

Brückensanierung wird dreimal teurer

Koblenz 16,2 statt 5,7 Millionen Franken für das historische Bauwerk - die SBB nennen vier Gründe

VON PHILIPP ZIMMERMANN (TEXT UND FOTO)

Vor wenigen Tagen wurden auf der historischen Eisenbahnbrücke Koblenz-Felsenau Holzpfähle gestellt, Lampen und Sicherheitshinweise angebracht. An den Gehwegen vor der Brücke befinden sich weitere Bau- und Arbeitsmaterialien. Es ist unübersehbar: Die Vorarbeiten für die grosse Sanierung haben Sonntagnacht begonnen und dauern bis zum 19. Mai.

Die SBB haben Anwohner direkt und anschliessend, am Freitag, die breite Öffentlichkeit informiert. Die Höhe der Sanierungskosten erwähnten die SBB in ihrer Medienmitteilung nicht. «Sie betragen 16,2 Millionen Franken», erklärte Sprecher Raffael Hirt auf Nachfrage. Sie fliessen aus der Bundeskasse.

Ursprünglich lagen die Kosten fast dreimal tiefer. Die SBB bezifferten sie 2010 auf 5,7 Millionen Franken. Damals war noch geplant, die 236 Meter lange Fachwerkbrücke, die 1892 mit der Eisenbahnlinie Stein-Koblenz in Betrieb ging, innert zweier Jahre zu sanieren. Nun ziehen sich die Arbeiten über drei Jahre bis 2021 hin. Doch wie lassen sich die doch deutlich höheren Kosten erklären? SBB-Sprecher Hirt nennt auf Nachfrage vier Gründe:

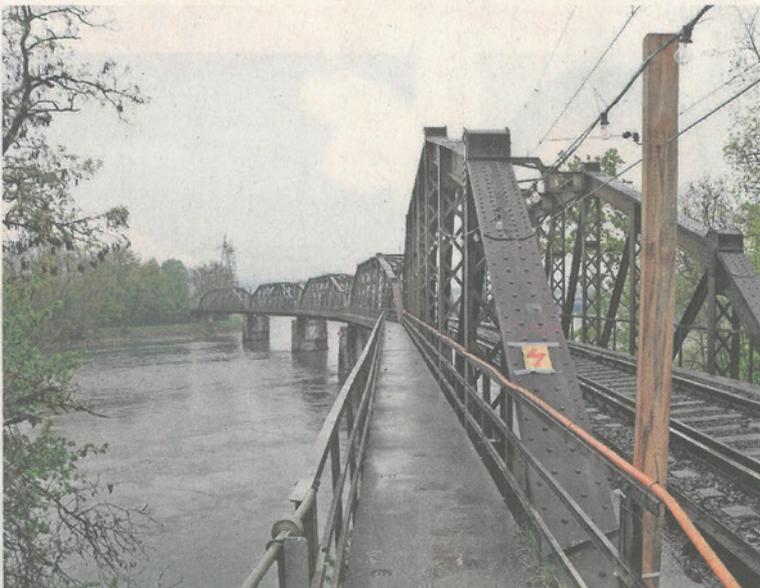
■ **Verschärfte Umweltbedingungen:** «Aufgrund der Fischschonzeiten und des damit verbundenen Betretungsverbots der Aare mussten wir die Arbeiten vom wasserarmen Winter in den wasserreichen Sommer verlegen», sagt Hirt. Wegen der stärkeren Strömung und der grösseren

7,9

Millionen Franken entfallen auf die eigentliche Instandsetzung des Bauwerks sowie die Verstärkung der Brückenpfeiler, um Schäden bei einem Extremhochwasser auszuschliessen.

«Der Markt der Wasserbauer ist kleiner geworden.»

Raffael Hirt
Mediensprecher SBB



Holzpfähle, Lampen und Kabel weisen auf die Sanierungsarbeiten an der Brücke hin.

ren Wassertiefen erhöht sich der Aufwand für Sicherheit, Bau- und Taucherarbeiten.

■ **Hochwasserschutz:** Diese Bestimmungen haben sich seit 2010 verschärft. Die Arbeitsstellen müssen nun auch bei einem im Sommer möglichen Extremhochwasser sicher sein. Nötig sind etwa massivere Einwasserungsstellen. Zudem braucht es Massnahmen, falls eine Evakuierung der Baustelle nötig wird.

■ **Fussgängersteg:** Diesen haben die SBB nachträglich ins Projekt aufgenommen. «Da unsere Streckeninspektoren den Steg als Dienstweg benutzen, haben die SBB ein Interesse, ihn zu erhalten», sagt Hirt. 2012 hatten die SBB noch Leuggern und Koblenz die Sanierung auf eigene Kosten angeboten, weil Bewohner ihn als direkte Verbindung zum Bahnhof Koblenz nutzen. Doch die Gemeinden lehnten ab.

■ **Höherer Marktpreis:** «Der Markt der Wasserbauer ist kleiner geworden», erklärt Hirt. Durch die geringere Konkurrenz auf dem Markt sind die Preise für die nötigen Sanierungsarbeiten offenbar gestiegen.

So teilen sich die Gesamtkosten von 16,2 Millionen Franken auf die verschiedenen Arbeiten auf:

■ 7,9 Millionen Franken entfallen auf die eigentliche Instandsetzung des Bauwerks sowie die Verstärkung der Brückenpfeiler, um Schäden bei einem Extremhochwasser auszuschliessen.

■ 4,8 Millionen Franken kosten die Baustelleninstallation und Vorbereitungsarbeiten. Dazu gehören die Installation von grossen Maschinen und Pontons, Einwasserungsstellen sowie Zufahrten und Installationsplätze.

■ 1 Million Franken kostet der Ersatz des Fussgängerstegs. Die Betonplatten werden abgebrochen, korrodierte Stahlprofile sowie Brückengeländer ersetzt und schliesslich neue Gitterroste eingebaut.

■ 2 Millionen Franken kosten die Projektierung und die Sicherheitsleistungen der SBB.

■ 0,5 Millionen Franken entfallen auf weitere Arbeiten.

Die Teuerung dagegen hat die Kosten nicht mit in die Höhe getrieben. Im Gegenteil: Der Landesindex für Konsumentenpreise weist für den Zeitraum von 2010 bis 2018 eine Abnahme von 0,8 Prozent aus.