

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Jörg Bode, Thomas Brüninghoff und Hillgriet Eilers (FDP)

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

Wie stellen sich derzeit der Sachstand und der Zeitplan des Neubaus der Friesenbrücke dar?

Anfrage der Abgeordneten Jörg Bode, Thomas Brüninghoff und Hillgriet Eilers (FDP), eingegangen am 30.10.2019 - Drs. 18/5037
an die Staatskanzlei übersandt am 11.11.2019

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung
namens der Landesregierung vom 10.12.2019

Vorbemerkung der Abgeordneten

Vor fast vier Jahren, am 3. Dezember 2015, wurde die Friesenbrücke bei Weener durch eine Schiffskollision stark beschädigt. Am 4. Mai 2018, in der 10. Sitzung des Ausschusses für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung (AfWAVuD), hat Staatssekretär Dr. Lindner die Mitglieder des Ausschusses über den Stand der Planung des Neubaus der Friesenbrücke informiert. Im Rahmen der Unterrichtung wurde eine Wiederinbetriebnahme, auf der Basis einer aktualisierten Zeitplanung, des nunmehr als Komplettneubau geplanten Bauwerks im Herbst 2024 in Aussicht gestellt. In dieser Zeitplanung sind Zeitpuffer enthalten. Staatssekretär Dr. Lindner ergänzte, dass lediglich Klagen von Betroffenen eine Fertigstellung bis Ende 2024 gefährden könnten und die rückzahlbare Vorfinanzierung durch das Land in Höhe von 30 Millionen Euro einen reibungslosen Planungsablauf ermögliche. Im Protokoll wird ausgeführt, dass das Land über einen Arbeitskreis versuche, „durch informelle Einflussnahme (...) die Entwicklung des Bauvorhabens zu beschleunigen“ (10. Sitzung des AfWAVuD, Seite 15) und weiter, dass es „Grund zu Optimismus (gebe), dass allen Beteiligten die Bedeutung dieser Baumaßnahme bewusst sei und sie daher gewillt seien, den Planungs- und Umsetzungsprozess nach Kräften zu beschleunigen“. Im Protokoll heißt es zudem, dass das Eisenbahnbundesamt (EBA) dem Projekt Friesenbrücke allerhöchste Priorität einräume und zusätzliches Personal für das Plan- und Genehmigungsverfahren erhalte. Derzeit sind zwei Mitarbeiter des EBA für die Friesenbrücke abgestellt.

Nach Kenntnis der Fragesteller sind dem EBA bisher keine Planungsunterlagen durch den Vorhabenträger übermittelt worden. Dies soll aber noch in den verbleibenden acht Wochen dieses Jahres erfolgen. Letztlich steht der Verfahrensablauf/die Bearbeitungsdauer des Genehmigungsverfahrens in Abhängigkeit zu der Qualität der Planungsunterlagen. Wie in der Ausschussunterrichtung durch die Landesregierung ausgeführt, wird „den Fragen des Naturschutzes vermutlich eine entscheidende Rolle zukommen“ (10. Sitzung des AfWAVuD, Seite 16). Laut Zeitplan ist für 2020 das Anhörungsverfahren und für 2021 das Vergabeverfahren geplant. In 2021/2022 ist der Rückbau des Restbauwerks und für 2023 der Beginn des Neubaus der Friesenbrücke angedacht. Die Inbetriebnahme ist für Ende 2024 angekündigt. Bei der neuen Friesenbrücke soll es sich um die größte und modernste Hub- und Drehbrücke Europas handeln. Die Brücke wird 145 m lang und 1 600 t schwer sein. Vier Hydraulikzylinder sollen die Brücke anheben und um 90 C° drehen können. Dieses Jahrhundertprojekt soll in weniger als 24 Monaten am Flusslauf der Ems errichtet werden und betriebsbereit sein.

Vorbemerkung der Landesregierung

Die Landesregierung unterstützt die Bemühungen um einen zukunftsfähigen Ersatzneubau für die aufgrund einer Schiffskollision seit dem 3. Dezember 2015 zerstörte Friesenbrücke über die Ems auf der Bahnstrecke Groningen–Leer. Um wieder einen durchgängigen Zugverkehr auf der Strecke zu ermöglichen, ist geplant, die zerstörte Brücke durch ein neues Bauwerk zu ersetzen. Vorgesehen ist der Neubau als Drehbrücke, durch die künftig erhebliche Vorteile für die Abwicklung des Schiffsverkehrs auf der Ems ermöglicht werden. So können künftig Sperrungen durch das Ausheben von Brückenteilen bei der Passage von Kreuzfahrtschiffen vermieden, die betriebliche Kapazität erhöht und die Reisezeiten verkürzt werden.

Die Landesregierung hat ein erhebliches Interesse an der Wiederherstellung der Friesenbrücke und setzt sich für eine möglichst rasche Umsetzung ein. Um dies zu ermöglichen, hat das Land Niedersachsen der DB Netz AG als Vorhabenträgerin für den Ersatzneubau der Brücke einen Betrag von 30 Millionen Euro für die Vorfinanzierung der Planungen und ersten Realisierungsschritte zur Verfügung gestellt. Die Vorfinanzierung des Landes wird später aus den Zuschüssen des Bundes an die Deutschen Bahn AG (DB AG) refinanziert.

Außerdem beteiligt sich das Land finanziell mit einem Zuschuss von 5 Millionen Euro an den Mehrkosten für die Drehbrücke. Die weitere Finanzierung der Planungs- und Baukosten erfolgt aus Bundesmitteln. Zur Sicherstellung der Gesamtfinanzierung des Ersatzneubaus der Friesenbrücke haben Bund und Deutsche Bahn AG das Vorhaben als Einzelprojekt in der Leistungs- und Finanzierungsvereinbarung III (LuFV III) verankert, die zwischen Bund und DB Netz AG für den Zeitraum 2020 bis 2029 vereinbart wird.

Verantwortliche Vorhabenträgerin für den Ersatzneubau der Friesenbrücke ist allein die DB Netz AG als zuständiges Eisenbahninfrastrukturunternehmen des Bundes. Die nachfolgende Beantwortung der einzelnen Fragestellungen stützt sich insoweit maßgeblich auf Auskünfte der DB Netz AG, die von der Landesregierung aufgrund der Fragestellungen der Kleinen Anfrage um Stellungnahme ersucht worden ist.

1. Welche Erkenntnisse hat die Landesregierung über den Stand der Genehmigungsplanung?

Laut Auskunft der DB Netz AG als verantwortliche Vorhabenträgerin liegt die Erstellung der Genehmigungsplanung aktuell im Zeitplan und steht kurz vor dem Abschluss.

2. Werden die Planunterlagen noch in 2019 beim EBA eingereicht?

Die DB Netz AG, der als verantwortliche Vorhabenträgerin die Projektsteuerung von Planung und Umsetzung obliegt, hat dazu mitgeteilt, dass die Fertigstellung der Genehmigungsplanung und die Einreichung der Unterlagen für das Planfeststellungsverfahren (Drehbrücke mit Fuß- und Radweg) beim Eisenbahnbundesamt (EBA) für Ende Dezember 2019 vorgesehen ist.

3. Trifft es zu, dass das EBA voraussichtlich 18 Monate braucht, um die Planunterlagen zu prüfen, und dass folglich mit der Planfeststellung zum Sommer 2021 zu rechnen ist?

Nach Einreichung der Unterlagen beim EBA startet das formelle Planfeststellungsverfahren. Die Prüfdauer des EBA beträgt in der Regel zwei Monate. Anschließend wird das bei Planfeststellungsverfahren gesetzlich vorgeschriebene Anhörungsverfahren durchgeführt. Zuständige Anhörungsbehörde dafür ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV). Das Anhörungsverfahren endet mit der landesbehördlichen Stellungnahme und der Übergabe der Planfeststellungsunterlage an das EBA als zuständige Planfeststellungsbehörde. Das EBA fasst auf der Grundlage der zuvor genannten Unterlagen und Stellungnahmen den Planfeststellungsbeschluss. Die Dauer des Planfeststellungsverfahrens insgesamt wird maßgeblich durch die Anzahl und Komplexität der etwaigen Einwendungen beeinflusst. Eine Vorhersage zum tatsächlichen Zeitpunkt der Planfeststellung ist somit zum jetzigen Verfahrensstand nicht seriös möglich.

4. Inwieweit ist die Landesregierung/sind Landesbehörden an der Erstellung der Planunterlagen beteiligt?

Die Planfeststellungsunterlagen werden von der DB Netz AG als verantwortlicher Vorhabenträgerin in deren alleiniger Verantwortung erstellt. Vor allem hinsichtlich Technik und Umwelt wird diesbezüglich jedoch auch mit Dritten, wie z. B. Ingenieurbüros, zusammengearbeitet. Es finden weiterhin Abstimmungsgespräche mit den Trägern öffentlicher Belange statt, um z. B. die Belange von Umwelt und Natur, Wasserwirtschaft, Denkmalschutz und weitere öffentliche Belange berücksichtigen zu können. In diesem Rahmen sind auch die jeweils zuständigen Landesbehörden beteiligt.

5. Wie lang ist die Auslegungs- und Anhörungsphase geplant, und wann beginnt und wann endet diese?

Nachdem die Vollständigkeit des Planfeststellungsantrags vom EBA bestätigt wurde, erfolgt die Eröffnung des Anhörungsverfahrens durch die zuständige Anhörungsbehörde. Ab diesem Zeitpunkt werden die Unterlagen in den Kommunen für die Dauer von einem Monat öffentlich ausgelegt. Betroffene Privatpersonen können bis zwei Wochen nach Ende der Offenlage ihre Einwände einreichen, Träger öffentlicher Belange können innerhalb von drei Monaten Stellung nehmen. Die weitere Länge der anschließenden Anhörungsphase ist dann abhängig von der Art und dem Umfang der Einwendungen.

6. Welche Möglichkeiten nutzt die Landesregierung, um das Anhörungsverfahren zu optimieren und gegebenenfalls zu beschleunigen?

Die Landesregierung wird gemeinsam mit der NLStBV als zuständiger Anhörungsbehörde alle Möglichkeiten ergreifen, um vermeidbare Verzögerungen zu vermeiden. Aufwand und Länge des Anhörungsverfahrens lassen sich nicht abstrakt im Vorhinein bestimmen, sondern hängen maßgeblich von der Qualität der Planunterlagen sowie Anzahl und Inhalt der Einwendungen und Stellungnahmen im Verfahren ab.

7. Inwieweit und an welchen Stellen sind Zeitpuffer in der Planungs- und Genehmigungsphase eingeplant?

Die DB Netz AG hat dazu auf Anfrage mitgeteilt, dass sie die Genehmigungsplanung stringent verfolgt. Zeitpuffer seien nicht eingeplant.

8. Wie häufig trifft sich der Arbeitskreis zum Bauvorhaben Friesenbrücke?

Der Arbeitskreis ist von der DB Netz AG als Vorhabenträgerin eingerichtet worden. Ein festgelegter Sitzungsrhythmus besteht nicht. Der Arbeitskreis wird von der DB Netz AG je nach Bedarf einberufen. Zuletzt hat der Arbeitskreis im Juli 2019 getagt. Seit der Einrichtung 2016 ist der Arbeitskreis bisher fünf Mal zusammen getreten.

9. Hat die Landesregierung Erkenntnisse über die Qualität der Planunterlagen oder sind gegebenenfalls Defizite in den Planunterlagen erkennbar. Fall ja, welche?

Die konkreten Planfeststellungsunterlagen sind der Landesregierung noch nicht bekannt. Die DB Netz AG als verantwortliche Vorhabenträgerin hat auf Nachfrage mitgeteilt, dass die Unterlagen mit höchster Sorgfalt erstellt und in der Qualität gesondert geprüft werden.

10. Kann oder wird die Landesregierung sicherstellen, dass die naturschutzfachlichen Fachbeiträge und Planungen umfassend und ausführlich sind?

Die DB Netz AG als verantwortliche Vorhabenträgerin hat mitgeteilt, dass die naturschutzfachlichen Belange umfassend in den Planungen berücksichtigt werden. Durch die Beteiligung der zuständigen Naturschutzbehörden als Träger öffentlicher Belange im Planfeststellungsverfahren wird sichergestellt, dass alle fachlichen Erfordernisse Berücksichtigung finden können.

11. Wie beurteilt die Landesregierung die geplante Dauer der komplexen Bauausführung/Realisierungsphase von weniger als 24 Monaten für die größte Hub- und Drehbrücke Europas am Ufer der Ems?

Die DB Netz AG als verantwortliche Vorhabenträgerin hat bestätigt, dass der geplante Brückenneubau aus ihrer Sicht nach der Rückbauphase mit zweijähriger Bauzeit bautechnologisch realisierbar ist. Der Landesregierung liegen keine abweichenden Erkenntnisse vor.

12. Sind in der Umsetzungsphase Zeitpuffer eingeplant und falls ja, in welchem Umfang?

Nach Mitteilung der DB Netz AG sind keine Zeitpuffer eingeplant.

13. Bleibt es nach Auffassung der Landesregierung bei den eingeplanten Kosten in Höhe von 66 Millionen Euro, oder sind Kostensteigerungen bereits erkennbar?

Nach Mitteilung der DB Netz AG als verantwortlicher Vorhabenträgerin können belastbarere Aussagen zu den Kosten erst nach Abschluss der Entwurfsplanung getroffen werden. Weitergehende Erkenntnisse liegen der Landesregierung dazu nicht vor.

14. Welche Erkenntnisse hat die Landesregierung, ob und, falls ja, in welchem Umfang das EBA zusätzliches Personal für das Plan- und Genehmigungsverfahren bekommen hat?

Nach Kenntnis der Landesregierung hat das EBA zwei zusätzliche Mitarbeiter für das Planfeststellungsverfahren zum Ersatzneubau der Friesenbrücke eingestellt.

15. Von welchen Seiten ist mit Friktionen in der Planungs-, Genehmigungs- oder Ausführungsphase erfahrungsgemäß zu rechnen?

Dazu kann aus derzeitiger Sicht keine Einschätzung abgegeben werden. Auch die DB Netz AG als Vorhabenträgerin konnte dazu auf Anfrage keine Angaben machen.