



## **Kleine Anfrage**

**der Abgeordneten Birte Pauls (SPD)**

**und**

**Antwort**

**der Landesregierung - Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit,  
Technologie und Tourismus**

Sachstand Neubau Lindaunis Schleibrücke

### Vorbemerkung der Fragestellerin:

In der Wirtschaftsausschusssitzung am 18.08.2021 teilte Wirtschaftsminister Dr. Buchholz mit, dass die Bauarbeiten an der neuen Schleibrücke aufgrund einer gefährdeten Funktionsfähigkeit der alten Brücke unterbrochen wurden. Grund hierfür seien Verschiebungen der alten Brücke nach sog. Gründungsarbeiten. Die Bauarbeiten könnten frühestens im November fortgesetzt werden. Die Fertigstellung des Neubaus der Schleibrücke könne sich um 2-3 Jahre verzögern und Kostensteigerungen seien zu erwarten. Außerdem sei unklar, ob die alte Brücke erhalten werden könne und ob sie ganzjährig für den Autoverkehr passierbar bleibt.

### Vorbemerkung der Landesregierung:

Die Schleibrücke Lindaunis überführt lichtzeichen- und schrankengesteuert sowohl den eingleisigen Bahnverkehr auf der Strecke Kiel – Flensburg als auch den Straßen-, Fußgänger- und Radverkehr über eine gemeinsame Fahrbahnfläche. Es handelt sich um eine Klappbrücke mit stählernem Fachwerk-Überbau. Die Brücke wurde im Jahr 1924 unter Verwendung von Bauteilen einer Brücke aus dem Jahre 1892 erbaut. Eigentümer und Baulastträger der Brücke ist die Deutsche Bahn AG, die dem Land Schleswig-Holstein im Rahmen einer Vereinbarung aus 1989/90 unwiderruflich die Erlaubnis zur Mitbenutzung des Brückenbauwerkes durch den Straßenverkehr

erteilt hat. Die Brücke ist für Fahrzeuge mit einer Achslast über 10 t gesperrt. Die DB AG betreibt federführend die Neubauplanung und hat das Genehmigungsverfahren durchgeführt.

1. Wie ist der konkrete Sachstand und weitere Zeitplan der Bauarbeiten zur Erneuerung der Lindaunis Schleibrücke?

Antwort:

Mitte September 2020 begannen die Hauptbauarbeiten.

Von Oktober 2020 bis Ende März 2021 wurden für die neuen Brückendämme der Uferwände auf der Nord- und Südseite hergestellt. Es wurde eine Trägerbohlwand zur Sicherung des vorhandenen Dammes auf der Nord- und Südseite errichtet.

Zwischen den bestehenden Brückenpfeilern auf der Südseite wurde 2020 eine Hilfsabfangung als zusätzliche Stützkonstruktion errichtet. Mitte April 2021 wurde die Brücke umgelagert und mit der neuen Stützkonstruktion verbunden. Diese dient der Standfestigkeit der bestehenden Brückenteile bis zum Ende der Nutzungsdauer. Am 8. Juni 2021 wurde wegen einer Setzung der Bestandsbrücke ein Baustopp verhängt.

Nach Aussage der DB Netz AG sieht der weitere Zeitplan wie folgt aus:

Ab November 2021 werden die Baugrubenumschließung für die neuen Brückenpfeiler und die Gründung für die neuen Brückenunterbauten weiter gebaut und verankert. Für den neuen Damm, auf dem künftig das neue Gleis und die Straße verlaufen, werden Bodenbefestigungen hergestellt.

2022 wird der neue Damm und die drei Meter dicke Lage aus einem Sand/Kies-Gemisch auf dem neuen Damm zur Festigung des Untergrundes aufgebracht. Diese Lage wird etwa 30 Wochen für die Setzung des Dammes sorgen. Geologen arbeiten daran, die Dammfestigung zu beschleunigen. Auch mit dem Bau der drei neuen Brückenpfeiler in der Schlei wird begonnen.

Es folgen alle weiteren Arbeiten wie der Bau der Widerlager, die Errichtung des neuen Betriebsgebäudes, der Einbau der Brücke sowie die Herstellung der Straße und Schiene.

Die Inbetriebnahme der Brücke ist für Ende 2025 geplant. Abschließend wird das alte Bauwerk zurückgebaut.

2. Seit wann gibt es einen Baustopp und seit wann ist der Landesregierung die Unterbrechung der Bauarbeiten bekannt?

Antwort:

Den Baustopp gibt es seit dem 8. Juni 2021.

Die Landesregierung wurde durch ein Schreiben der Konzernbevollmächtigten der Deutschen Bahn für Hamburg und Schleswig-Holstein, Frau Herbort, an Minister Dr. Buchholz vom 11. Juni 2021 über den Baustopp informiert.

3. Welche Baumaßnahmen konnten 2021 bei dem Bauprojekt durchgeführt werden und welche Baumaßnahmen sind für 2021 noch geplant? Bitte jeweils die Art der Baumaßnahme und den Zeitpunkt aufführen.

Antwort:

Siehe Antwort zu Frage Nr. 1. Weitere Details werden sich aus der Bauablaufplanung ergeben, die gerade erstellt wird.

4. Wurde in der ersten Bauplanung für den Neubau der Brücke und speziell bei der Planung von Gründungsarbeiten eine mögliche Verschiebung oder Absenkung der alten Brücke mit Folgen für die Klappfähigkeit der Brücke berücksichtigt? Wenn nein, warum nicht? Wenn ja, in welchem Umfang?

Antwort:

Nach Aussage der DB Netz AG wurden vor Beginn der Bohrarbeiten alle erforderlichen Untersuchungen und Vorkehrungen unternommen. Das Bohren ist ein in Bezug auf Setzungen schonendes Bauverfahren. Bei den Bohrarbeiten wurde jedoch auf Reste der Vorgängerbrücke gestoßen. Ihre Beseitigung hat zu den Setzungen geführt. Aufgrund des hohen Alters der Bestandsbrücke und des weichen Untergrundes können auch weiterhin Setzungen nicht völlig ausgeschlossen werden.

5. Welche Kostensteigerung erwartet das Land aufgrund des Baustopps und beteiligt sich das Land an den entstandenen Mehrkosten? Wenn nein, wer trägt die zusätzlichen Kosten? Bitte um Auflistung.

Antwort:

Dem Land als Kostenbeteiligter liegt noch keine Kostenfortschreibung vor. Nach Aussage der DB Netz AG werden Gesamtkosten von rd. 84 Mio.€ erwartet. Die Mehrkosten von über 10 Mio.€ ergeben sich durch den Baustillstand, die Bauzeitverlängerung aber auch durch die üblichen Preissteigerungen.

Gemäß der im Oktober 2017 abgeschlossenen Vereinbarung zwischen dem Land Schleswig-Holstein und der DB Netz AG ist ein Kostenteilungsschlüssel (68% Land und 32% DB Netz AG) für den Brückenneubau vereinbart, der auch für Kostenfortschreibungen gilt.

6. Ist im Rahmen der weiteren Bauarbeiten geplant, die Brücke jeweils über das Winterhalbjahr zu sperren und wenn ja, wie lange? Welche Gewichtung legt die Landesregierung hierbei im Hinblick auf den Tourismus, Wassersport und die Situation der Bevölkerung, des Handwerks und der Landwirtschaft, die die Brücke täglich passieren?

Antwort:

Um bis zur Fertigstellung der neuen Brücke die Tourismussaison so wenig wie möglich zu beeinträchtigen, wird die DB Netz AG in Abstimmung mit der Straßenbauverwaltung des Landes, die Baumaßnahmen, die die Funktionalität der alten Brücke gefährden, überwiegend in den Wintermonaten durchführen. Aufgrund des hohen Alters der Brücke und der Sensibilität ihrer Technik ist es nicht möglich, die Brücke in den Wintermonaten für den regionalen Wirtschaftsverkehr und die Pendlerinnen und Pendler zu öffnen. In der winterlichen Bauphase soll jegliche zusätzliche Belastung der Brücke ausgeschlossen werden, um ihre Funktionalität bis zur Inbetriebnahme der neuen Brücke bestmöglich sicherzustellen.

Aktuell befindet sich das Verkehrskonzept für die Nutzungs- und Sperrzeiten der Klappbrücke in Abstimmung mit der Straßenbauverwaltung des Landes und den Eisenbahnunternehmen. Nach Aussage der DB Netz AG werden auch die IHK und maritime Betriebe einbezogen. Für das Verkehrskonzept ist die Bauablaufplanung zu berücksichtigen. Die DB Netz AG untersucht zudem die Möglichkeit, in den Wintermonaten bzw. für die Sperrzeiten der Brücke den End- bzw. Startpunkt des Bahnverkehrs unter Nutzung der beiden Haltepunkte Lindaunis und Rieseby näher an die Brücke zu legen, um ggf. Schienenersatzverkehr zu vermeiden. Ein Ergebnis der DB Netz AG, ob dies betrieblich bzw. technisch tatsächlich realisierbar ist, liegt noch nicht vor.

Sobald ein abgestimmtes Verkehrskonzept vorliegt, wird die Öffentlichkeit darüber informiert.