Elsfleth „Hunte“ Eisenbahnüberführung



YouTube: Einblick in die Arbeiten für die Hilfsbrücke als provisorische Übergangslösung zur schnellen Wiederaufnahme des Zugverkehrs (Mai 2024) [Quelle: Deutsche Bahn AG]

Die Eisenbahnbrücke Elsfleth über die Hunte im Landkreis Wesermarsch ist ein wesentlicher Bestandteil der Strecke Hude – Nordenham und verbindet die Gemeinden Elsfleth und Berne miteinander. Auf dieser Strecke fahren sowohl Personen- als auch Güterzüge. Die Brücke hat eine hohe Bedeutung für die Region, für die Anbindung der Binnenhäfen links der Weser an den Güterverkehr sowie für die Schifffahrt. Am 25. Februar 2024 kollidierte ein Binnenfrachtschiff mit der 115 Meter langen Eisenbahn-Drehbrücke.

Zur schnellen Wiederherstellung der Strecke und Wiederaufnahme des Zugverkehrs haben wir in nur 60 Tagen Bauzeit eine feste Hilfsbrücke installiert. Die Hilfsbrücke ist nur eine Übergangslösung. Anders als das Bestandsbauwerk ist die Hilfsbrücke nicht beweglich und lässt sich nicht für den Schiffsverkehr öffnen. Bis zum Neubau einer beweglichen Brücke können nur Binnenschiffe den Wasserweg nutzen, die flach genug sind, um unter der festen Hilfsbrücke durchzufahren. Für die höheren Seeschiffe ist eine Durchfahrt nicht möglich. Dies stellt den Oldenburger Hafen vor eine große Herausforderung. Ein beschleunigtes Verfahren, um den Baubeginn für den Neubau vorzuziehen, wird geprüft. Die Planung für die neue bewegliche Brücke treiben wir intensiv voran.

Projekt

Die neue Hub-Drehbrücke

Wir planen den beschleunigten Neubau der Eisenbahnüberführung (EÜ) über die Hunte bei Elsfleth in Form einer Hub-Drehbrücke. Ziel des Neubaus ist es, die uneingeschränkte Befahrbarkeit der Hunte und die Anbindung an den Oldenburger Hafen für Binnen- und Seeschiffe schnellstmöglich wieder herzustellen. Die neue EÜ wird in paralleler Lage zur Hilfsbrücke gebaut, damit wir den Zugverkehr während der Bauphase aufrechterhalten können.

Die neue EÜ ist etwa zwei Meter höher als die vorherige Brücke und besteht aus insgesamt sieben Brückenteilen. Damit auch große Schiffe die Brücke passieren können, sind 145 Meter der Brücke drehbar. Insgesamt ist die neue Brücke rund 512 Meter lang. Ein Dienst- und Rettungsweg ist auf der Brücke vorgesehen. Zudem wird ein zusätzlicher Geh- und Radweg mit 2,5 Metern Breite in der Planung berücksichtigt. Weitere Informationen zum Neubau können Sie dem Handzettel „Neubau der Huntebrücke“ in unserem Download-Bereich entnehmen.

Hilfsbrücke als Übergangslösung

Wir haben bereits kurz nach dem Unfall mit einem Team aus Instandhaltungs- und Brückenexpert:innen mit den Arbeiten begonnen. Für den Rückbau, die Teilerneuerung und den Einbau der Hilfsbrücke setzten wir unter anderem einen Schwimmkran, diverse Pontons und schwimmende Einheiten ein. Eine passende Hilfsbrücke war in unserem Brückenlager in Konz bei Trier an der Mosel vorrätig und wurde eingesetzt.

Zunächst haben wir das Leitwerk, das Drehteil der Brücke sowie den mittigen Drehpfeiler zurückgebaut. Im Anschluss setzten wir die Pfeiler des Fachwerküberbaus instand und erneuerten diese teilweise. Hierfür musste die Brücke ausgehoben und in seitlich gedrehter Position gehalten werden. Eine neue Stahlrammrohrgründung im Wasser dient als Fundament für die Lagerkonstruktion im Fluss. Dabei haben wir Vertikal- und Schrägpfähle eingebracht, um die Lasten aus dem Zugverkehr zu tragen.

Die Hilfsbrücke wurde auf dem Hafengelände in Elsfleth für den Einbau vorbereitet und gemäß dem Zeitplan am 23. April 2024 mit dem Schwimmkran „BHV ATHLET“, der bis zu 100 Tonnen Last heben kann, über den Wasserweg gebracht.

Nach dem erfolgreichen Einhub der Hilfsbrücke konnten wir die Gleise sowie die Oberleitungsanlage wieder aufbauen und anschließen. Im Anschluss an die erfolgreiche technische Abnahme wurde die Strecke für den Güter- und Personenverkehr zwischen Berne und Elsfleth planmäßig Ende April 2024 wieder in Betrieb genommen.

Erneute Havarie und Hilfsbrücke als Übergangslösung

Am 23. Juli 2024 ist ein Tankmotorschiff mit der Hilfsbrücke in Elsfleth kollidiert, welche erst Ende April 2024 in Betrieb genommen wurde. Bei der erneuten Schiffkollision wurden der Brückenüberbau und die Oberleitungsanlage schwer beschädigt, sodass der Zugverkehr zwischen Berne und Elsfleth eingestellt werden musste.

Infolgedessen fanden Reparaturarbeiten an der Hilfsbrücke statt. Beim Aushub des beschädigten Überbaus am 7. August 2024 haben wir erneut den Schwimmkran „BHV ATHLET“ eingesetzt. Ein neues Hilfsbrückenteil aus unserem Brückenlager haben wir am 16. August 2024 eingebaut.

Anschließend haben wir die Gleise, die Oberleitung und die Leit- und Sicherungstechnik wieder aufgebaut. Nach erfolgreicher technischer Abnahme haben wir die Strecke am 23. August 2024 wieder in Betrieb genommen.

Zeitplan

Am 25. Februar 2024 kollidierte ein Binnenfrachtschiff mit der Eisenbahn-Drehbrücke über die Hunte bei Elsfleth. In nur zwei Monaten haben wir eine Hilfsbrücke errichtet. Planmäßig konnte der Personen- und Güterverkehr Ende April 2024 wieder aufgenommen werden. Eine offizielle Inbetriebnahmefeier unter anderem mit Niedersachsens Wirtschafts- und Verkehrsminister Olaf Lies fand am 29. April 2024 statt. Am 23. Juli 2024 wurde die Hilfsbrücke durch ein Tankmotorschiff beschädigt und konnte innerhalb von rund vier Wochen durch eine neue Hilfsbrücke ersetzt werden. Diese wurde am 23. August 2024 in Betrieb genommen.

Der Neubau des drehbaren Bestandsbauwerks aus dem Jahr 1927 befand sich bereits in der Vorplanung. Ein beschleunigtes Verfahren, um den Baubeginn vorzuziehen, wird geprüft. Die Planung für die neue bewegliche Brücke führen wir parallel dazu durch.

Im September 2024 waren wir mit dem DB-Infomobil in Elsfleth und Berne unterwegs und haben ergänzend hierzu eine Informationsveranstaltung in der Stadthalle Elsfleth durchgeführt. Somit konnten wir Interessierte über den Stand der Arbeiten und Planungen für den Neubau informieren. Die Planfeststellungsunterlagen

reichten wir Ende 2024 ein. Weitere Informationen zum Neubau und zum Zeitplan können Sie dem Handzettel „Neubau der Huntebrücke“ in unserem Download-Bereich entnehmen. Im Juni 2025 haben wir jeweils eine **Informationsveranstaltung in Elsfleth und in Berne** durchgeführt, um Sie unter anderem über die bauvorbereitenden Arbeiten zu informieren. Die vorgestellten Präsentationen erhalten Sie ebenfalls in unserem Download-Bereich.

Seit dem 1. Quartal 2026 liegt die Baugenehmigung und damit der Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamts vor. Im Juni 2026 begannen wir mit den Hauptarbeiten und werden dabei folgende Meilensteine umsetzen: Wir planen im Frühjahr 2027 die Fertigstellung der Drehpfeiler und den Einhub der Hub-Dreh-Säule. Im Sommer 2027 stellen wir die Trogbereiche Nord sowie Süd fertig und schwimmen die Überbauten in einer Sperrpause für den Zugverkehr ein. Die Fertigstellung der Dammbereiche Nord und Süd beabsichtigen wir für Herbst 2027. Im Winter 2027/28 planen wir die Inbetriebnahme der Brücke.

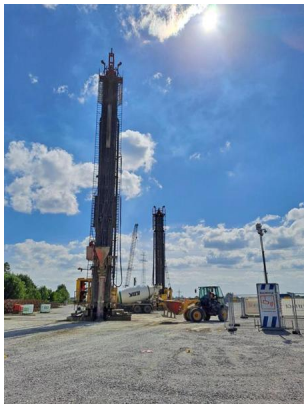
Baufortschritt

August 2026

- Im Bereich des künftigen Trogbauwerks auf der Elsflether Seite haben die Arbeiten für die Tiefgründung begonnen. Die ersten Franki-Pfähle bilden die Grundlage für die weiteren Arbeiten am Bauwerk.
- Zudem haben wir die Gründungsarbeiten für das spätere Brückenwärterhaus aufgenommen.
- Für einen der späteren Brückenpfeiler haben die Arbeiten an der Bohrpfahlgründung in der Achse 50 begonnen.
- Darüber hinaus schreitet die Herstellung der Arbeitsebene für das künftige Trogbauwerk auf der Südseite voran.
- Am 15. August 2026 haben wir gemeinsam mit dem Deichband interessierte Bürger:innen zur Baustellenbesichtigung der neuen Hub-Drehbrücke über die Hunte eingeladen. Vor Ort informierten wir über den Stand der Bauarbeiten und die nächsten Schritte beim Brückenneubau.


Übersicht über das nördliche Baufeld (August 2026) [Quelle: DB InfraGO AG]


Beginn der Herstellung der Tiefgründungen (Franki-Pfähle) für den Trog auf der Elsflether Seite (August 2026) [Quelle: DB InfraGO AG]


Beginn der Herstellung der Tiefgründungen (Franki-Pfähle) für den Trog auf der Elsflether Seite (August 2026) [Quelle: DB InfraGO AG]


Beginn der Herstellung der Bohrpfahlgründung in der Achse 50 zur Gründung einer der späteren Brückenpfeiler (August 2026) [Quelle: DB InfraGO AG]


Fortlaufende Herstellung der Arbeitsebene für den Trog auf der

Südseite (August 2026) [Quelle: DB InfraGO AG]

Juli 2026

- Wir haben die Arbeiten am Deichschart abgeschlossen. Die dauerhafte Zuwegung durch den Deich ermöglicht den Zugang zur Baustelle und gewährleistet gleichzeitig den Hochwasserschutz.
- Für das künftige Trogbauwerk haben wir die Bohrgeräte für die Tiefgründung angeliefert und aufgebaut. Damit schaffen wir die Grundlage für die weiteren Arbeiten am Trogbauwerk.
- Auf der Südseite wurden weitere Bereiche der Baugrube für das künftige Trogbauwerk ausgehoben.
- Mit dem Aufbau eines mobilen Betonwerks schaffen wir die Voraussetzungen für die anstehenden Betonarbeiten. Der benötigte Beton kann dadurch direkt auf der Baustelle hergestellt werden.
- Darüber hinaus haben wir die Baustelleneinrichtung erweitert und die Vermessungsarbeiten für die kommenden Bauabschnitte vorbereitet.



Fertigstellung des Deichscharts (Juli 2026) [Quelle: DB InfraGO AG]



Fertigstellung des Deichscharts (Juli 2026) [Quelle: DB InfraGO AG]



Anlieferung und Aufrüsten der Bohrgeräte zur Herstellung der Tiefgründung des Troges (Juli 2026) [Quelle: DB InfraGO AG]



Fortlaufender Aushub der Baugrube zur Herstellung des Troges (Südseite) (Juli 2026) [Quelle: DB InfraGO AG]



Aufbau eines mobilen Betonwerkes zur Versorgung der Baustelle mit Beton (Juli 2026) [Quelle: DB InfraGO AG]

Juni 2026

- Baubeginn: Am 1. Juni 2026 begannen wir offiziell im Rahmen eines Events mit Patrick Schnieder (Bundesverkehrsminister) und Olaf Lies (Ministerpräsident von Niedersachsen) mit den Bauarbeiten an der Brücke.
- Südseite: Wir bereiteten mit weiteren Aushubarbeiten die Fläche für den Bau des künftigen Trogbauwerks vor.
- Deichschart (Elsfleth): Im nördlichen Bereich haben wir den Korrosionsschutz an den vorhandenen Spundwänden abgeschlossen und die verbleibenden Restarbeiten beendet. Zudem passten wir den Deichverteidigungsweg an die neue Höhe des Deichscharts an. Damit bleibt die Wegeverbindung auch künftig durchgängig nutzbar.

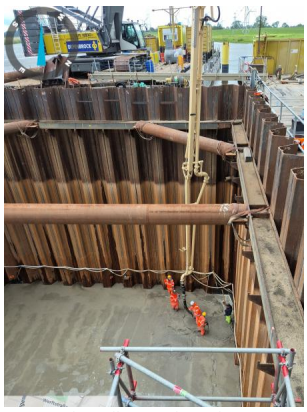
- Drehpfeiler: Wir haben die Ausgleichsschicht für den künftigen Drehpfeiler hergestellt. Sie sorgt für einen ebenen Untergrund, auf dem anschließend die Bodenplatte und später der Pfeiler gebaut werden können.


Olaf Lies (Ministerpräsident von Niedersachsen), Patrick Schnieder (Bundesverkehrsminister) und Dr. Philipp Nagl (Vorstandsvorsitzender der DB InfraGO AG) (v. l. n. r.) beim Event zum Baubeginn am 1. Juni 2026 vor der Baustelle des Neubaus der Drehbrücke mitsamt der Hilfsbrücke links im Hintergrund (Juni 2026) [Quelle: DB InfraGO AG]


Für das künftige Trogbauwerk führen wir weitere Erdarbeiten durch (Juni 2026) [Quelle: DB InfraGO AG]


Im Bereich des Deichscharts Nord führen wir Arbeiten zum Korrosionsschutz an den Spundwänden durch (Juni 2026) [Quelle: DB InfraGO AG]


Die Ausgleichsschicht für den künftigen Drehpfeiler wird hergestellt (Juni 2026) [Quelle: DB InfraGO AG]


Im Spundwandkasten der Achse 70 betonieren wir die Ausgleichsschicht (Juni 2026) [Quelle: DB InfraGO AG]


Wir passen den Deichverteidigungsweg an die neue Höhe des Deichscharts an (Juni 2026) [Quelle: DB InfraGO AG]

September 2025

- Probebohrpfähle (Elsflether Seite): Zur Herstellung von Probebohrpfählen auf der Elsflether Seite haben wir eine Standfläche errichtet. Mit diesen Proben prüfen wir die Tragfähigkeiten des Bodens und das Setzungsverhalten der Pfähle.
- Baustellenfläche und Andienung (Deichvorland Elsfleth): Wir stellen die Baustellenfläche her und bauen diese mit Sand auf. Dafür haben wir die Andienung umgestellt und der Sand wird per Schiff statt mit LKW angeliefert. Er wird vor Ort eingespült und verteilt. So entfallen tausende LKW-Fahrten. Das schont die Straßen und sichert eine kontinuierliche Versorgung der Baustelle.
- Straße „Bardenflether Hellmer“ und Deichschart (Elsfleth): Wir haben den begleitenden Graben umgelegt sowie die Straße ertüchtigt und höhergelegt. Im Anschluss beginnen wir mit dem Deichschart – einer dauerhaften, gesicherten Zuwegung durch den Deich. So bleibt der Hochwasserschutz erhalten, während die Baustelle jederzeit erreichbar ist.
- Wasserarbeiten: Wir haben die Tragrohre für die Arbeitsplattformen eingebracht und den Spundwandkasten für die Achse 70 (Drehpfeiler) hergestellt. In dem Drehpfeiler entsteht das spätere Herzstück der Brücke, da hier die Technik für die Drehvorgänge verbaut wird.


Im Deichvorland entsteht die Baustellenfläche (September 2025) [Quelle: DB InfraGO AG]


Die Straße „Bardenflether Helmer“ wurde für die Bauarbeiten angepasst (September 2025) [Quelle: DB InfraGO AG]


Blick auf die wasserseitigen Arbeiten (September 2025) [Quelle: DB InfraGO AG]


Drohnenaufnahme mit Blick von oben auf die wasserseitigen Arbeiten (September 2025) [Quelle: DB InfraGO AG]

Juni – August 2025

- **Seit Juni 2025** führen wir **bauvorbereitende Arbeiten** wie das Erstellen von Baustraßen und Abstellflächen für Baumaterial und Maschinen durch. **Im Norden** finden diese Arbeiten in Elsfleth und im Bereich der Bundesstraße 212 statt. Die Zufahrt zur Baustelle **im Süden** findet über die Bundesstraße 74 und den Gemeindeteil Bettingbühren in Berne statt. Dafür richten wir ab dem Bahnübergang „Bettingbührener Straße“ eine Baustraße entlang der Bahntrasse ein.
- Zudem bereiten wir die Vergabe für den Neubau der Brücke vor. Wir planen, die Vergabeunterlagen bis Sommer 2025 zu veröffentlichen und den Zuschlag bis Ende 2025 zu erteilen.
- Am 11. Juni 2025 haben wir in Elsfleth und am 26. Juni 2025 in Berne die Historie des Projekts und die nächsten Schritte bis zur Fertigstellung der neuen Hub-Drehbrücke über die Hunte vorgestellt.



Infoveranstaltung am 11. Juni 2025 in Elsfleth (Juni 2025) [Quelle: DB InfraGO AG]

Juli – Dezember 2024

- Am 11. Dezember 2024 haben wir die Planfeststellungsunterlagen beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) in Hannover eingereicht.
- Von Juli bis Dezember 2024 arbeiteten wir intensiv an der Planung für den Ersatzneubau der Brücke und stellten die Genehmigungsplanung für das Bauvorhaben fertig. Dafür wurden neben der eigentlichen

Planung der Brücke auch umfangreiche umweltfachliche Gutachten erstellt.

Mai – September 2024

- Am 18. und 19. September 2024 waren wir mit unserem Infomobil in Elsfleth und Berne unterwegs, um Anwohnende und alle Interessierten über den Projektstand zu informieren. Am Abend des 18. September 2024 haben wir außerdem bei einer Infoveranstaltung in der Stadthalle Elsfleth den Planungsstand des Ersatzneubaus der Eisenbahnüberführung Elsfleth über die Hunte präsentiert.
- Bis September 2024 führten wir landseitig Baugrunduntersuchungen auf Höhe der Eisenbahnüberführung durch. Unter anderem fanden Bohrungen zum Erstellen von Grundwassermessstellen statt. Ursprünglich war geplant, die Arbeiten bis Ende August 2024 abzuschließen. Da die letzte Bohrung auf Berner Seite jedoch innerhalb einer Kampfmittelverdachtsfläche lag, musste hier vor der Bohrung eine Kampfmittelsondierung durchgeführt werden.
- Parallel zu den Baugrunduntersuchungen setzen wir Scheuchdrachen zur Vergrämung von Vögeln (Kiebitz) ein.
- Im Mai und Juni 2024 haben wir an unterschiedlichen Stellen im Wasser Drucksondierungen und Bohrungen durchgeführt.



Infoveranstaltung am 18. September 2024 zum Stand der Planung in der Stadthalle Elsfleth (September 2024) [Quelle: DB InfraGO AG/Jörg Philipp Schiesgeries]



Infoveranstaltung am 18. September 2024 zum Stand der Planung in der Stadthalle Elsfleth (September 2024) [Quelle: DB InfraGO AG/Jörg Philipp Schiesgeries]



Wir führen Bohrungen zum Erstellen von Grundwassermessstellen durch (Juni 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Blick auf eine Grundwassermessstelle (Juni 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Wir haben an unterschiedlichen Stellen im Wasser Drucksondierungen und Bohrungen durchgeführt (Juni 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Wir setzen Scheuchdrachen zur Vergrämung von Vögeln ein (Mai 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]

April 2024

- Am 29. April 2024 haben wir gemeinsam mit Olaf Lies (Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung), Ute Plambeck (Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn AG für die Länder Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Hamburg und Bremen) sowie Stephan Siefken (Landrat Landkreis

Wesermarsch) die Hilfsbrücke feierlich in Betrieb genommen.
- Nach der technischen Abnahme der Brücke am 28. April 2024 konnten wieder Züge über diese fahren.
- Am 23. April 2024 haben wir die Hilfsbrücke eingehoben.


Offizielle Inbetriebnahme der Hilfsbrücke (April 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]


Zur feierlichen Inbetriebnahme der Hilfsbrücke waren Olaf Lies (Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung), Ute Plambeck (Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn AG für die Länder Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Hamburg und Bremen) sowie Stephan Siefken (Landrat Landkreis Wesermarsch) anwesend (v. l. n. r.) (April 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]


Nach der technischen Abnahme fährt wieder ein Zug über die Brücke (April 2024) [Quelle: Deutsche Bahn AG]


Blick auf den Einhub der Hilfsbrücke (April 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]


Blick auf den Einhub der Hilfsbrücke (April 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]

März 2024
- Im März 2024 haben wir das Leitwerk, das Drehteil der Brücke sowie den mittigen Drehpfeiler zurückgebaut und die alte Brücke ausgehoben.
- Ab März 2024 haben wir vorgezogene Baugrunduntersuchungen durchgeführt. Insgesamt fanden 14 Schürfe und Kleinrammbohrungen im Gleisbereich statt. Schürfe sind kleine Baugruben, die von Hand ausgehoben werden und rund 1,3 Meter tief sind. Die Bohrungen sind circa acht Meter tief.



Wir haben das Leitwerk, das Drehteil der Brücke sowie den mittigen Drehpfeiler zurückgebaut und die alte Brücke ausgehoben (März 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Wir haben das Leitwerk, das Drehteil der Brücke sowie den mittigen Drehpfeiler zurückgebaut und die alte Brücke ausgehoben (März 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]

Februar 2024

Am 25. Februar 2024 kollidierte ein Binnenfrachtschiff mit der Eisenbahn-Drehbrücke über die Hunte bei Elsfleth.



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



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

Anwohnerinfo

Baugrunduntersuchungen bis September 2024

Für die weitere Planung des Neubaus der Eisenbahnüberführung (EÜ) waren Baugrunduntersuchungen erforderlich. Diese Untersuchungen analysieren den Baugrund unter den bestehenden Gleisen sowie im Wasser und beinhalten Bohrungen und Drucksondierungen. Bei **Bohrungen** werden Bodenproben aus verschiedenen Tiefen entnommen, um die geologischen Schichten zu analysieren. Jede Bohrung dauert vier Tage. Am fünften Tag werden die Ergebnisse ausgewertet. **Drucksondierungen** messen, wie tief ein Messkegel in den Boden eindringen kann und wie groß der Widerstand ist, um die Bodenbeschaffenheit zu bestimmen.

Bis September 2024 führten wir nach Abstimmung mit den Eigentümer:innen landseitig Baugrunduntersuchungen auf Höhe der EÜ durch. Insgesamt wurden 23 Bohrungen im Deichvorland und im Gleisbereich in Elsfleth und in Berne durchgeführt. Eingeschlossen hiervon sind auch Bohrungen zum Erstellen von Grundwassermessstellen. Mittels Grundwassermessstellen kann der Grundwasserpegel während des gesamten Bauvorhabens überwacht werden. Parallel dazu setzen wir Scheuchdrachen zur Vergrämung von Vögeln (Kiebitz) ein.

Ursprünglich war geplant, die Untersuchungen bis Ende August 2024 abzuschließen. Da die letzte Bohrung auf Berner Seite jedoch innerhalb einer Kampfmittelverdachtsfläche lag, musste hier vor der Bohrung eine Kampfmittelsondierung durchgeführt werden. Die Kampfmittelsondierung fand bis Mitte September 2024 im Berner Deichbereich (am Pfeiler 40) und bis zu einer Tiefe von rund 20 Metern statt.

Die Eigentümer:innen der Flächen wurden über die landseitigen Baugrunduntersuchungen informiert. Es werden keine größeren Lärmbeeinträchtigungen erwartet.

Im **Mai** und **Juni 2024** haben wir an unterschiedlichen Stellen im Wasser Drucksondierungen und Bohrungen durchgeführt.

Im **März** und **April 2024** fanden im Rahmen der Instandhaltungsarbeiten Schürfe und Kleinrammbohrungen im Gleisbereich statt.


Wir führen Bohrungen zum Erstellen von Grundwassermessstellen durch (Juni 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]


Blick auf eine Grundwassermessstelle (Juni 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]


Wir haben an unterschiedlichen Stellen im Wasser Drucksondierungen und Bohrungen durchgeführt (Juni 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]


Wir setzen Scheuchdrachen zur Vergrämung von Vögeln ein (Mai 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]

Downloads

Präsentation Infotermin am 26. Juni 2025 in Berne – Vorstellung der vorbereitenden Arbeiten (Stand Juni 2025) [PDF | 1.7 MB]

Präsentation Infotermin am 11. Juni 2025 in Elsfleth – Vorstellung der vorbereitenden Arbeiten (Stand Juni 2025) [PDF | 2.2 MB]

Handzettel Beginn der bauvorbereitenden Arbeiten an der Huntebrücke (Stand Juni 2025) [PDF | 2 MB]

Handzettel Neubau der Huntebrücke (Stand September 2024) [PDF | 839.6 kB]

Fahrplanänderungen

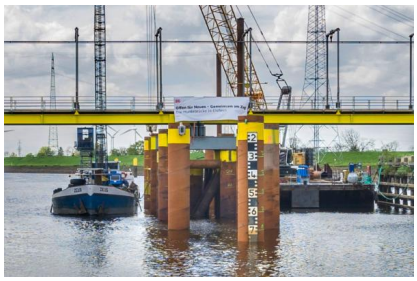
Einschränkungen im Zugverkehr

Während der Arbeiten sind auch Einschränkungen im Zugverkehr notwendig. Weitere Informationen unter www.vbn.de und www.nordwestbahn.de

Mediagalerie



YouTube: Einblick in die Arbeiten für die Hilfsbrücke als provisorische Übergangslösung zur schnellen Wiederaufnahme des Zugverkehrs (Mai 2024) [Quelle: Deutsche Bahn AG]



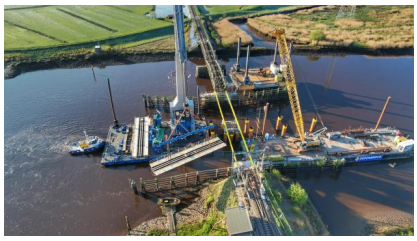
Offizielle Inbetriebnahme der Hilfsbrücke (April 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Zur feierlichen Inbetriebnahme der Hilfsbrücke waren Olaf Lies (Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung), Ute Plambeck (Konzernbevollmächtigte der Deutschen Bahn AG für die Länder Niedersachsen, Schleswig-Holstein, Hamburg und Bremen) sowie Stephan Siefken (Landrat Landkreis Wesermarsch) anwesend (v. l. n. r.) (April 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Nach der technischen Abnahme fährt wieder ein Zug über die Brücke (April 2024) [Quelle: Deutsche Bahn AG]



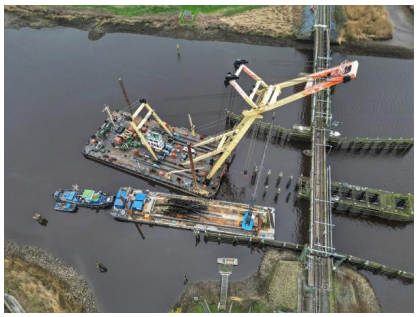
Blick auf den Einhub der Hilfsbrücke (April 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Blick auf den Einhub der Hilfsbrücke (April 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Wir haben das Leitwerk, das Drehteil der Brücke sowie den mittigen Drehpfeiler zurückgebaut und die alte Brücke ausgehoben (März 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Wir haben das Leitwerk, das Drehteil der Brücke sowie den mittigen Drehpfeiler zurückgebaut und die alte Brücke ausgehoben (März 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



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



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