DB InfraGO

Neue Eisenbahn-Brücke bei Elsfleth über die Hunte

Bau-vorbereitende Maßnahmen

Juni 2025 | I.II-N-B-P | Stefan Schwede | Berne

Rückblick auf die Jahre 2021 bis 2024.

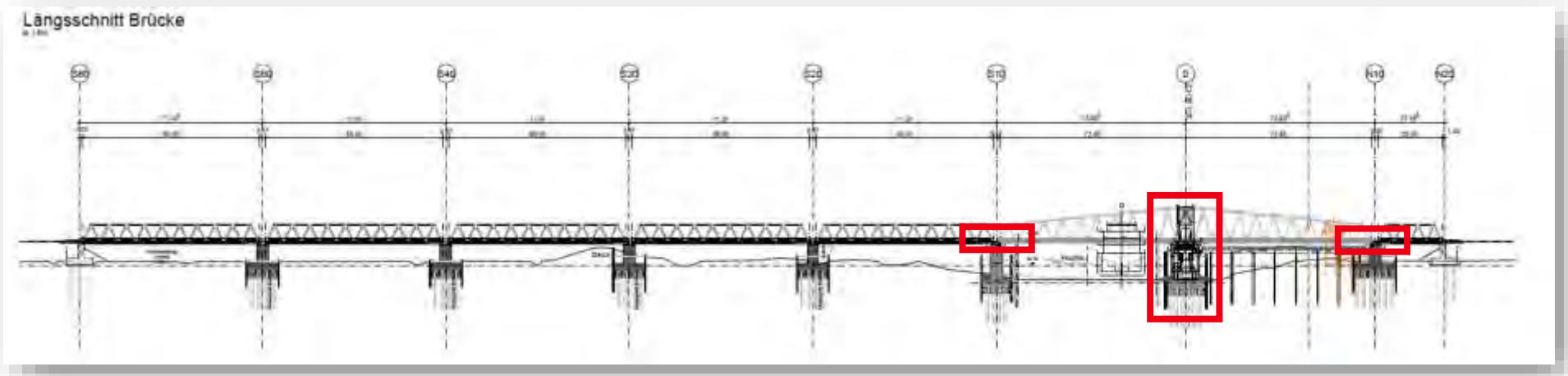
Zweimal rammen Schiffe in 2024 die Hunte-Brücke bei Elsfleth.

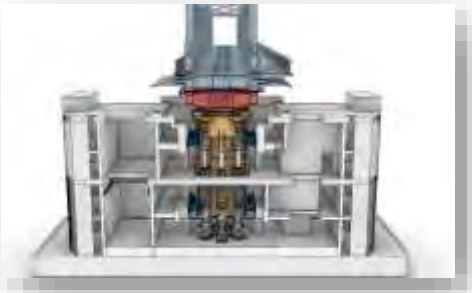
Feb. 2021	Start der Grundlagenermittlung
Nov. 2023	Umweltplanung abgeschlossen
Feb. 2024	1. Schiff kollidiert mit Drehbrücke
Apr. 2024	Hilfsbrücke freigegeben
Mai 2024	Start Planung neue Brücke
Juli 2024	2. Schiff kollidiert mit Hilfsbrücke
Aug. 2024	Hilfsbrücke erneut freigegeben
Sep. 2024	Baugrund untersucht
	Infoveranstaltung + Infomobil-Tour
Dez. 2024	Planfeststellungs-Unterlagen eingereicht

Blick auf die beschädigte Brücke nach dem Schiffsanprall (Februar 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]

Ingenieurskunst trifft Deutschlandtempo.

Die neue Hunte-Brücke wird ein Duplikat der Friesenbrücke.





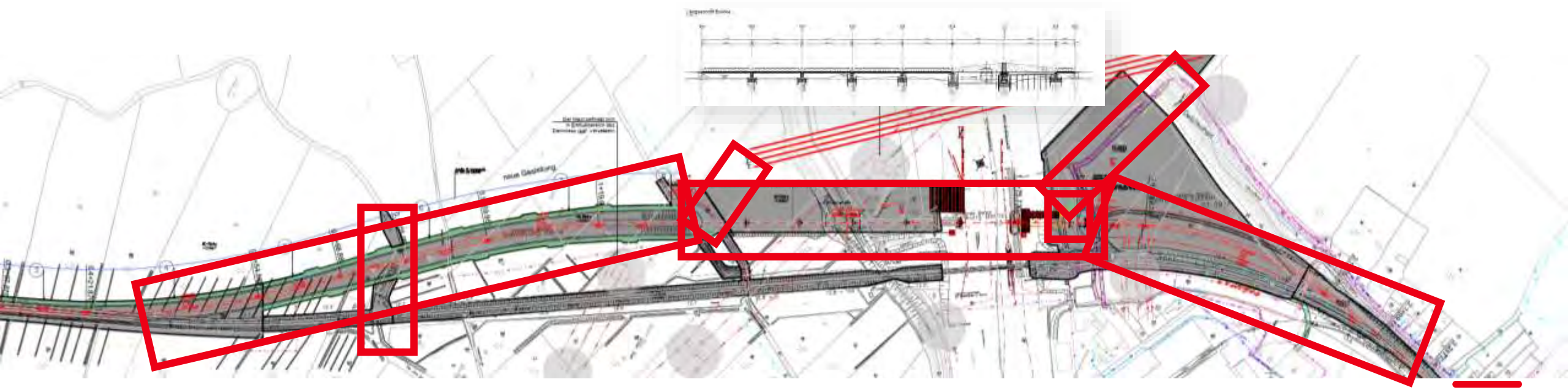
- Das **Team Friesen-Brücke** überträgt ihr Wissen auf die Hunte-Brücke. Das beschleunigt Planung und Bau.
- Die Friesenbrücke ist ein Unikat, die **größte Eisenbahn-Hub-Dreh-Brücke Europas** und weit über Niedersachsen hinaus bekannt.
- **Zwei Havarien** binnen 60 und 30 Tagen repariert, zeigen Tempo, Ehrgeiz und Überzeugung für unsere Infrastruktur.
- **Ziel:** Beschleunigter Neubau der Hunte-Brücke als Duplikat der Friesen-Brücke vor 2030.

- Intensive Planung muss nicht erneut erfolgen. **Der Baustart ist schneller möglich.**
- Die vergrößerte **Durchfahrts-Breite (größer als 42 Meter) und –Höhe (größer als 1,93 Meter) für die Schifffahrt** sowie ein **Fuß- und Rad-Weg** sind möglich.
- Bund, Land, Kommunen, Wasserstraße und Bahn tauschen sich intensiv aus zu Umsetzung und **Finanzierung.** **Der Neubau soll** gemeinsam schnell verwirklicht werden.

Umfang des Projekts: Neue Brücke und neue Gleise

Wir bauen die neue Hunte-Brücke neben die Ersatz-Brücke.

- Wir bauen eine neue Hub-Dreh-Brücke neben die Hilfsbrücke. Vorbild ist die Friesenbrücke über die Ems.
- Wir erneuern die Bahndämme vor und hinter der neuen Brücke und bauen einige 100 Meter Bahndamm neu.
- Wir bauen ein neues Brücken-Wärterhaus und eine neue Netzstation.
- Leit- und Sicherungs-Technik sowie Oberleitungen bauen wir neu.
- Bahnübergänge im weiteren Verlauf bleiben offen oder passen wir an.
- Anschluss an neuen Düker (Unterquerung des Flusses) für die Kabelführung.



Projektstand: Planfeststellungs-Verfahren für Bau-Genehmigung.

Derzeit prüft das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) Einwände.

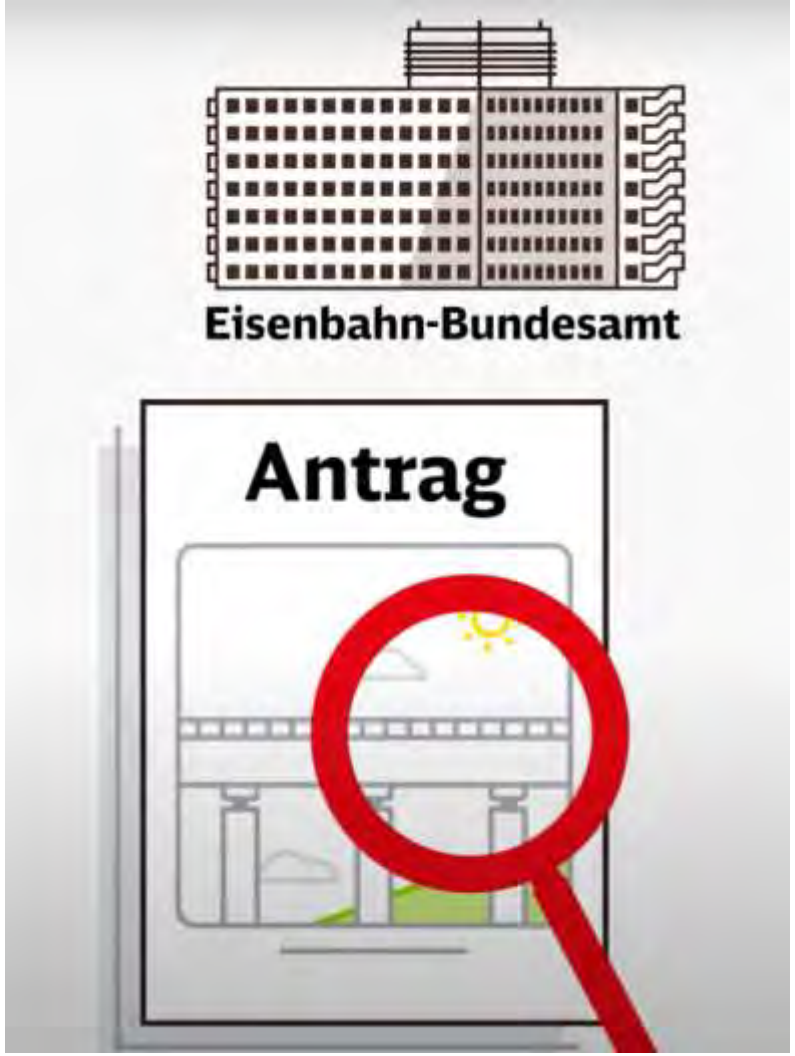
DB InfraGO

So läuft das Planfeststellungs-Verfahren ab:

- ✔ DB reicht Unterlagen ein.
- ✔ Eisenbahn-Bundesamt (EBA) prüft Vollständigkeit.
- ✔ EBA legt die Unterlagen vier Wochen aus. Alle können Einwände eingeben.
- ✔ DB erwidert die Einwände.

Wir sind hier.

- ✘ EBA prüft Einwände und Erwiderungen der DB.
- ✘ Bei Bedarf lädt das EBA Einwendende und DB zu einem Erörterungstermin ein.
- ✘ Das EBA wägt ab und erlässt den Planfeststellungs-beschluss, die Baugenehmigung.



Projektstand: Die neue Brücke ist wichtig für große Schiffe.
Deshalb wollen wir schnell eine neue Brücke bauen.

- Flächen nutzen und erwerben wir im Einvernehmen mit den Eigentümern.
- Wir arbeiten eng mit dem Landkreis Wesermarsch zusammen.
- Bau-vorbereitende Maßnahmen haben die Behörden bereits genehmigt wie:
  - **Lager-Flächen** und **Zufahrten** errichten wir auf beiden Seiten der Brücke in Elsfleth und Berne (mit Verrohrungen sowie Befreiungen und Ausnahmen der Unteren Naturschutzbehörde).
  - Wir haben **Deichrechtliche Ausnahme-Genehmigungen** auf beiden Seiten der Brücke.
  - Die **Plangenehmigung** für den Gewässerausbau Bardenflether Helmer und ergänzende Befreiung Röhrichtrückschnitt liegt vor.

Bau-Vorbereitung: Von der Ausschreibung zur Umsetzung.

Wir beginnen mit Bau-Vorbereitungen im Juni (Bau-Straßen, Lager).

Bau-phase	Bau-abschnitt	Arbeiten
0		**Bauvorbereitende Maßnahmen** (Baufreiheitsmaßnahmen - Herstellung **Düker** durch Verdrängungs-maßnahme (EWE), **BE-Flächen** und **Zufahrten** inkl. **Deichscharts** herstellen, Herstellung wasserseitiger **Arbeits-plattformen**, Herstellung **Baugruben** land- und wasserseitig), Neubau des **Leitwerks** inklusive der Signalkonstruktionen durch Vibrieren bzw. Rammen von Stahldalben

Wir nutzen die Erfahrungen aus der Friesenbrücke.

Link zum Film
„Einblick in die Baustelle zur Friesenbrücke“:

https://youtu.be/9FR6iQ5tQQY

Bau-Vorbereitung: Bau-Straßen.

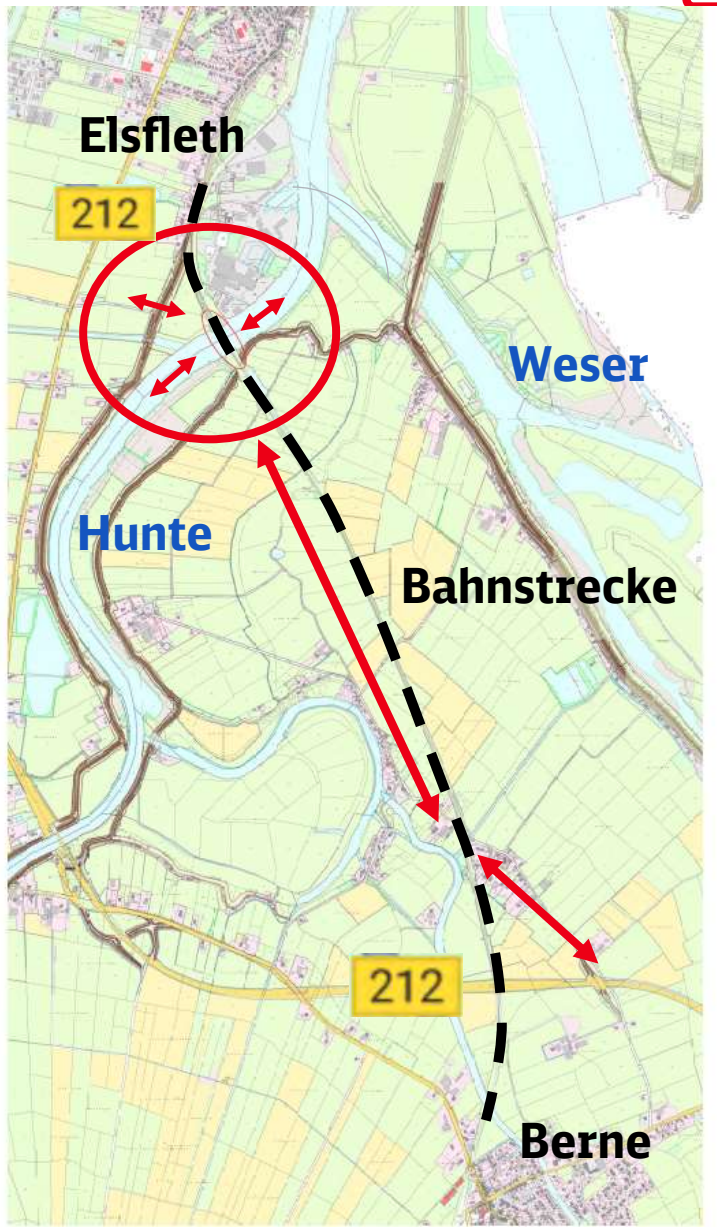
Wir optimieren die Bau-Straßen zur Baustelle.

Wir haben verschiedene Varianten für die Andienung, sprich Anlieferung zu den Baustellen geprüft mit den Zielen:

- Bestmögliche Zugänglichkeit zur Baustelle auch mit schwerem Gerät erreichen.
- Betroffenheiten durch Flächen-Nutzungen minimieren.
- Auswirkungen für Anwohnende minimieren.

Das Ergebnis sind folgende **Zufahrten**:

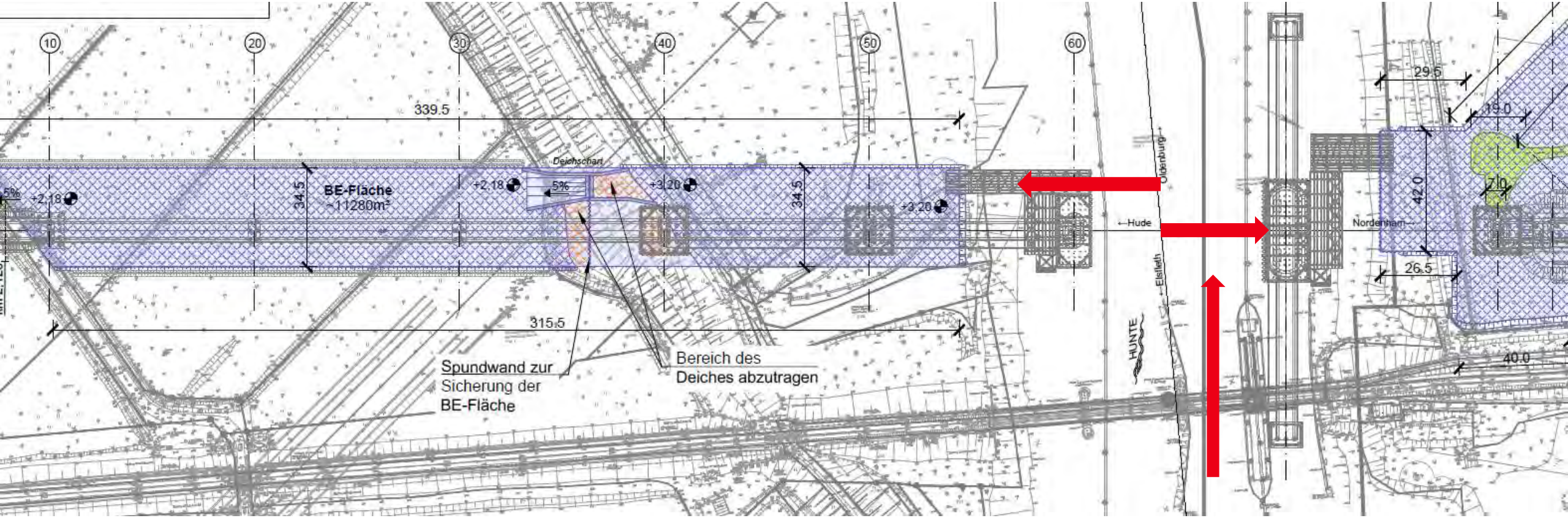
- Zufahrt Elsfleth über B212 und Bardenflether Helmer
- Zufahrt Berne über B74 und Bettingbühren.
- Zufahrt Wasserweg
  → Entlastung der Straßen und Anwohnenden



Zuwegungen. Anlieferung per Schiff spart Lastwagen-Fahrten.

Wir transportieren möglichst viel Baumaterial per Schiff.

- Wir transportiere möglichst viel Bau-Material per Schiff zur Baustelle. So belasten weniger Lastwagen Anwohnende..
- Die Brückenteile bauen wir auswärts und transportieren sie über die Hunte per Schiff nach Elsfleth (einschwimmen).



Bau-Vorbereitung: Arbeits-Plattformen

In der Hunte erstellen wir Arbeits-Plattformen, um die Baugruben zu erreichen.

Bau-Vorbereitung: Baugruben

In der Hunte erstellen wir Baugruben für die Brückenpfeiler.

Eindrücke aus der Realisierung der Friesenbrücke.

Link zum Film
„Einschwimmen der Friesenbrücke“:

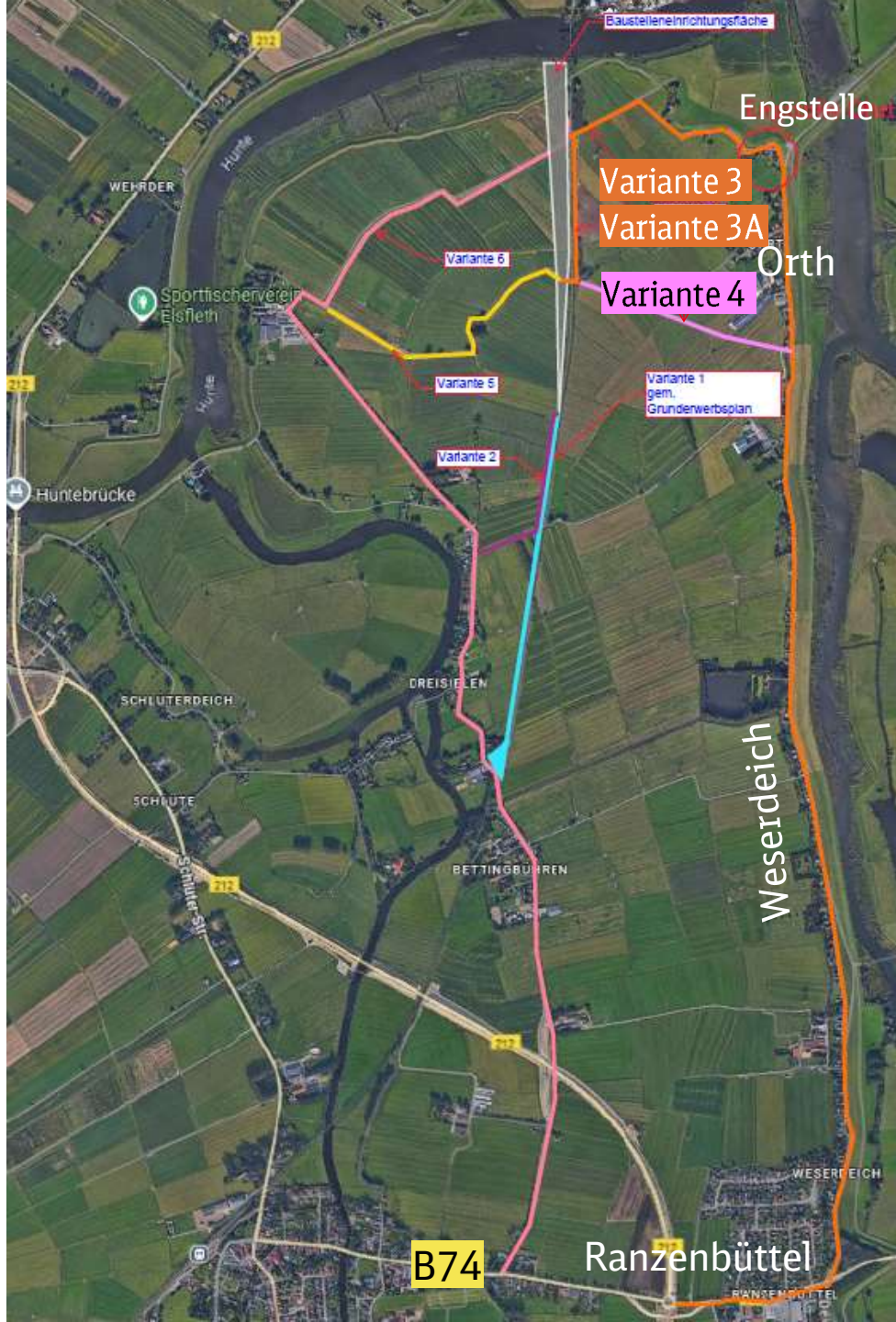
https://youtu.be/tNHNE7YuXDY

Zuwegung Süd zur Baustelle. Varianten 3, 3A, 4 entlang des Weserdeichs sind nicht geeignet!

Die Varianten 3, 3A (orange) und 4 (pink) verlaufen von der B74 bei Ranzenbüttel nach Ohrt entlang des **Weserdeichs**.

Varianten 3, 3A und 4 haben folgende Eigenschaften:

- Maximale Nutzung öffentlicher Straßen.
- Maximale Entfernung → Hohe Transportkosten.
- Lange Strecke durch Ortschaften.
  → Viele Anwohnende wären betroffen.
- In Ohrt gibt es eine Engstelle.
  → Wir müssten die Engstelle für Lastwagen ertüchtigen.
- Der Weg zum Baufeld führt durch eine Eisenbahnbrücke.
  → Ungeeignet für Schwer- und Begegnungsverkehr.
- Querung eines private Bahn-Übergangs.
  → Der Bahn-Übergang müsste ertüchtigt werden.
- Bahnverkehr wird behindert, da wir die Strecke queren.
  → Sicherheitsrisiko. Konflikt zwischen Bau und Bahnbetrieb.
- Wir müssten viele private Flächen nutzen.
  → Flurstücke werden getrennt.

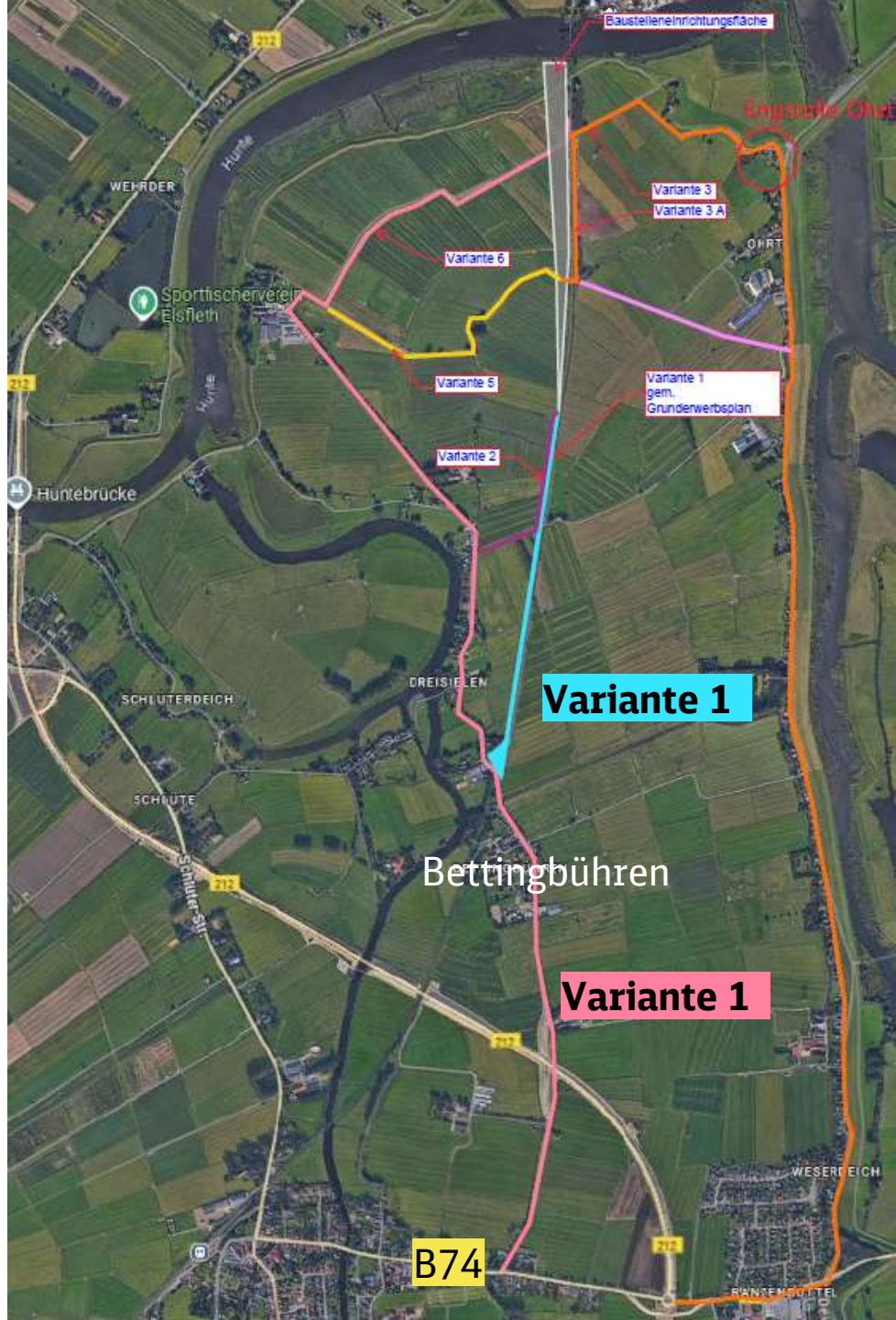


Zuwegung Süd zur Baustelle. Variante 1 über Bettingbühren hat geringste Außenwirkungen.

Wir nutzen Variante 1 (hellrot und türkis) als Verlauf für die Anlieferungen zur Baustelle per Lastwagen von der Bundesstraße B74 über **Bettingbühren**.

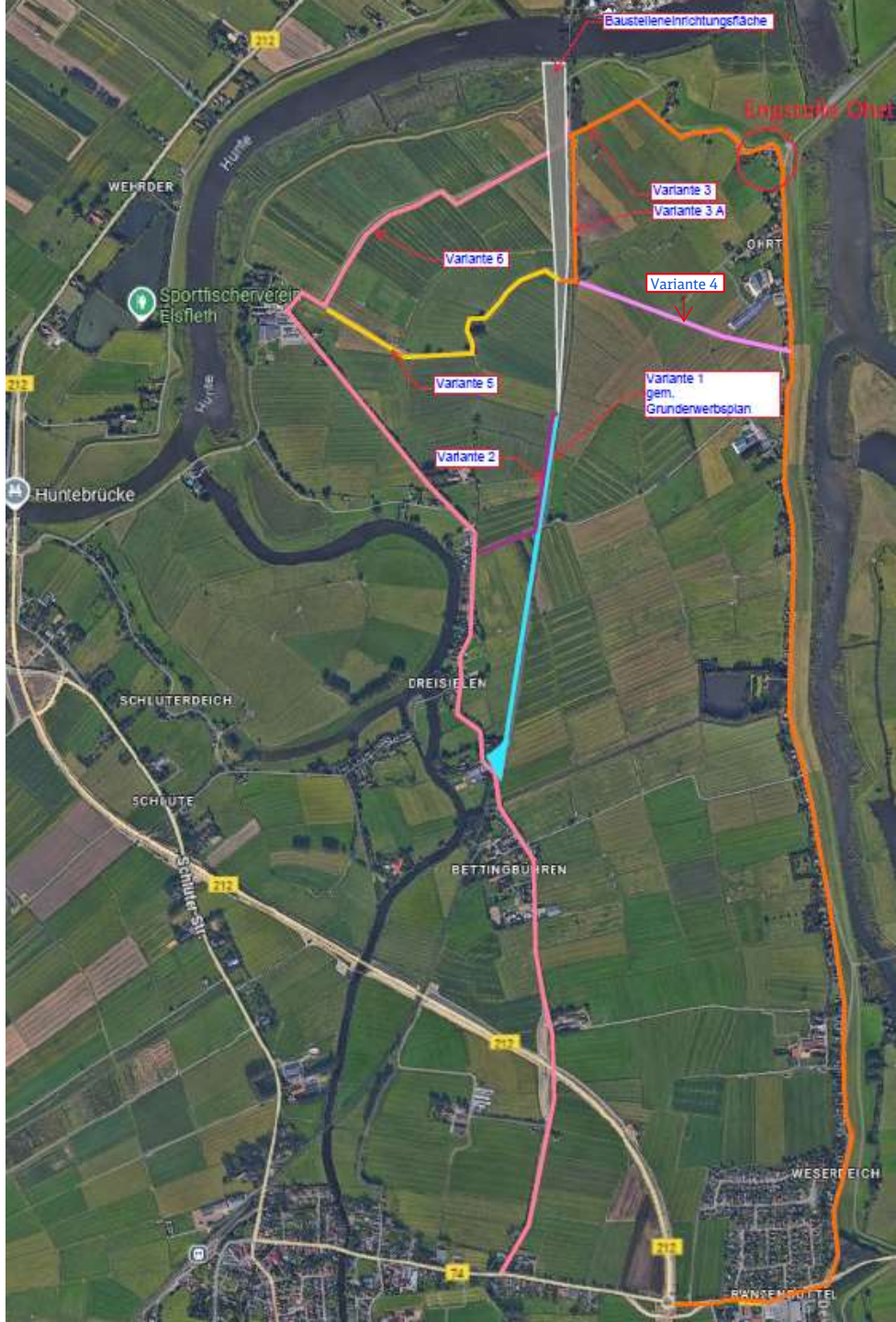
Variante 1 hat folgenden Eigenschaften:

- Geringste Entfernung zur Baustelle von der Bundesstraße B74.
- Minimale Nutzung öffentlicher Straßen.
  → Minimale Betroffenheit der Anwohnenden,
- Wir nutzen private Flächen nur im Grenzbereich zu den bestehenden Bahngleisen.
  → Keine Durchtrennung von Flurstücken.
- Insgesamt hat Variante 1 die geringste Außenwirkung auf Dritte.



Bau-Vorbereitung: Bau-Straßen

Baustraße Süd

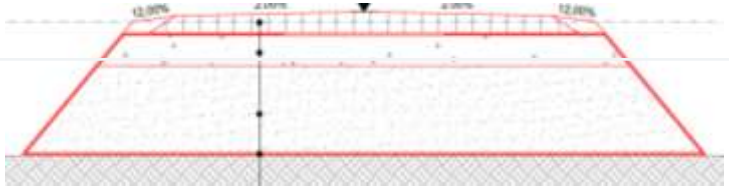


Bau-Vorbereitung: Bau-Straßen bauen wir später wieder zurück.

Wir bauen unterschiedliche Bau-Straßen.

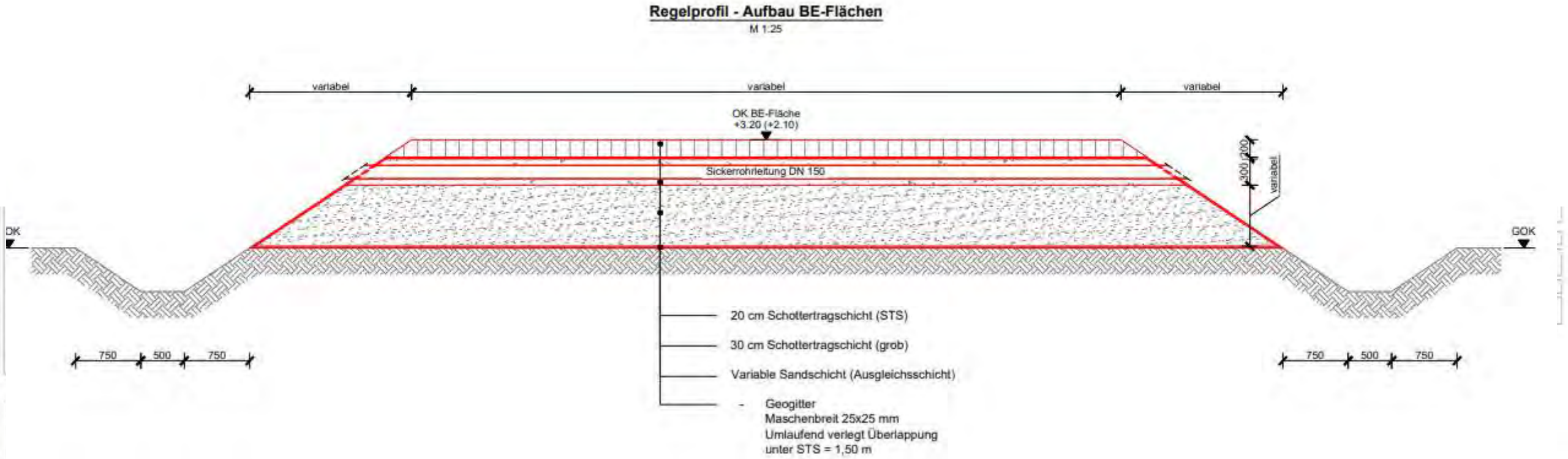
DB InfraGO

Einfahrbereiche mit Asphalt	Ohne Aufschüttung	Mit Aufschüttung
▪ Geogitter ▪ Schottertragschicht grob ▪ Asphalt (Tragschicht, Deckschicht)	▪ Geogitter ▪ Schottertragschicht (grob) ▪ Schottertragschicht	▪ Geogitter ▪ Variable Sandschicht ▪ Schottertragschicht (grob) ▪ Schottertragschicht



Bau-Vorbereitung: Baustellen-Einrichtungs-Flächen.

Wir bauen Lagerflächen für Maschinen und Bau-Material.



Wasserstände

- +2,19 m Normal-Höhe-Null (NHN) mittleres Tidehochwasser (in den Jahren 2013 bis 2022)
- Höchster Wasserstand + 3,19 m NHN (November 2010)
- Das Hunte-Sperrwerk schließt bei + 3,10 m NHN.

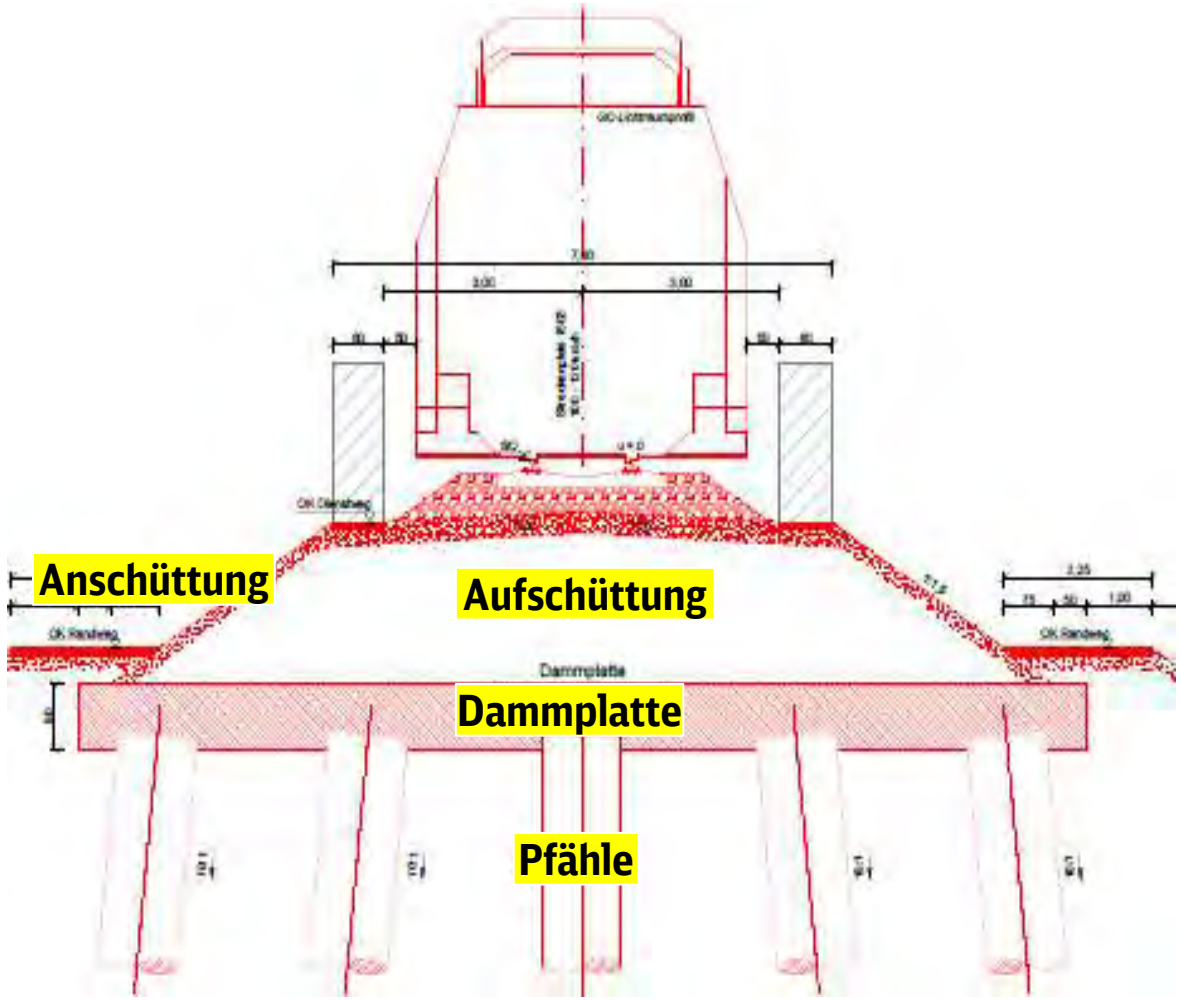
Bemessungs-Wasserstand

- +3,20 m Bauzustand
  → Höhe der Baustellen-Einrichtungs-Flächen im Deichvorland

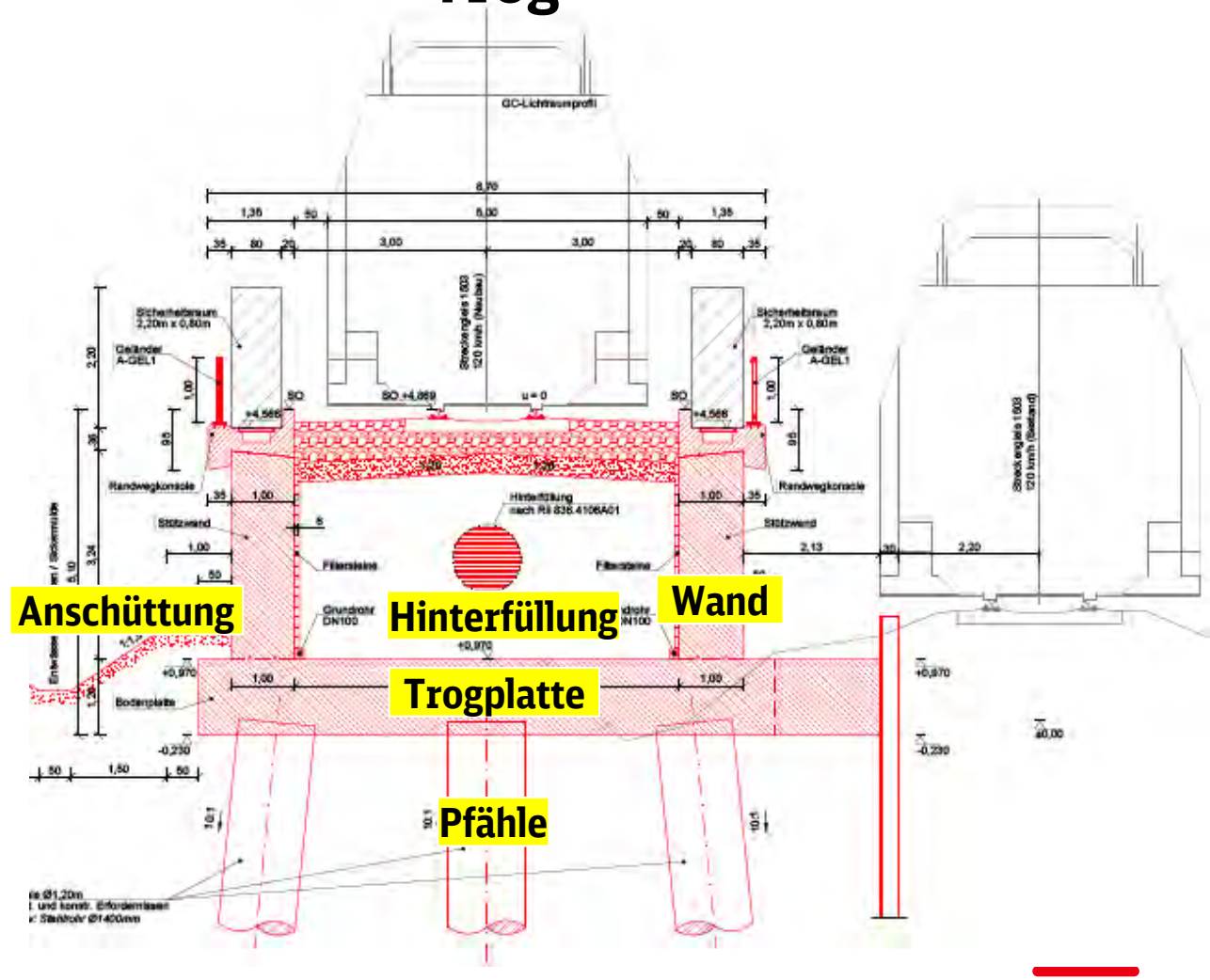
Varianten Seite Berne: Bahndamm oder Trog?

Wir optimieren laufend: Bauablauf sichern. Außenwirkung mindern.

Bahndamm



Trog



Wie viel Erde & Beton brauchen Damm-Bau versus Trog-Bau?

Bahn-km 11,935 bis 12,698. Ungefähre Werte.

DB InfraGO

Damm

Massenberechnung Erdarbeiten

- Aushub Pfähle 32.700 m³
- Aushub Dammplatte 31.400 m³
- Anschüttung 10.500 m³
- Dammaufschüttung 66.800 m³

Summe Erdarbeiten: **141.400 m³**

Massenberechnung Beton

- Pfähle 33.600 m³
- Dammplatte 17.500 m³

Summe Beton **51.100 m³**

versus

Trog

Massenberechnung Erdarbeiten

- Aushub Pfähle: 26.800 m³
- Aushub Trogplatte: 16.100 m³
- Anschüttung: 8.600 m³
- Hinterfüllung Trog: 24.800 m³

Summe Erdarbeiten: **76.300 m³**

Massenberechnung Beton

- aufgehende Wände Trog 9.200 m³
- Pfähle: 23.750 m³
- Trogplatte: 8.200 m³

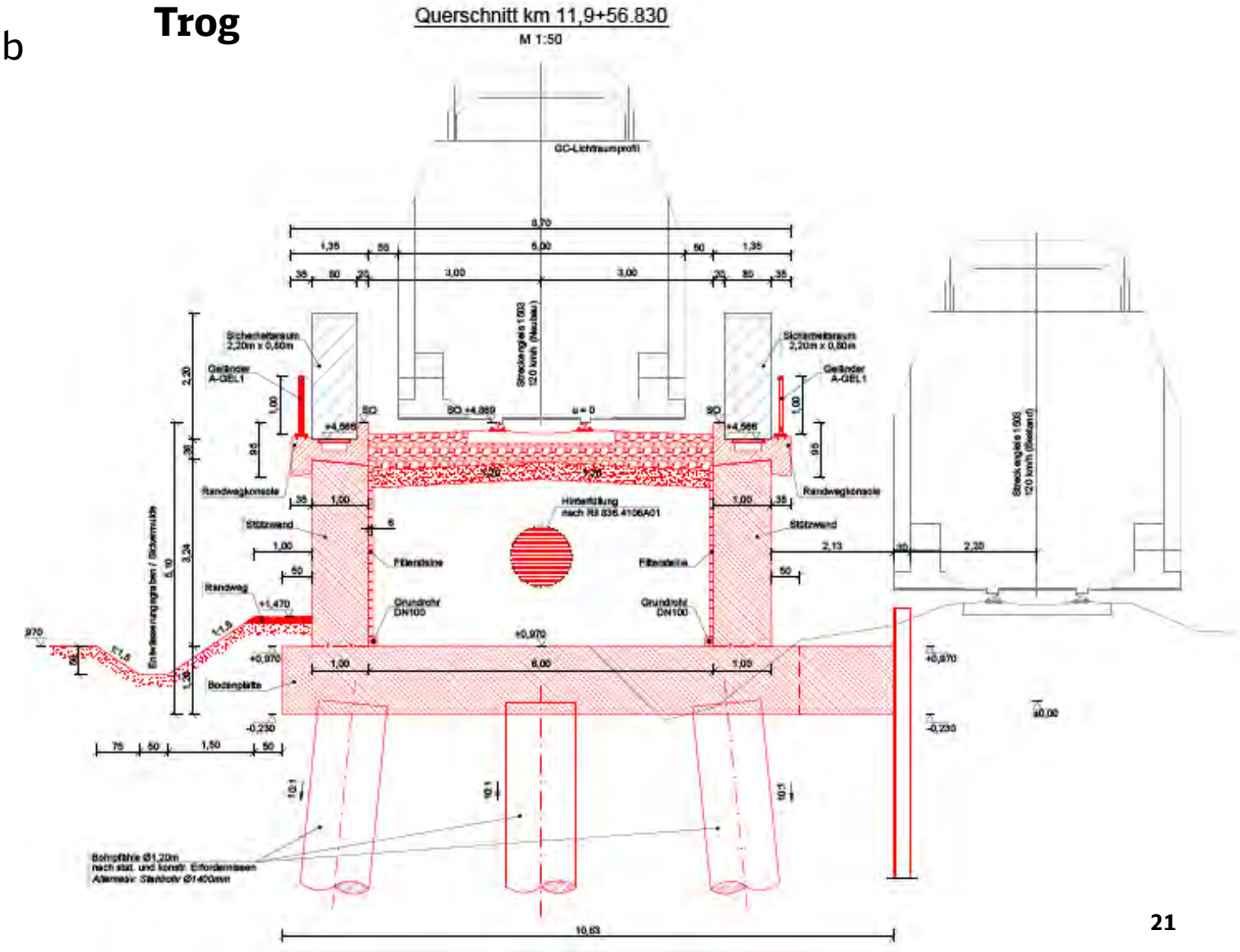
Summe Beton: **41.150 m³**

Die Variante Trog ist besser als die Variante Damm.

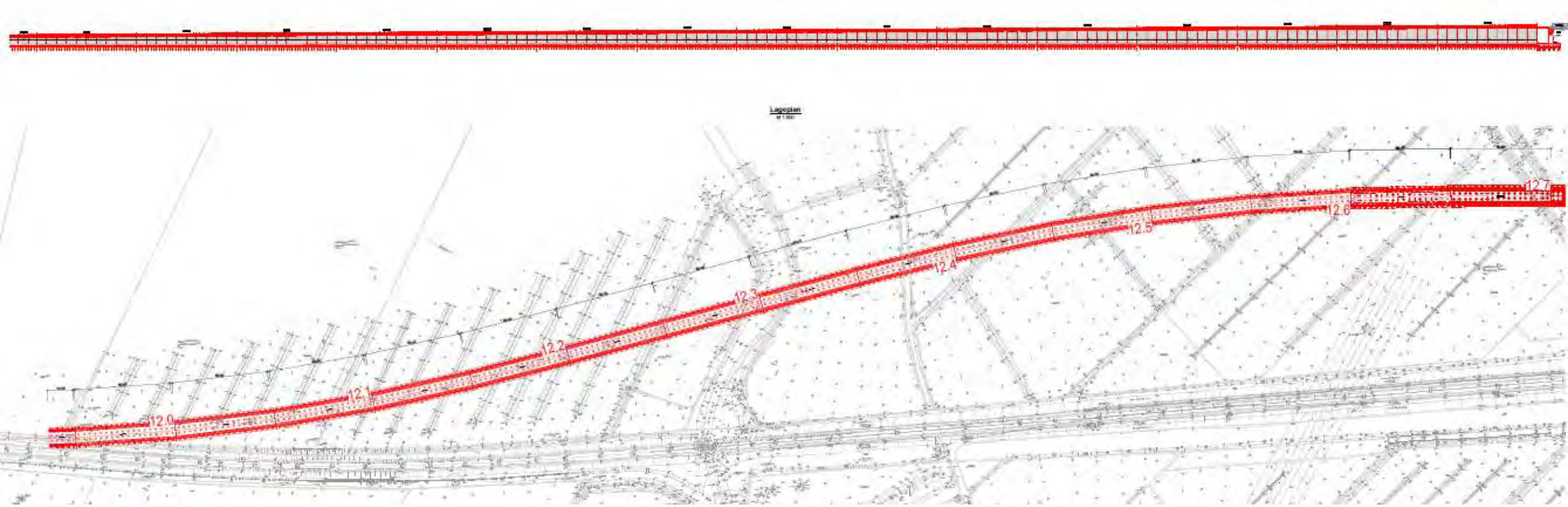
Weniger Erde, Beton, Transporte und Fläche nötig.

- Wir müssen beim Bau des Trogs nur halb so viel Erde bewegen, wie beim Damm.
- Wir benötigen beim Trog 10.000 m³ weniger Beton als beim Damm.
- Die Außenwirkung ist geringer, da wir weniger Transporte und dauerhaft weniger Fläche verbrauchen.
  - Ressourcen-schonender.
  - Schneller.
  - Wirtschaftlicher.

Trog

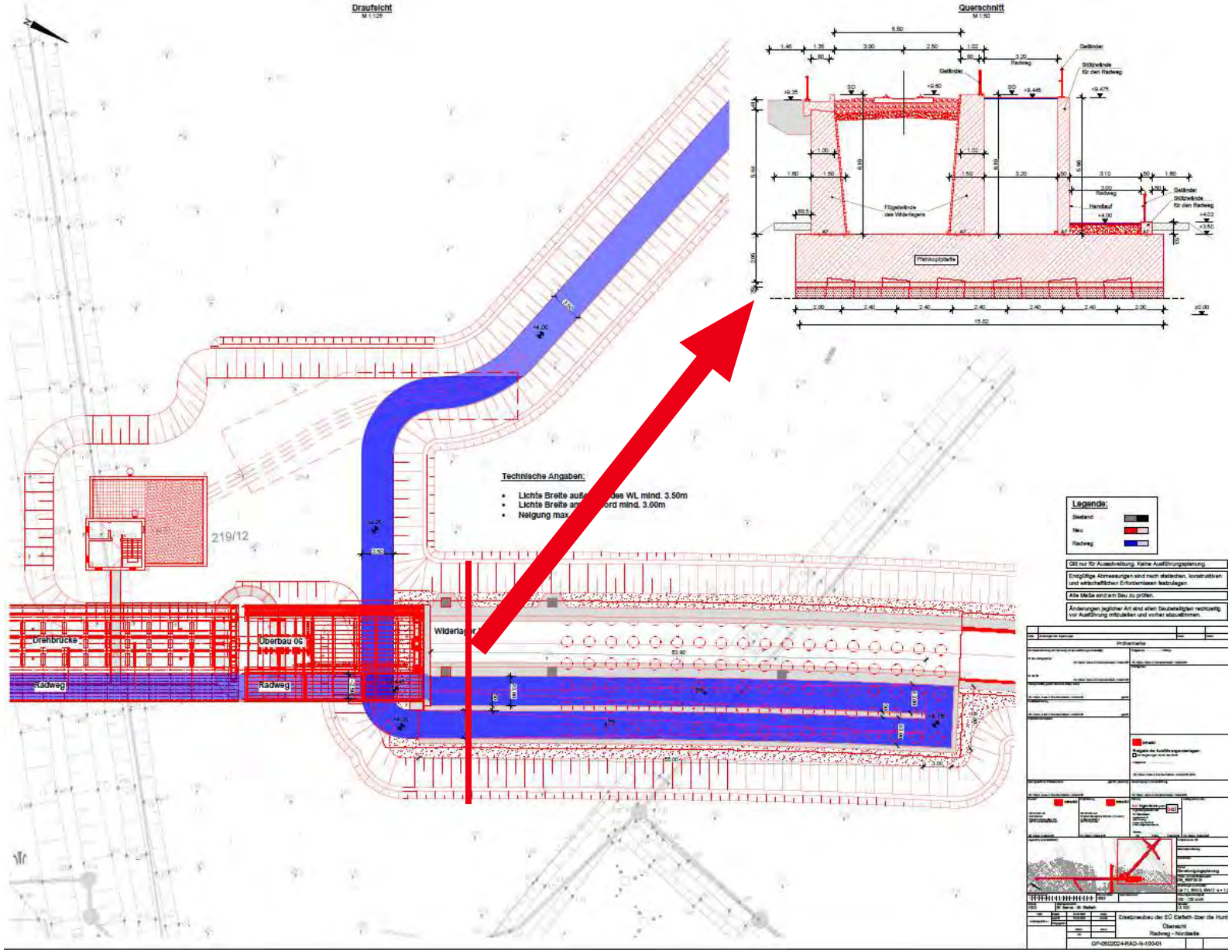


Lageplan Südseite (Berne) Variante Trog:
tief-gegründet, Bahn-km: 11,935 bis 12,698

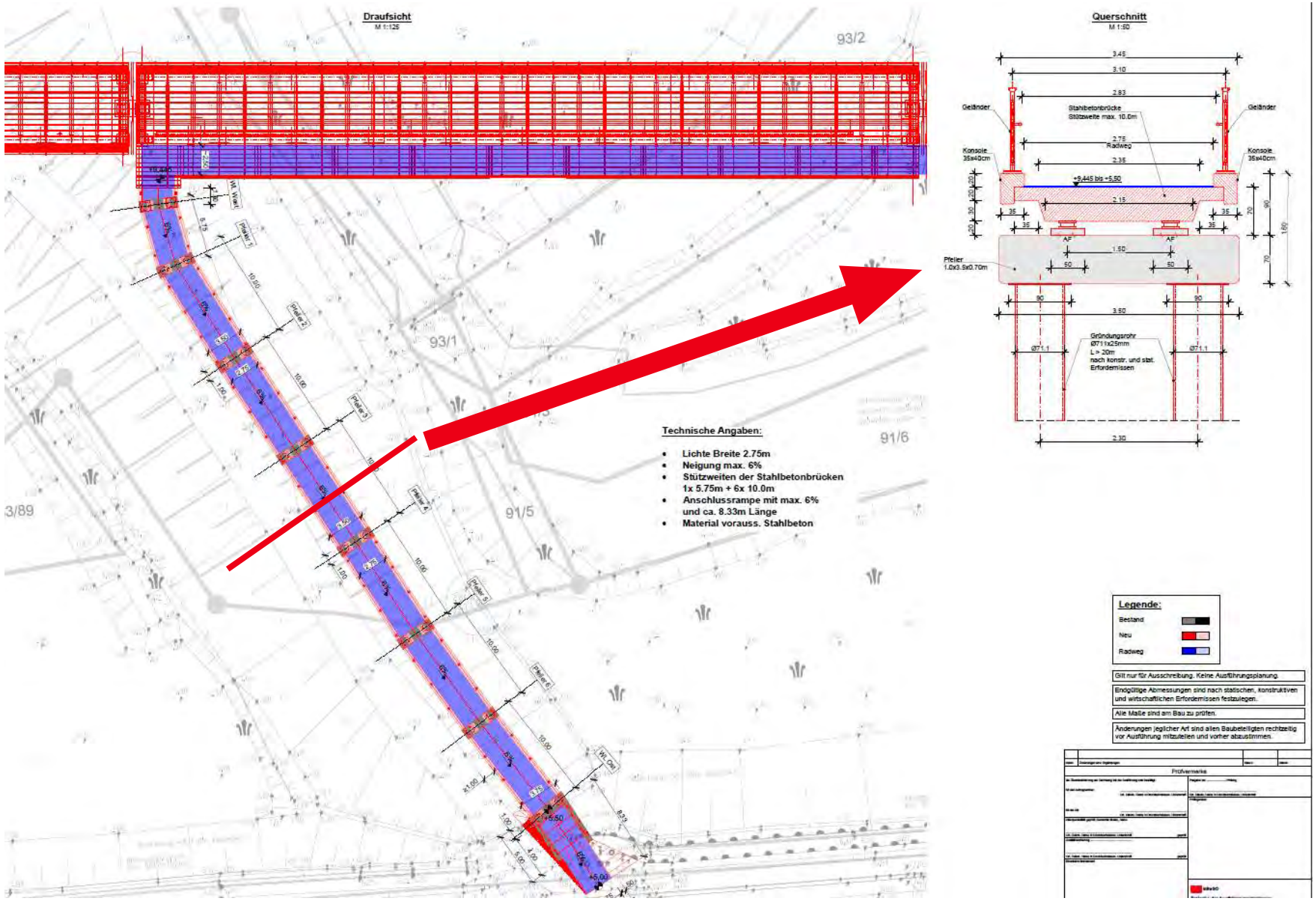


Anschluss des Geh- und Radwegs - Übersicht

Anschluss des Geh- und Radwegs bei Elsfleth



Anschluss des Geh- und Radwegs bei Berne



Sprechen Sie uns an. Online. Vor Ort.

Wir haben Ansprechpersonen dauerhaft vor Ort.

Ihre **Fragen** senden Sie bitte an:

bruecke.elsfleth@deutschebahn.com

Lesen Sie mehr im **Internet im Bau-Info-Portal**.
Abonnieren Sie dort unsere **Info-Mail**:

https://bauprojekte.deutschebahn.com/p/elsfleth-hunte-eue

- Bei Baulärm und viel Verkehr informieren wir Anwohnende per Postkarte.
- Unser BauInfoPortal informiert Sie über den Bau.
- Zu Lärm, Staub und anderen Beeinträchtigungen haben wir Immissionsschutz-Beauftragte.

https://db.de/18ctwj

DB
InfraGO