

Herzberg 24. August 2016, 02:38 Uhr

Megaprojekt: Kein Stein bleibt auf dem anderen

Es wird rangeklotzt – und trotzdem gibt es schon Bauverzug

Es sind exakt 73 Kilometer der Bahnstrecke Berlin-Dresden, auf denen nichts mehr bleibt, wie es war. Die RUNDSCHAU hat sich im Elbe-Elster-Abschnitt zwischen Brenitz bei Sonnewalde und Hohenleipisch umgesehen.



Für die Bahn gehört der Streckenausbau auf einem der neun transeuropäischen Korridore zu den besonders wichtigen Projekten.

Foto: Frank Claus

1. Station: Brenitz bis Frankena. Der Planet drückt. Die Männer arbeiten teils nur mit Unterhemd bekleidet und schwitzen dennoch wie die Stiere. Irgendwie sieht sie gespenstisch aus, die Strecke. Dort, wo einst weithin die Oberleitungsmasten den Streckenverlauf in der Landschaft charakterisierten, muss man die Gleise nun zwischen sattem Grün suchen. Doch immer wieder wird man an der Ortsverbindungsstraße auf neuralgische Punkte hingewiesen. "Lotsenpunkt 5, SÜ Frankena, km 97,357" steht auf einem Schild und bedeutet, dass das der Weg zur neuen Schienenüberquerung, wie die Bahn-Planer Brücken über den Gleisen bezeichnen, ist. Schotter liegt im Gleisbett oder ist auf kleinen Brücken über Gräben schon entfernt. Untrügliches Zeichen: Die sollen abgerissen und durch Neue ersetzt werden. Auf einer Freifläche hat ein Mann mit Schneidbrenner unermüdlich zu tun, die alten Oberleitungsmasten zu zerlegen: Futter für die Hochöfen.

2. Station: Bahnübergang Rückersdorf. Oder besser, was mal einer war. Die Schranken sind abgebaut, nur die Seilwinden stehen noch da. Wie lange haben die eigentlich ihren Dienst versehen? 100 Jahre? Auch das benachbarte Stellwerker-Haus ist verwaist. Dort haben die Bahner am 6./7. August ihre letzte Schicht gefahren. Bahngeschichte geht von Bord. Unmenge von Technik beweist: Die Baustelle für den

Brückenbau an dieser Stelle ist eingerichtet.

3. Station: Oppelhain, unweit der Greifvogelstation. Schon von Weitem scheidert es dumpf aus dem Wald. Immer wieder hört man das Geräusch, wenn Pflaster auf die Lkw-Pritschen knallt oder die Steine poltern. Eine dicke Staubschicht hat Sträucher und Bäume überzogen. Ein Lkw nach dem anderen wälzt sich durch die Klinkerbrücke. Irgendwie schießt es mir durch den Kopf: Wie werden die Tiere das finden? Ganz besonders die so sensiblen Auerhühner? Machen die Bahn-Bauarbeiten das millionenschwere Ansiedlungsprojekt zunichte? Bislang hat sich vom Naturpark und den Naturschützern niemand gemeldet. Also alles paletti? In diesem Bereich sind die Gleise entfernt. Der gesamte Schotter wird aufgenommen, um den Dreck aus Jahrzehnten – früher ist ja mal auf die Gleise gekackt und gepullert worden – in Spezial-Waschmaschinen auszuwaschen. So manche Dampf-, Diesel- und E-Lok dürfte auch mal Öl verloren haben. Gereinigt wird der Schotter wieder eingebaut. Ein Riesenaufwand!



Bilderstrecke

Elbe-Elster | 23.08.16
Ausbau der
Bahnstrecke Berlin -
Dresden



4. Station: Brücke zwischen Hohenleipisch und Gorden. Der Trassenverlauf der neuen Brücke ist erkennbar. Mir scheint: Über die neue Brücke freuen sich alle. Wie oft hat es in der engen Brücke mit den fast rechtwinkligen Einfahrten geknallt? Wie oft sind Lkw hängen geblieben? Wie sehr haben Busfahrer geflucht, wenn sie das Schild mit der Durchfahrthöhe nicht ganz so ernst nahmen, um dann doch wieder umdrehen zu müssen? Die Kurven fallen weg. Ende 2017 soll es gerade Fahrt zwischen Hohenleipisch und Gorden geben.

Zwischenstand von Projektplaner Michael Bung in seinem Tagebuch: "Es gibt deutliche Verzögerungen in einigen Ausführungsplanungen der Auftragnehmer. Baubeginne für einzelne Bauwerke werden verschoben. Stark davon betroffen ist das Los Süd (EE). (...) Dass es knapp wird, war klar. Dass in der Ausführungsplanung ein hohes Risiko schlummert, geschenkt. Dass es sich so früh und deutlich zeigt, ist ärgerlich, zeitraubend und zerrt an den Nerven der Beteiligten."

Seit dem 5. August bis zum 9. Dezember 2017 ist die Bahnstrecke Berlin-Dresden im Abschnitt zwischen Baruth im Landkreis Teltow-Fläming und Hohenleipisch im Elbe-Elster-Kreis für 16 Monate voll gesperrt. 475 Millionen Euro werden investiert, um die Strecke für Tempo 200 fit zu machen.

Fast 90 000 Schwellen, 121 Kilometer Schienen, Hunderte Kilometer Kabel müssen verlegt werden. 1800 Oberleitungsmasten werden aufgestellt. Etwa 840 000 Kubikmeter Erdstoffe werden bewegt. Auf Eisenbahnwaggons beladen, würde das einen Zug von Blankenfelde bis zur Landesgrenze Sachsen ergeben. 21 Bahnübergänge werden durch Brücken oder Tunnel ersetzt.

Das große Ziel: Im Jahr 2025 sollen Reisende zwischen Berlin und Dresden nur noch 80 Minuten Fahrtzeit benötigen. Dazu muss noch die "Dresdner Bahn" in Berlin ausgebaut werden.

Frank Claus

[vorheriger Artikel](#)

[🏠 zurück auf die Startseite](#)

[nächster Artikel](#)