

Decatur-Brücke Seevetal:

Echterhoff stellt die Weichen beim Pilotprojekt über Europas größtem Rangierbahnhof

Unter Federführung der Bauunternehmung Gebr. Echterhoff wird seit März 2024 eines der herausforderndsten Infrastrukturprojekte Norddeutschlands realisiert: Die Ertüchtigung und Verstärkung der 750 Meter langen Decatur-Brücke. Und die liegt voll im Plan – sowohl zeitlich als auch budgetär.

Die Brücke, benannt nach Seevetals US-Partnerstadt Decatur, führt über den Rangierbahnhof Maschen – Europas größten seiner Art – und ist damit ein zentraler Verkehrsknotenpunkt für die Region sowie ein essenzieller Zugang zum bahneigenen Gewerbegebiet und dem Fernbahnhof Maschen.

Seit ihrer Sperrung im Jahr 2016 war die Verbindung zwischen den Ortsteilen Maschen und Hörsten unterbrochen. Doch der Grund waren nicht etwa sichtbare Schäden, sondern neue gesetzliche Anforderungen an die Statik. Das Problem: Der Beton der Brücke im Bereich der Kragarme ist zu schwer. Mit einer Patentbauweise wird die Decatur-Brücke nun „erleichtert“. Und mit modernster Technik und durchdachter Planung fit für die Zukunft gemacht.

Alles Gute kommt von oben!

Rund 55 Bahngleise verlaufen direkt unter der Brücke – die logistische Herausforderung könnte kaum größer sein. Dennoch laufen die Arbeiten mit minimalen Einschränkungen für den Bahnbetrieb. "Entgegen der herkömmlichen Bauweise führen wir **alle Arbeiten von oben** aus – ein Vorgehen, das in dieser Form einzigartig ist und das wir daher auch europaweit patentieren ließen", erklärt Lucas Wehrmann, Bauleiter bei Echterhoff.

- Die Brückenelemente werden segmentweise in 24-Stunden-Sperrpausen montiert: **keine dauerhafte Beeinträchtigung des laufenden Zugverkehrs.**
- Jeweils zwei Kappensegmente à 12 Meter (Ost/West) werden ausgebaut und durch neue ersetzt.

Leichter, schneller, sicherer. Und einfach besser.

Im Mittelpunkt der Sanierung steht der Austausch der Brückenkappen:

- Die alten, schweren Stahlbeton-Kappen mit asbesthaltigen Abstandshaltern werden durch **moderne Hybridkappen aus Leichtbeton** ersetzt – ein System, das Echterhoff speziell für Projekte wie dieses entwickelt hat.
- Die Umstellung des Berührungsschutzes von horizontaler auf vertikale Anordnung stellt eine zentrale Maßnahme dar, da sie die statische Beanspruchung im Bereich des Kragarmanschnitts verringert.
- Die vorgefertigten Hybridsegmente werden kraftschlüssig eingebaut und machen **aufwändige Schalungsarbeiten über den Gleisen überflüssig.**
- Ein weiterer Vorteil: Auf nachträgliche Eingriffe in den Bahnbetrieb kann verzichtet werden – ein unschätzbarer **Vorteil gegenüber konventionellen Bauverfahren.**

Höchste Eisenbahn: Schneller Baufortschritt mit absehbarem Ende.

Die bisherigen Baufortschritte sprechen für sich: Zahlreiche Hybridkappen, Geländerabschnitte und Berührungsschutzelemente wurden bereits montiert. Zudem wurde die statische Ertüchtigung am Widerlager Achse 20 abgeschlossen, ebenso wie der Einbau von Schubverstärkungen und neuer Regenwasserleitungen im Inneren des Hohlkastens. Auch erste Asphaltarbeiten und Abdichtungen wurden in Teilbereichen bereits umgesetzt.

Die Sanierung erfolgt in **zwei Etappen**: Zunächst wird der Abschnitt auf der Hörstener Seite fertiggestellt. Danach folgt der Bereich zwischen Bahnhofsgelände und Maschener Seite. Ist alles im Zeitplan, wird die Brücke im **Jahr 2026 wieder für den Verkehr freigegeben** – rechtzeitig, um 2027 als Umleitungsstrecke während der Brückeninstandsetzung an der A1 genutzt zu werden.

Großer Bahnhof für ein großes Projekt

Mehr als 50 Millionen Euro investiert die Gemeinde Seevetal in die Ertüchtigung der Brücke. Rund 75 Prozent davon übernimmt das Land Niedersachsen. Trotz gestiegener Baupreise bleiben sowohl Zeitplan als auch Kosten im Rahmen. Für Seevetals Bürgermeisterin Emily Weede ist das ein klares Signal: "Ich bin erleichtert, dass wir endlich Fortschritte sehen und die zugesagte Förderung auch bei den aktuellen Kostensteigerungen bestehen bleibt."

Mit dieser Sanierung beweist Echterhoff einmal mehr **seine Expertise in komplexen Großprojekten**. "Es ist ein absolutes Unikat, an dem wir hier arbeiten. Eine Brücke dieser Dimension über einen derart belebten Bahnknotenpunkt zu sanieren – das erfordert nicht nur technisches Können, sondern vor allem ein durchdachtes Gesamtkonzept", so Bauleiter Wehrmann.

Die Decatur-Brücke ist ein weiterer Beweis für die einzigartige Arbeitsweise von Echterhoff: technologische Innovation, partnerschaftliche Zusammenarbeit und verlässliche Umsetzung.

Absender und Ansprechpartner:

Gebr. Echterhoff GmbH & Co. KG

Industriestraße 9
49492 Westerkappeln
www.echterhoff.de

Dipl.-Ing. Jan Hendrik Schäl-de Boer
Oberbauleiter

Telefon: +49 5456 81160
Mobil: +49 176 56330860
E-Mail: jschael-deboer@echterhoff.de

Lucas Wehrmann

M.Sc.
Bauleiter

Telefon: +49 40 73612123
Mobil: +49 151 53810147
E-Mail: lwehrmann@echterhoff.de