

Ostfriesen Zeitung vom 17. Juni 2021

Friesenbrücke: Verhandlungen über Mehrkosten



Im Schiffssimulator von Nautitec in Leer sind diverse nautische Belange der Friesenbrücke untersucht worden, und als Teil der Infoveranstaltung gab es auch eine Probefahrt durch die digital entworfene künftige Friesenbrücke. Bild: Nautitec

Von Ole Cordsen

Die Kosten für den Wiederaufbau der Friesenbrücke haben sich fast verdoppelt. Der Bund möchte, das auch das Land mehr zahlt. Die Bahn erklärte indes, wo die Mehrkosten liegen und wann es losgeht.

Weener/Westoverledingen - Wenn es nach der Deutschen Bahn geht, sollen nach Möglichkeit schon im Juli die vorbereitenden Arbeiten für den Abriss der alten Teile der Friesenbrücke über die Ems bei Weener beginnen – und im August die ersten Bagger anrücken. Im April 2022 soll der Wiederaufbau beginnen. Der Drehpfeiler soll ab Juli 2023 errichtet werden. Das fast 150 Meter lange Stahl-Drehteil soll auf Westoverledinger Seite fertig verschweißt und dann im November 2023 eingeschoben werden. Zum Fahrplanwechsel Ende 2024 soll alles fertig sein. Das sagte der für die Friesenbrücke zuständige Teilprojektleiter der DB Netz AG, Stefan Schwede, am Donnerstag bei einer digital durchgeführten Bürger-Information aus dem Mariko in Leer.

Wer aber wie viel von den binnen drei Jahren von 66 auf 125 Millionen Euro gestiegenen geschätzten Kosten für den Wiederaufbau zahlen wird, ist noch offen. Bund und Land verhandeln darüber. Das Bundesverkehrsministerium erklärte auf Nachfrage, es halte an einer Beteiligung des Landes „im Umfang von 25 Prozent der Mehrkosten gegenüber einem nicht zukunftsfähigen 1:1-Ersatz der Klappbrücke fest“. Julia Wolffson, Sprecherin des niedersächsischen Wirtschaftsministeriums, sagte: „Wir sind in Gesprächen und haben auch signalisiert, dass wir bereit sind, uns zu beteiligen, aber eine konkrete Summe steht noch nicht fest.“ Grundsätzlich ist der Wiederaufbau laut Bundesverkehrsministerium finanziell über die Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung sowie die Zusatzmittel von Bund und Land Niedersachsen gesichert. Die Grünen-Landtagsabgeordnete Meta Janssen-Kucz hatte dem Bund Schläfrigkeit bei der Überprüfung der Kosten vorgeworfen und gefordert, dass das Land nicht mehr zahle.

Bisherige Stellwerkstechnik unbrauchbar

Die bisherige Kostenschätzung sei „ohne Risikovorrat“ erfolgt, räumte Bahn-Experte Schwede ein. Man habe seit 2019 diverse Risiken deutlich intensiver durchleuchtet. Dabei sei etwa herausgekommen, dass die bisherige Stellwerkstechnik für den Neubau nicht mehr genutzt werden kann. In der Ems sollen zu beiden Seiten der Brücke bereits 1,5 Kilometer vor dem Bauwerk Warnsignale aufgestellt werden, um neuerliche Kollisionen zu verhindern. Die Brücke soll auch für einen möglichen Einbau von Oberleitungen vorbereitet werden, falls die Strecke zwischen Ihrhove und Groningen eines Tages doch elektrifiziert werden sollte. 37 Millionen Euro kommen allein zusammen durch zusätzliche Planungen und Bauvorhaben, die sich im Zuge von Gutachten und fortschreitender Planung ergeben haben – sowie durch deutlich erhöhte Baukosten. Weitere 22 Millionen Euro stehen in der Schätzung „für zu erwartende Risiken und Nominalisierung“, was übersetzt in etwa bedeutet: Es ist ein Puffer für weitere ungeplante Mehrkosten.

Überbau und Pfeiler der Brücke machen dabei mit 62,5 Millionen Euro die Hälfte der Baukosten aus. 22 Millionen kosten Planung, Gebühren und Abnahmen. 12 Millionen Euro kosten die mit untereinander verbundenen Dalben in der Ems verbauten Leitwerke, die auch Streifschäden durch Schiffe und überhaupt weitere Kollisionen verhindern sollen. Der Rückbau der Brücke, der in Kürze beginnen soll, ist mit 11,1 Millionen Euro verbucht. Der Maschinenbau mit dem Drehteil kostet 6,5 Millionen Euro, Verkehrszeichen und Vorsignale 1,5 Millionen und notwendige Düker sind mit 2,6 Millionen veranschlagt. Das Brückenwärterhaus samt Energieversorgungsstation und Bahntechnik schlägt mit 6,9 Millionen zu Buche – wobei die Brücke künftig eventuell auch ferngesteuert wird, hieß es.

Drehteil soll im November 2023 eingebaut werden

Im April kommenden Jahres soll der eigentliche Wiederaufbau beginnen können. Der Drehpfeiler soll ab Juli 2023 errichtet werden. Das fast 150 Meter lange Stahl-Drehteil soll auf Westoverledinger Seite fertig verschweißt und dann im November 2023 eingeschoben werden. Gut ein Jahr später ist die Inbetriebnahme geplant.

Immer wieder betonte Schwede, welche „gigantische Dimension“ das mehrfach umgeplante Bauwerk hat, das die größte Hub- und Drehbrücke Europas werden soll. Allein fast 150 Meter lang wird das Dreh-Element, das 1800 Tonnen schwer und von einem halben Dutzend Motoren bewegt werden wird. Ulrich Bischooping, früherer Konzern-Bevollmächtigter der Bahn für Niedersachsen und Bremen, sagte: „Das ist nichts von der Stange, da muss alles einzeln angefertigt, geplant und berechnet werden. Da kann man nicht in den Discounter gehen und sich im Regal bedienen.“ Die Bahn habe „wirklich nicht getrödelte – das wird hier kein Flughafen BER, der sich immer weiter verzögert, wir liegen mitten im Zeitplan“, so Bischooping.

Die Erste Kreisrätin des Landkreises Leer, Jenny Daun, sagte: „Diese Brücke ist von großer Bedeutung für die Region, und wir freuen uns, wenn bald auch durch Bauarbeiten sichtbar wird, dass es vorangeht.“