B. Schäden an Ingenieurbauwerken

18. Welche Ergebnisse hat die Untersuchung der rund 13 000 Spannbeton-Straßenbrücken und der rund 27 000 Brücken der Bundesbahn bei Bund und Ländern bezüglich der Rißschäden und der Ermüdung von Bewehrung und Beton gebracht?

19. Wie sieht das finanzielle Sanierungsprogramm des Bundes, der Länder und der Bundesbahn aus, beginnend mit dem Jahr 1970, nach Jahren angegeben bis zum Jahr 2 000, bezogen auf eine qualifizierte Sanierung, für
 - a) schlaffbewehrte Brücken der Bundesbahn,
 - b) schlaffbewehrte Brücken der Autobahnen und Bundesstraßen,
 - c) Spannbetonbrücken der Bundesbahn,
 - d) Spannbetonbrücken der Autobahnen und Bundesstraßen?
20. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus der Feststellung, daß Spannbetonkonstruktionen praktisch nicht auf ihre Ermüdung hin überprüft werden können, ohne dabei gleichzeitig eine Beschädigung zu bewirken?
21. Welche Konsequenzen hat die Bundesregierung aus der Feststellung der Bundesanstalt für Straßenwesen von 1980 gezogen, daß 71 v. H. aller Spannbeton-Hohlkasten-Durchlaufträger mit Koppelfugen rißgeschädigt sind?
22. Warum hat die Bundesregierung aus dem Urteil des OLG Frankfurt am Main vom 27. Mai 1981 und seiner Bestätigung durch den Bundesgerichtshof den falschen Schluß – nämlich die Vorschrift RA – StB 82 – gezogen, nur noch den Brückentyp zuzulassen, der nicht rissefrei herzustellen ist?
23. Welche Konsequenzen hat die Bundesregierung aus dem Ergebnis eines Forschungsauftrags von 1977 gezogen, daß bereits Temperaturdifferenzen von 5° C genügen, um in Spannbeton Risse zu bewirken, andererseits eine Dissertation (Franke, 1968) mögliche Temperaturdifferenzen von 30° C nachweist?
24. Welche „Lebensdauer“ liegt nach der Erwartung der Bundesregierung den unter Fragen 19 a) bis d) aufgeführten Bauwerken zugrunde?
25. Wie verträgt sich diese Erwartung mit der vom Gericht anerkannten Aussage des Gutachters in dem o. a. Urteil des OLG Frankfurt am Main, daß diese „Lebensdauer“ mit 50 Jahren anzunehmen ist, wobei es sich um eine Art Siechtum mit 50jähriger Pflegebedürftigkeit handelt?
26. Wie ist es zu verstehen, daß trotz gewaltiger Schäden z. B. an Spannbetonbrücken durch Ribbildung nach wie vor diejenigen mit der Planung beauftragt werden, die diese Schäden eingeplant haben?
27. Welche Ing.-Büros wurden und werden für die Schnellbahnstrecken Hannover–Würzburg und Mannheim–Stuttgart mit der Planung der Brücken oder/und der Prüfung der Planung oder/und einer gutachterlichen Unterstützung dieser Planung beauftragt?
28. Nach welchen Kriterien erfolgte oder erfolgt diese Beauftragung und für wie viele Brücken mit welchem Auftragsvolumen gilt diese?

29. Welche Bauunternehmen und Arbeitsgemeinschaften haben in der Vergangenheit für mehr als 10 v. H. der bisher erbauten Brücken den Zuschlag erhalten?
30. Welche Bauunternehmen und Arbeitsgemeinschaften wurden oder werden für die in Frage 27 aufgeführt Schnellbahnstrecken mit der Ausführung der Brücken beauftragt?
31. Wie will die Bundesregierung in Zukunft verhindern, daß Planungs- und Bauaufträge durch ein „Kartell“ von Unternehmen und Ingenieurgesellschaften ausgeführt werden, das durch Vergabepraxis, Normung und Informationsvorteile begünstigt ist?
32. Betrachtet die Bundesregierung die Vorschrift der Bewehrungsüberdeckung von 3 cm Beton bei Stahlbeton für ausreichend angesichts der vielen Schäden in diesem Bereich, die durch Korrosion, Rißbildung und Temperaturspannungen begründet sind?
33. Betrachtet die Bundesregierung die Gefahr als ausreichend gebannt, daß die Industrie, vor allem die Chemische Industrie, mit Techniken, die fragwürdig sind und ohne ausreichende Überprüfung und Bewährung verwendet werden, viel Geld verdient und sich zusätzlich die Märkte für morgen schafft?
34. Betrachtet die Bundesregierung das Normenwesen, das teilweise zu einem Normen-Unwesen geworden ist, mit der nötigen Skepsis und sorgt sie dafür, daß Normen nicht
 - a) zur psychologischen Bremse für Innovationen werden,
 - b) als „anerkannte Regel der Technik“ zu träge auf Veränderungen des tatsächlichen Erkenntnisstandes reagieren,
 - c) von Interessengruppen beherrscht werden,
 - d) unnötige Sicherheitsfaktoren enthalten,
 - e) übertriebene Maßstäbe an z.B. Konstruktionen legen, so daß Rechtsunsicherheit („Gutachterunwesen“), bewußtes Umgehen der Forderungen und unnötige Verteuerungen die Folge sind,
 - f) die angesprochenen Umweltschäden falsch bewertet?
35. Warum ergänzt das Bundesverkehrsministerium die gültigen Normen im (Spannbeton-) Brückenbau durch ZTVK's, EBK's und durch Sonderrichtlinien für Fertigteile, obwohl die vorliegende Normierung alles Wesentliche umfaßt?
36. Welche Normen betrachtet die Bundesregierung angesichts der beschriebenen Schäden durch Umweltverschmutzung in Wasser und Luft für besonders überholungsbedürftig?
37. Wie steht die Bundesregierung zu der Tatsache, daß auf Straßen- und Autobahnbrücken immer noch Salz gestreut wird, das durch Wind und Verwirbelung auch seitlich und unten angreift?
38. Wie stellt die Bundesregierung sicher, daß entsprechende Voraussetzungen bei Forschung und Lehre, in Technischen

Fach- und Hochschulen geschaffen werden, damit das nötige Problembewußtsein und das nötige Basiswissen für diesen gewaltigen Umwelt-Schadensbereich entwickelt werden?

Bonn, den 15. März 1984

Sauermilch

Beck-Oberdorf, Schily, Kelly und Fraktion

