

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Victor Perli, Dr. Gesine Löttsch, Lorenz Gösta Beutin, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 19/31661 –**

### **Friesenbrücke**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

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 „Horrorzenario“ bezeichnet („Connemann: ‚Der Bericht beschreibt ein Horrorzenario‘“, 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.

#### Vorbemerkung der Bundesregierung

Mit dem Ersatzneubau der Friesenbrücke entsteht die größte Hub- und Drehbrücke Europas. Zukünftig werden Schiffe die Brücke wesentlich schneller passieren können. Dank modernster Ingenieurskunst entsteht eine deutlich sicherere und funktionalere Brücke.

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?

Die Drehbrücke dient dem Ersatz der zerstörten Brückenkonstruktion. Es handelt sich um eine Ersatzinvestition auf dem Stand der Technik im Sinne der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung (LuFV).

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?

Da es eine Ersatzinvestition ist, wird keine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung durchgeführt.

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?

Die Fragen 3 bis 5 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die „Kostenberechnung mit Risikovorrat“ ergibt sich aus einer Kostenberechnung nach Abschluss der Entwurfsplanung nach HOAI in Leistungsphase 3. Zunächst wurde die Kostenberechnung auf Grundlage eines Kostengruppenkatalogs aufgestellt. In den einzelnen Positionen wurden Kosten aktualisiert (z. B. die aktuellen Stahlpreise). In den Spezialgebieten Antrieb und Maschinenbau wurden Erfahrungen aus Referenzobjekten aus zurückliegenden Planungen der Planungsarbeitsgemeinschaft herangezogen. Die herangezogene Vergleichbarkeit bezieht sich auf Funktion und bestimmte Abmessungen. Ein 1:1-Vergleich ist bei Individualbauwerken nicht möglich. Die Kosten wurden nominalisiert und mit Risikozuschlägen größerer Eintrittswahrscheinlichkeit bezuschlagt. Hierzu gehören Baugrundrisiken, Vergaberisiken, Nachtragspotenzial und Verfügbarkeit von Spezialmaschinen. Zusätzliche Auflagen mit Kostenauswirkungen aus dem Planfeststellungsverfahren haben sich nicht ergeben.

Die Zahl der Kostenberechnung wurde in einem Pressegespräch am 4. Juni 2021 genannt. Die Deutsche Bahn AG (DB AG) hatte aufgrund des weit fortgeschrittenen Planfeststellungsverfahrens am 9. Februar 2021 dem Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur die Kosten in Höhe von 125 Mio. Euro bekannt gemacht.

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?

Durch das vorausgehende Anhörungsverfahren konnte noch während der Planung die Kostenkalkulation konkretisiert werden. Der Planfeststellungsbeschluss hatte keinen Einfluss auf den bekannten Gesamtwertumfang. Die aktuelle Kostenberechnung beträgt rund 125 Mio. Euro.

Der Planfeststellungsbeschluss wurde vom Eisenbahn-Bundesamt veröffentlicht (abrufbar unter: [https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/PF/Beschluesse/Niedersachsen/2021/0701\\_PF\\_Erneuerung\\_Friesenbruecke\\_Strecke\\_1575.html](https://www.eba.bund.de/SharedDocs/Downloads/DE/PF/Beschluesse/Niedersachsen/2021/0701_PF_Erneuerung_Friesenbruecke_Strecke_1575.html)).

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)?

Die berechneten Kosten sind nicht auf mangelhafte Kalkulationen zurückzuführen. Während der Präzisierung der Anforderungen entstanden Kostenerhöhungen durch die Komponenten Stellwerkstechnik, Anforderungen Dritter, Bedienung der Brücke und erhöhte Anforderungen aus zusätzlichen Gutachten und fortschreitender Planungstiefe. Die Friesenbrücke stellt eine einzigartige Anlage im Bestand der DB Netz AG dar, die auch in ihrem Ersatz viele Besonderheiten in sich trägt. Die Kosten für Brücken sind in den letzten Jahren, insbesondere aufgrund einer angespannten Marktsituation, kontinuierlich gestiegen.

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?

In der zitierten Textziffer ist keine Prüfung festgeschrieben. Auch in Kenntnis des Kostenvolumens wird an der politischen Entscheidung eines Ersatzes der Friesenbrücke in Form einer zukunfts- und leistungsfähigen Drehbrücke festgehalten.

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)?

Die Fragen 9 und 10 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Es fanden Gespräche mit den Anrainer-Landkreisen und der Meyer Werft statt. Das Land Niedersachsen ist mit 10,5 Mio. Euro an der Finanzierung der neuen Friesenbrücke inkl. Rad- und Fußweg beteiligt.

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)?

Nein.

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)?

Nein.

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?

Im Jahr 2018 war die Entwurfsplanung noch nicht abgeschlossen, das Planfeststellungsverfahren noch nicht gestartet und die Belange öffentlicher Träger noch nicht abschließend bekannt. Nach den Planungen können diverse Unsicherheiten ausgeschlossen werden. Eine Inbetriebnahme Ende 2024 ist möglich.

14. Wann ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Elektrifizierung der Bahnstrecke zwischen Leer und Groningen geplant, und wann soll sie abgeschlossen sein?

Der Projektvorschlag eines Infrastrukturausbaus der Verbindung Groningen – Bremen ist für die Aufnahme in den Bundesverkehrswegeplan geprüft worden. Aufgrund zu geringer Nachfrage nach einer Schienenpersonenfernverkehrslinie ist der Ausbau weder erforderlich noch gesamtwirtschaftlich rentabel. Die Maßnahme wurde deshalb nicht in den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege aufgenommen.

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?

Die Fragen 15 und 16 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Nach Auskunft der DB AG wurden nach einem Vergleich seitens des Schädigers 3,6 Mio. Euro gezahlt und das Verfahren abgeschlossen.

Gemäß Seehaftungsbeschränkung (SeeHBV) war zum Zeitpunkt des Schadensereignisses im Jahr 2015 die Haftung für ein Schiff mit der Bruttoreaumzahl von 4.563 t auf umgerechnet ca. 3,9 Mio. Euro und zum Zeitpunkt des Vergleichsabschlusses auf ca. 3,8 Mio. Euro beschränkt.

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?

Die Entwurfsplanung ist abgeschlossen und wurde durch unabhängige Prüfingenieure geprüft und bestätigt. Die Planung wurde von Ingenieurbüros mit langjähriger Erfahrung im beweglichen Brückenbau, Großgerätebau und Stahlwasserbau erstellt. Zuarbeiten zu konstruktiven Detailpunkten erfolgten durch frühzeitige Einbindung von Fachfirmen der Antriebstechnik. Beteiligt sind u. a. folgende Firmen:

- MK Ingenieure GmbH,
- Argepartner Federführend, Konstr. Ing.-Bau
- SP Ingenieure, Argepartner, Maschinenbau und Stahlüberbau
- Nautitec GmbH&Co, Simulation und Gutachten Schifffahrt
- BGU Ingenieure GmbH, Baugrunduntersuchung

Es wurden bereits Drehbrücken als Hub-Drehbrücken ähnlicher Größe gebaut (s. z. B. Odins Bridge in Odense als Straßenbrücke, Fa. MT Højgaard und SH Group). Es wurden vergleichbare Drehbrücken auch als Eisenbahnbrücke realisiert, z. B. die Eisenbahndrehbrücke El Ferdan in Ägypten, die im Bewegungszustand ebenfalls auf einer Rollendrehverbindung gelagert ist (Fa. Thyssen-Krupp).

18. Welchen Erlös erbrachte nach Kenntnis der Bundesregierung die Schrottauktion für die Reste der alten Friesenbrücke, und wird dieser dem Projekt gutgeschrieben?

Aus der Verschrottung des Überbaus 5 (der aushebbare Brückenteil für die Meyerüberführungen) hat sich ein Erlös von 11.000 Euro ergeben. Für die Verschrottung der restlichen Überbauten (1 bis 4 und 7) ist der erzielbare Erlös noch nicht bekannt.

19. Muss nach Kenntnis der Bundesregierung die fertige Drehbrücke auf jeden Fall dauerhaft mit Personal vor Ort bedient werden?

Nach Auskunft der DB AG ist für die Anlaufzeit eine Vor-Ort-Bedienung vorgesehen, mittelfristig ist eine Bedienung von einem zentralen Bedienort möglich.

20. Gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung bereits Erfahrungen mit der Fernsteuerung einer Drehbrücke bei der Deutschen Bahn?

Die DB Netz AG setzt bei den zum Großteil Jahrzehnte bestehenden beweglichen Brücken noch keine Fernsteuerung ein.

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)?

Der laufende Betrieb einer Drehbrücke ist nicht aufwendiger. Die Brückenbedienung wird zunächst wie zuvor durch eine Person vor Ort durchgeführt.

22. Wie stark ist nach Kenntnis der Bundesregierung die Windbelastung, die eine modifizierte Klappbrücke als Ersatz für die alte Friesenbrücke aushalten müsste?

Eine modifizierte Klappbrücke, welche ein Lichtraumprofil für die Schifffahrt von 55 m gewährleistet, hätte bei einer Länge von ca. 60 m und einer Breite von 8 m eine Windbelastung von ca. 286 kN (bei Anströmung in Brückenlängsrichtung und voll geöffneter, hochgeklappter, Brücke). Die Windbelastung von einer 30 m Klappbrücke (wie die alte Friesenbrücke) liegt bei gleicher Windgeschwindigkeit bei 143 kN. Alleine die Windbelastung wäre doppelt so groß. Ferner würde die höhere Lage des Angriffspunktes (ca. 30 m gegenüber vorher ca. 15 m) eine wesentlich höhere Antriebsleistung erforderlich machen. Bewegliche Brücken werden für max. 9 Beaufort (24,4 m/s) nach ZTV-ING 9.2 ausgelegt (Sturm), da aufgrund der Windlasten sonst die Antriebe zu groß und unwirtschaftlich werden. Mit einer höheren Antriebsleistung können folgende Nachteile einhergehen: höhere Betriebskosten (Strom), erhöhter Verschleiß, kürzere Anlagennutzungszeiten anteiliger Komponenten und das Risiko geforderter Toleranzen im Betriebsablauf. Zudem wäre der Pfeiler 2,5 mal breiter und somit der Flusslauf stärker eingeschränkt, was in einem Tidegewässer ökologisch kritischer zu bewerten wäre.

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

Die Rethelbrücke in Hamburg ist für den Normalbetrieb für eine Windstärke von 8 Bft ausgelegt. Im Sonderbetrieb kann die Brücke bis zu einer Windstärke von 10 Bft bewegt werden.

