

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Victor Perli, Dr. Gesine Löttsch, Klaus Ernst, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 20/8308 –**

Friesenbrücke – Nutzbarkeit durch die Bahn und Baustand

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Friesenbrücke über die Ems bei Weener wurde 2015 durch ein Schiff stark beschädigt. Bis 2024 soll dort deshalb die größte Hub-Drehbrücke Europas gebaut werden. Das Hauptziel der Drehbrücke ist eine bessere Vereinbarkeit von Bahn- und Schiffsverkehr. Jüngst gab es allerdings Presseberichte, dass die Brücke nur sehr eingeschränkt jeden Tag für den Schienenverkehr nutzbar sein soll (www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/oldenburg_ostfriesland/Fahrgastverbaende-kritisieren-Plaene-fuer-Friesenbruecke-Weener,friesenbruecke430.html).

Die Kosten erhöhten sich von der Reparatur der alten Brücke für 30 Mio. Euro (www.weser-kurier.de/niedersachsen/neue-friesenbruecke-fuer-30-millionen-euro-doc7e3rosqinsx7fl59vi) nach der ersten Planung für die neue Drehbrücke auf 66 Mio. Euro (www.haz.de/der-norden/groesser-teurer-spaeter-die-neue-friesenbruecke-kommt-erst-2024-QUR5CYWJQFZSPCN5AYVDOJA7MQ.html), im Mai 2018 laut einem internen Bericht der Bahn auf 96 Mio. Euro (www.zeit.de/news/2020-11/29/bahn-neubau-der-friesenbruecke-bei-weener-liegt-im-zeitplan), im Juni 2021 laut Kostenberechnung der Bahn auf 125 Mio. Euro (bauprojekte.deutschebahn.com/media/projects/9082/docs/PR_friesenbruecke_infoveranstaltung_20210617.pdf), 2022 schon auf mehr als 200 Mio. Euro (www.sueddeutsche.de/wirtschaft/bahn-weener-kosten-fuer-friesenbruecke-mehr-als-200-millionen-euro-dpa.urn-newsml-dpa-com-20090101-220823-99-490274).

1. Treffen nach Kenntnis der Bundesregierung die Aussagen eines Presseberichts (www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/oldenburg_ostfriesland/Fahrgastverbaende-kritisieren-Plaene-fuer-Friesenbruecke-Weener,friesenbruecke430.html) zu, dass die Bahngleise der Friesenbrücke
 - a) nur 20 Minuten pro Stunde befahren werden dürften,
 - b) obwohl nur ein bis zwei Schiffe am Tag passieren würden?
2. Wenn ja, wie erklärt sich nach Kenntnis der Bundesregierung die geringe Nutzbarkeit für den Schienenverkehr trotz geringen Schiffsverkehrs?

3. Sofern die in der Vorbemerkung der Fragesteller genannten Zahlen nicht zutreffen, mit welcher Nutzbarkeit der Friesenbrücke für den Schiffsverkehr pro Stunde bzw. pro Tag rechnet die Bundesregierung?

Die Fragen 1 bis 3 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In Grundstellung ist die Brücke geschlossen und steht sowohl dem Schienenverkehr als auch den Fußgängern und Radfahrern zur Verfügung. Sollte ein Öffnungsvorgang aufgrund einer Schiffsquerung erforderlich werden, stehen nach Auskunft der Deutschen Bahn AG (DB AG) für den Schienenweg mindestens 20 Min./Std. zur Verfügung.

Brückenöffnungen werden für Schiffspassagen durch Binnenschiffe mit einem erhöhten Aufbau und Seeschiffe mit einem entsprechenden Tiefgang erforderlich. Die Passagen mit einer notwendigen Brückenöffnung erfolgen in der Regel zu den Tidehochwasserzeiten. Nach Auskunft der DB AG wird von maximal 5 Öffnungen/Tag ausgegangen. Für den Schiffsverkehr ist die Brücke somit für maximal 24,5 Min./Std. geöffnet.

4. Mit wie vielen Schiffen pro Tag, Woche und Monat im Schnitt, für welche die neue Friesenbrücke gedreht werden muss, rechnet die Bundesregierung?

Nach Auskunft der DB AG wird mit ca. 1.000 Drehungen/Jahr gerechnet.

5. Wie lange wird es nach Kenntnis der Bundesregierung dauern, die neue Friesenbrücke zu drehen (jeweils zwischen der vollen Nutzbarkeit für den Schienenverkehr oder den Schiffsverkehr)?

Nach Auskunft der DB AG beträgt die geplante Bewegungszeit für den Öffnungs- und Schließvorgang insgesamt ca. 15,5 Minuten.

6. Mit welchen genauen Kosten (einschließlich Geh- und Radweg) rechnet die Bundesregierung momentan für die neue Friesenbrücke, und wer (Bund, Land, Kommunen, Sonstige) trägt davon welchen Anteil?
8. Kann die Bundesregierung die Aussage der Niedersächsischen Landesregierung bestätigen, dass die Finanzierung der Kosten für die neue Friesenbrücke von mehr als 200 Mio. Euro gesichert ist (www.mw.niedersachsen.de/startseite/aktuelles/presseinformationen/finanzierung-der-friesenbruecke-vertraglich-gesichert-224155.html), und gibt es für die gesamte Summe schon Finanzierungsvereinbarungen (bitte die Vereinbarungen mit Datum, Summe und Beteiligten auflisten)?

Die Fragen 6 und 8 werden aufgrund ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Gemäß dem mit der DB Netz AG abgestimmten Finanzierungsplan geht die Bundesregierung von Gesamtkosten in Höhe von 210,429 Mio. Euro aus. Davon beträgt der Bundesanteil 195,76 Mio. Euro, der Landesanteil 12,6 Mio. Euro und der Anteil der Versicherungsleistungen 2,069 Mio. Euro.

Die Finanzierung ist gesichert und erfolgt aus Bundesmitteln der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III, aus Finanzierungsanteilen des Landes Niedersachsen und Mitteln für Versicherungsleistungen für den Schadensausgleich.

Die Realisierungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen der DB Netz AG, dem Land Niedersachsen, der Gemeinde Westoverledingen und der Stadt Weener wurde am 26. Juli 2023 gezeichnet.

7. Wie verteilen sich die voraussichtlichen Kosten der neuen Friesenbrücke auf folgende Segmente

a) Rückbau,

Rückbau: 7 Prozent.

b) Leitwerke,

Leitwerke: 5,5 Prozent.

c) Brücke Überbau und Pfeiler,

Brücke Überbau und Pfeiler: 50,5 Prozent

d) Maschinenbau mit Drehteil,

Maschinenbau mit Drehteil: 17,5 Prozent

e) Verkehrszeichen mit Vorsignalen,

Verkehrszeichen mit Vorsignalen: 0,5 Prozent

f) Brückenwärterhaus, Energieversorgungsstation und Bahntechnik,

Brückenwärterhaus, Energieversorgungsstation und Bahntechnik: 4,5 Prozent

g) Düker,

Düker: 1,5 Prozent

h) Planung, Gebühren und Abnahmen?

Planung, Gebühren und Abnahmen: 13 Prozent

9. Wie ist der Stand der Baumaßnahmen an der neuen Friesenbrücke?

Nach Auskunft der DB AG sind die Gründungsarbeiten weitestgehend abgeschlossen und die Herstellung der land- und wasserseitigen Baugruben und Aushübe bis zu den künftigen Bauwerkssohlen erfolgt. Die ersten Brückenbauteile sind gefertigt und angeliefert worden, sodass die DB AG mit der Endmontage des ersten Überbaus begonnen hat.

10. Ist der Drehpfeiler Westoverledingen wie geplant (vgl. Präsentationen Info-Veranstaltung Deutsche Bahn zur Friesenbrücke, 17. Juni 2021, bauprojekte.deutschebahn.com/media/projects/9082/docs/PR_friesenbruecke_infoveranstaltung_20210617.pdf) im Juli 2023 fertiggestellt worden, bzw. wann soll es geschehen?

Die Arbeiten an dem Drehpfeiler sollen nach Auskunft der DB AG im Sommer 2024 fertiggestellt werden. Der Drehteil der Brücke wird über den Schiffsweg

angeliefert. Bauarbeiten können nach Auskunft der DB AG parallel durchgeführt werden.

11. Wird der bewegliche Brückenteil der neuen Friesenbrücke wie geplant (vgl. Präsentationen Info-Veranstaltung Deutsche Bahn zur Friesenbrücke, 17. Juni 2021) im November 2023 eingeschoben, bzw. wann soll es geschehen?

Nach Auskunft der DB AG wird die Brücke durch eine angepasste Montagetechnologie eingeschwommen und nicht eingehoben. Dieser Vorgang ist für Herbst 2024 geplant.

12. Bis wann rechnet die Bundesregierung mit der Inbetriebnahme der neuen Friesenbrücke, und – sofern sich diese über 2024 hinaus verzögert – was sind die Gründe?

Nach Auskunft der DB AG werden die Bauarbeiten für die neue Friesenbrücke bis Ende 2024 umgesetzt.