

**Antwort auf Mündliche Anfrage**

29. Warum wird die Friesenbrücke vom Land und nicht vom Eigentümer vorfinanziert?

Anfrage der Abgeordneten Hillgriet Eilers, Dr. Stefan Birkner und Gabriela König (FDP)

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

Vorbemerkung der Abgeordneten

Die Friesenbrücke bei Weener ist im geschlossenen Zustand von der „Emsmoon“ gerammt und erheblich beschädigt worden, obwohl Kapitän und Lotsen an Bord waren. Die historische Klappbrücke ist in Gänze zerstört, die Brückenfundamente und Pfeiler sind erheblich in Mitleidenschaft gezogen worden. Sämtliche Untersuchungen laufen noch, und eine Entscheidung über Art und Umfang von Ersatz, Instandsetzung oder Neubau soll bis Jahresende herbeigeführt werden. Ende August besuchte Ministerpräsident Weil Weener und hatte „gleich ein besonderes Geschenk im Gepäck“ (Ostfriesische Nachrichten, 29. August 2016). „Das Land wird die Reparatur der Friesenbrücke mit 30 Millionen Euro vorfinanzieren. Das ist die Grundlage dafür, dass wir starten können“ (Ostfriesische Nachrichten, 29. August 2016) wird Ministerpräsident Weil 14 Tage vor der Kommunalwahl zitiert.

Vorbemerkung der Landesregierung

Am 03.12.2015 hat ein Frachtschiff den geschlossenen Klappteil der Friesenbrücke - einer eingleisigen, nicht elektrifizierten Eisenbahnbrücke mit Geh- und Radweg über die Ems - gerammt. Seitdem laufen die Untersuchungen zur Wiederherstellung der Brücke. Zumindest der Mittelteil der Brücke (Klappteil) ist irreparabel zerstört. Tiefergehende Erkenntnisse werden Ende September nach Abschluss und Auswertung der umfangreichen Untersuchungen an der Brücke vorliegen.

Verantwortlich für die Wiederinstandsetzung der Brücke ist die DB Netz AG als Eigentümerin der Brücke und als zuständiges Eisenbahninfrastrukturunternehmen. Die von der DB Netz verfolgte Vorzugsvariante besteht darin, die nach bisherigen Kenntnisstand zerstörten und beschädigten Brückenteile schnellstmöglich wiederherzustellen. DB Netz geht für diese Variante von einem Zeitbedarf von fünf Jahren, d. h. Wiederinbetriebnahme Ende 2020, und Kosten von ca. 30 Millionen Euro aus.

Bei der Auftaktsitzung einer vom Bahnvorstandsvorsitzenden Dr. Grube einberufenen Task Force am 10.05.2016 hat Staatssekretärin Behrens in Aussicht gestellt, die Planungs- und Baukosten der Brücke mit rückzahlbaren Zuschüssen von bis zu 30 Millionen Euro vorzufinanzieren, um die Bahn bei ihrem Ziel einer möglichst raschen Wiederinbetriebnahme zu unterstützen. Die Vorfinanzierung soll dazu beitragen, alle Möglichkeiten für einen schnellen Wiederaufbau auszuschöpfen. Die Bahnstrecke Groningen–Leer hat eine hohe wirtschaftliche und sozioökonomische Bedeutung für die gesamte Emsregion und die angrenzenden Regionen in den Niederlanden und Nordwestdeutschland. Seit der Wiederinbetriebnahme der Strecke im Jahr 2006 und der Einführung des Stundentakts im Jahr 2012 sind die Fahrgastzahlen kontinuierlich gestiegen. Von der Unterbrechung der Bahnlinie sind vor allem zahlreiche Pendler betroffen, die in diesen Regionen berufstätig sind oder studieren. Durch den Schienenersatzverkehr müssen diese Pendler längere Fahrzeiten in Kauf nehmen. Weitere Verzögerungen bei der Wiederinbetriebnahme würden dazu führen, dass der Schienenverkehr dort gegenüber anderen Verkehrsträgern ins Hintertreffen gerät. Die Landesregierung hat daher ein sehr großes Interesse an einem schnellstmöglichen Wiederaufbau der Friesenbrücke.

DB Netz sieht sich in der Verpflichtung und hat zudem ein betriebswirtschaftliches Interesse, diese SPNV-Strecke möglichst schnell wieder in voller Länge anzubieten. Angesichts der bundesweit sehr knappen Mittel für den Bestandserhalt der Schieneninfrastruktur haben derzeit andere dringendere Infrastrukturmaßnahmen für DB Netz eine noch höhere Priorität. Insofern kann mit der Wiederherstellung der Friesenbrücke nur dann unverzüglich begonnen werden, wenn die Finanzierung anderweitig gesichert werden kann. Da DB Netz mit zusätzlichen Bundesmitteln oder etwaigen Versicherungserlösen in entsprechender Höhe kurzfristig nicht rechnen kann, hat das Land aufgrund seiner Interessenlage eine Vorfinanzierung angeboten.

1. Vor dem Hintergrund, dass die Friesenbrücke keine Brücke des Landes ist, die Schadensaufnahme noch nicht abgeschlossen ist, ein Reparaturzeitplan erst in der 41. Kalenderwoche bekannt gegeben wird und eine Reparatur mindestens fünf oder mehr Jahre in Anspruch nimmt: Was ist die Grundlage (Haushaltstitel und Berechnungsgrundlage) für die 30-Millionen-Euro-Zusage von Ministerpräsident Weil?

Rechtsgrundlage für die Vorfinanzierung soll eine Finanzierungsvereinbarung zwischen dem Land, vertreten durch MW, und DB Netz sein, die zurzeit zwischen den Beteiligten abgestimmt wird. Die Vorfinanzierung soll in Form einer Zuwendung als rückzahlbarer Zuschuss in Höhe von bis zu 30 Millionen Euro erfolgen. Der Zuwendungsbetrag soll aus Regionalisierungsmitteln des Landes (Kapitel 5089 Titelgruppe 90) finanziert werden. Die Kosten für die Umsetzung der Vorzugsvariante beruhen auf Berechnungen der DB Netz.

2. Wieso hat die Eigentümerin der Brücke nicht das Geld für eine Finanzierung der Brückenreparatur?

s. Vorbemerkungen

3. Vor dem Hintergrund, dass die Friesenbrücke der Deutschen Bahn gehört: Unter welchen Voraussetzungen fließt das Geld der niedersächsischen Steuerzahler für die Friesenbrücke in Weener an die Deutsche Bahn, und unter welchen Modalitäten fließt es wieder zurück nach Niedersachsen?

In der Finanzierungsvereinbarung zwischen MW und DB Netz werden die haushaltsrechtlichen Regelungen des Landes für die Gewährung von Zuschüssen Anwendung finden. Es ist vorgesehen, dass die zinslose Vorfinanzierung bedarfsweise nach Planungs- und Baufortschritt und nach Mittelanforderung erfolgt. Die Rückzahlung soll spätestens zwei Jahre nach möglicher Wiederinbetriebnahme der Brücke beginnen.