

## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Victor Perli, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, Heidrun Bluhm-Förster, Jörg Cezanne, Kerstin Kassner, Jan Korte, Caren Lay, Sabine Leidig, Ralph Lenkert, Ingrid Remmers, Dr. Axel Troost, Andreas Wagner, Hubertus Zdebel, Pia Zimmermann und der Fraktion DIE LINKE.**

### **Friesenbrücke**

Die Friesenbrücke über die Ems bei Weener wurde 2015 durch ein Schiff stark beschädigt. Eine ursprünglich von der Deutschen Bahn (DB) geplante modifizierte Ersatzklappbrücke wurde laut Medienberichten auf Drängen des Landes, der Anrainer-Landkreise und der Meyer Werft verworfen („Wiederaufbau der Friesenbrücke: Teurer und langwieriger?“, NDR, 19. Oktober 2020). Stattdessen soll nun bis 2024 die laut Deutscher Bahn größte Hub-Drehbrücke Europas gebaut werden.

Die ursprünglich erwarteten Reparaturkosten von 30 Mio. Euro erhöhten sich bei der ersten Planung für die neue Drehbrücke auf 66 Mio. Euro. Schon im Mai 2018 hatte die Bahn Kosten von 96 Mio. Euro und eine Fertigstellung erst 2030 für möglich gehalten. Als diese Zahlen durch einen Bericht des Bundesrechnungshofes vom 9. Oktober 2020 (Gz. V 2 - 2019 - 0444) öffentlich wurden, wurden sie als „Horrorszenario“ bezeichnet („Connemann: ‚Der Bericht beschreibt ein Horrorszenario‘“, General-Anzeiger, 19. Oktober 2020). Nun wurde im Juni 2021 eine „Kostenberechnung“ in Höhe von 125 Mio. Euro bekannt (vgl. „Friesenbrücke über die Ems soll deutlich teurer werden“, NDR, 4. Juni 2021, so außerdem die Deutsche Bahn auf einer Informationsveranstaltung am 17. Juni 2021).

Mit den 125 Mio. Euro hat sich die Risikoabschätzung der Bahn vom Mai 2018 hinsichtlich der Kosten bewahrheitet. Dennoch hält die Deutsche Bahn daran fest, dass sie zumindest den Fertigstellungstermin 2024 einhalten könne. Am 1. Juli 2021 wurde vom Eisenbahnbundesamt der Planfeststellungsbeschluss erteilt.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wertet die Bundesregierung den Bau der Drehbrücke als Reparatur oder als Neubau?  
Sofern es nur eine Reparatur sein soll, stützt sich diese Einschätzung auch auf eine rechtliche Grundlage, und wenn ja, welche?
2. Wird es nach Kenntnis der Bundesregierung noch eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung gemäß § 7 Absatz 2 der Bundeshaushaltsordnung (BHO) für den Bau der Drehbrücke geben, und wenn nein, warum nicht?

3. Stützt sich nach Kenntnis der Bundesregierung die „Kostenberechnung mit Risikovorrat“ von 125 Mio. Euro (vgl. Präsentation der Deutschen Bahn auf der Informationsveranstaltung am 17. Juni 2021, <https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/friesenbruecke>, „Downloads“) auf Berechnungen aus dem laufenden Planfeststellungsverfahren, oder handelt es sich um eine gesonderte Berechnung?

Wer hat die Zahl vor Abschluss des Planfeststellungsverfahrens zuerst veröffentlicht, und warum?

Seit welchem Tag hatte die Bundesregierung Kenntnis davon?

4. Welche Erfahrungswerte wurden nach Kenntnis der Bundesregierung für die „Kostenberechnung mit Risikovorrat“ von 125 Mio. Euro herangezogen, besonders vor dem Hintergrund, dass die Deutsche Bahn noch nie eine solche Brücke gebaut hat und – aus Sicht der Deutschen Bahn laut ihrer Präsentation auf der Informationsveranstaltung vom 17. Juni 2021 – vergleichbare Brücken wie die Rethelbrücke oder die neue Bahnbrücke Kattwyk deutlich teurer waren?
5. Um welche Risiken geht es nach Kenntnis der Bundesregierung bei den 22 Mio. Euro „Kostenfortschreibung für zu erwartende Risiken und Nominalisierung“ als Teil der 125 Mio. Euro „Kostenberechnung mit Risikovorrat“?  
Zählen Terminverschiebungen dazu?
6. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung schon eine finale Kostenberechnung zu dem am 1. Juli 2021 veröffentlichten Planfeststellungsbeschluss, und wenn ja, wie lautet diese, und wo ist sie öffentlich zu finden?  
Handelt es sich um die 125 Mio. Euro, und wenn nein, erwartet die Bundesregierung erheblich höhere Kosten?
7. Welche Brückenbauten haben nach Kenntnis der Bundesregierung in den letzten drei Jahren eine ähnlich hohe Kostensteigerung wie die Friesenbrücke von 66 Mio. Euro auf 125 Mio. Euro (bitte einzelne Brücken mit Angabe der absoluten und prozentualen Kostensteigerung angeben)?
8. Wurde nach Kenntnis der Bundesregierung die in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (LuFV III) (Anlage 8a.2: Regelungen für die Zusatzbedarfe, Nummer 8 (4)) festgeschriebene Prüfung der Drehbrückenlösung bei Kosten von mehr als 66 Mio. Euro im Planfeststellungsbeschluss angesichts der sicheren Mehrkosten schon gestartet?
9. Welche genauen Summen zur Finanzierung der neuen Friesenbrücke haben nach Kenntnis der Bundesregierung das Land Niedersachsen, die Anrainer-Landkreise und die Meyer Werft bisher absolut oder prozentual und als Maximalsumme zugesagt (bitte für jeden einzeln beantworten)?
10. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, die Befürworter der Drehbrückenlösung – Land Niedersachsen, Anrainer-Landkreise und Meyer Werft – gemäß dem Subsidiaritätsprinzip (Verwaltungsvorschrift Nummer 2.5 zu § 44 BHO) an der Finanzierung der Mehrkosten zu beteiligen, und was hat die Bundesregierung dazu bisher unternommen bzw. geplant (bitte für jeden Befürworter einzeln beantworten)?
11. Treffen nach Kenntnis der Bundesregierung Medienberichte zu, dass die Verteilung der Finanzierung der Mehrkosten noch unklar sei (vgl. „Verteilung der Mehrkosten für Neubau der Friesenbrücke noch unklar“, Neue Osnabrücker Zeitung, 23. Juni 2021)?

12. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung die DB Netz AG bereit, sich an der Finanzierung der Mehrkosten zu beteiligen, und in welcher Höhe (absolut oder prozentual und als Maximalsumme)?
13. Welche Risikofaktoren führten nach Kenntnis der Bundesregierung in der Prognose der Deutschen Bahn vom Mai 2018 (vgl. Bericht des Bundesrechnungshofes vom 9. Oktober 2020) zu einer Fertigstellung möglicherweise erst 2030?  
Warum haben diese Risikofaktoren aktuell offensichtlich keine Gültigkeit mehr, da mit einer Fertigstellung bis 2024 gerechnet wird?
14. Wann ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Elektrifizierung der Bahnstrecke zwischen Leer und Groningen geplant, und wann soll sie abgeschlossen sein?
15. Trifft es nach Kenntnis der Bundesregierung zu, dass die Haftpflichtversicherung der Reederei Grona Shipping, deren Schiff Emsoon die Friesenbrücke 2015 gerammt hat, nur 4 Mio. Euro bezahlt hat („Bahn-Chef: „Fünf Jahre für Friesenbrücke zu lang“, NDR, 20. März 2016)?  
Sofern noch weitere Verhandlungen mit der Versicherung laufen, wann ist mit einem Abschluss zu rechnen, und um welche zusätzliche Summe geht es?
16. Wie erklärt sich nach Kenntnis der Bundesregierung die niedrige Schadensersatzsumme von 4 Mio. Euro?  
Hängt sie mit einer rechtlich maximal zulässigen Schadensersatzsumme zusammen, und wenn ja, wurde von der Bundesregierung erwogen, diese Summe zu erhöhen?
17. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung das technische Bauteil zur Anhebung und Drehung des 1 800 Tonnen schweren Drehstücks der Brücke schon fertig entwickelt?  
Gibt es noch technische Unsicherheiten, ob ein entsprechendes Teil überhaupt gebaut werden kann?  
Welche Firmen sind außer der Deutschen Bahn an der Entwicklung beteiligt?  
Gibt es eine Firma, die schon ein vergleichbares Bauteil gebaut hat, und wenn ja welche Firma, und für welche Brücke?
18. Welchen Erlös erbrachte nach Kenntnis der Bundesregierung die Schrottauktion für die Reste der alten Friesenbrücke, und wird dieser dem Projekt gutgeschrieben?
19. Muss nach Kenntnis der Bundesregierung die fertige Drehbrücke auf jeden Fall dauerhaft mit Personal vor Ort bedient werden?
20. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung bereits Erfahrungen mit der Fernsteuerung einer Drehbrücke bei der Deutschen Bahn?
21. Ist nach Kenntnis der Bundesregierung der laufende Betrieb einer Drehbrücke aufwendiger als der einer Klappbrücke, und braucht es dafür mehr Personal (bitte durchschnittlich nötige Stellenzahl für den Betrieb beider Brückentypen angeben)?
22. Wie stark ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Windbelastung, die eine modifizierte Klappbrücke als Ersatz für die alte Friesenbrücke aushalten müsste?

23. Wie stark ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Windbelastung der Rethebrücke in Hamburg?

Berlin, den 14. Juli 2021

**Amira Mohamed Ali, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion**