

**Kleine Anfrage zur schriftlichen Beantwortung  
gemäß § 46 Abs. 1 GO LT  
mit Antwort der Landesregierung**

Anfrage der Abgeordneten Omid Najafi, Holger Kühnlitz und Thorsten Moritze (AfD)

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

**„Beschleunigter Neubau“<sup>1</sup> der Huntebrücke in Elsfleth: Wie wird Planungssicherheit für die  
Bahnverbindung sichergestellt?**

Anfrage der Abgeordneten Omid Najafi, Holger Kühnlitz und Thorsten Moritze (AfD), eingegangen  
am 02.10.2024 - Drs. 19/5487,  
an die Staatskanzlei übersandt am 07.10.2024

Antwort des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung  
namens der Landesregierung vom 20.11.2024

**Vorbemerkung der Abgeordneten**

Die Huntebrücke in Elsfleth trägt die einzige Schienenverbindung, die von den Häfen Nordenham und Brake in das Binnenland führt. Sie wurde im Februar 2024 von einem kollidierenden Schiff beschädigt. Wochen später konnte eine Behelfsbrücke eingesetzt werden, allerdings wurde auch diese im Juli 2024 von einem Schiff angefahren. Eisenbahngleise und Oberleitungen wurden erneut so stark beschädigt, dass der Zugverkehr vorübergehend eingestellt werden musste, eine erhebliche Beeinträchtigung für den Warentransport ortsansässiger Unternehmen. Inzwischen ist ein weiteres Ersatz-Brückenstück eingebaut. Dieses ist jedoch keine Drehbrücke, sondern ein starres Bauwerk. Dadurch ist der Hafen Oldenburg nur für sehr flache Schiffe anlaufbar, für Seeschiffe gar nicht. Binnenschiffe können die Brücke nur bei niedrigem Wasserstand unterfahren.

Die Deutsche Bahn plant, einen Brückenneubau bis Ende 2027 bzw. Anfang 2028 fertigzustellen. Um die Umsetzung zu beschleunigen, soll der Neubau ein Duplikat der derzeit im Bau befindlichen Friesenbrücke bei Weener (Landkreis Leer) sein; ein Antrag beim Eisenbahn-Bundesamt soll in diesem Herbst eingereicht werden<sup>2</sup>. Medienberichten zufolge gestalten sich die Verhandlungen von Bahn und Bund über die Finanzierung kompliziert und wecken Zweifel an der rechtzeitigen Fertigstellung<sup>3</sup>.

**1. Hat das Land Niedersachsen Maßnahmen ergriffen, um die Gesamtfinanzierung des Neubaus der Huntebrücke in Elsfleth sicherzustellen? Wenn ja, welche? Und gibt es bereits einen Kostenplan bzw. verbindliche Zusagen des Bundes?**

Die Gesamtfinanzierung des Neubaus der Huntebrücke stand nach Kenntnis der Landesregierung vor den Havarien nicht infrage. Die letzte Information zum Planungsfortschritt der neuen Brücke, die die Deutsche Bahn an das Land vor der ersten Havarie Anfang des Jahres 2024 gesendet hatte, enthielt keine Hinweise auf eine fehlende Finanzierung für das Gesamtprojekt. Lediglich bei der Frage eines zusätzlichen Radwegs wurde die Notwendigkeit der Finanzierung genannt. Zentrales Anliegen der Landesregierung ist eine beschleunigte Realisierung eines Ersatzneubaus, um die Dauer der Hilfsbrücke, die die Seeschiffahrtsstraße blockiert und damit den Seehafen Oldenburg

<sup>1</sup> <https://www.lok-report.de/news/deutschland/aus-den-laendern/item/52923-niedersachsen-huntebruecke-elsfleth-db-stellt-plaene-fuer-beschleunigten-neubau-vor.html>

<sup>2</sup> ebenda

<sup>3</sup> [https://www.nwzonline.de/region/huntebruecke-in-elsfleth-zweifel-am-termin-fuer-neubau-bis-2028\\_a\\_4,1,2626727165.html](https://www.nwzonline.de/region/huntebruecke-in-elsfleth-zweifel-am-termin-fuer-neubau-bis-2028_a_4,1,2626727165.html)

von der See abtrennt, zu verkürzen. Der Vorschlag der Deutschen Bahn, die Friesenbrücke als Blaupause zu verwenden, um eine schnellere Realisierung zu erreichen, wird daher aktiv unterstützt.

**2. Wie sieht der genaue Zeitplan für die Planfeststellung und Erteilung der Genehmigungen aus, und hat die Landesregierung Schritte vorgesehen, um diesen Prozess gegebenenfalls zu beschleunigen? Wenn ja, welche?**

Die Deutsche Bahn (DB) nennt einige folgende Prämissen, um eine Inbetriebnahme der neuen Brücke bis Ende des Jahres 2027 realisierbar zu planen. Hierzu zählen das Einreichen der Planfeststellungsunterlagen bis spätestens Oktober 2024 und die Sicherung der Gesamtfinanzierung bis spätestens Januar 2025.

Das Land ist in der Arbeitsgruppe Finanzierung, die aus DB, Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV), Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Landkreis Wesermarsch und dem Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung besteht, aktiv, um die Förderung des Rad- und Fußweges einzubringen.

**3. Welche spezifischen Präventivmaßnahmen werden gegebenenfalls ergriffen, um weitere Kollisionen an der Ersatzbrücke zu verhindern, und wie gut sind diese Maßnahmen auf ihre Wirksamkeit hin überprüft worden?**

Nach Kenntnis der Landesregierung gehören zu den präventiven Maßnahmen die verbesserte Sichtbarkeit der Pegel und durchgängig gleiche Benennung der Brücken in Karten. Nach Auskunft der DB bleibt zudem auch bei der zweiten Ersatzbrücke der Wahrschaudienst bestehen, sodass die Sicherheit der Brückendurchfahrt zu jeder Zeit gegeben ist. Diese und gegebenenfalls weitere Maßnahmen werden in einer Arbeitsgruppe der Wasserstraßenverwaltung und der DB erarbeitet und auf ihre Wirksamkeit hin überprüft.

**4. Welche Prognosen liegen der Landesregierung über die wirtschaftlichen Auswirkungen auf den Oldenburger Hafen durch die eingeschränkte Brückendurchfahrt vor, und welche Kompensationsmaßnahmen sind gegebenenfalls geplant?**

Die Unternehmen der Oldenburger Hafenwirtschaft kalkulieren mit einem direkten jährlichen Umsatzverlust von ca. 3,5 bis 4 Millionen Euro. Dabei sind nachgelagerte Effekte durch die wegfallende Beschäftigung von Subunternehmen etc. nicht berücksichtigt. Ebenso unberücksichtigt sind touristische Effekte durch die ausbleibende Sportschifffahrt sowie Tagestouren der Ankerreederei. Generelle Kompensationsmaßnahmen sind seitens des Landes derzeit nicht geplant.

**5. Welche Aspekte der technik- und genehmigungsseitigen Lösungen der Emsbrücke in Weener sollen konkret auf das Bauvorhaben der Huntebrücke übertragen werden, und auf welche Weise wird hierbei eine optimale Funktionalität und Sicherheit sichergestellt?**

Eine Realisierung der Eisenbahnbrücke Elsfleth in Form einer neuen Konstruktion erfordert zeit- und kostenintensive Entwicklungs- und Genehmigungsprozesse. Die erforderliche Funktionalität und Sicherheit können durch eine Kopie der Friesenbrücke in kürzerer Zeit erreicht werden. Hierbei ist insbesondere die Nutzung vorhandener freigegebener Planungs- und Baufreigaben für Baugruben, Pfeiler, Lager, Stahlüberbauten und Maschinenteknik sowie die bekannten Technologie- und Fertigungsprozesse vorgesehen.

Auch der Wartungs- und Instandhaltungsaufwand bei der Umsetzung eines Duplikats der Friesenbrücke ist aufgrund der Synergien zur räumlich nahegelegenen Friesenbrücke als wirtschaftlich einzuschätzen; dies führt zu einer höheren Verfügbarkeit und grundsätzlich zu niedrigeren Lebenszykluskosten.