



Fahrgastverband PRO BAHN, RV Oldenburger Land/Bremen

Bahnknoten Oldenburg mit neuer Huntebrücke zukunftsfest machen

Beschlossen auf der Mitgliederversammlung am 21.03.2026 in Hude

1 Fahrgastverband PRO BAHN begrüßt Neubau einer festen Huntequerung – aber Dreigleisigkeit für 2 zukünftiges Verkehrsaufkommen erforderlich!

3 Der Fahrgastverband PRO BAHN begrüßt ausdrücklich, dass die Deutsche Bahn nun – anders als noch
4 vor Jahresfrist – einen höhergelegten Ersatzneubau für die abgängige Hunteklappbrücke in Oldenburg
5 anstrebt. Dies ist zwingend notwendig, um die ständigen Betriebsstörungen infolge technischer De-
6 fekte oder wegen Schiffskollisionen abzustellen. Gleichzeitig ergibt sich dadurch die Möglichkeit, meh-
7 rere höhengleiche Bahnübergänge mit sehr langen Wartezeiten zu beseitigen, wovon auch der inner-
8 städtische Busverkehr erheblich profitieren wird. Der Neubau der Brücke muss schnellstmöglich erfol-
9 gen und deutlich vor 2040 fertiggestellt werden; die jetzige Situation belastet Fahrgäste und Wirtschaft
10 enorm und kann kein weiteres Jahrzehnt durchgehalten werden!

11 Wir fordern DB InfraGo und Politik auf, den Neubau so auszulegen, dass er kein reiner 1:1-Ersatz wird,
12 sondern den zukünftigen Zugzahlen gerecht wird. Bereits heute verkehren täglich über 200 Personen-
13 und Güterzüge über die zweigleisige Huntebrücke. In absehbarer Zukunft soll sich diese Zahl durch
14 Angebotsausweitungen im Personenverkehr sowie wachsenden Güterverkehr in Richtung Wilhelms-
15 haven auf bis zu 300 Züge erhöhen. Die höhengleiche Verzweigung der Strecke nach Bremen und Os-
16 nabrück ist bereits jetzt ein Nadelöhr.

17 Damit Oldenburg dieses Verkehrsaufkommen bewältigen kann, muss die neue Brücke dreigleisig aus-
18 gelegt werden. Dies ist zwingend notwendig, da Oldenburg ein Taktknoten für den Personenverkehr
19 ist – zukünftig zur halben und vollen Stunde – und somit immer zwei Züge aus derselben Richtung ein-
20 bzw. ausfahren. Für die Gegenrichtung steht dann mehrmals pro Stunde kein Gleis mehr zur Verfü-
21 gung. Außerdem lassen sich nur bei Dreigleisigkeit die Verkehre von und nach Bremen bzw. Osnabrück
22 sauber trennen, so dass sie sich in der höhengleichen Verzweigung nicht behindern. Bleibt es bei der
23 Zweigleisigkeit, sind Verzögerungen im Betriebsablauf vorprogrammiert.

24 Der Brückenneubau muss für weitere Modernisierungen der Infrastruktur genutzt werden.

25 Gleichzeitig muss die Infrastruktur rund um die Brücke dringend mit modernisiert werden. Das betrifft
26 insbesondere folgende Punkte:

- 27 ▪ Der Streckenabschnitt Oldenburg – Hude ist wie die restliche Strecke nach Bremen auch für den
28 Gleiswechselbetrieb auszulegen, so dass Züge auf beiden Gleisen uneingeschränkt in beide Rich-
29 tungen fahren können.
- 30 ▪ Die Abzweigung nach Osnabrück ist bei der Neutrassierung statt für bislang 40 km/h für mindes-
31 tens 60 km/h, besser 80 km/h, auszulegen, um die Zeit der Streckenbelegung und die Fahrzeit zu
32 verkürzen.
- 33 ▪ Das Industrieanschlussgleis zum Hafen südlich der Brücke ist zu erhalten und gegebenenfalls neu
34 von Osten her anzubinden.

Die Strecke Oldenburg – Leer ist noch vor dem Brückenneubau abschnittsweise zweigleisig auszubauen, um die umgeleiteten Güterzüge zu bewältigen.

PRO BAHN fordert zudem den sofortigen Beginn der Ausbauarbeiten an der Strecke Oldenburg – Leer. Da mit dem Neubau der Huntebrücke infolge der Höherlegung umfangreiche Gleisarbeiten an den Zulaufstrecken sowie am Gleisvorfeld erforderlich sein werden, wird es immer wieder zu erheblichen Sperrpausen kommen. Das bedeutet, dass der Güterverkehr aus Richtung Wilhelmshaven dann über Leer umgeleitet werden muss. Dafür reicht die Streckenkapazität aber bei weitem nicht aus. Bereits jetzt entfallen bis zu 75 % der Personenzüge, wenn zusätzliche Güterzüge über diese Strecke umgeleitet werden müssen. Für die Bauzeit erwarten wir ohne Ausbau der Strecke Oldenburg – Leer daher schlimmstenfalls einen vollständigen Entfall aller Personenzüge.

Konkret müssen folgende Abschnitte endlich zweigleisig ausgebaut und vor den Hauptarbeiten an der neuen Brücke fertiggestellt werden:

- Augustfehn – Stickhausen-Velde
- Westerstede-Ocholt – Bad Zwischenahn
- Bloh – Kayhauserfeld

All diese Ausbauten stehen ohnehin im Rahmen der Verlängerung der Regio-S-Bahn nach Leer an und müssen nur vorgezogen und vor allem finanziert werden. Sie werden aber nur einen Bruchteil der Brücke kosten.

Durch zwei zusätzliche Halte im Stadtgebiet können die Unannehmlichkeiten für Fahrgäste minimiert werden.

Die Personenzüge aus Bremen und Osnabrück müssen derzeit bei Sperrungen der Huntebrücke bereits in Hude, Wüstring oder Sandkrug enden und die Fahrgäste dort auf Busse des Schienenersatzverkehrs umsteigen. Das ist mühsam, unkomfortabel und kostet viel zusätzliche Zeit. Außerdem ist ein gesonderter Schienenersatzverkehr teuer.

Wir fordern daher zwei neue Halte im Oldenburger Stadtgebiet, um diese Situation abzumildern. An der Strecke nach Bremen soll ein Halt in Drielake am Ende der geplanten Rampe gebaut werden. Er ist so auszulegen, dass zwei beliebige Regionalzüge hier gleichzeitig halten und auf dem jeweils anderen Gleis wieder in Richtung Bremen zurückfahren können. Auch über die Baumaßnahmen hinaus kann dieser Halt für die Züge der Regio-S-Bahn genutzt werden und die Reisezeiten aus dem Oldenburger Südosten nach Bremen drastisch verkürzen, wodurch neue Fahrgäste angelockt werden.

An der Osnabrücker Strecke muss der ohnehin geplante Halt im Stadtsüden schnellstens umgesetzt werden. Hier ist kurzfristig eine Entscheidung über den genauen Standort – entweder am alten Platz in Krusenbusch oder an der Klingenbergstraße – zu entscheiden. An beiden Standorten kann problemlos in die Oldenburger Stadtbusse umgestiegen werden. Der neue Halt kann nach Ausbau der Strecke nach Osnabrück ohne weiteres in den Fahrplan des RE 18 integriert werden und zahlreiche neue Fahrgäste aus dem Stadtsüden gewinnen sowie Pendler zum Industriegebiet Tweelbäke auf die Bahn umsteigen lassen.