

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Matthias Gastel, Tarek Al-Wazir, Victoria Broßart, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 21/3417 –**

Zustand der Eisenbahnbrücke über die Hunte in Oldenburg

Vorbemerkung der Fragesteller

Die Huntebrücke in Oldenburg ist aktuell unzuverlässig. Nach der Feststellung von Rissen in Tragteilen und Gegengewichten war die Brücke nur eingeschränkt befahrbar. Nach der erfolgten Sicherung der Brücke ist jetzt der Bahnbetrieb wieder möglich, die eigentlichen Reparaturarbeiten stehen aber noch an (www.ndr.de/nachrichten/niedersachsen/oldenburg_ostfriesland/huntebruecke-in-oldenburg-zuege-fahren-wieder-ohne-einschraenkungen,huntebruecke-118.html).

Daneben ist auch eine weitere Eisenbahnbrücke über die Hunte beschädigt. Die Brücke bei Elsfleth ist aktuell eine Behelfsbrücke, seitdem ein Binnenschiff die dort stehende Eisenbahnbrücke beschädigte.

Die Verfügbarkeit der Bahnstrecke mit der erforderlichen Kapazität ist von großer Bedeutung für die Pendlerinnen und Pendler in der Region sowie die Industrie in Norddeutschland. Sowohl interne als auch externe Faktoren haben die Verfügbarkeit der Strecke zuletzt eingeschränkt. Es ist sicherzustellen, dass zukünftig Störungen möglichst nicht mehr anfallen, Auswirkungen reduziert und Instandhaltungsmaßnahmen sowie Ersatzinvestitionen erfolgen, die eine dauerhafte Verfügbarkeit sicherstellen.

1. Was sind die bisher getroffenen Maßnahmen bezüglich der Hunte Brücke in Oldenburg?

Nach Angaben der DB InfraGO AG finden Arbeiten an der Huntebrücke seit 2025 fortlaufend statt. Zu den jüngsten Maßnahmen zählen der vorsorgliche Austausch mehrerer Hubzylinder und die Modernisierung der gesamten Brückensteuerung. Bei den aktuellen Arbeiten sind zwei speziell angefertigte große Stützen eingebaut worden, um das Gegengewicht zu entlasten. Parallel dazu sind vorbereitende Maßnahmen für die Beseitigung des Risses und für Oberbauarbeiten im Bereich der Brücke durchgeführt worden.

2. Welche weiteren Maßnahmen plant die DB InfraGO bezüglich der Huntebrücke in Oldenburg, und bis wann sind diese umgesetzt?

Nach Angaben der DB InfraGO AG ist zur Beseitigung des Risses an der Huntebrücke geplant, nicht nur den betroffenen Obergurt, sondern vorsorglich auch die übrigen drei Obergurte auszutauschen, um mögliche zukünftige Einschränkungen von vornherein zu vermeiden. Die Arbeiten an der betroffenen Brückenseite sind für das Frühjahr 2026 vorgesehen. Anschließend soll die gegenüberliegende Seite entsprechend bearbeitet werden.

3. Ist ein vollständiger Ersatz der Brücke geplant, und wenn ja, bis wann?

Nach Angaben der DB InfraGO AG ist mittelfristig Neubau unter Verzicht auf eine Klappfunktion vorgesehen. Wegen der für die Schifffahrt notwendigen Durchfahrthöhe erfordert dies eine Höherlegung der Gleistrasse und damit die Aufgabe einiger benachbarter Bahnübergänge mit Ersatz durch nicht-höhen-gleiche Lösungen sowie eine konzeptionelle Berücksichtigung der westlich des Hauptbahnhofs Oldenburg liegenden Pferdemarktbrücke.

4. Welche weiteren Maßnahmen an der anliegenden Strecke sind im Zusammenhang mit der Reparatur geplant, und welche Verbesserungen ergeben sich dadurch?

Die Arbeiten werden innerhalb festgelegter und in regelmäßigen Abständen betrieblich eingeplanter Sperrzeiten durchgeführt. In diesen Zeiträumen werden sämtliche notwendigen Wartungs- und Instandhaltungsmaßnahmen gebündelt umgesetzt, um die Einschränkungen für den laufenden Eisenbahnbetrieb so gering wie möglich zu halten.

5. Wieso ist die Brücke kurzfristig reparaturbedürftig gewesen, obwohl die Brücke gemäß der Brückenkarte der Deutschen Bahn mit einer Zustandsnote ZK 2 festgehalten wird?

Nach Angaben der DB InfraGO AG handelt es sich bei der Eisenbahnbrücke über die Hunte in Oldenburg um eine bewegliche Brücke mit besonderen technischen Anforderungen. Der Schaden betrifft einen bisher unauffälligen Bereich der Brücke. Beim Riss am Obergurt des rechten Haltearms, der das 500 t Gegengewicht mitträgt, handelt es sich um eine konstruktive Störungsursache. Solche Sachverhalte sind in der Vergangenheit nicht aufgetreten und haben daher weder bei der Bewertung der Zustandskategorie (ZK) 2 noch in der Prognose für die Betriebsdauer der Brücke eine Rolle gespielt.

6. Welche Maßnahmen zum Erhalt des Zustands der Brücke in ZK 2 sind seit der letzten Erfassung des Zustands der Brücke erfolgt?

Für den Erhalt der Brücke in ZK 2 hat die DB InfraGO AG die Planungen für eine umfassende Grundinstandsetzung eingeleitet. Diese Maßnahmen sind über einen Zeitraum von etwa fünf Jahren vorgesehen und mit rund 3,5 Mio. Euro veranschlagt, um die Brücke bis zu einer vorgesehenen Ersatzlösung betriebsfähig zu erhalten. Zu den Maßnahmen zählten unter anderem der Austausch der Rollenbahn und weiterer Zylinder sowie Lagerwechsel und Korrosionsschutzarbeiten.

7. Wie viele Störungen sind seit 2017 bei der Brücke aufgetreten?

Im Zeitraum von 2020 bis heute gab es laut DB InfraGO AG durchschnittlich 17 Störungen pro Jahr, die den Bahnverkehr in unterschiedlichem Ausmaß beeinflusst haben. Als Störung wurde dabei jeder Vorfall erfasst, der eine Verzögerung von mindestens 90 Sekunden für mindestens eine Zugfahrt verursacht hat, unabhängig von der tatsächlichen Störungsursache. Zahlen für den Zeitraum 2017–2019 konnten von der DB InfraGO AG nicht in dem zur Verfügung stehenden Zeitrahmen ermittelt werden.

8. Zu welchem Zeitpunkt erfolgte die letzte Zustandserfassung der Brücke, und was war das genaue Ergebnis dieser Erfassung?

Nach Angaben der DB InfraGO AG ist die letzte Begutachtung im August 2024 durchgeführt worden. Dabei konnten keine konstruktiven Standsicherheitsmängel festgestellt werden. Im vergangenen Jahr sind am Schienenübergang zur Brücke verschiedene Oberbau- und Instandhaltungsmaßnahmen durchgeführt worden.

9. Welche Gespräche wurden mit den verschiedenen Akteuren wie z. B. der Stadtverwaltung geführt, und zu welchen Ergebnissen haben diese Gespräche geführt?

Nach Angaben der DB InfraGO AG gab es bzgl. der bestehenden Einschränkungen und des Fortschritts der laufenden Arbeiten einen regelmäßigen Austausch mit allen relevanten Akteuren, darunter die Stadt Oldenburg, die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung und Eisenbahnverkehrsunternehmen. Darüber hinaus finden in festgelegten Abständen gemeinsame Treffen zwischen der Stadt Oldenburg und der DB InfraGO AG statt.

10. Bis wann ist geplant, die neue Eisenbahnbrücke in Elsfleth fertigzustellen?

Derzeit rechnet die DB InfraGO AG mit einer Inbetriebnahme im Jahr 2028.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.