

<http://www.weser-kurier.de/Artikel/Region/Landkreis-Rotenburg/295250/Bahnstrecke-zwischen-Bremen-und-Hamburg-wieder-frei.html>

Baustelle an der A1 bei Stuckenborstel - 30.12.2010

Bahnstrecke zwischen Bremen und Hamburg wieder frei

Von Alexander Klay

Stuckenborstel. Während der Winter momentan viele Baustellen gestoppt hat, arbeiten Dirk Engel und gut 40 Bauarbeiter auch bei Minus neun Grad: Sie haben nur 50 Stunden Zeit, um die Autobahnbrücke über der Bahnlinie Bremen-Hamburg abzureißen.



© Hans-Henning Hasselberg

Mit schwerem Gerät reißen Arbeiter eine Autobahnbrücke über der Bahnlinie Bremen-Hamburg bei Stuckenborstel ab.

Das Bauwerk aus den 80er Jahren ist zu schmal für den sechsspurigen Ausbau der A1 und muss weichen. Kein Problem für die Arbeiter: Sie hatten das Manöver schon vor genau einem Jahr durchexerziert. Damals nahmen sie sich die andere Hälfte der Brücke vor. Der Ingenieur des Baukonsortiums A1-Mobil ist sicher: "Das ist machbar."

Obwohl die Baustelle zwischen Stuckenborstel und dem Feriendorf Everinghausen unter einer 20 Zentimeter hohen Schneedecke liegt, ist der Zeitplan für den Brückenabbruch eng gesteckt. Alle Arbeiten müssten wie am Schnürchen laufen, denn die wichtige Bahnstrecke zwischen Bremen und Hamburg solle nicht länger als unbedingt nötig gesperrt sein, erzählt der Projektingenieur Dirk Engel und stapft mit Gummistiefeln durch den Schneematsch in Richtung des Schienenstrangs. Schließlich müssen die Fahrgäste aus und nach Bremen derzeit einige Umwege in Kauf nehmen, um an ihr Ziel zu kommen. Der Verkehr auf der Autobahn ist bereits vor einigen Wochen auf die Gegenfahrbahn verlegt worden, Autos und Lastwagen fließen an der Baustelle vorbei.



Fotostrecke: Eindrücke vom Brückenabriss an der A1

Pünktlich um 9.30 Uhr ist am Dienstagvormittag der Strom für die Eisenbahnstrecke

ausgeschaltet worden, damit gleich anschließend die Oberleitungsbauer den Fahrdraht auf gut 200 Metern Länge abhängen konnten. Bis zum Nachmittag waren sie damit beschäftigt.

Maximale Mannstärke

Vier große Stemmbagger können jetzt mit dem eigentlichen Auftrag beginnen. Ununterbrochen nagen sie mit einem lauten, monotonen Knattern an dem Betonkoloss. Im Scheinwerferlicht steigen dichte Staubwolken in den sonst sternenklaren Nachthimmel. Im Minutentakt rumpeln große Betonklumpen von der Brücke. "Das Abbruchunternehmen arbeitet mit maximaler Mannstärke", sagt Projektingenieur Dirk Engel, auf jeder Seite stehen auf der Baustelle unter dem nächtlichen Sternenhimmel zwei Stemmbagger nebeneinander.

Während große Stücke von den Außenseiten der Widerlager abbrechen und per Schaufelbagger weggeräumt werden, sind Arbeiter unter der Brücke damit beschäftigt, die Gleise vor Schäden zu schützen. Erst hieven sie lange Holzbohlen auf die Bahnschwellen. Anschließend verteilt ein Bagger, der auf Straße und Schiene fahren kann, eine dicke Erdschicht und schließlich noch Stahlplatten. Die Arbeiten dauern bis in die späten Abendstunden.

Die Männer verpacken die Schienen mit großer Sorgfalt, denn sie wissen: "Das Gleisbett dürfen wir auf keinen Fall beschädigen", sagt Dirk Engel. Beim eigentlichen Brückenabbruch könnten tonnenschwere Stahlbeton-Brocken auf die Gleise fallen. Wären diese ungeschützt, sei die Strecke für Tage unbefahrbar und müsste erst saniert werden.

Während anderswo auf der Autobahn¹ die Bauarbeiten ruhen, müssen die insgesamt rund 40 Arbeiter an der Eisenbahnbrücke trotz der eisigen Temperaturen ranklotzen. An dem Termin für die Sperrung der Bahnstrecke lässt sich nicht rütteln. Wo zu viel Schnee lag, ist er kurzerhand beiseite geräumt worden. Mit ihren großen Reifen pflügen die schweren Bagger ohnehin mühelos durch den Schnee. "Außer dass den Arbeitern etwas kalt ist, gibt es keine Probleme", meint Engel. Statt der üblichen Warnwesten tragen der Projektingenieur und seine Kollegen dicke Jacken in Signalfarbe. Und vor den Betonschwellen der Bahnstrecke warnt er die Arbeiter: "Die sind höllisch glatt."

Bis Donnerstagmittag werden die Stemmbagger die Autobahnbrücke in gut 1200 Kubikmeter Abraum verwandeln. Alles wird recycelt, sagt der Projektingenieur von A1-Mobil: Die Stahlbewehrung wird herausgebrochen und eingeschmolzen, der Beton in kleine Stücke zermalmt und beim Autobahnbau wiederverwendet. "Die Nachnutzung des Materials kann durchaus hier auf der Baustelle sein", meint Dirk Engel.

Zwar gibt es auf der Ausbaustrecke der A1 zwischen Bremer Kreuz und Buchholzer Dreieck viele schmale Brücken, die verbreitert werden müssen. Meist kreuzt die Autobahn aber eine Straße und keine Bahnstrecke. Die Straße wird dann einfach für einige Monate gesperrt. Nur in drei Fällen trifft die A1 auf die Eisenbahn: In Stuckenborstel, in Elsdorf und Sittensen. Letztere stellen für den Personenverkehr keine Einschränkung dar, die Brücken liegen im wenig befahrenen Netz der Verkehrsbetriebe Elbe-Weser - auch dort wird derzeit eine alte Brücke abgerissen.

Zwei Jahre Vorlauf

Nur in Stuckenborstel ist das Zeitfenster für die Arbeiten wegen der wichtigen Bahnstrecke so eng. Schließlich kann die Bahn eine bedeutende Strecke mit viel Güter- und Personenverkehr nicht einfach tagelang sperren. Seit 2008 laufen gemeinsame Planungen mit A1-Mobil. Solch eine Aktion brauche meistens zwei Jahre Vorlauf, sagt Dirk Engel. Die Zeit nach den Weihnachtstagen hat sich für den Brückenabbruch als "geeignet herauskristallisiert". Bevor die Bahnstrecke heute um 12.30 Uhr wieder freigegeben werden kann, müssen als letztes noch Spundwände in den Boden gerammt werden. Ein sogenannter Verbau werde errichtet, erklärt Projektingenieur Engel - der soll die Bahnschienen in ihrer Lage sichern, während in den kommenden Monaten die neue Autobahnbrücke entsteht.

Damit die Züge nach der Sperrung wieder sicher fahren können, geht die Bahn auf Nummer sicher: Vor der Freigabe der Strecke wird die Gleislage noch genau einmal vermessen und mit den Werten vor dem Brückenabbruch verglichen, erklärt der Ingenieur.

Je nach dem wie das Wetter in den kommenden Monaten mitspielt, solle die neue, breitere Autobahnbrücke spätestens im Herbst 2011 befahrbar sein, sagt Engel. Erst werden die neuen Widerlager entstehen, danach wird der Überbau der Brücke in Fertigteilen angeliefert. Und dann kommt das, worauf sich die Autofahrer freuen: "Wenn die Fahrbahndecke fertig ist, läuft der Verkehr in diesem Abschnitt frei auf sechs Spuren."