

Haftung für Reeder beschränkt

Wegen der zerstörten Ems-Überquerung in Weener muss die Versicherung voraussichtlich nur vier Millionen Euro zahlen

hsz **Weener**. Die Kosten für die Reparatur der bei einer Schiffskollision zerstörten Friesenbrücke in Weener schätzt die Bahn AG auf 20 Millionen Euro. Im Falle eines Neubaus müssen nach Angaben des Unternehmens rund 70 Millionen Euro aufgebracht werden. Doch die Versicherung der Reederei wird voraussichtlich nur maximal vier Millionen Euro auszahlen müssen. Der Grund ist eine Besonderheit des internationalen Seerechts, das eine Haftungsbeschränkung für Reeder vorsieht.

Unsere Zeitung hat sich die Rechtslage von Prof. Dr. jur. Mathias Münchau erläutern lassen. Der Emdener ist Experte für maritimes Recht und hält Vorlesungen am Institut für Seefahrt der Hochschule Emden-Leer. Er verweist auf ein internationales Übereinkommen aus dem Jahre 1976, nach dem die Haftung beschränkt wird – und zwar gestaffelt nach der Bruttoreaumzahl (BRZ) eines Schiffes. Für Schiffe mit bis zu 2000 BRZ beläuft sich die Mindestsumme demnach auf 1,5 Millio-

nen sogenannter Sonderziehungsrechte des Internationalen Währungsfonds (IWF). Dabei handelt es sich um eine künstliche, 1969 vom IWF eingeführte Währung, die international als Zahlungsmittel verwendet werden kann. Sie wird nicht an Devisen-

märkten gehandelt, sondern auf IWF-Konten wie ein Buchkredit geführt. Auch der Wechselkurs wird vom IWF festgesetzt.

Für jede Tonne eines Schiffes, die über 2000 BRZ hinausgeht, fallen zusätzlich 604 dieser Sonderziehungsrechte

an. Legt man die 4563 BRZ des Frachters „Emsmoon“ zugrunde, der am 3. Dezember die Friesenbrücke rammte, kommen auf diese Weise rund 1,5 Millionen der Sonderziehungsrechte zusammen. Addiert man die Mindestsumme von 1,5 Millio-

nen, ergibt sich ein Gesamtbetrag in Höhe von rund drei Millionen. Bezogen auf den aktuellen Tageskurs des IWF von rund 1,3 müsste die Reederei somit rund 3,9 Millionen Euro zahlen.

Das Geld würde dann aber nicht direkt an die Bahn AG als Eigentümerin der beschädigten Friesenbrücke überwiesen werden. „Es wird ein Haftungsfonds errichtet“, erklärt Münchau. „Geschädigte können Ansprüche für diesen Fonds anmelden, das Geld wird dann wie in einem Konkursverfahren verteilt.“ Die Bahn AG müsste im Falle einer Reparatur also mehr als 16 Millionen Euro selbst aufbringen – es sei denn, der Reederei kann Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit nachgewiesen werden. „Dann gilt eine unbegrenzte Haftung, das ist aber schwer nachzuweisen“, so Münchau.

Inwieweit sich der 53-jährige russische Kapitän der „Emsmoon“ oder der 57-jährige Lotse der Lotsenbruderschaft Emden schuldig gemacht haben, sollen die laufenden Ermittlungen der Staatsanwaltschaft Aurich

zeigen. Dass der Lotse sich letztlich vor Gericht für die Schiffskollision verantworten muss, erscheint allerdings unwahrscheinlich. „Es gibt wenig bis gar keine Urteile, die sich gegen Lotsen richten“, sagte Prof. Dr. jur. Mathias Münchau. Nach dem Seelotsgesetz habe ein Lotse lediglich eine beratende Funktion. Münchau: „Der Lotse macht nur Vorschläge, der Kapitän entscheidet. Die Führung des Schiffes bleibt beim Kapitän – es sei denn, er hat sie ausdrücklich übertragen. Das ist unwahrscheinlich, aber denkbar.“ Parallel zum staatsanwaltlichen Verfahren werde auch ein Seeamtsverfahren eingeleitet, fügte Münchau hinzu. Das Seeamt könne als Sanktion jedoch maximal den Entzug des Patents verfügen. Die Auswertung des sogenannten „Voice Recorders“ des Schiffes liegt inzwischen vor.

Zu den Inhalten des Gesprächs zwischen dem Kapitän und dem Lotsen hat die Staatsanwaltschaft bislang jedoch keine Angaben gemacht.



Der folgenschwere Unfall am Abend des 3. Dezember 2015: Der Frachter „Emsmoon“ kracht in das geschlossene Klappteil der Friesenbrücke in Weener. Foto: Archiv RZ



Die zerstörte Friesenbrücke kann nicht mehr überquert werden. Gestern gab es das erste Treffen der von der Deutschen Bahn eingerichteten Task Force.

Foto: Koenen

dpa/max Weener/Berlin. Die Deutsche Bahn (DB) will die durch ein Frachtschiff zerstörte längste deutsche Klappbrücke, die Friesenbrücke über die Ems, möglichst schnell wiederaufbauen. Das ist das Ergebnis eines Spitzentreffens von Bahnchef Rüdiger Grube mit Vertretern der Region und Fachleuten gestern in Berlin, wie die Bahn mitteilte.

Die Bahn wolle alle Möglichkeiten für einen schnellen Wiederaufbau nutzen. Mit einem Abschluss der Bestandsaufnahme an der zerstörten Brücke bei Weener werde aber erst im September gerechnet. Wie die Bahn erklärte, müsse die weitere Nutzungsfähigkeit der im Wasser ruhenden Brücken-

pfeiler aufwendig mittels Unterwassersondierung untersucht werden. Auch habe das 250 Tonnen schwere Gegengewicht des Klappsegments der Brücke noch nicht aus dem Fluss geborgen werden können. Erst dann lasse sich sagen, wie die Brücke wiederaufgebaut werden kann und wann eine Wiederinbetriebnahme möglich ist.

Ein weiteres Treffen wurde daher für September 2016 vereinbart. Außerdem wurden öffentliche Informationsveranstaltungen am 2. Juni 2016 sowohl in Weener als auch in Westoverledingen angekündigt.

Auf Einladung des Oberbürgermeisters der Stadt Emden, Bernd Bornemann, und des Präsidenten der In-

Der 100 Meter lange Frachter „Emsmoon“ war am 3. Dezember 2015 in die geschlossene Brücke in Weener gefahren. Dabei wurde die Klappbrücke zerstört, die Brücke kann seitdem nicht mehr genutzt werden. Die Ursache der Havarie ist noch unklar.

Im Fokus der Ermittlungen stehen der Kapitän der „Emsmoon“ sowie ein Lot-

industrie- und Handelskammer für Ostfriesland und Papenburg trafen sich in Berlin. Vertreter von Politik, Wirtschaft und Verwaltung der Region mit dem Parlama-

DER UNFALL

se. Wie die Staatsanwaltschaft Aurich bereits mitgeteilt hatte, wurde der Stimmrekorder ausgewertet – zu den Ergebnissen wollte sie sich allerdings noch nicht äußern.

Die Versicherung für das Schiff ist offenbar gedeckelt: Egal, was die Klärung der Schuldfrage bringt – mehr als vier Millionen Euro werden nicht an die Bahn fließen.

rischen Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur Enak Ferlemann. Außerdem waren die Staatssekretärin im Niedersächsischen

Sollten Verursacher persönlich haftbar gemacht werden, sei bei ihnen voraussichtlich auch nicht genug zu holen, um die Finanzierungslücke von mindestens 16 Millionen Euro zu schließen, hieß es.

Die 335 Meter lange Friesenbrücke über die Ems bei Weener ist Teil der Bahnverbindung von Leer nach Groningen in den Niederlanden.

Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, Daniela Behrens, und Fachleute der DB bei dem Treffen dabei.

Der 100 Meter lange Frachter „Emsmoon“ war am

Abend des 3. Dezember 2015 in die geschlossene Friesenbrücke gekracht und hatte sie in ihren Grundfesten verschoben (siehe Infokasten). Über die Brücke verläuft die Regionalstrecke der Bahn von Leer ins niederländische Groningen.

Auf einen schnellen Wiederaufbau der Brücke wird sowohl im Emsland und insbesondere in den Niederlanden gepocht, wo es Pläne für einen Ausbau der Bahn für schnelle Züge Richtung Bremen und Hamburg gibt.

Die Bahn hatte zunächst erklärt, dass die Brücke frühestens in fünf Jahren wieder befahrbar sein wird. Favorisiert worden war zunächst ein Neubau, inzwischen wird auch eine Reparatur geprüft.

Bahn gibt bei Friesenbrücke Gas

Verbindung über Ems soll so schnell wie möglich wieder hergestellt werden – aber es sind noch viele Fragen offen

Brücke: Es geht um drei Varianten

Vertreter der Bahn wollen in Weener über mögliche Optionen informieren / Neubau dauert mindestens fünf Jahre



Ein Frachter fährt durch die Lücke in der Friesenbrücke. Wie ein Wiederaufbau des Bauwerks in der Ems bei Weener aussehen könnte, darüber will die Deutsche Bahn am 2. Juni die Öffentlichkeit informieren. Foto: Hanken

kah **Weener**. Nach der Taskforce-Sitzung in Berlin (wir berichteten) sollen den Ankündigungen nun Taten folgen: Mit mehreren Vertretern des Unternehmens will die Deutsche Bahn AG am Donnerstag, 2. Juni, Aufklärungsarbeit in Weener leisten.

Um 17 Uhr soll an diesem Tag die Informations-Veranstaltung in der Aula der Oberschule Weener stattfinden. Das hat Stadt-Sprecherin Kerstin Beier auf Nachfra-

ge mitgeteilt. Mit knapp 300 Sitzplätzen bietet die Aula damit viele Kapazitäten für den erwarteten Andrang interessierter Bürger. Auch in Westoverledingen ist am selben Tag eine Info-Veranstaltung geplant.

Seit dem Schiffsunglück am 3. Dezember 2015, bei dem die Brücke durch eine Kollision mit dem Frachter „Emsmoon“ schwer beschädigt wurde, ist immer noch nicht klar, wann und wie der Wiederaufbau des Bauwerks

vonstattengehen soll. Am 10. Mai hatten sich Vertreter der Stadt Weener, der Gemeinde Westoverledingen, des Landkreises Leer und der Industrie- und Handelskammer mit Bahn-Vertretern in Berlin getroffen, um die Möglichkeit eines zügigen Neubaus zu erörtern. Bahnchef Rüdiger Grube hatte dabei bekräftigt, dass die Maßnahmen so schnell wie möglich umgesetzt werden sollen. Entscheidend, so hieß es damals, sei der Ausgang der

Prüfung des Bauwerks, inklusive der Pfeiler. Erst wenn das Gutachten dazu vorliegt – voraussichtlich im September – könne man sagen, wie die Brücke erneuert werden könne und wie lange dies dauere. Gleichwohl liegen offenbar jetzt schon drei Varianten der Bahn vor, die sich mit dem Wiederaufbau der Eisenbahnklappbrücke befassen. Fakt ist: Bei keiner dieser Varianten wird der Neubau unter fünf Jahren zu machen sein.

DREI MÖGLICHKEITEN

Hier ein Überblick über die möglichen Varianten, die sicher auch bei den Informations-Veranstaltungen vorgestellt werden. Als Mindestbauzeit gelten fünf Jahre.

Variante 1: Wiederaufbau in fünf Jahren mit Kosten von rund 30 Millionen Euro. Diese Version kommt zum Tragen, wenn sich die Reparatur nur auf das zer-

störte Mittelteil der Brücke konzentriert.

Variante 2: Wiederaufbau in bis zu neun Jahren mit Kosten von etwa 50 Millionen Euro. Diese Variante greift, wenn ein Austausch von Brückenpfeilern notwendig sein sollte.

Variante 3: Kompletter Neubau in mehr als neun Jahren und mit Kosten von 70 Millionen Euro.

Fünf bis zehn Jahre für Friesenbrücke

SCHIFFFAHRT Vertreter der Deutschen Bahn AG wollen Bürger am 2. Juni über Optionen informieren

Nach der Kollision eines Frachters mit der Eisenbahnbrücke liegen offenbar drei Varianten vor – von Wiederaufbau bis Neubau.

WEENER/KAH – Wie geht es weiter mit der Friesenbrücke über die Ems? Vertreter der Bahn wollen am 2. Juni in Weener über die möglichen Optionen informieren. Drei Varianten sind derzeit im Gespräch. Nach der Taskforce-Sitzung in Berlin (wir berichteten) sollen den Ankündigungen nun Taten folgen: Mit mehreren Vertretern des Unternehmens will die Deutsche Bahn AG am Donnerstag, 2. Juni, Aufklärungsarbeit in Weener leisten. Um 17 Uhr soll an diesem Tag die Informations-Veranstaltung in der Aula der Oberschule Weener stattfinden.

Mit knapp 300 Sitzplätzen bietet die Aula damit viele Kapazitäten für den erwarteten Andrang interessierter Bürger. Auch in Westoverledingen ist am selben Tag eine Info-Veranstaltung geplant.

Seit dem Schiffsunglück am 3. Dezember 2015, bei dem die Brücke durch eine Kollision mit dem Frachter „Emsmoon“



Ein Frachter fährt durch die Lücke in der Friesenbrücke. Wie ein Wiederaufbau des Bauwerks in der Ems bei Weener aussehen könnte, darüber will die Deutsche Bahn am 2. Juni die Öffentlichkeit informieren.

BILD: KAI-UWE HANKEN

schwer beschädigt wurde, ist immer noch nicht klar, wann und wie der Wiederaufbau des Bauwerks vonstatten gehen soll. Am 10. Mai hatten sich Vertreter der Stadt Weener, der Gemeinde Westoverledingen, des Landkreises Leer und der Industrie- und Handelskammer mit Bahn-Vertretern in Berlin getroffen, um die Möglichkeit eines zügigen Neubaus zu erörtern. Bahnchef Rüdiger

Grube hatte dabei bekräftigt, dass die Maßnahmen so schnell wie möglich umgesetzt werden sollen. Entscheidend, so hieß es damals, sei der Ausgang der Prüfung des Bauwerks, inklusive der Pfeiler. Erst wenn das Gutachten dazu vorliegt – voraussichtlich im September – könne man sagen, wie die Brücke erneuert werden könne und wie lange dies dauere. Gleichwohl liegen

offenbar jetzt schon drei Varianten der Bahn vor, die sich mit dem Wiederaufbau der Eisenbahnklappbrücke befassen. Dies hat eine Bahnsprecherin am Freitag bestätigt. Fakt ist: Bei keiner dieser Varianten wird der Neubau in weniger als fünf Jahren zu machen sein. Hier ein Überblick der Varianten: 1. Wiederaufbau in fünf Jahren mit Kosten von rund 30 Millionen Euro.

Diese Version kommt zum Tragen, wenn sich die Reparatur nur auf das zerstörte Mittelteil der Brücke konzentriert. 2. Wiederaufbau in bis zu neun Jahren mit Kosten von etwa 50 Millionen Euro. Diese Variante greift, wenn ein Austausch von Brückenpfeilern notwendig sein sollte. 3. Kompletter Neubau der Brücke in mehr als neun Jahren mit Kosten von 70 Millionen Euro.

Verfahren kommen kaum voran

FRIESENBRÜCKE Wiederaufbau dauert mindestens fünf Jahre

WEENER/LNI – Ein halbes Jahr nach der Zerstörung der längsten deutschen Klappbrücke über die Ems bei Weener ist die juristische Aufarbeitung ins Stocken geraten. Die Ermittlungen verzögerten sich, der weitere Fortgang sei derzeit nicht abzusehen, sagte eine Sprecherin der Staatsanwaltschaft in Aurich.

Die Behörde ermittelt, nachdem am 3. Dezember ein Frachter die Friesenbrücke gerammt hatte. Die 100 Meter lange „Emsmoon“ war bei Dunkelheit in die geschlossene Friesenbrücke gekracht und hatte sie in ihren Grundfesten verschoben. Über das 335 Meter lange Bauwerk verläuft die Regionalstrecke der Bahn von Leer ins niederländische Groningen. Der Schaden geht in die Millionen.

Die Bahn prüft derzeit Möglichkeiten zum Wiederaufbau der Brücke. Das dauert

im besten Fall mindestens fünf Jahre. Bis September läuft dazu eine Bestandsaufnahme der Konstruktion. Unter anderem muss die weitere Nutzung der Brückenpfeiler durch Unterwasser-Sondierungen geprüft und das gesamte Bauwerk vermessen werden. Am Mittwoch soll das 250 Tonnen schwere Gegengewicht des Klappsegments geborgen werden.

Bahnchef Rüdiger Grube bekräftigte bei einem Krisengipfel im Mai in Berlin mit Vertretern aus Ostfriesland seinen Willen zum möglichst schnellen Wiederaufbau. Denn sowohl in Ostfriesland als auch in den Niederlanden drängen die Menschen im Grenzgebiet auf eine zügige Lösung. In den Niederlanden gibt es Pläne zum Bahnausbau für schnelle Züge Richtung Bremen und Hamburg. Im Januar hatten Medien über eine geheime

Inspektionsreise niederländischer Militärspezialisten, berichtet, die angeblich den Bau einer Behelfsbrücke prüften. Eine offizielle Bestätigung dafür gab es bisher nicht.

Noch ist ungeklärt, ob der Lotse oder der Kapitän zum Unfallzeitpunkt die Verantwortung über das Schiff hatte. Dazu ließen die Ermittler einen Stimmrekorder auswerten, der Gespräche auf der Brücke zur Unfallzeit aufzeichnen sollte. Über den Inhalt wurde bisher nichts bekannt. Inzwischen hat aber der Verteidiger eines Beteiligten Akteneinsicht verlangt. Falls er sich zu den Vorwürfen äußert, könnten noch etliche Wochen verstreichen, sagte Katja Paulke von der Staatsanwaltschaft Aurich. Erst danach werde entschieden, ob es zu einer Anklage, einem Strafbefehl oder einer Einstellung des Verfahrens komme.

Bahn macht keine Versprechungen

200 Interessierte beim Informationsabend zum Wiederaufbau der Friesenbrücke in Weener.

Von HOLGER SZYSKA

Weener. Gerd Matschke wollte keine überzogenen Hoffnungen wecken. „Die Risiken sind sehr groß“, sagte der Leiter der Regionalnetze Nord der Deutschen Bahn am Donnerstag in Weener zum Wiederaufbau der Friesenbrücke.

Fast genau sechs Monate nach der Schiffskollision vom 3. Dezember 2015 hatte die Bahn erstmals zu einer Informationsveranstaltung eingeladen. Bürgermeister **Ludwig Sonnenberg** zählte rund 200 Interessierte - darunter die beiden Landratskandidaten **Matthias Groote** (SPD) und **Dirk Lüerßen** (CDU). „Ich kann keine Versprechungen abgeben, dass es schneller geht“, so Matschke mit Blick auf eine Dauer von mindestens fünf Jahren bis zur Wiederherstellung der Bahnverbindung nach Leer. „Unwägbarkeiten lauern genug“, verwies der Regionalleiter in erster Linie auf die Statik der Brückenpfeiler. „Wenn wir an die Pfeiler ran müssen, brauchen wir mindestens zwei Jahre länger“, sagte



Dezember 2015: die völlig demolierte Friesenbrücke. Wann und wie der Wiederaufbau erfolgt, ist ungewiss.

Bild: dpa

Matschke. Dann sei ein langwieriges Planfeststellungsverfahren nötig.

Neue Erkenntnisse erwartet der Bahn-Vertreter in der nächsten Woche, wenn das 250 Tonnen schwere Kontergewicht der Brücke mit Hilfe des Schwimmkrans „Triton“ geborgen werden soll. „Der Pfeiler wird sich bewegen und aufschwimmen“, sagte Matschke voraus. „Er muss dann noch einmal vermessen werden.“ Unklar sei außerdem, ob man Lieferanten für die riesengroßen Zahnräder finde, die vor 90 Jahren für das Kontergewicht gebaut worden waren.

„Die werden heutzutage kaum noch abgerufen.“

Gerd Matschke kündigte an, dass voraussichtlich Ende Juni ein erstes Zwischengutachten zum Zustand der Friesenbrücke vorliegen wird. Belastbare Ergebnisse seien im September zu erwarten, eine Vorentwurfsplanung bis Ende dieses Jahres. Langwierig seien dabei der Planungs- und der Genehmigungsprozess. Die eigentliche Bauzeit werde vermutlich rund 20 Monate betragen. „Die Zeitangaben haben wir uns nicht aus dem Ärmel geschüttelt“, betonte Matschke. „Sie basieren auf Erfahrungen. Es ist

die einhellige Meinung, dass man leider mit fünf Jahren rechnen muss - ob es einem nun gefällt oder nicht.“

Der Bahn-Vertreter unterstrich das Bemühen des Unternehmens, die Brücke so schnell wie möglich wieder nutzen zu können: „Wir tun alles dafür. Es ist unser Geschäftszweck, dass wir Züge fahren lassen.“ Die Bahnverbindung Leer-Groningen sei „am Ende sehr gut angenommen“ worden und biete vor allem für den Fernverkehr eine gute Perspektive. Es sei aber nicht möglich, die Brücke wie vor 100 Jahren zu bauen. Das hätten die Gut-

achter deutlich gemacht. Matschke: „Wir kommen nicht umhin, die aktuellen Regeln der Technik zu beachten. Die Dauerfestigkeit der Pfeiler muss gegeben sein.“ Es sei derzeit nicht ausgeschlossen, dass die Pfeiler nicht mehr den EU-Normen entsprechen würden. „Das könnte uns blühen.“ Vor diesem Hintergrund skizzierte Matschke drei mögliche Varianten. Im Falle der „Lieblingsvariante“ der Bahn müsse „nur das Klappteil erneuert und der Rest repariert werden“. Das dauere fünf Jahre und koste schätzungsweise 30 Millionen Euro. Sollten die Überbauten

noch verwendbar sein, die Pfeiler aber nicht, dauere das bei Kosten von rund 50 Millionen Euro etwa acht bis neun Jahre. Im schlechtesten Fall, bei einem kompletten Neubau, sei von über neun Jahren und Kosten von rund 70 Millionen Euro auszugehen.

Lässt sich die „Lieblingsvariante“ verwirklichen, soll die Durchfahrtsöffnung laut Matschke so erweitert werden, dass die Meyer-Kreuzfahrtschiffe „die Brücke besser passieren können“. Zudem sollten Züge dann möglichst 120 km/h fahren können, bisher waren es 100.

Brücken-Ballast zu schwer

Schwimmkran konnte Kontergewicht gestern nicht von der Friesenbrücke bei Weener heben



Die Rollbahn der Brückenklappe wurde gestern vom Kontergewicht getrennt und am Mittag auf ein Pontonschiff verladen.

hsz Weener. Die Bergung des Kontergewichts der Friesenbrücke in Weener wird zur Zerreißprobe. „Wir brechen ab“, sagte ein Mitarbeiter der Reederei „Royal Wagenborg“ gestern Abend um 18.15 Uhr nach mehreren gescheiterten Versuchen, den Koloss mit Hilfe des Schwimmkrans „Triton“ anzuheben. „Das Kontergewicht ist zu schwer.“ Die Ber-

gungsexperten der Reederei aus dem niederländischen Delfzijl wirkten ratlos. Der letzte Hoffnungsanker, dass die Aktion beim nächsten Anlauf gelingt: Heute soll ein schätzungsweise zehn Tonnen schweres Teil mit Schweißbrennern vom Kontergewicht getrennt werden.

Ob das reicht, vermochte der Bergungsexperte nicht zu sagen. Nach seinen Schät-

zungen ist der Brücken-Ballast, der die Klappe bei einer Öffnung in der Schwebe hielt, rund 100 Tonnen schwerer als angenommen. Nicht nur Beton, sondern auch viele Metallteile seien im Stahlmantel enthalten. Egbert Meyer-Lovis wies die Darstellung, das Brückenteil sei deutlich schwerer, indes gegenüber unserer Zeitung zurück. „Es bleibt bei 250

Tonnen“, sagte der Sprecher der Deutschen Bahn AG. Er bestätigte aber, dass am Mittwoch zwei Versuche misslungen waren, das Kontergewicht samt Rollbahn und Zahnrädern zu bergen. Aus diesem Grund begannen die Wagenborg-Mitarbeiter gestern Morgen damit, Rollbahn und Zahnräder abzutrennen. Diese Teile wurden gegen 13 Uhr mit dem Kran

angehoben und auf ein Pontonschiff verladen.

Die Ermittlungen zur Ursache des Schiffsunfalls vom 3. Dezember 2015, bei dem die Brücke stark beschädigt wurde, ziehen sich derweil weiter in die Länge. „Der Verteidiger eines Beschuldigten hat noch einmal um Akteneinsicht gebeten“, sagte Oberstaatsanwältin Dr. Katja Paulke. „Die haben wir ge-

währt und unsere Entscheidung zurückgestellt.“ Sobald sich der Verteidiger geäußert habe, werde abgewogen, ob sich daraus neue Ermittlungsansätze ergeben. Sei das nicht der Fall, könne zeitnah eine Entscheidung über eine eventuelle Anklage getroffen werden. Ermittelt wird gegen den Schiffskapitän und den Lotsen, der an Bord gewesen war.

Experten brachen Bergung auf Brücke ab

Die Bahn bespricht derzeit mit Fachleuten das weitere Vorgehen in Weener

hsz **Weener.** Zwei Tage lang sind Experten der Reederei „Wagenborg“ aus Delfzijl an der Eisenbahnbrücke in Weener im Einsatz gewesen. Doch ihr Ziel, das Kontergewicht der Brückenklappe zu bergen, erreichten sie nicht. „Es gab keinen Millimeter Bewegung“, sagte Heiko Pyper, Schiffsführer des Schwimmkrans „Triton“, gestern unserer Zeitung. Einen letzten Versuch, ein etwa zehn Tonnen schweres Teil mit Schweißbrennern vom Kontergewicht abzutrennen, legten die Fachleute noch am Donnerstagabend ad acta. Sie brachen die Bergung ab, gestern fuhren die Bergungsexperten zurück in die Niederlande. Nun ist guter Rat teuer.

Die Deutsche Bahn stimmt sich derzeit mit Fachleuten über das weitere Vorgehen ab. „Das Ziel ist, das Kontergewicht wegzubekommen“, sagte Bahnsprecher Egbert Meyer-Lovis. „Vor Mitte nächster Woche fällt aber keine Entscheidung.“ Meyer-Lovis betonte: „Das hat keinen negativen Einfluss auf den vorgestellten Zeitplan.“ Die Bahn AG hatte angekündigt, bis September „belastbare Ergebnisse“ zu den Schäden vorzulegen, die durch den Schiffsunfall vom 3. Dezember des vergangenen Jahres entstanden sind. Ein Brückenpfeiler kann jedoch erst untersucht werden, wenn das Kontergewicht geborgen worden ist.

Die Bahn AG hatte sich of-

fenbar auf Angaben von Gutachtern verlassen, nach denen der Koloss rund 250 Tonnen schwer sein sollte. Er muss aber deutlich schwerer sein, wie Heiko Pyper sagte. Denn der Schwimmkran „Triton“ könne bis zu 285 Tonnen heben. „Wir haben es versucht, es hat nicht geklappt. Das Kontergewicht muss leichter gemacht werden.“ Mit einem Presslufthammer sei das machbar. Auch ein größerer Kran könne zum Einsatz kommen, das sei aber deutlich teurer. Eventuell komme das Bergungsteam Anfang Juli wieder nach Weener, so Heiko Pyper.

Nach Aussage des „Triton“-Kapitäns war dem Bergungsteam mitgeteilt wor-

den, dass das Kontergewicht mit 100 Kubikmetern Beton gefüllt ist. Bei einem Gewicht von 2,7 Tonnen pro Kubikmeter Beton wären das 270 Tonnen. Das würde mit Angaben aus einem Begleitheft übereinstimmen, das die Reichsbahndirektion Oldenburg anlässlich der Brückeneinweihung am 27. Mai 1926 herausgegeben hatte. Darin ist von einem 270 Tonnen schweren Gegengewicht zu lesen, das „aus Gussbarren, Alteisen und Beton besteht“. Doch Heiko Pyper ist überzeugt: „Da sitzt auch Schrottdrin.“ Nach seiner Schätzung kommt dabei ein Gewicht von drei bis vier Tonnen pro Kubikmeter zusammen – also insgesamt 300 bis 400 Tonnen.

Anzeiger für Harlingerland vom 04. Juli 2016

Radler-Demo an der Friesenbrücke

WEENER/HSZ – Demonstrierende Radfahrer wollen sich an der zerstörten Friesenbrücke in Weener für eine Ems-Fähre stark machen. Die geplante Kundgebung ist eingebettet in die „Tour de Natur“, die vom 23. Juli bis 6. August von Groningen nach Kiel führen wird. Die Protestaktion in Weener wird am Dienstag, 26. Juli, von 13.45 bis 14.30 Uhr gemeinsam mit dem Kreisverband Leer des Allgemeinen Deutschen Fahrradclubs veranstaltet. Von der Fährverbindung als Ersatz für die Brücke würden Pendler ebenso profitieren wie Touristen, betonten die Organisatoren. Der aktuelle Schienenersatzverkehr mit Bussen müsse auch den Transport von Fahrrädern, Rollstühlen und Kinderwagen ermöglichen. Zudem müssten die Planungen zur Wiederherstellung der Brücke zügig vorangetrieben werden.

Ostfriesische Nachrichten
vom 13.Juli 2016

Bahn will Weener wieder anfahen

dpa **Weener.** Während der Wiederaufbau der von einem Schiff gerammten Friesenbrücke auf sich warten lässt, will die Bahn ab Dezember zumindest wieder Weener anfahen. Wie die Bahn mitteilte, pendeln die Züge dann von dem niedersächsischen Grenzort nach Groningen, zwischen Weener und Leer fahren Busse. Seit dem Brückenunfall am 3. Dezember wendeten die Züge bereits in Bad Nieuweschans und fuhren nicht mehr über die Grenze, da beim Bahnhof Weener das Wenden von Zügen eigentlich nicht vorgesehen ist. Bis die Klappbrücke wieder befahrbar ist, werden nach Bahneinschätzung rund fünf Jahre vergehen. Favorisiert worden war ein Neubau, inzwischen wird auch eine Reparatur geprüft.

Demo für Fähre als Brückenersatz

Etwa 130 Radfahrer aus ganz Deutschland machten Station an dem zerstörten Bauwerk in Weener



Den symbolträchtigen Stein übergab Susanne Timm (von links) für die Radfahrergruppe „Tour de Natur“ an Gabriele Ostholthoff, stellvertretende Bürgermeisterin von Westoverledingen, Helmut Geuken, Erster Stellvertretender Bürgermeister in Weener, und Arjen Nolles. Er ist Vorsitzender von „Groen Links“ in der Provinz Groningen.
Foto: Hoegen

hoe Weener. Rund 130 Radfahrer aus ganz Deutschland, die derzeit gemeinsam an der „Tour de Natur“ von Groningen nach Kiel teilnehmen, machten am Dienstag Station an der zerstörten Friesenbrücke am Emsdeich in Weener. Zusammen demonstrierten die Radfahrer-Begeisterten unter anderem für einen Ersatzverkehr mit einer Fähre für die Zeit der Brückensperrung.

„Die Menschen werden behindert in ihrer ökologischen Mobilität“, so Susanne Timm. Die Hamburgerin organisiert die „Tour de Natur“ mit und zeigte sich betroffen davon, dass 60 Pendler jetzt bei ihrem Weg nach Weener auf weite Umwege angewiesen sind. „Für uns war es

sehr schwierig, ohne die Eisenbahnbrücke nach Weener zu kommen“, so Jens Hansen, Pressesprecher der „Tour de Natur“. Eine gemeinsame Demonstration in Weener war für ihn naheliegend. „Wir sind selbst über die Friesenbrücke gestolpert“. Die Brückensperrung stellte nach dem Schiffsunfall am 3. Dezember für die Tour-Organisatoren ein gewichtiges Hindernis dar. Die Radfahrer-Gruppe kam am Dienstag aus Richtung Winschoten in den Niederlanden und setzte anschließend ihre Fahrt in Richtung Papenburg fort.

„Man muss diese Brücke schnell reparieren“, formulierte Susanne Timm eine Kernforderung. Wer dann

weitere Reden erwartet hatte, wurde überrascht. Mit Theater, Musik und Gesang formulierten die Radfahrer phantasievoll ihre Forderungen. Das Lied von der „Schwäbschen Eisenbahne“ wurde kurzerhand auf Weener umgetextet. „Sofort muss eine Fähre her, was schon mal ein Anfang wär“, sangen die Demonstranten auf dem Emsdeich an der Brücke, bevor sie sich zur gemeinsamen Polonaise auf dem Deich formierten.

„Ich bin überwältigt“, freute sich Helmut Geuken als Erster stellvertretender Bürgermeister von Weener über die vielen Demonstranten. Die Gemeinde Westoverledingen war mit der stellvertretenden Bürgermeisterin

Gabriele Ostholthoff an der Friesenbrücke vertreten.

Auch Geuken schilderte die negativen Folgen der Brückensperrung für Pendler, lokale Gastronomie und nicht zuletzt das Friesenbad direkt am Deich. „Wir werden am Ende des Jahres wissen, was uns das letztendlich gekostet hat“, sieht er durchaus Einbußen durch weniger Besucher im Sommer auf das Freibad im Eigentum der Stadt Weener zukommen. „Fünf Jahre Reparaturdauer sind besser als zehn bis 15 Jahre für einen Neubau“, versuchte Helmut Geuken das Thema Reparatur vor Neubau bei der Dauer der Brückensperrung positiv zu sehen.

„Wenn sie es schaffen, in

zwei Wochen nach Kiel zu fahren, muss die Bahn es schaffen, in zwei Jahren eine Brücke zu bauen“, sah Arjen Nolles das ganze dagegen mehr sportlich. Er ist Vorsitzender von „Groen Links“ in der Provinz Groningen.

ADFC-Kreischef Hans-Hermann Joachim aus Hesel formulierte noch einmal die Forderung des Fahrradclubs nach einer Fähre für Pendler, Touristen und Radfahrer. Dabei appellierte er an Firmen, als Sponsoren für das Fahren-Projekt aufzutreten. „Hier ist die Zukunft gerade zuende“, formulierte er mit Hinweis auf die auf einem Plakat der Demonstranten zu findende Parole, dass Radfahren der Verkehr der Zukunft sei.

Kapitän und Lotse als Schuldige

FRIESENBRÜCKE Unfall wäre vermeidbar gewesen – Verursachern drohen Geldstrafen

VON VERA JANSEN

WEENER – Die Zerstörung der längsten deutschen Klappbrücke über die Ems bei Weener im Landkreis Leer ist aus Sicht der Staatsanwaltschaft auf das Fehlverhalten eines Lotsen und eines Kapitäns zurückzuführen. Der Unfall wäre laut Ermittlungsergebnis vermeidbar gewesen, teilte die Behörde am Freitag in Aurich mit.

Geen den 57 Jahre alten Lotsen und den 53 Jahre alten Kapitän sei Antrag auf Erlass eines Strafbefehls beim Amtsgericht Leer gestellt worden. Den beiden Beschuldigten werde Gefährdung des Schiffsverkehrs zur Last gelegt. Ein technischer Defekt an dem Schiff oder der Brücke sei auszuschließen. Das Gericht muss nun über den Erlass der Strafbefehle mit Verhängung einer Geldstrafe entscheiden.

Anfang Dezember hatte der Frachter „Emsmoon“ die über 300 Meter lange Friesenbrücke gerammt. Seitdem ist der Bahnverkehr zwischen den Niederlanden und Ostfriesland unterbrochen. Neben den Gleisen gibt es auch einen Fußgänger- und Radweg. Wenn größere Schiffe die Brücke passieren, wird das Mittelteil der Stahlkonstruktion hochgeklappt. Der Frachter war in die noch geschlossene Brücke gekracht und hatte auch die Fundamente der Brücke verschoben.

Die Staatsanwaltschaft wirft



Die Zerstörung der Klappbrücke über die Ems bei Weener ist laut Staatsanwaltschaft auf das Fehlverhalten eines Lotsen und eines Kapitäns zurückzuführen.

DPA-FOTO: KLEMMER

dem Kapitän vor, entgegen den Vorschriften dem Lotsen das Steuer überlassen zu haben. Zudem soll er pflichtwidrig weder einen Ausguck noch eine Radarbeobachtung eingesetzt haben. Der Lotse wiederum hätte das Schiff nicht führen dürfen. Auch habe er beim Brückenwärter die Ankunft des Schiffes zwar angekündigt, aber nicht auf die er-

forderliche Durchfahrtserlaubnis gewartet. „Der Loste hat weiter auf die Brücke zugehalten“, sagte Oberstaatsanwältin Katja Paulke.

Wie es mit der Brücke weitergeht, ist noch unklar. Die Untersuchungen liefen noch, sagte ein Bahnsprecher. Ergebnisse sollen im September vorliegen. Der Zugverkehr soll laut Bahn ab Dezember zu-

mindest wieder bis zur Station Weener fließen. Die Züge pendeln dann von dem niederländischen Grenzort ins niederländische Groningen, zwischen Weener und Leer fahren Busse.

Seit dem Brückenunfall wenden die Züge bereits im niederländischen Bad Nieuweschan und fahren nicht mehr über die Grenze.

Anklagebehörde sieht Fehlverhalten

Auricher Staatsanwaltschaft beantragte Strafbefehl beim Amtsgericht Leer gegen die Verantwortlichen des Schiffsunglücks in Weener

Aurich/Weener. Die Ermittlungen zur zerstörten Friesenbrücke in Weener sind abgeschlossen. Aus Sicht der Auricher Staatsanwaltschaft ist klar: Der Unfall ist auf das Fehlverhalten eines Lotsen und des Kapitäns zurückzuführen. Gegen die beiden wurde Antrag auf Erlass eines Strafbefehls beim Amtsgericht Leer gestellt. Der Unfall an der Friesenbrücke in Weener sei vermeidbar gewesen – zu diesem Ergebnis kommt die Auricher Staatsanwaltschaft nach Abschluss der Ermittlungen.

Das Bauwerk war am 3. Dezember 2015 nach einem Zusammenstoß mit dem Frachter „MS „Emsmoon“ zerstört worden. Wie die Staatsanwaltschaft am Freitag mitteilte, sei gegen den zum Unfallzeitpunkt als Schiffsführer tätigen 57-jährigen Lotsen und gegen den 53-jährigen Kapitän des



Seit Dezember vergangenen Jahres steht die Brücke als Ems-Überquerung nicht mehr zur Verfügung.

Foto: Archiv

Schiffes beim Amtsgericht Leer jeweils Antrag auf Erlass eines Strafbefehls gestellt worden. Den beiden wird die Gefährdung des Schiffsverkehrs vorgeworfen.

Nach dem Willen der Staatsanwaltschaft soll gegen die beiden jeweils eine Geldstrafe verhängt werden. Dem Lotsen wird vorgeworfen, das Schiff entgegen der Vorschriften selbst geführt zu haben. Laut Mitteilung habe

er die Ankunft des Schiffes an der Friesenbrücke dem Brückenwärter zwar angekündigt, sei allerdings weiter auf die Brücke zugefahren. Eine Erlaubnis, die Brücke zu durchfahren, habe der Mann nach Angaben der Behörde nicht bekommen. Erst nach mehrfacher Aufforderung des Brückenwärters soll der Mann schließlich reagiert haben – zu spät: Das Schiff habe er nicht mehr vor der ver-

schlossenen Brücke stoppen können.

Laut Staatsanwaltschaft wird dem Kapitän zur Last gelegt, dem Lotsen entgegen der Vorschriften das Steuer überlassen zu haben. Ferner soll er „pflichtwidrig weder einen Ausguck noch eine Radarbeobachtung eingesetzt haben“, so die Staatsanwaltschaft. Die Ermittlungen hätten ergeben, dass der Unfall bei Einhaltung der Sorgfalts-

pflicht vermeidbar gewesen wäre. Die Positionslampen der Brücke und die Brücke selbst hätten gesehen werden, das Schiff rechtzeitig zum Halten gebracht werden können. Die Ermittlungen schließen einen technischen Defekt an dem Schiff und der Brücke aus. Das Amtsgericht Leer hat nun über den Erlass der Strafbefehle oder Anberaumung eines Hauptverhandlungstermins zu ent-

scheiden.

Wie es mit der kaputten Brücke weitergeht, ist nach Angaben der Nachrichtenagentur dpa noch unklar. Die Untersuchungen liefen noch, sagte ein Bahnsprecher. Ergebnisse sollen im September vorliegen. Erst dann werde entschieden, ob eine Reparatur oder ein Neubau erfolge. Rund fünf Jahre dauere die Instandsetzung bei Kosten von geschätzten 30 Millionen Euro, sagte der Sprecher. Ein Neubau koste rund 70 Millionen Euro bei einer Bauzeit von neun Jahren.

Der Zugverkehr soll laut Bahn ab Dezember zumindest wieder bis Weener fließen. Die Züge pendeln dann von dort nach Groningen, zwischen Weener und Leer fahren Busse. Seit dem Brückenunfall wenden die Züge bereits im niederländischen Bad Nieuweschans und fahren nicht mehr über die Grenze.