

**Kleine Anfrage zur kurzfristigen schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 2 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Meta Janssen-Kucz (GRÜNE)

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung

Können Kostensteigerung und Zeitverzögerung beim Wiederaufbau der Friesenbrücke bei Weener im Landkreis Leer verhindert werden?

Anfrage der Abgeordneten Meta Janssen-Kucz (GRÜNE), eingegangen am 22.10.2020 - Drs. 18/7755
an die Staatskanzlei übersandt am 26.10.2020

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung namens der Landesregierung vom 09.11.2020

Vorbemerkung der Abgeordneten

Der NDR berichtet am 19. Oktober 2020 unter Berufung auf den Bundesrechnungshof über eine Kostensteigerung um rund 69 Millionen Euro für den Wiederaufbau der Friesenbrücke, die im Dezember 2015 durch einen Frachter gerammt und dadurch zerstört wurde:

„Wiederaufbau der Friesenbrücke: Teurer und langwieriger?

Der Wiederaufbau der Friesenbrücke könnte länger dauern und deutlich mehr kosten als geplant. Zu diesem Schluss kommt der Bundesrechnungshof in einem Bericht, der NDR 1 Niedersachsen vorliegt.

Ein Schiff hatte die Eisenbahnbrücke über die Ems bei Weener (Landkreis Leer) 2015 gerammt und zerstört. Zunächst war geplant, die Klappbrücke zu reparieren. Aber dann forderten das Land Niedersachsen, die Anrainer-Landkreise und die Papenburger Meyer Werft, eine Drehbrücke zu bauen - mit einer größeren Durchfahrtsbreite, damit die Kreuzfahrtschiff-Neubauten leichter über die Ems zur Nordsee überführt werden können. Das könnte für den Steuerzahler teuer werden. Denn die Deutsche Bahn geht jetzt davon aus, dass die Baukosten von ursprünglich 30 auf dann 96 Millionen Euro steigen.

Auch müsste viel länger gebaut werden - bis ins Jahr 2030. Das wäre schlecht für Radfahrer und Fußgänger, die neben den Schienen die alte Brücke passieren konnten. Eigentlich sollte die Brücke 2024 fertig sein. Der Bundesrechnungshof sieht keinen Nutzen, der die hohen Kosten rechtfertigt. Der Bitte, ein entsprechendes Gutachten vorzulegen, kam das Bundesverkehrsministerium nicht nach. Von dort heißt es nur, die Drehbrücke sei politischer Wille.“

Seit fast fünf Jahren ist die internationale Bahnstrecke Leer–Groningen unterbrochen. Die Brücke war auch eine wichtige Verbindung für die Menschen in der Region, viele nutzten zu Fuß oder mit dem Fahrrad die Eisenbahnbrücke mit zusätzlicher Fahrradquerung für den kurzen Weg zur Arbeit oder um Familie und Bekannte zu besuchen. Für den Fahrradtourismus hat die Brücke bzw. die grenzüberschreitende Bahnverbindung ebenfalls eine bedeutende Funktion, auch in Kombination mit der Fahrradmitnahme im Zug. Die Strecke ist zudem ein entscheidendes Bindeglied für die geplante „Wunderline“ Groningen–Leer–Oldenburg–Bremen mit schnelleren und umsteigefreien Verbindungen, Deutschland und die Niederlande wollen 162 Millionen Euro in das Projekt investieren.

Die *Ostfriesen-Zeitung* berichtet am 8. Februar 2019:

„Bund gibt 87 Millionen für die Wunderline

Deutschland und die Niederlande stecken bis zum Jahr 2030 rund 162 Millionen Euro in die Verbesserung der Zugverbindung zwischen Bremen und Groningen. Am Donnerstag trafen sich Ver-

treter beider Länder in Winschoten, um die nächste Stufe des Projektes mit einer Kooperationsvereinbarung einzuläuten.

Zunächst soll die Bahnverbindung, die von Bremen über Oldenburg und Leer nach Groningen führt, in zwei Phasen schneller gemacht werden: Ab 2024 soll die Reisedauer bei 2.26 Stunden liegen. Das wären knapp 20 Minuten weniger als 2015. Damals konnte die Strecke noch uneingeschränkt genutzt werden, dann wurde die Friesenbrücke in Weener bei einem Frachterunglück zerstört. Seitdem gibt es zwischen Leer und Weener einen Ersatzverkehr. Bis 2030 peilen die an dem Projekt beteiligten Partner eine Reisedauer von 2.11 Stunden an.

Für die ersten beiden Phasen habe der Bund auf deutscher Seite jetzt Mittel in Höhe von gut 87 Millionen Euro zugesagt, so (...) vom niedersächsischen Wirtschaftsministerium. In den Niederlanden würden 75 Millionen Euro investiert, sagte Henk Staghouwer, Regionalminister der Provinz Groningen. Für das Projekt sollen zudem weitere EU-Fördermittel beantragt werden.

Die Neubaukosten für die Friesenbrücke von 66 Millionen Euro sind in den Investitionen nicht enthalten. Ihre pünktliche Fertigstellung ist Voraussetzung dafür, dass der Wunderline-Zeitplan eingehalten werden kann.

Das Projekt soll den Nahverkehr in der grenzübergreifenden Region stärken und positive Effekte etwa für den Tourismus und die Wirtschaft haben. Es gehe nicht darum, die Strecke für Güterzüge zu ertüchtigen, betonte (...). Das Projekt wird von Kommunen entlang der Bahnlinie und Einrichtungen wie der ostfriesischen Handelskammer unterstützt.

Nach 2030 soll weiter investiert werden, damit das Umsteigen in Leer überflüssig wird. Die Realisierung dieser dritten Phase ist noch nicht beschlossen.“

1. Inwieweit und mit welchen nachgeordneten Behörden in welchen fachlichen Zusammenhängen ist das Land Niedersachsen am Planfeststellungsverfahren beteiligt?

Am 20. Dezember 2019 hat die Vorhabenträgerin DB Netz AG die Planunterlagen für den Ersatzneubau der Friesenbrücke beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) als zuständiger Planfeststellungsbehörde eingereicht. Mit Schreiben vom 28. Februar 2020 hat das EBA die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) als zuständige Landesbehörde (Anhörungsbehörde) um die Durchführung des Anhörungsverfahrens gebeten. Das Verfahren wurde am 9. April 2020 eingeleitet. Die NLStBV führt das Anhörungsverfahren selbstständig und eigenverantwortlich durch.

Die Planunterlagen lagen in der Zeit vom 12. Mai 2020 bis einschließlich 11. Juni 2020 bei der Stadt Weener und der Gemeinde Westoverledingen zur allgemeinen Einsichtnahme aus. Zusätzlich wurden die Planunterlagen in dieser Zeit auf der Internetseite <https://uvp-portal.de> unter dem Titel „Erneuerung der EÜ Friesenbrücke bei Weener“ veröffentlicht. Jeder, dessen Belange durch das Bauvorhaben berührt werden, konnte bis zum 23. Juli 2020 Einwendungen gegen den Plan erheben. Nach Ablauf der Einwendungsfrist sind weitere Einwendungen vom Verfahren ausgeschlossen.

Zusätzlich wurden die Träger öffentlicher Belange (Behörden und andere Stellen), deren Aufgabenbereiche durch den Ersatzneubau der Friesenbrücke berührt sind, zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert. In diesem Rahmen wurden neben den im übertragenen Wirkungskreis zuständigen kommunalen Behörden auch das Landesamt für Denkmalpflege, der Niedersächsische Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten und Naturschutz, das Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen sowie das Niedersächsische Landesamt für Bau und Liegenschaften als zuständige Fachbehörden des Landes Niedersachsen beteiligt.

Die eingegangenen Einwendungen sowie die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange wurden von der NLStBV an die DB Netz AG zur Gegenäußerung / Erwiderung übergeben. Nach Erwiderung der Einwendungen und Stellungnahmen durch die DB Netz AG werden diese durch die NLStBV geprüft. Als nächster Verfahrensschritt schließt sich die Vorbereitung und Durchführung eines Erörterungstermins oder anstelle dieser einer Online-Konsultation nach dem Planungssicherstellungsgesetz (PlanSiG) an, wenn nach Beantwortung der eingegangenen Stellungnahmen und

Einwendungen auf eine Erörterung nicht verzichtet werden kann. Das Anhörungsverfahren endet damit, dass die NLStBV ihre abschließende Stellungnahme als Anhörungsbehörde formuliert und an das EBA übergibt.

Neben diesen formellen Beteiligungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens besteht außerdem ein regelmäßiger Austausch der zuständigen Projektverantwortlichen bei der DB Netz AG mit dem zuständigen Fachreferat im Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung (MW).

2. Wie will die Landesregierung sicherstellen, dass die bislang angestrebte Wiederinbetriebnahme der Brücke und somit des grenzüberschreitenden Bahnverkehrs Leer-Groningen im Jahr 2024 eingehalten wird?

Die Verantwortung für die Planung, die Antragstellung und Begleitung der Planfeststellung sowie die fachliche Umsetzung und Realisierung des Ersatzneubaus der Friesenbrücke liegt bei der Deutschen Bahn AG (DB). Das MW steht im regelmäßigen Austausch mit der DB Netz AG als Vorhabenträgerin über den Projektfortschritt, begleitet das Verfahren und wird von der DB Netz AG im Rahmen der fachlichen Zusammenarbeit in Entscheidungsprozesse eingebunden.

Zu zeitlichen Verzögerungen besteht aktuell allerdings keinerlei Anlass: Vielmehr hat die DB Netz AG bislang immer kommuniziert und in Zusammenhang mit der von den Fragestellern zitierten Presseberichterstattung und dem Bericht des Bundesrechnungshofes gegenüber der Landesregierung auf Anfrage jüngst noch einmal ausdrücklich bestätigt, dass sie als Vorhabenträgerin weiterhin von einer Inbetriebnahme der Friesenbrücke Ende 2024 ausgehe. Das Planfeststellungsverfahren befinde sich laut der DB Netz AG im Zeitplan und werde von allen Beteiligten zeitgerecht vorangetrieben. Auch die Zahl der eingegangenen Einwendungen und Stellungnahmen sei überschaubar. Der Landesregierung liegen insoweit keinerlei Anzeichen dafür vor, dass die Wiederinbetriebnahme der Friesenbrücke bis Ende 2024 und parallel dazu die dadurch ermöglichte Wiederaufnahme des grenzüberschreitenden Bahnverkehrs Leer-Groningen zeitlich gefährdet wäre.

Der im Bericht des Bundesrechnungshofes genannte Zeithorizont 2030 stammt nach Mitteilung der DB Netz AG offenbar aus einem hypothetischen Worst-Case-Risikoszenario, bei dem u. a. Verzögerungen durch mehrjährige Klageverfahren berücksichtigt worden seien, von denen aktuell aber nicht auszugehen ist.

3. Sieht die Landesregierung ein Risiko sowohl für den Zeitplan als auch für mögliche Kostensteigerungen für die Ertüchtigung der sogenannten Wunderline-Verbindung, sollte der Wiederaufbau der Friesenbrücke sich tatsächlich um bis zu sechs Jahre verzögern?

Auf die Ausführungen bei der Antwort zu Frage 2 wird verwiesen.

Da nach Auskunft der DB Netz AG keinerlei Anzeichen für eine Verzögerung der Wiederinbetriebnahme der Friesenbrücke um bis zu sechs Jahre bestehen, sieht die Landesregierung ein solches Risiko für den Zeitplan zur Umsetzung der Baustufe 1 der Wunderline oder für mögliche Kostensteigerungen derzeit nicht. Die Finanzierung der Maßnahmen für die Baustufe 1 der Wunderline erfolgt im Wesentlichen aus Mitteln des sogenannten Länderbudgets der Anlage 8.7 der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Bund und der DB (LuFV III). Darauf haben sich die DB AG und das Land Niedersachsen gemeinsam verständigt. Sowohl die Kosten-Kalkulation als auch die Zeitplanung für das Wunderline-Projekt werden von der DB Netz AG als Vorhabenträgerin im Rahmen des Planungsfortschritts in unregelmäßigen Abständen kontinuierlich aktualisiert. Für eine Kostensteigerung der bisherigen Kalkulation liegen derzeit keine Erkenntnisse vor.