

Friesenbrücke



YouTube: Einschwimmen der Friesenbrücke – Die Drehbrücke (Dezember 2024)
[Quelle: Deutsche Bahn AG]



YouTube: Einblick in die Konstruktion des neuen Bauwerks (Niederlande onderiteling aanwezig) (Dezember 2023) [Quelle: KIEKSTE Medienproduktion/eberhardt – die ingenieure GmbH]

Die Friesenbrücke ist ein wesentlicher Teil der 173 Kilometer langen Bahnstrecke zwischen Groningen und Bremen, der sogenannten Wunderline. Die Wunderline verbindet Deutschland und die Niederlande, die Metropolregionen Nordwest und Groningen-Assen sowie zahlreiche Städte und Gemeinden miteinander. Darüber hinaus ist die Wunderline ein wichtiges Bindeglied im gesamteuropäischen Zugverkehr von Amsterdam bis nach Hamburg und Skandinavien. Durch die Modernisierung und den Ausbau der Wunderline wird die Streckengeschwindigkeit erhöht, wodurch sich die Reisezeiten verkürzen. Zudem werden die Kapazitäten ausgebaut. Das Reisen wird so noch komfortabler.

Die Friesenbrücke als Teil des Vorhabens wurde im Jahr 2015 von einem Frachtschiff stark beschädigt. Seitdem müssen Reisende zwischen Leer und Weener Busse des Ersatzverkehrs nutzen. Durch den Neubau der Brücke können die Züge von Leer aus wieder grenzüberschreitend fahren. Auch der Fuß- und Radverkehr wird die Brücke über die Ems mit einem eigenen Weg nutzen können. Die neue Hub-Drehbrücke ermöglicht es zukünftig auch großen Schiffen, sicher durch die geöffnete Friesenbrücke zu navigieren.

Projekt

Am 3. Dezember 2015 rammte ein Frachtschiff die geschlossene Brücke und zerstörte sie teilweise. Seitdem ist das Bauwerk für den Eisenbahnverkehr unpassierbar. Um wieder einen durchgängigen Zugverkehr auf der Strecke zwischen dem ostfriesischen Leer und Groningen zu ermöglichen, wird die Brücke durch ein neues Bauwerk ersetzt.

Nachdem die Schäden am Bauwerk festgestellt und untersucht wurden, konnte mit den Vorplanungen begonnen werden. Im Rahmen dieser wurden verschiedene Varianten der Bauwerksgestaltung unter Beteiligung der Betroffenen (z. B. Anlieger:innen und Vereine) sowie Bund, Land und Kommunen untersucht. Dabei wurde entschieden, das Bauwerk als Hub-Drehbrücke inklusive der noch bestehenden Vorlandbrücken neu zu bauen.

Die insgesamt 335 Meter lange Brücke wird als Stahlfachwerkkonstruktion errichtet. Sie besteht aus zwei Vorlandbrücken und einem beweglichen mittleren Brückenteil. Das Herzstück der neuen Brücke ist der Drehpfeiler mit den maschinentechnischen Anlagen im Flussbett, auf dem der 145 Meter lange mittlere Brückenteil lagert. Eine Übersicht über die „Ingenieurskunst in Zahlen“ erhalten Sie in den Infotafeln „Die neue Friesenbrücke – hier entsteht Europas größte Hub-Drehbrücke“ in unserem Download-Bereich.

Bei der für die Hub-Drehbrücke eingesetzten Maschinentechnik handelt es sich um eine Hub-Dreh-Verbindung, deren Bewegungsablauf in mehreren Phasen abläuft. Zunächst wird der drehbare Teil der Brücke entriegelt. In

einem weiteren Schritt werden die Brückenenden durch Anheben am Drehpfeiler freigesetzt. Anschließend folgt mittels Hydroantrieb und Drehkranz das Aufdrehen und Verriegeln in Endlage. Bedient wird die Brücke aus dem denkmalgeschützten Brückenwärterhaus. Zukünftig wird auch ein Betrieb aus einer Fernbedienzentrale möglich sein. Die Brücke erhält einen 2,5 Meter breiten Fuß- und Radweg sowie einen separaten Dienstweg.

In unserer Broschüre „Wunderline und Friesenbrücke – in Zukunft grenzenlos“ erhalten Sie weitere Informationen zu den beiden Projekten Wunderline und Friesenbrücke.

Wie wurde entschieden, welche Variante umgesetzt wird?

Während der Vorplanung wurden verschiedene Varianten der Bauwerksgestaltung untersucht und diskutiert. Der teilweise bzw. vollständige Neubau der Brücke im Stil der Bestandsbrücke, ein teilweiser Neubau in Form einer Hub-Drehbrücke auf Weeneraner Seite sowie der komplette Neubau der Überführung mit Drehpfeiler auf Ihrhover Seite. Die Variante „Neubau der Überführung mit Drehpfeiler auf Ihrhover Seite“ wurde mit Abschluss der Vorplanung als Vorzugsvariante bestätigt. Im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) wurde eine Bestandsaufnahme auf circa 660 Hektar Fläche rund um die geplante Trassenachse durchgeführt (siehe Grafik zum Untersuchungsgebiet in der Mediagalerie). Für die relevanten Varianten aus der Vorplanung wurden alle Schutzgüter analysiert – darunter unter anderem „Mensch“, „Tiere und Pflanzen“, „Wasser“ sowie „Fläche und Boden“. Die Auswirkungen der jeweiligen Varianten wurden im Anschluss in Bezug auf diese Schutzgüter bewertet, um diese vergleichbar zu machen.

Natur und Umwelt

Die Bauarbeiten erfordern einen gewissen Eingriff in die Natur. Im Rahmen der Planungen wurden in umfangreichen Untersuchungen alle Auswirkungen auf die Umwelt ermittelt. Die für die Bauarbeiten notwendigen Eingriffe werden durch zahlreiche Arbeiten im Rahmen des Umwelt- und Landschaftsschutzes kompensiert.

Zeitplan

Das Projekt befindet sich im Bau.

Im Juli 2021 hat das Eisenbahn-Bundesamt den Planfeststellungsbeschluss erteilt. Danach haben wir die alten Pfeiler und die Brücke planmäßig seit Sommer 2021 zurückgebaut. Die offiziellen Arbeiten zum Neubau im Bereich der Ems haben wir im August 2022 begonnen. Anfang September 2025 haben wir den Fuß- und Radweg der neuen Hub-Drehbrücke geöffnet. Voraussichtlich im Sommer 2026 nehmen wir die Brücke zusammen mit der Wunderline für den Zugverkehr in Betrieb.

Ursprünglich war vorgesehen, die Arbeiten bereits im Dezember 2024 abzuschließen. Häufiger Starkregen und das damit verbundene Hochwasser haben jedoch die Bodenverhältnisse massiv verschlechtert und die Bauarbeiten verzögert. Zusätzlich wirken sich Lieferschwierigkeiten und Engpässe bei dringend benötigten Baumaterialien auf die Arbeiten aus.

Zudem machen ein intensiver politischer Diskurs über die Variantenfindung, eine technisch anspruchsvolle Hub-Dreh-Konstruktion, zusätzlich erforderliche Gutachten sowie aufwendige Genehmigungs- und Vergabeverfahren das Projekt zur Herausforderung.

Aufgrund des schwierigen Baugrunds, des hohen Grundwasserstands sowie der Engpässe bei Großmaschinen und Spezialtiefbau-Fachkräften, konnten wir auch den für Mitte 2025 avisierten Termin für die Inbetriebnahme der Wunderline zwischen Groningen und Bremen nicht einhalten. Somit mussten wir auch die Aufnahme des Zugbetriebs auf der Friesenbrücke verschieben. Zudem haben wir die Teileröffnung der Brücke für Fußgänger:innen und Radfahrende aufgrund laufender Arbeiten und der Herstellung der Geh- und Radwegrampen auf Anfang September 2025 verschoben.

Da sich die Arbeiten an der Wunderline im Bereich der Brücke weiter verzögern, kann auch die Inbetriebnahme für den Zugverkehr Ende 2025 nicht eingehalten werden. Hindernisse im Baugrund, hochstehendes Grundwasser, insbesondere im Bereich Ihrhove, sowie technische Herausforderungen bei der Anbindung der bestehenden Stellwerkstechnik erschweren die Bauarbeiten an der Strecke. Daher muss die Inbetriebnahme der ersten Baustufe der Wunderline und damit auch der Friesenbrücke auf Sommer 2026 verschoben werden.

Den Handzettel „[Historie der Friesenbrücke](#)“ erhalten Sie in unserem Download-Bereich.

Baufortschritt

September 2025

- Geh- und Radweg: Seit 5. September 2025 ist der Geh- und Radweg der Friesenbrücke geöffnet. Weener und Westoverledingen sind damit erstmals seit zehn Jahren für Passant:innen wieder direkt verbunden.
- Sperrzeiten und Tideabhängigkeit: Die Nutzung bleibt eingeschränkt und tideabhängig (abhängig von den Gezeiten). Zwei Stunden vor und nach Hochwasser ist die Brücke für den Schiffsverkehr geöffnet. In diesen Zeiträumen ist der Geh- und Radweg gesperrt. Außerhalb dieser Zeiten ist eine Querung möglich. Da es sich um eine Öffnung unter Baustellenbedingungen handelt, sind kurzfristige Abweichungen aufgrund von Probebetrieb oder Schiffsverkehr unvermeidbar.
- Information und Sicherheit: Radfahrende steigen im Baustellenbereich ab und schieben. Baufahrzeuge haben Priorität. Mitarbeitende sind präsent und stehen für Fragen bereit. Weitere Informationen können Sie den Aushängen und Schaukästen vor Ort sowie dem Handzettel „[Informationen zur Geh- und Radwegnutzung der Friesenbrücke](#)“ in unserem Download-Bereich entnehmen.
- Ausblick auf die Wunderline: Die vorläufige Öffnung unterstützt die schrittweise Wiederverbindung der Kommunen. Als nächster Schritt ist die vollständige Inbetriebnahme zusammen mit der Wunderline im Sommer 2026 geplant.



Menschen aus Weener und Westoverledingen begegnen sich bei erstmaliger Brückeneröffnung (September 2025) [Quelle: DB InfraGO AG]



Auf der Westoverledinger Seite warten viele Menschen auf die Öffnung des Sperrzauns (September 2025) [Quelle: DB InfraGO AG]

August 2025

- **Erste Zugfahrten:** Die ersten Züge konnten aufgrund von baulichen Sonderlösungen bereits über die Brücke fahren. Dafür haben wir die Schienen gelascht und die Durchfahrt für den Schiffsverkehr zeitweise gesperrt. Beim Laschen werden die Schienen so miteinander verbunden, dass die Schienenfahrkante und die Schienenfahrfläche genau in Höhe und Richtung übereinstimmen und sich nicht verdrehen können. Dies stellt noch nicht den endgültigen Schienenübergang dar.
- **Fuß- und Radweg:** Anfang August 2025 haben wir ermittelt, welche Arbeiten noch ausgeführt werden müssen, damit der Geh- und Radweg ab dem 5. September 2025 genutzt werden kann. Diese wurden ausgeführt und abgenommen.
- **Anrampungen:** Die Zuwegungen zum Fuß- und Radweg wurden von den Kommunen fertiggestellt.
- **Beleuchtung:** Auch die Beleuchtung der Friesenbrücke nahmen wir in Betrieb.



YouTube: Impressionen der Beleuchtung (August 2025) [Quelle: DB InfraGO AG]



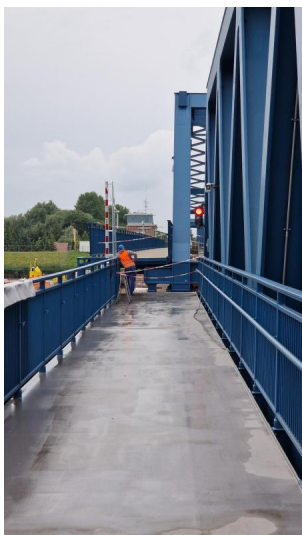
Die Zuwegungen zum Fuß- und Radweg wurden von den Kommunen fertiggestellt (August 2025) [Quelle: DB InfraGO AG]

Juli 2025

- Vorlandbrücke: Sowohl an der Einfeldbrücke als auch an der Zweifeldbrücke konnten wir die Schrankenbäume erfolgreich installieren. Parallel dazu montierten wir die neue Ampelanlage und nahmen sie in Betrieb. Damit ist die Steuerung und Sicherung des Verkehrsflusses an diesen Stellen nun gewährleistet.
- Drehbrücke: Die Langschienen wurden auf die Normalspur von 1.435 Millimetern justiert und festmontiert.
- Netzstation Elektronisches Stellwerk: Vor den Bahnanlagen der Friesenbrücke führten wir Bodenarbeiten durch. Diese Arbeiten dienen als Grundlage für die im Anschluss folgenden Pflasterarbeiten, die den Zugang und die Infrastruktur verbessern.
- provisorische Brückenlager: Mit dem Stand des Baufortschritts sind die zuvor eingesetzten provisorischen Brückenlager nicht mehr erforderlich und werden zurückgebaut.



Seitenansicht auf die Ampelanlage (Juli 2025) [Quelle: DB InfraGO AG]



Frontansicht auf die Ampelanlage (Juli 2025) [Quelle: DB InfraGO AG]



Bodenarbeiten an der Netzstation (Juli 2025) [Quelle: DB InfraGO AG]



Rückbau der provisorischen Brückenlager (Juli 2025) [Quelle: DB InfraGO AG]

Juni 2025

- **Brückenwärterhaus:** Alle Türen wurden im Brückenwärterhaus verbaut. Somit sind wir der Fertigstellung wieder einen Schritt näher gerückt.
- **Geh- und Radweg:** Die Kommunen haben mit den ersten Arbeiten an den Anrampungen für den Geh- und Radweg begonnen. Dies erleichtert in Zukunft allen Fußgehenden und Radfahrenden den Zugang zur Brücke.
- **Energieversorgung:** Die provisorische Netzstation wurde abtransportiert. Das vereinfacht die weiteren Arbeiten im Elektronischen Stellwerk (ESTW).
- **ESTW:** Für das ESTW wurden die ersten Telekommunikations- und Leit- und Sicherungstechnik-Schränke angeliefert. Diese werden für die Steuerungs- und Kommunikationsaufgaben des Bahnbetriebs benötigt und sorgen für einen reibungslosen und sicheren Schienenverkehr.
- **Schienenübergang:** Die Schienenübergangskonstruktion wurde in Bremen getestet. Diese Konstruktion gewährleistet den sicheren Übergang zwischen feststehendem und beweglichem Teil der Brücke. Da an diesem Punkt das durchgehende Schienengleis beim Öffnen der Brücke getrennt wird, müssen höchste Sicherheitsstandards eingehalten werden. Nur so kann eine Überfahrt mit geplanten 120 km/h stattfinden.



Alle Türen wurden im Brückenwärterhaus verbaut (Juni 2025) [Quelle: DB InfraGO AG]



Die Kommunen haben mit den ersten Arbeiten an den Anrampungen für den Geh- und Radweg begonnen (Juni 2025) [Quelle: DB InfraGO AG]



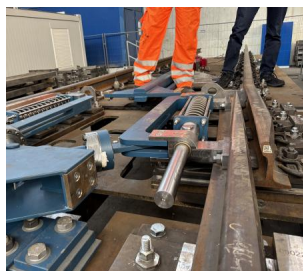
Für das ESTW wurden die ersten Telekommunikations- und Leit- und Sicherungstechnik-Schränke angeliefert (Juni 2025) [Quelle: DB InfraGO AG]



Für das ESTW wurden die ersten Telekommunikations- und Leit- und Sicherungstechnik-Schränke angeliefert (Juni 2025) [Quelle: DB InfraGO AG]



Die Schienenübergangskonstruktion wurde in Bremen getestet (Juni 2025)
[Quelle: DB InfraGO AG]



Die Schienenübergangskonstruktion wurde in Bremen getestet (Juni 2025)
[Quelle: DB InfraGO AG]

Mai 2025

- Geh- und Radweg: Der Anschluss zum Fuß- und Radweg wurde auf der Ihrhover Seite gepflastert, was den Zugang für Fußgänger:innen und Radfahrende zur Brücke ermöglicht.
- Stromversorgung: Die Stromversorgung der Brücke erfuhr eine bedeutende Verbesserung. Die Inbetriebnahme-Arbeiten und damit die Brückenbewegungen wurden bis zum Mai 2025 durch eine provisorische Trafostation gewährleistet. Aufgrund dessen konnte die Brücke nur mit verminderter Leistung bewegt werden. Nun haben wir die Versorgung auf die Netzstation der Friesenbrücke umgestellt. Mit dieser Umstellung ist es möglich, alle sechs der 75 kW Pumpen zu betreiben, was die Bewegungszeit der Brücke verringert.
- Schienen: Ein weiterer Meilenstein ist die Verlegung der Schienen auf der Brücke.
- Telekommunikationskabel: Um eine nahtlose Kommunikation der Bahngewerke zwischen den beiden Flussseiten zu ermöglichen, wurden zwei Signalübertragungskabel (LWL-Kabel) durch ein Rohr (den Düker) unter der Ems gezogen. Diese Kabel stellen sicher, dass wichtige Informationen der Leit- und Sicherungstechnik (LST) und der digitale Zugfunk (GSM-R) auch bei geöffneter Brücke zwischen beiden Flussseiten problemlos ausgetauscht werden können.
- Brückenwärterhaus: Um den Brandschutz zu gewährleisten und damit Unbefugte nicht ins Wärterhaus eindringen können, verbauen wir eine Brand- und Einbruchmeldeanlage.



Die Langschienen auf der Drehbrücke (Mai 2025) [Quelle: DB InfraGO AG]



Die Signalübertragungskabel (Mai 2025)
[Quelle: DB InfraGO AG]



Der Fuß- und Radweg wurde auf der Ihrhover Seite gepflastert (Mai 2025)
[Quelle: DB InfraGO AG]



Die Schienen auf der Zweifeldbrücke (Mai 2025) [Quelle: DB InfraGO AG]

April 2025

- Drehbrücke: Am 2. April 2025 wurde ein weiterer Meilenstein im Bauprojekt erzielt – das Drehelement der Friesenbrücke ist erstmalig erprobt worden. Vom 7. bis 12. April 2025 fand die erste Pilotphase statt. Nach Ostern öffneten wir die Brücke erneut. Des Weiteren wurden Messversuche vom Erdungsprüfer durchgeführt, um die Sicherheit zu gewährleisten.

- Schnittstelle zur Wunderline: Die Schienen des Projekts Wunderline führten wir erfolgreich bis an die Brücke heran. Dies ist ein entscheidender Schritt in Richtung der Verbindung zwischen Deutschland und den Niederlanden.
- Vorlandbrücken: Auf der Ein- und Zweifeldbrücke brachten wir Gleisschotter ein, der der Stabilität und Funktionalität der Gleislage dient. Darüber hinaus konnten wir die Lager auf den Achsen 20 und 40 während der Öffnung der Brücke präzise ausrichten.
- Brückenwärterhaus: Ein bedeutender Fortschritt wurde auch mit der Installation des AIS-Masts (Automatisches Identifikationssystem) auf dem Brückenwärterhaus erzielt. Dieser Mast dient zur Telemetrie des Schiffsverkehrs und trägt entscheidend zur Sicherheit bei.

Diese Baufortschritte markieren wesentliche Etappen im Projekt und führen uns näher an die Inbetriebnahme heran.



Die Schienen führen bis zur Brücke (April 2025) [Quelle: DB InfraGO AG]



Der Gleisschotter auf der Zweifeldbrücke (April 2025) [Quelle: DB InfraGO AG]



Die geschlossene Brücke – Übersicht über das Baufeld (April 2025) [Quelle: DB InfraGO AG]



Der AIS-Mast (Automatisches Identifikationssystem) auf dem Brückenwärterhaus (April 2025) [Quelle: DB InfraGO AG]



Das Drehelement der Friesenbrücke ist erstmalig erprobt worden (April 2025) [Quelle: DB InfraGO AG]



Das Drehelement der Friesenbrücke ist erstmalig erprobt worden (April 2025) [Quelle: DB InfraGO AG]



Das Drehelement der Friesenbrücke ist erstmalig erprobt worden (April 2025) [Quelle: DB InfraGO AG]



Das Drehelement der Friesenbrücke ist erstmalig erprobt worden (April 2025) [Quelle: DB InfraGO AG]



Das Drehteil auf der Hubsäule (April 2025) [Quelle: DB InfraGO AG]

März 2025

- Brückenwärterhaus: Im Brückenwärterhaus installierten wir eine neue Küche und an der Eingangstür sorgt nun eine Gegensprechanlage für mehr Komfort und Sicherheit.

- verbesserte Sicherheit der Schifffahrt: Eine Wasserstandsanzeige (Pegelanzeige) wurde jeweils auf der rechten Seite der Schifffahrtsstraße stromaufwärts und -abwärts an Dalben angebracht. Damit gibt es zwei Pegelanzeigen für die Schiffe. Zusätzlich gibt es eine für den Brückenwärter, um die Wasserstände der Ems jederzeit optimal im Blick zu haben. Für zusätzliche Sicherheit montierten wir die Schifffahrtssignale an den Spitzenlagern der Brücke. Dies ermöglicht eine visuelle Kommunikation mit den Schiffen.
- optische Sicherheitsvorkehrungen: Der untere Bereich der Brücke, der über die Wasserstraße hinausragt, wurde in leuchtendem Signalgelb gestrichen. Diese Farbe hebt die Brücke deutlich vom Himmel und der Wasseroberfläche ab und ist bei jedem Wetter gut sichtbar.
- Drehbrücke: Die Lager, die die drehbare Konstruktion der Brücke mit dem Brückenaufbau verbinden, wurden geliefert und erfolgreich montiert. Als ersten Belastungstest hoben wir die Brücke probeweise an.



Wasserstandsanzeigen (Pegelanzeigen) wurden an den Dalben angebracht (April 2025) [Quelle: DB InfraGO AG]



Wasserstandsanzeigen (Pegelanzeigen) wurden an den Dalben angebracht (März 2025) [Quelle: DB InfraGO AG]



Neue Küche im Wärterhäuschen für die Selbstversorgung (März 2025) [Quelle: DB InfraGO AG]



Gegensprechanlage für die Sicherheit (März 2025) [Quelle: DB InfraGO AG]



Die Schifffahrtssignale wurden an den Spitzenlagern der Brücke montiert (März 2025) [Quelle: DB InfraGO AG]



Gelbe Farbelemente unter der Brücke sorgen für bessere Sichtbarkeit (März 2025) [Quelle: DB InfraGO AG]



Die Lager der drehbaren Konstruktion wurden erfolgreich eingebaut (März 2025) [Quelle: DB InfraGO AG]

Februar 2025

- Drehpfeiler: Die Arbeiten rund um die Friesenbrücke schreiten voran. Ein bedeutender Meilenstein wurde mit der vollständigen Verrohrung der Hub-Drehsäule im Drehpfeiler erreicht. Zudem schlossen wir die letzten Bauarbeiten an den Hubzylindern ab. Ein entscheidender Moment war die Durchführung der ersten Testfahrten, bei denen das Hub-Element verfahren wurde. Auch wenn die Drehbrücke selbst noch nicht in Bewegung gesetzt wurde, gelten diese Tests als bedeutender Schritt im Projekt. Neben den Arbeiten an der Brücke stellten wir auch die nördliche und südliche Treppe des Drehpfeilers fertig, was den Zugang für die

weiteren Arbeiten an der Brücke verbessert.

- Brückenwärterhaus: Der Geh- und Radweg vor dem Brückenwärterhaus erhielt eine neue Pflasterung.
- wasserseitige Arbeiten: Die Dalbenköpfe wurden erfolgreich montiert.
- Ein- und Zweifeldbrücke: Die Brückenschwellen für die Ein- und Zweifeldbrücke wurden geliefert. Sie stellen einen essenziellen Bestandteil der Bahninfrastruktur dar.



Anschlussarbeiten an den Hubzylindern (Februar 2025) [Quelle: DB InfraGO AG]



Anschlussarbeiten an den Hubzylindern (Februar 2025) [Quelle: DB InfraGO AG]



Anschlussarbeiten an den Hubzylindern (Februar 2025) [Quelle: DB InfraGO AG]



Pflasterarbeiten vor dem Brückenwärterhaus im Übergangsbereich des Geh- und Radweges (Februar 2025) [Quelle: DB InfraGO AG]



Montierte Dalbenköpfe (Februar 2025) [Quelle: DB InfraGO AG]



Brückenschwellen für die Ein- und Zweifeldbrücke (Februar 2025) [Quelle: DB InfraGO AG]

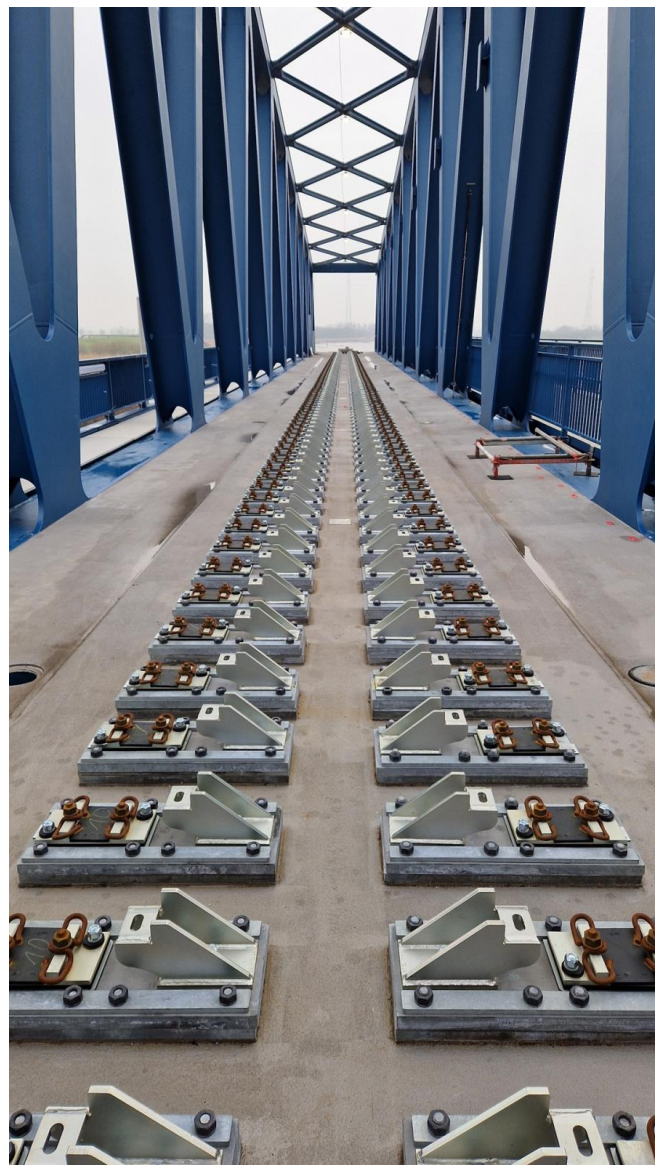
Januar 2025

- wasserseitige Arbeiten: Die Vorbereitungsarbeiten für die Köpfe der Dalben fanden statt. Dalben sind in das Flussbett eingerammte Pfähle, die unter anderem der Befestigung von Schiffen oder der Markierung der Fahrrinne dienen.
- Zweifeldbrücke: Wir verschweißen weiterhin die Elemente der Zweifeldbrücke.
- Drehbrücke: Wir haben die Schienenbefestigungen auf der Drehbrücke montiert.

- Drehpfeiler: Die Hubsäule wird in Achse 30 präzise ausgerichtet. Im Drehpfeiler haben wir auf der nördlichen Seite die ersten Treppen verbaut.
- Ingenieurbau in Westoverledingen: Wir haben mit der Verlegung der Rohrleitungen für die Hydraulikflüssigkeit begonnen.
- Brückenwärterhaus: Im Brückenwärterhaus haben wir die Innentüren montiert.



Verrohrung der Hub-Drehsäule (Januar 2025) [Quelle: DB InfraGO AG]



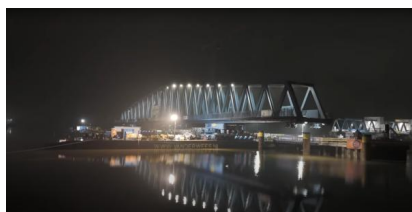
Wir haben die Schienenbefestigungen auf der Drehbrücke montiert (Januar 2025) [Quelle: DB InfraGO AG]

Dezember 2024

Einschwimmen der Friesenbrücke

In engen Abstimmungen mit dem Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN), den Seewetterdiensten, den Bauüberwachungen und den ausführenden Firmen wurde ein Konzept zum Einschwimmen der Friesenbrücke abgestimmt:

- 4. Dezember 2024: Das Drehelement wurde auf der Hafensfläche in Papenburg auf Self-Propelled Modular Transporters (SPMTs) verladen. Das sind mehrachsige, selbstfahrende Transporteinheiten für Schwertransporte.
- 8. Dezember 2024: Die SPMTs mit der aufliegenden Drehbrücke wurden über die Kaimauer auf zwei Schwimmpontons gefahren.
- 10. Dezember 2024: In den frühen Morgenstunden wurden die Pontons an die Baustelle gebracht.
- Nacht 11./12. Dezember 2024: Um die Brücke einzuheben, haben wir die Ems aufgestaut und die Pontons mithilfe von Winden eingedreht, sodass sie zum Ende in West-Ost-Richtung auslagen. Währenddessen rotierten die SPMTs auf den Pontons, um das Brückenelement in der richtigen Position zu halten. Anschließend haben wir den Einschubvorgang durchgeführt. Zum Erreichen der Endlage wurde das Brückenelement mittels der SPMTs auf den Pontons in Richtung Osten verfahren. Aufgrund der dadurch entstehenden Lastumlagerung mussten die Ballasttanks des Pontons in Teilen umgepumpt werden. Nach der Feinausrichtung lag das Element am 12. Dezember 2024 (5.30 Uhr) auf den provisorischen Hilfskonstruktionen des Drehpfeilers.



YouTube: Einschwimmen der Friesenbrücke – Die Drehbrücke (Dezember 2024) [Quelle: Deutsche Bahn AG]



Das Brückenelement wurde auf Pontons an die Baustelle gebracht (Dezember 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



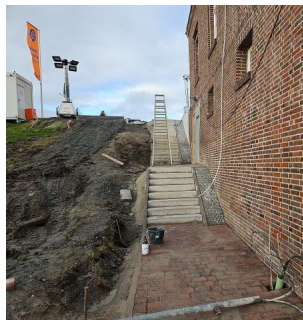
Das Drehelement wurde auf mehrachsige, selbstfahrende Transporteinheiten für Schwertransporte verladen (Dezember 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]

November 2024

- Zweifeldbrücke: An der Zweifeldbrücke finden fortlaufend Ausrichtungs-, Schweiß- und Beschichtungsarbeiten statt.
- Drehbrücke: An der Drehbrücke führten wir Restarbeiten zum Ausbau und zum Korrosionsschutz durch. Die Montage der Spitzenverriegelung ist abgeschlossen. Außerdem wurde die Brücke an den Hublagerpunkten angehoben. Die Vorbereitungen für das Einschwimmen der Drehbrücke laufen.
- Brückenwärterhaus: Wir haben Restarbeiten der Ausbaugewerke, die Herstellung des Treppenaufgangs vom Kellergeschoss sowie Pflasterarbeiten durchgeführt.
- Drehpfeiler: Die Hubsäule wurde verladen und traf am 22. November 2024 auf der Baustelle ein. Dort haben wir sie bei Schneefall in den Drehpfeiler eingehoben. Daran angeschlossen sind Arbeiten zur genauen Ausrichtung der Säule. Es finden zudem auch im Drehpfeiler Vorbereitungen zum Einschwimmen der Drehbrücke statt.
- Netzstation: Im Bereich der Straße „Müggenborg“ und der Netzstation führen wir Kabeltiefbauarbeiten durch. Außerdem werden Arbeiten zur Herstellung der Entwässerung der Fläche im Bereich der Netzstation und des Elektronischen Stellwerks durchgeführt. Weiterhin bauen wir die Netzersatzanlage (NEA) in die Netzstation ein. Im Falle eines Stromausfalls kann die Brücke mithilfe der NEA weiter bedient werden.



Die Brücke wurde an den Hublagerpunkten angehoben (November 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



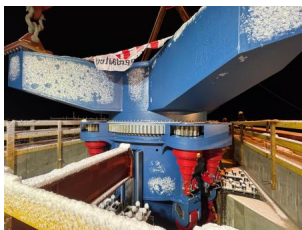
Blick auf den Treppenaufgang des Brückenwärterhauses (November 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Die Hubsäule des Drehpfeilers wurde verladen (November 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Die Hubsäule wurde bei Schneefall in den Drehpfeiler eingehoben (November 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Die Hubsäule wurde bei Schneefall in den Drehpfeiler eingehoben (November 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Die Netzersatzanlage wird in die Netzstation eingebaut (November 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Die Netzersatzanlage wird in die Netzstation eingebaut (November 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]

Oktober 2024

- **Einschwimmarbeiten der Einfeldbrücke:** Die Einfeldbrücke wurde am 30. Oktober 2024 auf einem Schwimmponton über die Ems zum Bauort in Weener transportiert. Dort haben wir das rund 70 Meter lange und 700 Tonnen schwere Brückenteil am 31. Oktober 2024 bei Hochwasser zwischen der Achse 20 und dem Widerlager Achse 10 positioniert und mit abfließendem Wasser auf den Hilfskonstruktionen der Pfeiler und Widerlager abgesetzt.
- **Zweifeldbrücke:** Die Schweißarbeiten zur Verbindung der Brückenteile finden fortlaufend statt.
- **Brücken im Papenburger Hafen:** Um die Langlebigkeit und Sicherheit der Drehbrücke zu gewährleisten, haben wir Korrosionsschutzarbeiten am Brückenteil durchgeführt.
- **Brückenwärterhaus:** Auch hier schreitet der Innen- und Außenbau voran.
- **Ingenieurbau in Westoverledingen:** Beim Drehpfeiler im Fluss haben wir die Hydraulikaggregate montiert, um die Hub- und Drehfunktion der Brücke zu ermöglichen. Zusätzlich wurden die Lagerverankerungen positioniert und vergossen, um die Brücke sicher zu stützen und die Kräfte, die bei der Hub- und Drehfunktion auftreten, gleichmäßig zu verteilen.
- **Maschinenbau:** Der Werkzusammenbau schreitet voran. Das Hubelement wurde auf einem drehbaren Transportgestell positioniert und befestigt. Anschließend haben wir die Rollendrehverbindungen am Hubelement montiert und das Zahnflankenspiel eingestellt. Die acht Hydromotoren wurden installiert und in Betrieb genommen. Die Ritzel für die Drehbewegung der Brücke sind ebenfalls gesetzt. Gegenwärtig werden die sechs Hubzylinder am Hubelement befestigt, um danach den oberen Ringträger anzubringen.



Blick auf die Einfeldbrücke in Weener (Oktober 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



YouTube: Einschwimmen der Friesenbrücke – Die Einfeldbrücke (Oktober 2024) [Quelle: Deutsche Bahn AG]



Wir positionieren das Brückenteil (Oktober 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Wir positionieren das Brückenteil (Oktober 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Das rund 70 Meter lange und circa 700 Tonnen schwere Brückenteil wird auf einem Ponton circa sieben Kilometer über die Ems nach Weener transportiert (Oktober 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Das rund 70 Meter lange und circa 700 Tonnen schwere Brückenteil wird auf einem Ponton circa sieben Kilometer über die Ems nach Weener transportiert (Oktober 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Blick auf die Einfeldbrücke im Papenburger Hafen (Oktober 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Das Brückenteil wird auf das Schwimmponton übersetzt (Oktober 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Die Arbeiten im Brückenwärterhaus schreiten voran (Oktober 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Wir haben die Rollendrehverbindungen am Hubelement montiert und das Zahnflankenspiel eingestellt (Oktober 2024) [Quelle: eberhardt – die ingenieure GmbH]



Blick auf das Hubelement (Oktober 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]

September 2024

- **Zweifeldbrücke:** Die vier Brückenteile der Zweifeldbrücke wurden im Deichvorland ausgerichtet. Die Schweißarbeiten zur Verbindung der Teile haben begonnen.
- **Brücken im Papenburger Hafen:** Wir haben die Montagearbeiten an der Drehbrücke fertiggestellt und die Einhausung demontiert. Es folgen weitere Montagearbeiten für den Geh-, Rad- und Dienstweg.
- **wasserseitige Arbeiten:** Am Flusspfeiler (Achse 20) haben wir weitere Beton- und Kolkschutzarbeiten durchgeführt. Diese Arbeiten gewährleisten die Stabilität und Sicherheit des Bauwerks und schützen es vor der erosiven Kraft des Wassers.
- **Ingenieurbau in Westoverledingen:** Beim Drehpfeiler im Fluss haben wir die Radschwingen eingebaut, um das Hubelement während des Hub-Drehvorgangs zu führen. Die Vorbereitungen für die Betonarbeiten, den Innenausbau und die Beschichtung werden durchgeführt. Die Kranbahn im Hydraulikraum wurde erfolgreich abgenommen und zusätzliche Sicherungstechnik eingebaut. Der Bereich zwischen Drehpfeiler und Spundwand wurde geflutet, sodass die Gurtung, die als Stützkonstruktion diente, entfernt werden konnte. Die Spundwände werden für das Abbrennen vorbereitet, um sie nach Abschluss der Arbeiten zu entfernen.
- **Spitzenlager:** Wir haben weitere Betonarbeiten am Spitzenlager durchgeführt.

- **Brückenwärterhaus:** Beim Brückenwärterhaus finden fortlaufend Arbeiten im Bereich der Außenanlagen statt. Die neue Sammelgrube für das Abwasser wurde eingesetzt und eine Betonplatte zur Aufstellung der Wärmepumpe hergestellt. Der Innenausbau schreitet voran, so haben wir beispielsweise bereits die Heizkörper montiert.
- **Tag der Schiene:** Am 20. September 2024 besuchten Schulklassen am Vormittag die Baufelder in Westoverledingen und Weener im Rahmen des „Tag der Schiene“. Durch Fragebögen und Führungen erhielten sie Einblicke in das Projekt. Am Nachmittag konnten sich auch Interessierte für Baustellenführungen anmelden.



Die vier Brückenteile der Zweifeldbrücke wurden im Deichvorland ausgerichtet. Die Schweißarbeiten zur Verbindung der Teile haben begonnen (September 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Wir haben die Montagearbeiten an der Drehbrücke fertiggestellt und die Einhausung demontiert. Es folgen weitere Montagearbeiten für den Geh-, Rad- und Dienstgehweg (September 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Am Flusspfeiler (Achse 20) haben wir weitere Beton- und Kolkchutzarbeiten durchgeführt (September 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Wir haben weitere Betonarbeiten am Spitzenlager durchgeführt (September 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Am 20. September 2024 besuchten Schulklassen und Interessierte die Baufelder in Westoverledingen und Weener im Rahmen des „Tag der Schiene“ (September 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]

August 2024

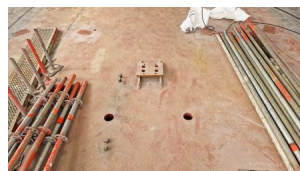
- **Einschwimmen und Positionieren der Zweifeldbrücke:** Die vier Brückenteile der Zweifeldbrücke wurden nach dem erfolgreichen Einschwimmen von Ende Juli bis Anfang August 2024 auf provisorischen Lagern im Vorland Westoverledingen abgelegt. Auf diesen wird sie verschweißt und in Endposition gebracht.
- **Brücken im Papenburger Hafen:** Die Montagearbeiten an der Drehbrücke schreiten voran. Wir haben diese in voller Länge montiert und die Bohrungen für die sogenannte Feste Fahrbahn vorgenommen.
- **Brückenwärterhaus:** Im Brückenwärterhaus schreiten die Arbeiten ebenfalls voran. Hier haben wir die Geländer an der Treppe montiert, die Computer auf den Arbeitstischen verkabelt und weitere Verkabelungen der Schaltschränke durchgeführt.
- **wasserseitige Arbeiten:** Außerdem haben weitere Betonarbeiten am Flusspfeiler (Achse 20) stattgefunden. Der Spundwandkasten wurde zurückgebaut.
- **Ingenieurbau in Westoverledingen:** Wir haben am Drehpfeiler im Fluss die Betonarbeiten der Zwischendecken abgeschlossen. Zusätzlich haben wir bereits die Schaltschränke für die Steuerung der Brücke installiert und eine Kranbahn im Hydraulikraum montiert, um den Einsatz eines Krans zur Bewegung der Bauteile zu ermöglichen.
- **Widerlager Weener:** Zwischen dem Widerlager (Achse 10) und dem Brückenwärterhaus haben wir eine senkrechte Flügelwand hergestellt. Diese dient der Absicherung des Geländes und bildet gleichzeitig den Übergang von dem Geh- und Radweg auf der Brücke zum landseitigen Geh- und Radweg.



Die vier Brückenteile der Zweifeldbrücke wurden auf provisorischen Lagern im Vorland Westoverledingen abgelegt. Auf diesen wird sie verschweißt und in Endposition gebracht (August 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



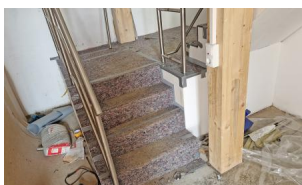
Wir haben die Drehbrücke in voller Länge montiert und die Bohrungen für die sogenannte Feste Fahrbahn vorgenommen (August 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Wir haben die Drehbrücke in voller Länge montiert und die Bohrungen für die sogenannte Feste Fahrbahn vorgenommen (August 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Im Brückenwärterhaus haben wir das Geländer an der Treppe zum Erdgeschoss montiert (August 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Im Brückenwärterhaus haben wir das Geländer an der Treppe in den Keller montiert (August 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Wir haben die Verkabelungen der Schaltschränke durchgeführt (August 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Am Flusspfeiler (Achse 20) haben weitere Betonarbeiten stattgefunden. Der Spundwandkasten wurde zurückgebaut (August 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Am Drehpfeiler im Fluss haben wir die Betonarbeiten der Zwischendecken abgeschlossen (August 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Wir haben die Schaltschränke für die Steuerung der Brücke installiert (August 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Zwischen dem Widerlager (Achse 10) und dem Brückenwärterhaus haben wir eine senkrechte Flügelfwand hergestellt (August 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]

Juli 2024

- Brücken im Papenburger Hafen: Wir haben an der Einfeldbrücke die Befestigung für die Schranken montiert und die Zweifeldbrücke für das Einschwimmen vorbereitet. Die Montagearbeiten des Fachwerks an der Drehbrücke schreiten voran. Zusätzlich wurde die Hafensfläche für den Transport der Brückenteile zur Kaimauer in Richtung Schwimmkran hergerichtet.
- Vorlandpfeiler in Westoverledingen: Wir haben die Arbeiten an den Vorlandpfeilern (Achse 40, 50 und 60) abgeschlossen, um diese für das Einschwimmen der Zweifeldbrücke vorzubereiten.
- Einschwimmen der Zweifeldbrücke: Am 24. Juli 2024 wurde der niederländische Schwimmkran „Cormorant“ für das Einschwimmen der Zweifeldbrücke nach Papenburg überführt. Das erste Bauteil der Zweifeldbrücke wurde erfolgreich am 29. Juli 2024 über die Ems nach Westoverledingen eingeschwommen. Die drei weiteren Brückenteile folgten im Laufe der Woche und befanden sich am 2. August 2024 in ihrer Endposition.
- Brückenwärterhaus: Auf der Weeneraner Seite schreiten die Sanierung und der Innenausbau des Brückenwärterhauses voran. Wir haben die Bedientische für den Brückenwärter und den Fahrdienstleiter

mit Monitoren ausgestattet. Gegenwärtig führen wir die Installation der sanitären Einrichtungen durch. An der Außenfassade finden Verfugungsarbeiten statt.

- wasserseitige Arbeiten: Um die Tragfähigkeit der Spitzenlager zu erhöhen, haben wir diese mit Sand aufgefüllt. Am Spitzenlager Süd haben wir unter anderem zum Schutz vor Feuchtigkeit zusätzlich eine Sauberkeitsschicht betoniert.



Wir haben an der Einfeldbrücke die Befestigung für die Schranken montiert (Juli 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Blick auf die Befestigung für die Schranken (Juli 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



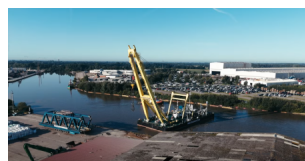
Die Montagearbeiten des Fachwerks an der Drehbrücke schreiten voran (Juli 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Blick auf den niederländischen Schwimmkran „Cormorant“ (Juli 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Das erste Bauteil der Zweifeldbrücke wird über die Ems nach Westoverledingen eingeschommen (Juli 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



YouTube: Einschwimmen der Friesenbrücke – Die Zweifeldbrücke (Juli 2024) [Quelle: Deutsche Bahn AG]



Das erste Bauteil der Zweifeldbrücke wurde über die Ems nach Westoverledingen eingeschommen (Juli 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Wir haben die Bedientische im Brückenwärterhaus für den Brückenwärter und den Fahrdienstleiter mit Monitoren ausgestattet (Juli 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Wir installieren die Sanitäranlagen im Brückenwärterhaus (Juli 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Wir installieren die Sanitäranlagen im Brückenwärterhaus (Juli 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Um die Tragfähigkeit der Spitzenlager zu erhöhen, haben wir diese mit Sand aufgefüllt (Juli 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Am Spitzenlager Süd haben wir unter anderem zum Schutz vor Feuchtigkeit zusätzlich eine Sauberkeitsschicht betoniert (Juli 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]

Juni 2024

- wasserseitige Arbeiten: Die Betonarbeiten an den Innen- und Außenwänden des Drehpfeilers im Fluss, um die Stabilität der Konstruktion sicherzustellen, schreiten voran. Außerdem fanden kontinuierlich Betonarbeiten statt, um den Flusspfeiler (Achse 20) auf der Seite Weener fertigzustellen. Wir haben zudem die Installation von Leitwerksdalben am Spitzenlager vorgenommen, um die Struktursicherheit in diesem Bereich zu gewährleisten.
- Vorlandpfeiler in Westoverledingen: Wir haben Lagersockel hergestellt, die Baugruben aufgefüllt und Spundwände gesetzt, um die Fundamente der Brücke zu stabilisieren.
- Brücken im Papenburger Hafen: Wir haben die Lagerflächen der Ein- und Zweifeldbrücken gefräst, um ein präzises Aufliegen auf den Achslagern zu ermöglichen. Außerdem haben wir den Rad- und Fußweg auf der Zweifeldbrücke montiert. Anschließend haben wir die Obergurte der Drehbrücke aufgelegt und montiert und somit einen wichtigen Schritt zur Fertigstellung des drehbaren Elements geleistet.
- Netzstation: Wir haben Klinkerarbeiten durchgeführt und die Böschung des Bahndamms angepasst.
- Brückenwärterhaus: Damit wir das Brückenwärterhaus betriebsbereit machen können, wurden die Bedientische für den Brückenwärter und den Fahrdienstleiter geliefert.



Blick auf den Fortschritt der Betonarbeiten an den Innen- und Außenwänden des Drehpfeilers im Fluss (Juni 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Blick auf die Innenseite des Flusspfeilers (Achse 20) auf der Seite Weener (Juni 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



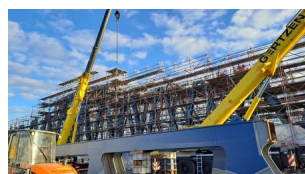
Wir haben die Installation von Leitwerksdalben am Spitzenlager vorgenommen (Juni 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Am Vorlandpfeiler Westoverledingen haben wir Lagersockel hergestellt, die Baugruben aufgefüllt und Spundwände gesetzt (Juni 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Wir haben die Lagerflächen der Ein- und Zweifeldbrücken gefräst (Juni 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Wir haben die Obergurte der Drehbrücke aufgelegt und montiert (Juni 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Blick auf die Klinkerarbeiten an der Netzstation (Juni 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Damit wir das Brückenwärterhaus betriebsbereit machen können, wurden die Bedientische für den Brückenwärter und den Fahrdienstleiter geliefert (Juni 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]

Mai 2024

- Brückenüberbauten: Wir haben die Vorlandbrücke auf der Seite Weener fertiggestellt. Die beiden Vorlandbrücken auf der Seite Westoverledingen sind nahezu fertig errichtet. Das Hub-Dreh-Element wird gegenwärtig auf der Hafensfläche in Papenburg gefertigt.
- Ingenieurbau in Westoverledingen: Die Betonarbeiten des Flusspfeilers der Hub-Drehbrücke schreiten voran und ragen bereits über die Baugrube hinaus.
- Ingenieurbau in Weener: Wir haben die Betonarbeiten am Flusspfeiler in Weener fortgeführt.
- Brückenwärterhaus: Auf der Weeneraner Seite schreiten die Sanierung und der Ausbau des Brückenwärterhauses voran. Die Geschossebenen wurden eingebaut und ein weiteres Geschoss für die Steuerzentrale aufgesetzt. Gegenwärtig führen wir unter anderem den Innenausbau des Brückenwärterhauses und die Installation der Technik durch.



Die beiden Vorlandbrücken auf der Seite Westoverledingen sind nahezu fertiggestellt (Mai 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Die Betonarbeiten des Flusspfeilers der Hub-Drehbrücke schreiten voran und ragen bereits über die Baugrube hinaus (Mai 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Wir haben die Betonarbeiten am Flusspfeiler in Weener fortgeführt (Mai 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Auf der Weeneraner Seite schreiten die Sanierung und der Ausbau des Brückenwärterhauses voran (Mai 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]

Februar 2024

- Drehpfeiler im Fluss: Anfang Februar 2024 haben wir mit der Betonage der Sohlplatte den Grundstein für den Drehpfeiler im Flussbett gelegt, um anschließend schrittweise die Schalung und Bewehrung der aufgehenden Außenwände durchzuführen. Einen Teil dieser Wände haben wir mittlerweile ebenfalls betoniert.
- Vorlandpfeiler: An dem Vorlandpfeiler (Achse 50) führen wir bereits Schalungs- und Bewehrungsarbeiten in Vorbereitung auf die Betonage des künftigen Brückenpfeilers durch.
- Netzstation: Wir haben die Wände sowie die Decke der Netzstation hergestellt und mit dem Aufbau des Doppelbodens im Innenbereich begonnen. Außerdem haben wir den Kriechkeller für das Elektronische Stellwerk hergestellt.
- Fläche im Papenburger Hafen: Auf der Fläche im Papenburger Hafen haben wir die Einfeldbrücke fertiggestellt. Anschließend begannen wir mit der Montage des Geh- und Radwegs. An der Zweifeldbrücke haben wir laufend Schweißarbeiten durchgeführt.
- Brückenwärterhaus in Weener: Das Fassadengerüst haben wir in Vorbereitung auf die anstehenden Arbeiten bereits aufgestockt. Zum Schutz des Gebäudes vor äußeren Witterungseinflüssen haben wir zudem ein temporäres Schutzdach installiert. Gegenwärtig führen wir Arbeiten zum sukzessiven Wiederaufbau des Gebäudes durch. Somit können wir einen Innenausbau, welcher den technischen Anforderungen entspricht, in die bestehende denkmalgeschützte Außenfassade des Gebäudes integrieren.



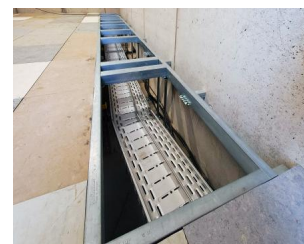
Blick auf die betonierte Sohlplatte für den Drehpfeiler im Fluss (Februar 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Die Arbeiten für den Drehpfeiler im Fluss aus der Vogelperspektive (Februar 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Wir führen Schalungs- und Bewehrungsarbeiten an dem Vorlandpfeiler (Achse 50) durch (Februar 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Blick auf den Doppelboden und auf einen Teil des Kabelführungssystems der Netzstation (Februar 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Blick auf die fertiggestellte Einfeldbrücke (Februar 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]

Januar 2024

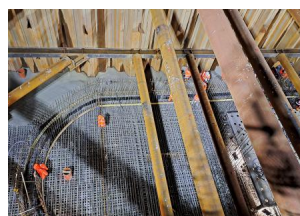
- Fläche im Papenburger Hafen: Wir haben den ersten Bauabschnitt der Einfeldbrücke beschichtet. Damit schreiten die Arbeiten an diesem Brückenteil sichtbar voran. Gleichzeitig haben wir begonnen, die Zweifeldbrücke zu montieren und zu verschweißen. Es werden wöchentlich neue Bauteile aus Ungarn angeliefert.
- Drehpfeiler im Fluss: Der Grundstein für den Drehpfeiler wurde gelegt. Dafür haben wir die Betonage der Sohlplatte und gleichzeitig die Aufstandsfläche für die später aufzustellende Maschine in der 15 Meter tiefen Baugrube hergestellt. Der gesamte Vorgang dauerte fast 18 Stunden. Dabei haben wir über 1.100 Kubikmeter Beton eingebracht. Zuvor haben wir Bewehrungsarbeiten durchgeführt. Die Bewehrungsarbeiten dienen dazu, die Betonbauteile zu verstärken.
- Hohe Wasserstände und Sturmfluten: In den vergangenen Wochen beeinträchtigten erhöhte Wasserstände und Sturmfluten die Bauarbeiten im Deichvorland Westoverledingen und im Fluss massiv. Mehrere Sturmfluten erforderten gemäß dem Hochwasserschutzkonzept zeitweise Unterbrechungen der Arbeiten. Besondere Aufmerksamkeit galt der Überwachung eines möglichen Überlaufens der Spundwände und somit des Volllaufens der Baugruben, die den Baufortschritt erheblich beeinträchtigen. Ein Beispiel dafür ist die vollgelaufene Baugrube bei einer Sturmflut Ende Dezember 2023. Obwohl es während der Sturmflut vor Weihnachten 2023 noch keine verlegte Bewehrung in der Baugrube im Bereich des Drehpfeilers gab, musste diese dennoch wegen des Wassereintritts geleert und gereinigt werden. Das führte zu zusätzlichem Zeit- und Arbeitsaufwand.
- Brückenwärterhaus: Das Brückenwärterhaus wird fortlaufend entkernt. Gegenwärtig stocken wir das Fassadengerüst für den anstehenden Bau des Dachs auf und montieren den aufgehenden Holzbau.
- Netzstation und Elektronisches Stellwerk: Die Wände der Netzstation wurden errichtet. Parallel haben wir die Filigrandecken für die Netzstation und für den Kriechkeller des Elektronischen Stellwerks aufgelegt, damit betoniert werden kann.



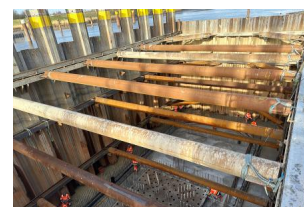
Blick auf die beschichtete Einfeldbrücke (Januar 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



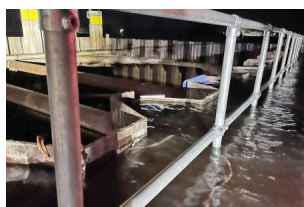
Wir haben im Bereich des Drehpfeilers Bewehrungsarbeiten durchgeführt, um die Betonagearbeiten vorzubereiten (Januar 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



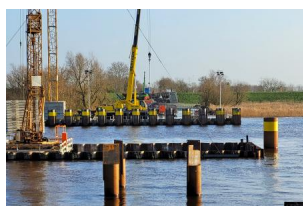
Wir haben im Bereich des Drehpfeilers Bewehrungsarbeiten durchgeführt, um die Betonagearbeiten vorzubereiten (Januar 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Wir haben im Bereich des Drehpfeilers Bewehrungsarbeiten durchgeführt, um die Betonagearbeiten vorzubereiten (Januar 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



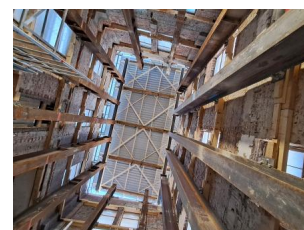
Erhöhte Wasserstände und Sturmfluten beeinträchtigten die Bauarbeiten im Deichvorland Westoverledingen und im Fluss (Januar 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Erhöhte Wasserstände und Sturmfluten beeinträchtigten die Bauarbeiten im Deichvorland Westoverledingen und im Fluss (Januar 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Erhöhte Wasserstände und Sturmfluten beeinträchtigten die Bauarbeiten im Deichvorland Westoverledingen und im Fluss (Januar 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Das Brückenwärterhaus wird fortlaufend entkernt (Januar 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



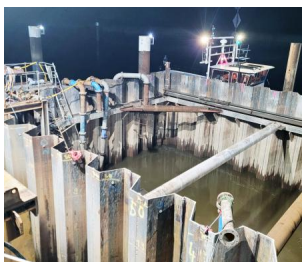
Blick auf das Brückenwärterhaus. Hier stocken wir das Fassadengerüst für den anstehenden Bau des Dachs auf und montieren den aufgehenden Holzbau (Januar 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Die Wände der Netzstation wurden errichtet (Januar 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]

Dezember 2023

- Die Betonage der Unterwasserbetonsohle im Bereich des Flusspfeilers (Achse 20) fand statt, wodurch nun beide wasserseitigen Baugruben für die Trockenlegung vorbereitet sind.
- Abschluss der Arbeiten zum Herstellen der Bodenplatten für die neue Netzstation und das Elektronische Stellwerk auf der Seite Westoverledingen sowie Beginn der Arbeiten zum Errichten der Wände der Netzstation
- Wir betonierten die Pfahlkopfplatte für den Vorlandpfeiler auf der Seite Westoverledingen (Achse 50). Zu sehen ist die Anschlussbewehrung für den aufgehenden Bauwerksteil, der Pfeiler ist weitestgehend fertiggestellt.
- Die Schlosser- und Schweißarbeiten auf der Fläche im Hafen Papenburg schreiten voran. Gleichzeitig treffen sukzessive die Teile für die Zweifeldbrücke ein.



Wir haben die Unterwasserbetonsohle im Bereich des Flusspfeilers (Achse 20) erfolgreich betoniert (Dezember 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Wir haben die Bodenplatten für die neue Netzstation und das Elektronische Stellwerk auf der Seite Westoverledingen hergestellt (Dezember 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Blick auf die Anschlussbewehrung für den aufgehenden Bauwerksteil der Pfahlkopfplatte (Dezember 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Blick auf die Anschlussbewehrung für den aufgehenden Bauwerksteil der Pfahlkopfplatte (Dezember 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Blick auf die Bodenplatten für die neue Netzstation und das Elektronische Stellwerk auf der Seite Westoverledingen (November 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Zeitgleich zu den Schlosser- und Schweißarbeiten treffen sukzessive die Teile für die Zweifeldbrücke ein (November 2023) [Quelle: DB Netz AG]

November 2023

- Betonage der Unterwasserbetonsohle für den Drehpfeiler: Einbringen von circa 1.275 Kubikmetern Unterwasserbeton mithilfe von 150 Betonmischer-Fahrten in 14 Stunden
- Wasserseitiges Herstellen der Mikropfähle in der Baugrube der Achse 20. Die Mikropfähle verhindern später das Aufschwimmen des Unterwasserbetons.

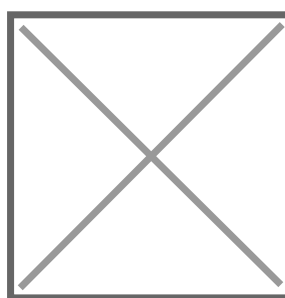
- Aufstellen eines Obendrehkran an der aufgeständerten Arbeitsebene zur Materiallandienung der Baugrube im Bereich des Drehpfeilers
- Beginn der Beschichtung der Einfeldbrücke auf der Fläche im Hafen Papenburg sowie fortlaufende Schweißarbeiten
- Infomobil-Tour: Um aus erster Hand über den Stand und die geplanten Arbeiten zu informieren, war das Projektteam vom 13. bis 15. November 2023 mit dem Infomobil vor Ort in der Region. Vielen Dank an die zahlreichen Interessierten, die trotz des schlechten Wetters Ihrhove, Bunde und Weener besuchten, um sich zu den Projekten Wunderline, Friesenbrücke und der Reaktivierung der Haltepunkte durch die DB Station&Service AG zu informieren.



Mithilfe von 150 Betonmischer-Fahrten in 14 Stunden wurden circa 1.275 Kubikmeter Unterwasserbeton eingebracht (November 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Wasserseitiges Herstellen der Mikropfähle in der Baugrube der Achse 20 (November 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Blick von oben auf das wasserseitige Herstellen der Mikropfähle in der Baugrube der Achse 20 (November 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Aufstellen eines Obendrehkran an der aufgeständerten Arbeitsebene zur Materiallandienung der Baugrube im Bereich des Drehpfeilers (November 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Die Beschichtung der Einfeldbrücke auf der Fläche im Hafen Papenburg hat begonnen (November 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Die Beschichtung der Einfeldbrücke auf der Fläche im Hafen Papenburg hat begonnen (November 2023) [Quelle: DB Netz AG]



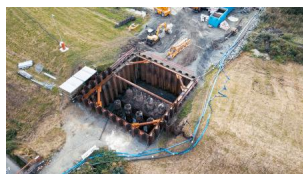
Um aus erster Hand über den Stand und die geplanten Arbeiten zu informieren, war das Projektteam mit dem Infomobil vor Ort in der Region (November 2023) [Quelle: DB Netz AG]

Oktober 2023

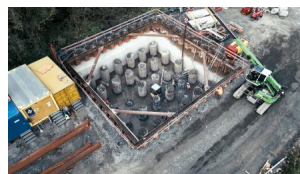
- Fertigung der Einfeldbrücke (Überbau): Die letzten Bauteile der Diagonalen und der Obergurte wurden auf die Fläche im Papenburger Hafen geliefert und dort verschweißt. Die Gerüstbauarbeiten für die Einhausung für die nachfolgenden Korrosionsschutzarbeiten sind abgeschlossen.
- Fertigung der land- und wasserseitigen Pfeiler und des Widerlagers im Deichbereich in Westoverledingen: Im Bereich des Drehpfeilers wurden über 100 Mikropfähle gesetzt. Das Herstellen der Unterwasserbetonsohle folgt, um die Baugrube gegen drückendes Wasser abzudichten. Im Bereich der landseitigen Pfeiler werden die Bohrpfahlköpfe freigelegt und für die Betonage der Kopfplatte vorbereitet.
- sogenannte Dükerrohre unter der Ems: Für den Einbau der Kabelschächte und die Verlegung von Leerrohren finden vorbereitende Arbeiten statt, um eine Verbindung zwischen dem westlichen und dem östlichen Ufer der Ems herzustellen. In Zukunft werden die Kabel und Leitungen für die neue Friesenbrücke durch diese Rohre verlaufen.
- Baustellenführung: Der Verkehrsausschuss der Industrie- und Handelskammer besucht die Baustelle der Friesenbrücke.
- Meyer-Werft Überführung: Das US-amerikanische Kreuzfahrtschiff „Carnival Jubilee“ passiert die Baustelle der Friesenbrücke am 31. Oktober 2023.



Die Gerüstbauarbeiten am Überbau für die Einhausung für die nachfolgenden Korrosionsschutzarbeiten sind abgeschlossen (Oktober 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Fertigung der land- und wasserseitigen Pfeiler und des Widerlagers im Deichbereich in Westoverledingen (Oktober 2023) [Quelle: KIEKSTE Medienproduktion]



Im Bereich der landseitigen Pfeiler werden die Bohrpfahlköpfe freigelegt und für die Betonage der Kopfplatte vorbereitet (Oktober 2023) [Quelle: KIEKSTE Medienproduktion]



Der Verkehrsausschuss der Industrie- und Handelskammer besucht die Baustelle der Friesenbrücke (Oktober 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Das US-amerikanische Kreuzfahrtschiff „Carnival Jubilee“ passiert die Baustelle der Friesenbrücke (Oktober 2023) [Quelle: DB Netz AG]

September 2023

- Betonagearbeiten zur Herstellung einer Ausgleichsschicht oberhalb der Unterwasserbetonsohle der beiden Vorlandpfeiler auf der Seite Westoverledingen. Im Vorfeld wurde das Wasser in der Baugrube abgepumpt (sogenanntes lenzen) und gereinigt.
- Besuch des „Netzwerktreffen Anschlussmobilität Wunderline“ auf der Baustelle der Friesenbrücke
- Herstellen einer sogenannten Bewehrung für die Bodenplatte der Netzstation auf der Seite Westoverledingen. Eine Bewehrung dient der Stabilisierung des Betonkörpers.
- Montage der angelieferten Diagonalstreben der Einfeldbrücke im Hafen Papenburg



In Vorbereitung auf Betonagearbeiten wurde das Wasser in der Baugrube abgepumpt (September 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Das „Netzwerktreffen Anschlussmobilität Wunderline“ hat die Baustelle der Friesenbrücke besucht (September 2023) [Quelle: Provinz Groningen]



Wir stellen eine sogenannte Bewehrung für die Bodenplatte der Netzstation auf der Seite Westoverledingen her (September 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Die Diagonalstreben der Einfeldbrücke werden im Hafen Papenburg montiert (September 2023) [Quelle: DB Netz AG]

August 2023

- Ankunft der ersten tonnenschweren Brückenteile aus Ungarn in Papenburg. Die angelieferten Brückenteile sind Teil des späteren Stahlbaus, auf dem die Züge fahren. Bis März 2024 werden über 70 Schwerlasttransporte per LKW den Hafen Papenburg erreichen.
- Durchführen von Nassbaggerungen im Bereich der Baugruben-Drehpfeiler im Fluss und der Pfeiler im Deichvorland. Hierbei wurden auch Hindernisse geborgen, um die Arbeiten nicht zu beeinträchtigen.
- Vorbereitende Arbeiten zum Herstellen der Unterwasserbetonsohle für die Vorlandpfeiler auf der Seite Westoverledingen. Für die Arbeiten waren auch Taucher:innen im Einsatz.
- Veröffentlichen einer gemeinsamen Info-Broschüre für die Projekte Friesenbrücke und Wunderline „Wunderline und Friesenbrücke – in Zukunft grenzenlos“



Ankunft der ersten tonnenschweren Brückenteile aus Ungarn in Papenburg (August 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Ankunft der ersten tonnenschweren Brückenteile aus Ungarn in Papenburg (August 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Im Rahmen der Nassbaggerungen werden auch Hindernisse geborgen, um die Arbeiten nicht zu beeinträchtigen (August 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Für die vorbereitenden Arbeiten zum Herstellen der Unterwasserbetonsohle für die Vorlandpfeiler auf der Seite Westoverledingen waren auch Taucher:innen im Einsatz (August 2023) [Quelle: KIEKSTE Medienproduktion]



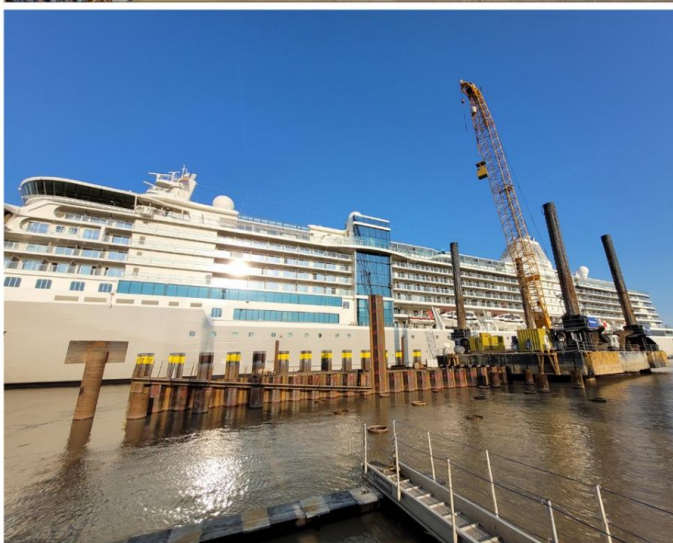
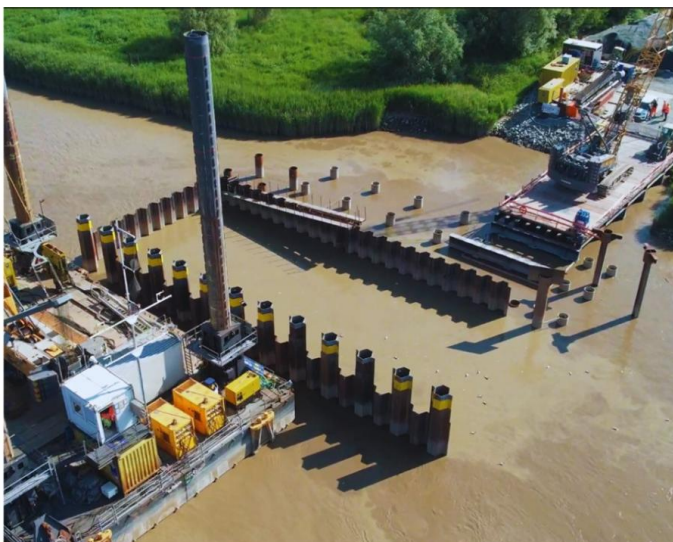
Wunderline und Friesenbrücke.
In Zukunft grenzenlos.



Veröffentlichen einer gemeinsamen Info-Broschüre für die Projekte Friesenbrücke und Wunderline (August 2023) [Quelle: DB Netz AG]

Juni 2023

- Über 200 Gäste fuhren erstmalig wieder von Leer bis zur Friesenbrücke. Auf der Fahrt mit der Museumseisenbahn Ammerland-Barßel-Saterland (MABS) wurden die Gäste mit viel Wissen zum Bahnbetrieb, der Strecke und der umliegenden Landschaft versorgt. Auf der Baustelle gab es Führungen und weitere Einblicke in die Parallelprojekte Friesenbrücke und Wunderline (oben links).
- Der letzte Rammschlag wurde durchgeführt, ein Meilenstein für das Projekt. Die Baugrube für das Herzstück der neuen Brücke ist geschlossen. Das Bild zeigt die geschlossene Baugrube und die Zugangsbrücke (oben rechts).
- neues Logistik- und Montagekonzept: Statt wie zunächst geplant über den Landweg, sieht dieses vor, Brückenteile im Hafen Papenburg vorzufertigen und über die Ems anzuliefern. Es ist auch vorgesehen, größere Bauteile wie die Überbauten der neuen Brücke über den Wasserweg zu transportieren (Einschwimmen). Im Hafen Papenburg wird die Fläche für die Ankunft der ersten Brückenteile vorbereitet. Parallel werden im Fertigungswerk in Nyíregyháza (Ungarn) Stahlplatten zugeschnitten und für die späteren Schweißungen vorbereitet (unten links).
- Ein großes Schiff passiert Anfang Juni 2023 die Baustelle an der Friesenbrücke (unten rechts).



Die Museumseisenbahn Ammerland-Barßel-Saterland fuhr erstmalig wieder von Leer bis zur Friesenbrücke. Zudem wurde der letzte Rammschlag für die Baugrube durchgeführt. Ein neues Logistik- und Montagekonzept sieht vor, Brückenteile im Hafen Papenburg vorzufertigen und über die Ems anzuliefern. Im Hafen Papenburg wird die Fläche für die Ankunft der ersten Brückenteile vorbereitet (Juni 2023) [Quelle: Arbeitsgemeinschaft Friesenbrücke]

Juli 2023

- Unterzeichnung des Vertrags zur Finanzierung der Friesenbrücke am 26. Juli 2023 im Wirtschaftsministerium zwischen dem Land Niedersachsen, den Kommunen Westoverledingen und Weener sowie der DB Netz AG. Weitere Informationen erhalten Sie in der [Presseinformation](#) des Niedersächsischen Ministeriums für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung
- Arbeiten am zukünftigen Drehpfeiler: Gurtungsarbeiten zur Stabilisierung der Baugruben sowie Aushub des Spundwandkastens. Der Abtransport des Baggergutes wird über den Seeweg mit drei Schiffen durchgeführt.
- Gründungsarbeiten im Bereich der Netzstation
- Veröffentlichung des Artikels „Die neue Friesenbrücke bei Weener – Entwurf der größten Hub-Drehbrücke Europas“ in der Bautechnik-Zeitschrift. In dem Artikel erfahren Sie alles über das Bauprojekt – von der Brückengeschichte über Planung, Technik, Nautik bis hin zum Bau.
- Herstellen der Bohrpfähle für das Brückenwiderlager in Weener



Wir haben Arbeiten am zukünftigen Drehpfeiler durchgeführt. Dazu zählten Gurtungsarbeiten zur Stabilisierung der Baugruben sowie der Aushub des Spundwandkastens. Der Abtransport des Baggergutes wird über den Seeweg mit drei Schiffen durchgeführt (Juli 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Im Bereich der Netzstation fanden Gründungsarbeiten statt (Juli 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Veröffentlichung des Artikels „Die neue Friesenbrücke bei Weener – Entwurf der größten Hub-Drehbrücke Europas“ in der Bautechnik-Zeitschrift (Juli 2023) [Quelle: DB Netz AG/Ernst & Sohn GmbH]



In Weener wurden die Bohrpfähle für das Brückenwiderlager hergestellt (Juli 2023) [Quelle: DB Netz AG]

Mai 2023

- Beginn des Einbringens der Spundwände für den Spundwandkasten der Baugrube des Drehpfeilers (oben links)
- Stahlbau zum Erstellen der aufgeständerten Arbeitsebene. Diese wird zur Andienung der Baumaterialien für den Drehpfeiler sowie als Standort für einen Obendrehkran benötigt (oben rechts).
- Bohrarbeiten und Herstellen der Gründungspfähle für den Vorlandpfeiler auf der Seite Westoverledingen (unten links)
- Termin zur Eröffnung der Aussichtsplattform auf dem Deich mit dem Landkreis Leer und den Bürgermeistern der Stadt Weener und der Gemeinde Westoverledingen.



Wir haben damit begonnen, die Spundwände für den Spundwandkasten der Baugrube des Drehpfeilers einzubringen. Zudem haben wir einen Stahlbau zum Erstellen der aufgeständerten Arbeitsebene errichtet. Weiterhin fanden Bohrarbeiten statt und wir haben die Gründungspfähle für den Vorlandpfeiler auf der Seite Westoverledingen hergestellt. Außerdem haben wir die Aussichtsplattform für Besucher:innen und Interessierte auf dem Deich eröffnet (Mai 2023) [Quelle: DB Netz AG]

April 2023

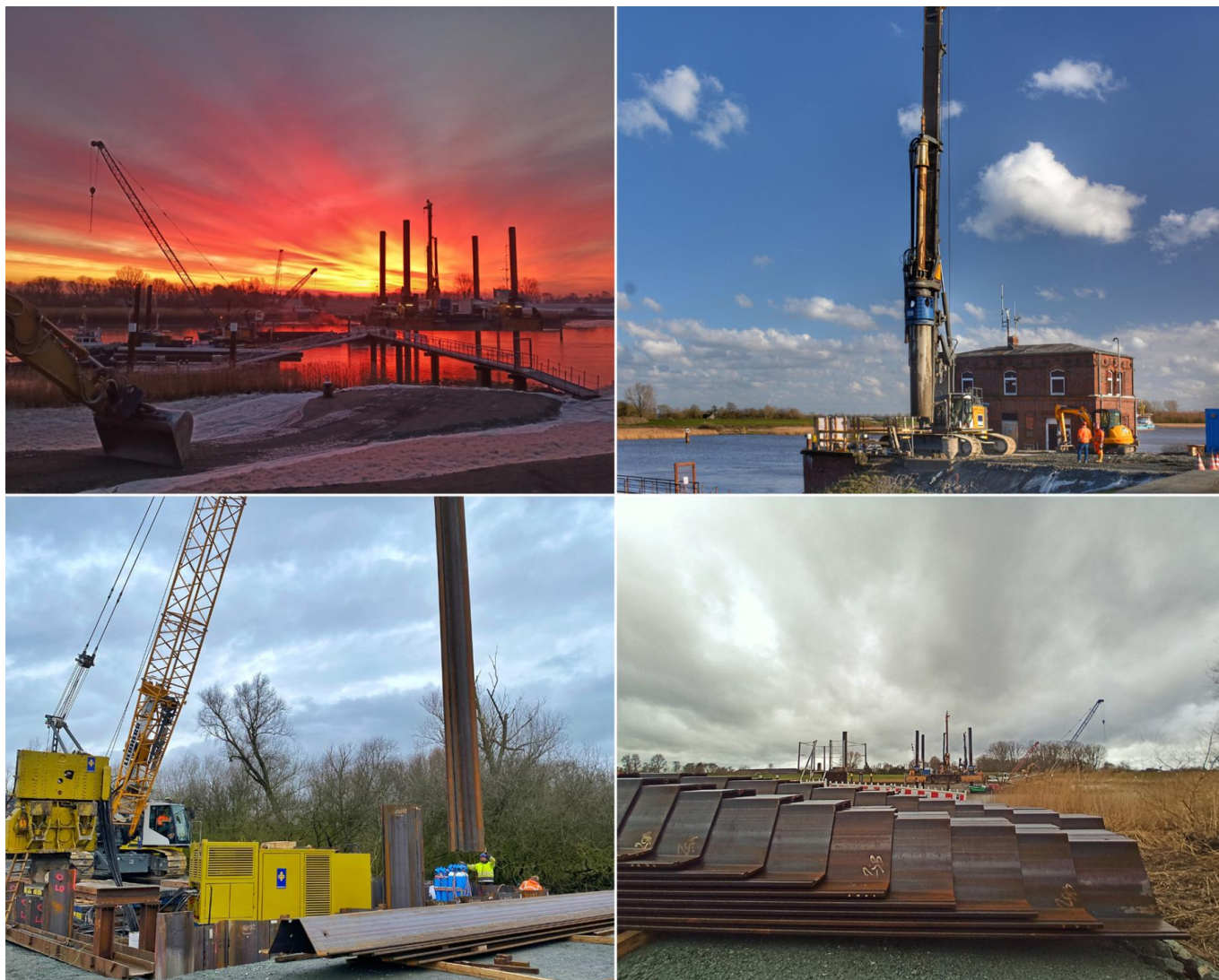
- Errichten der Aussichtsplattform für Besucher:innen und Interessierte auf dem Deich (oben links)
- Fertigstellen der Arbeitsebene für die Gründungsarbeiten im Bereich der Netzstation und des Stellwerksgebäudes. Die Netzstation ist der zentrale Energieversorgungspunkt der neuen Friesenbrücke. Von dort aus wird unter anderem der Drehpfeiler und auch das Brückenwärterhaus mit Energie versorgt. Das Elektronische Stellwerk dient der Sicherung der Brückensteuerung (oben rechts).
- Fertigstellen der ersten Bohrpfähle für die spätere Tiefgründung der Pfeiler (unten links)
- vollständiges Einbringen der Spundwände für die Baugruben der Vorlandpfeiler (unten rechts)



Die Aussichtsplattform für Besucher:innen und Interessierte wurde auf dem Deich errichtet. Zudem haben wir die Arbeitsebene für die Gründungsarbeiten im Bereich der Netzstation und des Stellwerksgebäudes sowie die ersten Bohrpfähle für die spätere Tiefgründung der Pfeiler fertiggestellt. Die Spundwände für die Baugruben der Vorlandpfeiler wurden vollständig eingebracht (April 2023) [Quelle: DB Netz AG]

März 2023

- Die Hubinsel „Andreas“ wurde auf die Weeneraner Ems-Seite gebracht, um von dort aus Austauschbohrungen im Bereich der Baugrube für den künftigen Strompfeiler durchzuführen (oben links).
- Die Arbeiten für die Bohrpfehlwand des künftigen Widerlagers neben dem Brückenwärterhaus haben begonnen (oben rechts).
- Die Spundwände für die Baugruben der Pfeiler im Deichvorland liegen bereit und werden eingebracht (unten links und unten rechts).



Die Hubinsel „Andreas“ wurde auf die Weeneraner Ems-Seite gebracht, um von dort aus Austauschbohrungen durchzuführen. Zudem haben die Arbeiten für die Bohrpfehlwand des künftigen Widerlagers neben dem Brückenwärterhaus begonnen. Weiterhin liegen die Spundwände für die Baugruben der Pfeiler im Deichvorland bereit und werden eingebracht (März 2023) [Quelle: DB Netz AG]

Februar 2023

- Von Land aus wurden die ersten sechs Tragrohre (sogenannte Dalben) für die künftige Zufahrtsbrücke zum Drehpfeiler und die Arbeitsebene vor der Baugrube eingebracht (oben links).
- Die Bodenaustauschbohrungen im Bereich des Drehpfeilers für die späteren Baugruben der Brückenpfeiler sind abgeschlossen. Bei den Bohrungen wurden wie erwartet Hindernisse angetroffen. Die aufwendigen Vorbohrungen sind wichtig, um den späteren Bauablauf nicht zu verzögern (oben rechts).
- 70 Prozent der Materialien (Spundwände) des Ingenieurwasserbaus sind vorhanden und liegen auf Flächen im Hafen Papenburg bereit (unten links).
- Die vorbereitenden Arbeiten zum Errichten der Netzstation und des zukünftigen Elektronischen Stellwerks sind abgeschlossen (unten rechts).



Wir haben die ersten sechs Tragrohre (sogenannte Dalben) für die künftige Zufahrtsbrücke zum Drehpfeiler und die Arbeitsebene vor der Baugrube eingebracht. Die Bodenaustauschbohrungen im Bereich des Drehpfeilers sind abgeschlossen. Zudem sind bereits 70 Prozent der Materialien (Spundwände) des Ingenieurwasserbaus vorhanden. Die vorbereitenden Arbeiten zum Errichten der Netzstation und des zukünftigen Elektronischen Stellwerks sind abgeschlossen (Februar 2023) [Quelle: Arbeitsgemeinschaft Friesenbrücke, Depenbrock Ingenieurwasserbau GmbH]

Januar 2023

- Die sogenannte Arbeitsgemeinschaft Friesenbrücke und die DB Netz AG zeigen Präsenz an der Baustelle (oben links).
- Herstellen eines Bootsanlegers für die Zugänglichkeit der Wasserbaugeräte (oben rechts)
- Durchführen von Probepfahlbelastungen im Deichvorland und im Bereich der Widerlager Weener und Westoverledingen, um sicherzustellen, dass die Bohrpfähle für die späteren Pfeiler die Lasten sicher abtragen können (unten links).
- Herstellen von Bohrpfählen im Deichvorland (unten rechts)



Wir haben Bohrpfähle im Deichvorland hergestellt und Probepfahlbelastungen im Deichvorland und im Bereich der Widerlager Weener und Westoverledingen durchgeführt. Zudem haben wir einen Bootsanleger gebaut (Januar 2023) [Quelle: DB Netz AG]

Anwohnerinfo

Nutzung des Geh- und Radwegs während der Bauarbeiten

Wir bauen noch an der Friesenbrücke und an der Bahnstrecke. Radfahrer:innen und Fußgänger:innen können die Brücke seit Anfang September 2025 nutzen. Beachten Sie dabei, dass Baufahrzeuge immer Vorrang haben. Folgen Sie immer den Anweisungen des Brückenpersonals. Radfahrende müssen im gesamten Baustellenbereich sowie im Bereich der Rampen absteigen und das Rad über die Brücke schieben. Weitere Informationen können Sie dem Handzettel „Informationen zur Geh- und Radwegnutzung der Friesenbrücke“ in unserem Download-Bereich entnehmen.

Seit 14. Dezember 2025 öffnen wir die Friesenbrücke für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen täglich. Für diese ist die Brücke von 8.09 bis 15.35 Uhr nutzbar. Innerhalb dieses Zeitraums ermöglichen wir in bestimmten Zeitfenstern die Öffnung der Brücke, damit bei Bedarf der Schiffsverkehr passieren kann. Beachten Sie bitte dabei, dass die Öffnungszeiten nicht festgelegt sind, sondern Bedarfszeiträume sind. Wenn kein Schiff passieren muss, bleibt die Brücke geschlossen und für die Fußgänger:innen und Radfahrer:innen durchgängig nutzbar.

Zwischen 15.44 und 8 Uhr halten wir die Friesenbrücke für den Schiffsverkehr offen. In dieser Zeit ist die Brücke für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen gesperrt.

Die genauen Zeiten entnehmen Sie bitte der folgenden Tabelle:

Nutzung des Geh- und Radwegs	mögliche Öffnung für die Schifffahrt
	von 15.44 bis 8 Uhr
von 8.09 bis 8.35 Uhr	von 8.44 bis 9.08 Uhr
von 9.17 bis 9.35 Uhr	von 9.44 bis 10.08 Uhr
von 10.17 bis 10.35 Uhr	von 10.44 bis 11.08 Uhr
von 11.17 bis 11.35 Uhr	von 11.44 bis 12.08 Uhr
von 12.17 bis 12.35 Uhr	von 12.44 bis 13.08 Uhr
von 13.17 bis 13.35 Uhr	von 13.44 bis 14.08 Uhr
von 14.17 bis 14.35 Uhr	von 14.44 bis 15.08 Uhr
von 15.17 bis 15.35 Uhr	von 15.44 bis 8 Uhr

Diese Regelung gilt, bis wir im Sommer 2026 die Wunderline in Betrieb nehmen.

Für die Unannehmlichkeiten bitten wir um Verständnis.

Weitere Informationen können Sie dem folgenden Handzettel entnehmen.



Handzettel Nutzungszeiten des Geh- und Radwegs (Stand Mai 2026)

Ansprechpartner während der lärm- und erschütterungsintensiven Bauarbeiten

Im Rahmen des Neubaus der Friesenbrücke sind lärm- und erschütterungsintensive Bauarbeiten notwendig. Diese lassen sich trotz des Einsatzes moderner lärmgedämpfter Arbeitsgeräte und Technologien nicht gänzlich ausschließen. Auch Veränderungen im Bauablauf sind möglich. Wir setzen jedoch alles daran, die von den Bauarbeiten ausgehenden Störungen so gering wie möglich zu halten.

Fragen und Hinweise zum Immissionsschutz können Sie per E-Mail an friesenbruecke@deutschebahn.com senden.

Downloads



Handzettel (niederländisch) – Info over het gebruik van het voet- en fietspad op de Friesenbrücke (Stand Oktober 2025) [PDF | 394.3 kB]



Handzettel Informationen zur Geh- und Radwegnutzung der Friesenbrücke (Stand September 2025) [PDF | 358.1 kB]



Handzettel Sichere Schifffahrt – sichere Friesenbrücke für alle (Stand August 2025) [PDF | 944.7 kB]

-  Broschüre Wunderline und Friesenbrücke – in Zukunft grenzenlos (Stand Januar 2024) [PDF | 1.2 MB]
-  Infotafeln Die neue Friesenbrücke – hier entsteht Europas größte Hub-Drehbrücke (Stand August 2023) [PDF | 148.8 kB]
- Grafik Zeitplan des Projekts (Stand August 2023) [IMG | 323.5 kB]
-  Broschüre Die neue Friesenbrücke bei Weener – Entwurf der größten Hub-Drehbrücke Europas (Stand Juni 2023) [PDF | 2.3 MB]
-  Handzettel Historie der Friesenbrücke (Stand November 2022) [PDF | 450.7 kB]
-  Faltblatt Ersatzneubau der Eisenbahnüberführung „Friesenbrücke“ in Weener (Stand April 2022) [PDF | 218.8 kB]
-  Präsentation Friesenbrücke – Lieferantentag am 23. August 2021 (Stand August 2021) [PDF | 1.4 MB]
-  Handzettel Friesenbrücke – alte Ingenieurskunst im neuen Gewand (Stand August 2021) [PDF | 242.5 kB]
-  Präsentation Friesenbrücke – Informationsveranstaltung am 17. Juni 2021 (Stand Juni 2021) [PDF | 1.1 MB]
-  Präsentation Friesenbrücke – Informationsveranstaltung am 22. Oktober 2019 (Stand Oktober 2019) [PDF | 2.2 MB]

Fahrplanänderungen

Einschränkungen im Zugverkehr

Während der Arbeiten sind Einschränkungen im Zugverkehr notwendig.

Weitere Informationen unter www.vej-info.de

Mediagalerie



YouTube: Einschwimmen und Montage der Friesenbrücke – die Drehbrücke (September 2025) [Quelle: DB InfraGO AG]



YouTube: Einschwimmen der Friesenbrücke – Die Drehbrücke (Dezember 2024) [Quelle: Deutsche Bahn AG]



YouTube: Einschwimmen der Friesenbrücke – Die Einfeldbrücke (Oktober 2024) [Quelle: Deutsche Bahn AG]



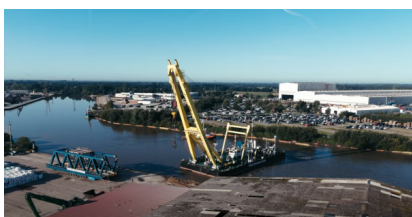
Wir positionieren das Brückenteil (Oktober 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



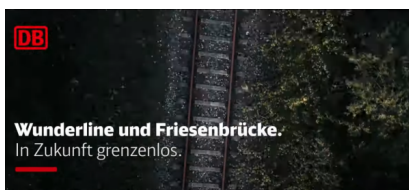
Das rund 70 Meter lange und circa 700 Tonnen schwere Brückenteil wird auf einem Ponton circa sieben Kilometer über die Ems nach Weener transportiert (Oktober 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



Blick auf die Einfeldbrücke im Papenburger Hafen (Oktober 2024) [Quelle: DB InfraGO AG]



YouTube: Einschwimmen der Friesenbrücke – Die Zweifeldbrücke (Juli 2024) [Quelle: Deutsche Bahn AG]



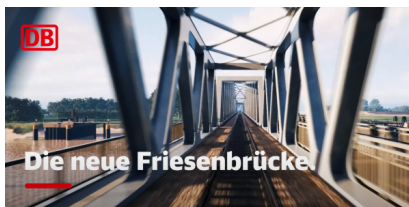
YouTube: Präsentationsfilm zur Wunderline und Friesenbrücke (English subtitles available, Niederlandse ondertiteling aanwezig) (Dezember 2023) [Quelle: KIEKSTE Medienproduktion/eberhardt – die ingenieure GmbH]



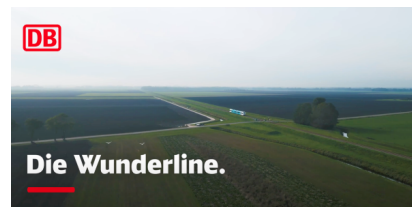
YouTube: Einblick in die Baustelle (Niederlandse ondertiteling aanwezig) (Dezember 2023) [Quelle: KIEKSTE Medienproduktion]



YouTube: Visualisierung des neuen Bauwerks (ohne Ton) (Dezember 2023) [Quelle: eberhardt - die ingenieure GmbH]



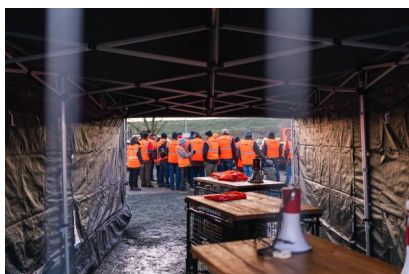
YouTube: Einblick in die Konstruktion des neuen Bauwerks (Niederlandse ondertiteling aanwezig) (Dezember 2023) [Quelle: KIEKSTE Medienproduktion/eberhardt – die ingenieure GmbH]



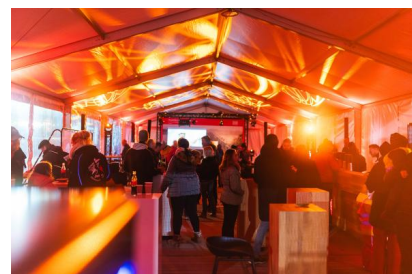
YouTube: Einblick in die bevorstehenden Arbeiten an der Wunderline (Niederlandse ondertiteling aanwezig) (Dezember 2023) [Quelle: KIEKSTE Medienproduktion]



Auf dem Baustellenfest konnten Interessierte an Baustellenführungen teilnehmen (Dezember 2023) [Quelle: Manuel Weidt]



Auf dem Baustellenfest konnten Interessierte an Baustellenführungen teilnehmen (Dezember 2023) [Quelle: Manuel Weidt]



Das Baustellenfest wurde zahlreich besucht (Dezember 2023) [Quelle: Manuel Weidt]



Am 1. Dezember 2023 fand der offizielle Spatenstich für den Ausbau der Wunderline statt (Dezember 2023) [Quelle: Manuel Weidt]



Vorstellung der Arbeitsgemeinschaft Friesenbrücke im Rahmen eines Pressetermins zum offiziellen Beginn des Neubaus im Bereich der Ems am 15. November 2022. Die bauausführenden Firmen bedienen verschiedene Gewerke und verfügen allesamt über langjährige Erfahrung und umfassendes Fachwissen im Brückenbau. Zu sehen sind Georg Haase (Nautitec), Henning Lohmann, (IBL Ingenieurgesellschaft Behnen), Stefan Schwede und Patrick Carr (beide DB Netz AG), Ingo Fehrenbach (Depenbrock Ingenieurwasserbau), Alexander Krölls (Adam Hörnig, Ingenieur- und Brückenbau), Sascha Grubmüller und Markus Plakolb (MCE, Brücken- und Stahlbau sowie Maschinen-, Elektro- und Steuerungstechnik (v. l. n. r.) (November 2022) [Quelle: DB Netz AG]



Vertreter der Deutschen Bahn und der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) unterzeichnen eine Verwaltungsvereinbarung über den künftigen Betrieb der Friesenbrücke. Diese regelt die Kommunikation zwischen den Verkehrsteilnehmenden, die Brückenpositionen im geschlossen und geöffneten Zustand sowie die einzuhaltenden Öffnungs- und Bewegungszeiten (März 2022) [Quelle: DB Netz AG/Stefan Schwede]



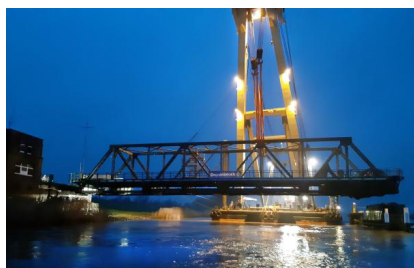
YouTube: Die Friesenbrücke wird zurückgebaut und abtransportiert (Februar 2022) [Quelle: Depenbrock Ingenieurwasserbau]



Der Überbau der alten Friesenbrücke ist im Hafen Papenburg angelangt. Hier wird das stählerne Bauteil zerlegt und verwertet (Dezember 2021) [Quelle: DB Netz AG/Stefan Schwede]



Friesenbrücke ahoi: Das alte Brückenteil wird vor Ort in Weener auf einen Ponton verladen und anschließend nach Papenburg transportiert (Dezember 2021) [Quelle: DB Netz AG/Alexander Heinemann]



Der Überbau der alten Friesenbrücke wird per Schwimmkran ausgehoben (Dezember 2021) [Quelle: DB Netz AG/Stefan Schwede]



Vor der Friesenbrücke wartet der Hamburger Schwimmkran Enak auf seinen Einsatz zum Aushub des alten Brückenüberbaus (Dezember 2021) [Quelle: DB Netz AG/Hanna Megaz]



Die Friesenbrücke aus der Vogelperspektive: Per Multikopter werden Aufnahmen vom Bauwerk und seiner unmittelbaren Umgebung gemacht. Dies dient zur Beweissicherung und hilft dabei, den Zustand der umliegenden Flächen nach dem Neubau der Brücke wiederherzustellen (August 2021) [Quelle: DB Sicherheit GmbH]



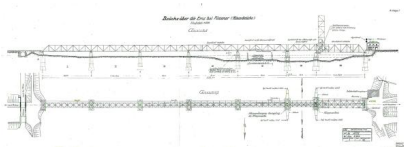
Auf Signal von DB-Infrastrukturvorstand Ronald Pofalla, dem Parlamentarischen Staatssekretär im Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur Enak Ferlemann, dem niedersächsischen Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung Dr. Bernd Althusmann sowie Landrat Matthias Groote wird an der Friesenbrücke eine Visualisierung der zukünftigen Hub-Drehbrücke enthüllt (Juli 2021) [Quelle: DB Netz AG/Hanna Megass]



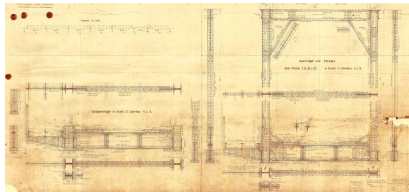
Delegation von Bahn, Bund und Land beim symbolischen Baustart für die Friesenbrücke am 23. Juli 2021: Ulf Thiele (Stellvertretender Vorsitzender CDU-Landtagsfraktion Niedersachsen), Gitta Connemann (Mitglied des Bundestages), Dr. Bernd Althusmann (Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung), Enak Ferlemann (Parlamentarischer Staatssekretär beim Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur), Ronald Pofalla (DB-Infrastrukturvorstand), Matthias Groote (Landrat Landkreis Leer) (v. l. n. r.) [Quelle: Deutsche Bahn AG]



Historische Bronzetafeln am denkmalgeschützten Brückenwärterhaus dokumentierten den Bau der alten Friesenbrücke. Auch nach der Sanierung des Gebäudes im Rahmen des Friesenbrücke-Neubaus war vorgesehen, diese als Zeugnis einer vergangenen Ära zu erhalten. Doch die geschichtsträchtigen Bronzetafeln wurden kürzlich entwendet. Nun klafft nicht nur in der alten Brücke, sondern auch an der Wand des Brückenwärterhauses eine unübersehbare Lücke (Juli 2021) [Quelle: DB Netz AG]



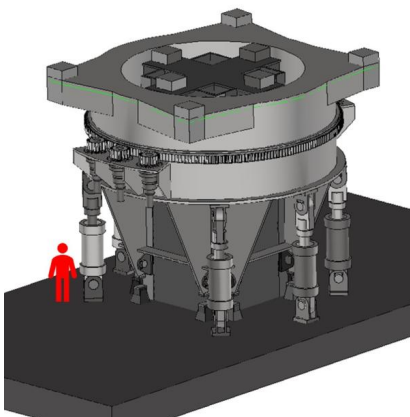
Gradlinig, aufgeräumt und unaufgeregt: Der Konstrukteur der ursprünglichen Friesenbrücke hat sich beim Design des Bauwerks um eine optische Integration in die ostfriesische Landschaft bemüht. Auch die neue Hub-Dreh-Konstruktion orientiert sich an diesem Ansatz (April 2021) [Quelle: DB Netz AG]



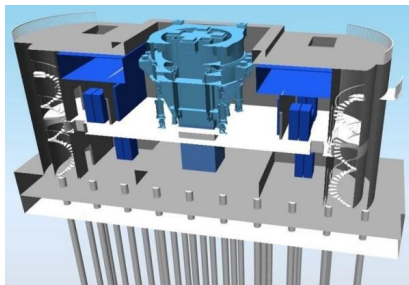
Ingenieurskunst vergangener Tage: Dieser alte Bauplan der Friesenbrücke ist auch heute noch relevant für den Neubau der Brücke. Beispielsweise um den Zustand und Aufwand der Rückbauarbeiten einzuschätzen oder die richtige Rückbautechnologie zu wählen (April 2021) [Quelle: DB Netz AG]



YouTube: Simulation – Begegnungsverkehr auf der Ems an der neuen Friesenbrücke (März 2021) [Quelle: Nautitec GmbH]



Visualisierung: Das Hydraulikaggregat der geplanten Hub-Drehbrücke muss einiges stemmen. Wollen Schiffe die Ems passieren, so hebt die technisch ausgefeilte Konstruktion das tonnenschwere Brückenteil nach oben und dreht es innerhalb weniger Minuten um 90 Grad. Dagegen wirkt ein Mensch nicht nur kräftemäßig ganz klein (März 2021) [Quelle: ARGE Friesenbrücke]



Visualisierung: Effiziente Raumnutzung im Drehpfeiler. Neben der Steuereinheit und dem Hydraulikaggregat zum Anheben der Brücke enthält dieser eine Stromversorgungsanlage, Brandschutzeinrichtungen sowie Rettungswege. Eingelassene Dachluken sowie eine Kranbahn ermöglichen einen einfachen Zugriff auf Antriebskomponenten, beispielsweise zu Reparaturzwecken (März 2021) [Quelle: ARGE Friesenbrücke]



Am 24. und 25. Juni 2020 besuchte das Friesenbrücke-Team mit dem Infomobil der Deutschen Bahn Weener und Westoverledingen. So konnten Anwohner:innen und Interessierte ihre Fragen zum geplanten Neubau der Friesenbrücke persönlich erörtern (Juni 2020) [Quelle: DB Netz AG/Hanna Megass]



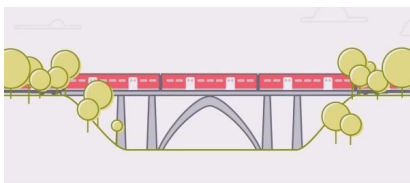
Die neue Friesenbrücke (links, Visualisierung) wurde der alten Brücke (rechts) optisch nachempfunden [Quelle: ARGE Friesenbrücke]



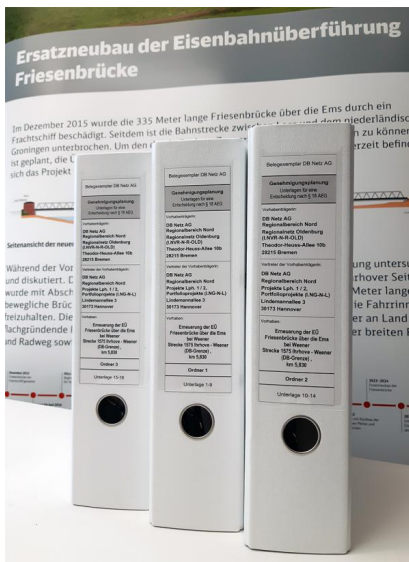
Visualisierung: Schiffspassage an der Hub-Drehbrücke [Quelle: ARGE Friesenbrücke]



Visualisierung: Ein Zug überquert die neue Friesenbrücke [Quelle: ARGE Friesenbrücke]



YouTube: Wie funktioniert die Planung neuer Infrastruktur bei der DB? [Quelle: DB Netz AG]



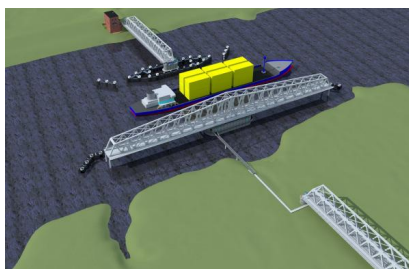
Die Genehmigungsunterlagen für die Erneuerung der Friesenbrücke sind fertiggestellt. Mit deren Einreichung wurde beim Eisenbahn-Bundesamt (EBA) die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens beantragt (Dezember 2019) [Quelle: DB Netz AG/Stefan Schwede]



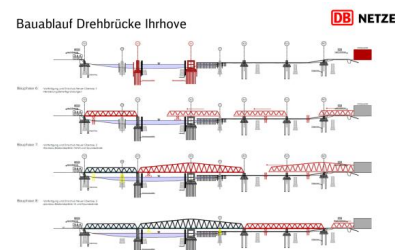
Bei der Informationsveranstaltung in Weener stellten die Projektbeteiligten den Planungsstand bezüglich der Erneuerung der Friesenbrücke vor (Oktober 2019) [Quelle: DB Netz AG/Hanna Megaw]



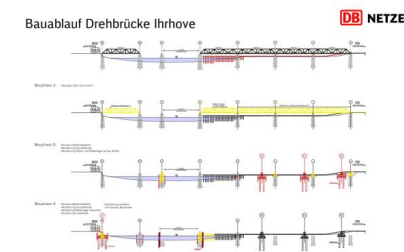
Die Friesenbrücke heute (Mai 2019) [Quelle: DB Netz AG/Alexander Heinemann]



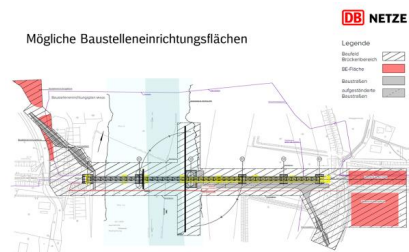
Visualisierung: Ersatzneubau der Friesenbrücke [Quelle: ARGE Friesenbrücke]



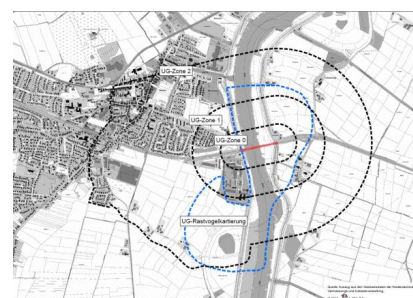
Grafik: Möglicher Bauablauf, Stand Vorplanung (2018) (1) [Quelle: ARGE Friesenbrücke]



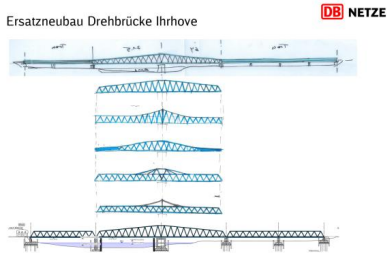
Grafik: Möglicher Bauablauf, Stand Vorplanung (2018) (2) [Quelle: ARGE Friesenbrücke]



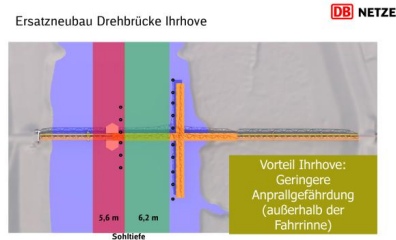
Grafik: Mögliche Baustelleneinrichtungsfächen, Stand Vorplanung (2018) [Quelle: ARGE Friesenbrücke]



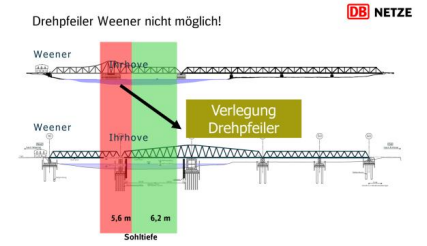
Grafik: In diesen Bereichen wurde die Bestandsaufnahme im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchgeführt [Quelle: Kortemeier Brokmann Landschaftsarchitekten GmbH]



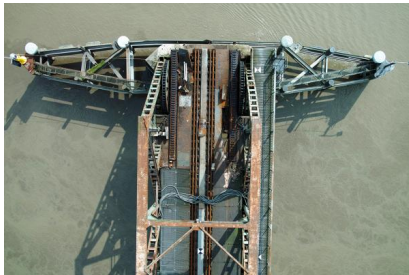
Grafik: Variantenuntersuchung Drehbrücke, Stand Vorplanung (2018) (1) [Quelle: ARGE Friesenbrücke]



Grafik: Variantenuntersuchung Drehbrücke, Stand Vorplanung (2018) (2) [Quelle: ARGE Friesenbrücke]



Grafik: Variantenuntersuchung Drehbrücke, Stand Vorplanung (2018) (3) [Quelle: ARGE Friesenbrücke]



Brückenpfeiler nach dem Unfall [Quelle: Ingenieurbüro Drecoll]



Blick auf die zerstörte Friesenbrücke [Quelle: Ingenieurbüro Drecoll]



Die alte Friesenbrücke aus der Vogelperspektive [Quelle: Ingenieurbüro Drecoll]



Die Friesenbrücke vor dem Unfall (November 2015) [Quelle: DB Netz AG/Alexander Heinemann]