

An der neuen Friesenbrücke wird nachts nicht gearbeitet

Von Holger Szyska, Gerd Schade



Seit Jahren klafft ein Loch in der Friesenbrücke. Bald werden die Überreste des alten Baus abgerissen.

Foto: Ingenieurbüro Drecoll

An der neuen Friesenbrücke wird nachts nicht gearbeitet

Offizieller Baustart am 16. Juli

Weener. Der Neubau der Friesenbrücke über die Ems von Weener nach Hilkenborg (Gemeinde Westoverledingen) wird über Nacht ruhen.

Arbeiten zwischen 20 Uhr abends und 7 Uhr morgens seien „ausgeschlossen“. Das versichert die Bahn im Planfeststellungsbeschluss, mit dem das Eisenbahn-Bundesamt den Bau der geplanten Drehbrücke mit einer Spannweite von 72,50 Metern jetzt genehmigt hat.

Daraus geht auch hervor, dass die Baustelle zwar hauptsächlich in Hilkenborg und damit auf Westoverledinger Seite eingerichtet wird, bei Arbeiten am Widerlager und am Überbau aber auch Schwertransporte durch Weener vorgesehen sind. Demnach wurde die Route durch den Süderhammrich verworfen, weil Wege und Brücken mit erheblichem Aufwand ertüchtigt werden müssten. Die Bahn sichert aber zu, die Friesenstraße nur für einzelne Transporte zu nutzen. Längere Sperrungen seien nicht geplant.

Wärterhaus nicht Teil der Erneuerung

Nicht Bestandteil des Verfahrens ist die Sanierung des Brückenwärterhauses. Dieses Projekt ist gesondert beim Landkreis Leer zu beantragen, heißt es im Beschluss. „Der Bauantrag liegt uns vor“, teilte Landkreis-Sprecher Philipp Koenen dazu auf Anfrage mit.

Der Neubau der durch eine Frachterkollision Anfang Dezember 2015 zerstörten Eisenbahnbrücke ist „zulassungsfähig“. Das ist der entscheidende bürokratische Begriff im Planfeststellungsbeschluss zu dem Vorhaben, den das Eisenbahn-Bundesamt mit Sitz jetzt auf seiner Internetseite veröffentlicht hat (eba.bund.de).

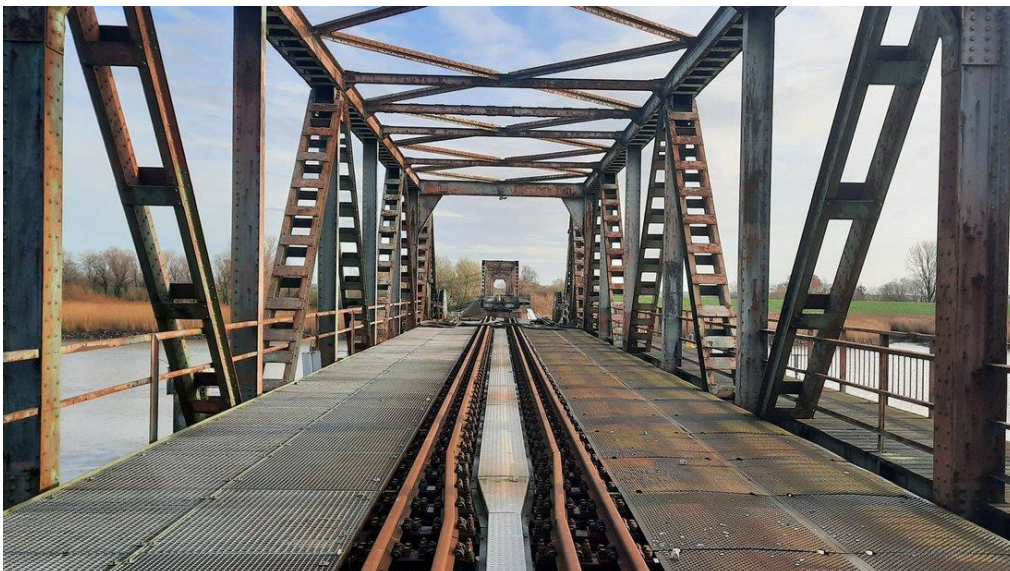


Das neue Bauwerk soll eine Drehbrücke sein (Visualisierung). Foto: ARGE Friesenbrücke

Der offizielle Startschuss für den Neubau – die Klappbrücke soll durch eine moderne Drehbrücke ersetzt werden – fällt am Freitag, 16. Juli 2021. Das Bauwerk soll Ende 2024 in Betrieb gehen und die Bahnverbindung nach Groningen damit wieder stehen. Zunächst aber müssen die verbliebenen Teile der kaputten Brücke abgerissen und weggeschafft werden. Die ersten Bagger sollen im August anrollen, [der eigentliche Wiederaufbau im April 2022 beginnen](#). Die Kosten von ursprünglich 66 Millionen sind inzwischen [mit 125 Millionen Euro](#) veranschlagt. Wer davon wie viel zahlt, ist weiter offen. Bund und Land verhandeln darüber.

Reparatur schwieriger als Neubau

Derweil legt die Behörde mit Sitz in Bonn auf 81 Seiten dar, wie die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange gegeneinander abgewogen wurden. Bezugnehmend auf Einwendungen eines Umweltverbands und eines Naturschutzvereins, die für die Wiederherstellung der beschädigten Eisenbahnbrücke plädierten, erwiderte die Bahn, eine Reparatur sei schwieriger als ein Neubau: „Bei der umfangreichen Beschädigung der Bestandsbrücke sei ein Neubau im Vergleich zu einem Bauen im Bestand weniger aufwändig und komplex.“ Es heißt, die bautechnischen Vorteile des Neubaus würden die umweltfachlichen Vorteile der Wiederherstellung überwiegen.



Dass Fußgänger und Radfahrer die Brücke einst mitnutzten, sei nur geduldet gewesen, betont die Bahn.
Foto: Holger Szyska

Auch das Argument, dass ein Geh- und Radweg bereits vorhanden sei und der Neubau insofern keinen Vorteil bieten würde, wies die Bahn zurück. Demnach handelt es sich bei dem Weg auf der alten Klappbrücke um einen Dienstweg der Bahn, der „nicht gewidmet“ und dessen Nutzung „nur geduldet“ worden sei. Das wäre in Zukunft nicht mehr der Fall gewesen. Wörtlich heißt es: „Die weitere Nutzung des Dienstweges als de facto öffentlicher Fuß- und Radweg wäre von der Aufsichtsbehörde bei neuer Verkehrsfreigabe der Brücke zu unterbinden.“

Breiten Raum im Beschluss nimmt das im April 2020 durch die Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr in Hannover eingeleitete Anhörungsverfahren ein. Dabei wurden die Stellungnahmen von Behörden, Verbänden und Privatleuten bewertet. Die Auswirkungen des Vorhabens „auf Bahn-Kilometer 5,667 bis 6,001 auf der Strecke 1575 Ihrhove-Weener“ werden überwiegend als „nicht erheblich“ oder als vorübergehend eingestuft.



Von einem Frachter gerammt wurde die Friesenbrücke Anfang Dezember 2015
Foto: Lars Klemmer

Die „erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen“ der Pfeiler-Neugründungen auf das natürliche Bodengefüge sollen durch Maßnahmen zur Entsiegelung von Flächen und den Rückbau von Deckwerk am Emsufer ausgeglichen werden.

Klage noch innerhalb eines Monats möglich

Zudem seien mit dem Neubau „erhebliche Beeinträchtigungen des kulturellen Erbes“ verbunden, weil die bestehende Brücke unter Denkmalschutz steht. Die neue Konstruktion sei aber „unter Berücksichtigung der Anforderungen an die betriebliche Sicherheit, die Tragsicherheit und die Dauerhaftigkeit des Bauwerks gewählt“. Auch das Landesamt für Denkmalpflege erklärt, denkmalpflegerische Aspekte seien „angemessen gewürdigt“ und das öffentliche Interesse des Abbruchs der denkmalgeschützten Brücke sei „nachvollziehbar dargelegt“ worden.

Der Beschluss ist sofort vollziehbar. Jedoch kann innerhalb eines Monats noch Klage beim Obergericht in Lüneburg dagegen erhoben werden.