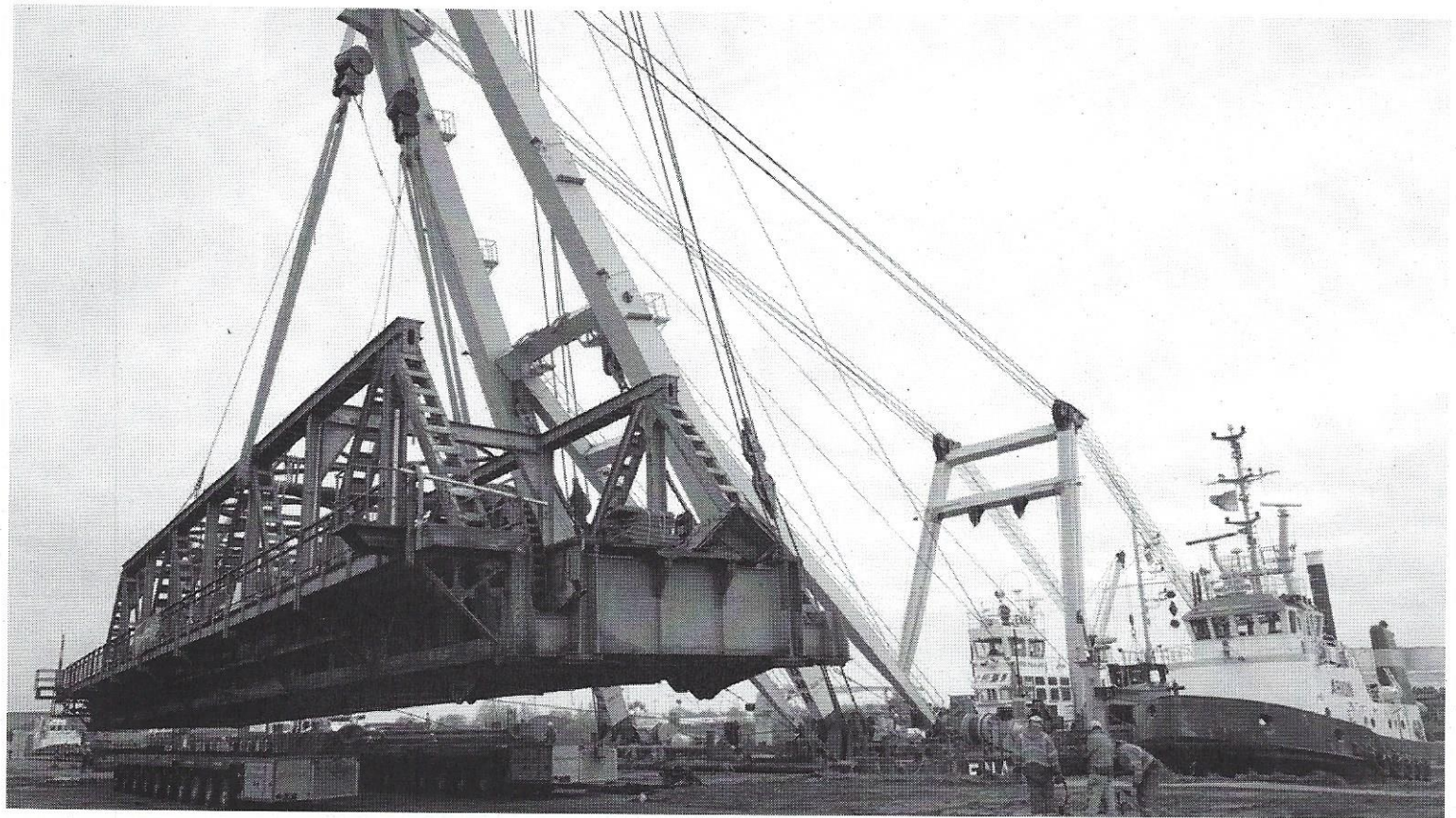


Veröffentlicht am: 19.12.2021 um 14:17 Uhr

Rechnungshof veröffentlicht Prüfbericht

# Abriss und Neubau der Friesenbrücke: So geht es jetzt weiter

von Redaktion



**Weener. Der Bau der neuen Friesenbrücke über die Ems zwischen Weener und Westoverledingen soll Mitte Mai 2022 starten.**

Dass die alte Friesenbrücke erneut ihre Standfestigkeit bewies, als ein Überbau-Element nun für den geplanten Neubau weichen sollte, passt zur Geschichte des Bauwerks seit der Schiffskollision vor etwas mehr als sechs Jahren. Es scheint, als wolle die stählerne Fachwerk-Konstruktion partout nicht ihren Platz räumen. Was für die Probleme mit dem Rückbau gilt, trifft auch auf das Planverfahren für die neue Drehbrücke zu: Nachdem es bis zum Juli 2021 dauerte, ehe das Eisenbahnbundesamt die Baugenehmigung erteilte, fehlt bis heute die offizielle Baufreigabe durch die Bahn.

Noch keine Baufreigabe

Das geht aus den Unterlagen der am 8. Dezember veröffentlichten Ausschreibung hervor. Zu den darin beschriebenen Bauleistungen wird angemerkt: „Hierfür liegt noch keine Baufreigabe in finanzieller Hinsicht vor. Eine Beauftragung erfolgt nur, wenn diese zum Zeitpunkt des Zuschlags vorliegt. Wenn nicht, kann dies zur Aufhebung des Verfahrens führen.“

Auf Nachfrage erklärte dazu eine Sprecherin der Bahn: „Im Sommer diesen Jahres wurde seitens des Bundes die Finanzierung für den Neubau der Friesenbrücke zugesagt. Damit wurden auch DB-intern Freigabeprozesse gestartet, die vor Beginn der Bauleistung noch finalisiert werden. Erst wenn diese abgeschlossen sind, liegt offiziell die Baufreigabe in finanzieller Hinsicht vor.“

Angebotsfrist bis zum 21. Februar 2022



<https://www.noz.de/socialmediabar/print/article/2511957>  
In der Ausschreibung der DB Netz AG werden interessierte Unternehmen aufgefordert, bis zum 21. Februar ihre Angebote für verschiedene Bauleistungen einzureichen - für den Ingenieurbau und die entsprechenden Unterbauten, für die technischen Anlagen zum Anheben der Brücke und zur Freigabe der Fahrrinne in der Ems, für die Netzstation zur Energieversorgung, für den Kabeltiefbau, für den Oberbau im Brückenbereich und den Schienenübergang vom beweglichen zum unbeweglichen Teil der Brücke sowie für die Wartung innerhalb einer vierjährigen Gewährleistung.

Als voraussichtlicher Starttermin der Ausführungszeit wird der 16. Mai 2022 genannt, als Endtermin der 30. Januar 2024. Bekanntlich lautet die Vorgabe, die neue Brücke mit einem 145 Meter langen Hub- und Dreh-Segment für die Durchfahrt von Schiffen zum Jahresende 2024 in Betrieb nehmen zu können.

#### Furcht vor Kostenexplosion

Befürchtungen des Bundesrechnungshofes, die Bauarbeiten könnten sich im schlechtesten Fall bis 2030 hinziehen, waren bereits im Oktober 2020 bekannt geworden. Den damals noch internen Prüfbericht für den Haushaltsausschuss des Bundestages hat der Rechnungshof jüngst auf seiner Webseite veröffentlicht. Verwiesen wird darin noch auf eine Risikobewertung der DB Netz AG, wonach die Kosten um 30 Millionen Euro auf bis zu 96 Millionen Euro explodieren könnten. Seit Juni 2021 werden 125 Millionen Euro veranschlagt.

Schwierigkeiten wie im Juni 2016, als die Bergung des Kontergewichts der alten Brücken mit dem Schwimmkran „Triton“ scheiterte und der tragfähigere „Enak“ geordert werden musste, fallen angesichts solcher Summen kaum noch ins Gewicht. Als „Enak“ jetzt sechs Tage länger benötigt wurde, um das Überbau-Element auf der Westseite der Brücke auszuheben, war von täglichen Mehrkosten von rund 30.000 Euro zu hören - wobei die Kosten für die eingesetzten Schlepper noch gar nicht berücksichtigt wären. Die Bahn machte dazu auf Anfrage keine näheren Angaben.

#### Im Januar geht es weiter

Immerhin verlief die Schlussetappe am Mittwoch ohne weitere Komplikationen. Nach der Ankunft des Brückenteils im Papenburger Hafen hob der Schwimmkran „Enak“ das Überbau-Element am Mittag auf zwei Spezialtrailer mit jeweils zehn Achsen, wie die EMS Fehn Group mit Sitz in Leer mitteilte. Zu der Unternehmensgruppe gehört die EFG Port Papenburg, bisher bekannt unter dem Namen BERA, auf deren Terminal-Gelände das Segment nun für die weitere Verwertung zerlegt wird.

Der nächste Schritt beim Brücken-Rückbau ist im Januar mit dem Abbruch des Pfeilers 5 geplant, dieser steht neben der Fahrrinne in der Ems. Anschließend sollen auf Overledinger Seite ein Brücken-Segment über Wasser und drei Elemente auf dem Festland zurückgebaut werden, um Mitte Mai mit dem Neubau der Drehbrücke beginnen zu können.

Copyright by Neue Osnabrücker Zeitung GmbH & Co. KG, Breiter Gang 10-16 49074 Osnabrück

Alle Rechte vorbehalten.

Vervielfältigung nur mit schriftlicher Genehmigung.

