



Schleibrücke Lindaunis

Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss
Schleswig-Holsteiner Landtag

08. März 2023 | DB Netz AG | I.NA-N / I.NI-N

Inhaltsverzeichnis.

- 1. Stand Bauausführung Neubau**
- 2. Bestandsbrücke – Istzustand**
- 3. Bestandsbrücke – Lösungsszenarien und weiteres Vorgehen**

Stand Bauausführung Neubau

- Uferwände Nord und Süd sind inkl. Betonholm fertiggestellt

- Damm Süd ist fertiggestellt, Damm Nord ist hergestellt und wird in Kürze zur Vorwegnahme der Setzungen überschüttet



- Widerlager Nord ist fertig

- Widerlager Süd ist der erste Abschnitt betoniert



Stand Bauausführung Neubau

- Baugruben für die Pfeiler sind fertig, die Unterwasserbetonsohle und die Aussteifungen sind eingebracht



<---- Lenzen Pfeiler 2

Betonage ----->
Sauberkeitsschicht auf
Unterwasserbetonsohle
Pfeiler 1

- Der Düker, der die Pfeiler 2 und 3 verbindet, ist eingebaut
- Alle Unterbauten und die Gründung des Betriebsgebäudes inkl. Kellergeschoss werden bis Anfang 2024 hergestellt



Bestandsbrücke - Istzustand

Schäden an der bestehenden Schleibrücke Lindaunis

Nach begonnener Freilegung der Sanierungsflächen sind massive Schäden sichtbar geworden, der Zeitplan ist nicht mehr zu halten.



Statt Rissverpressung im Beton vorgefundene Abtrennung der Bewehrung ohne Halt

Quelle: DB Netz



Kein Verbund zwischen Bewehrung, Tragkonstruktion mehr vorhanden

Quelle: DB Netz



Durch Durchrostung eingerissene Träger im Übergangsbereich Tragkonstruktion und Beton, Sanierung sehr schwierig, da Sanierungsbereich in den letzten Jahren überbaut wurde

Quelle: DB Netz



Verklammerung stark durchrostet, umfangreiche Erneuerung der Bereiche erforderlich

Quelle: DB Netz



Quelle: DB Netz

Bestandsbrücke - Istzustand

Zusätzliche Instandhaltungsarbeiten und zeitlicher Aufwand



Es haben sich an der Bestandsbrücke zusätzliche Instandhaltungsaufgaben ergeben. Diese erzeugen folgenden zeitlichen Mehraufwand, sodass der Zeitplan nicht gehalten werden kann.

- Kontergewicht hat keine Tragfähigkeit | Umsetzung Sanierungskonzept für zusätzliche Stahlbauteile, **ca. 6 Wochen**
- Umsetzung zusätzlicher Stahlbausanierung am Überbau, **ca. 10 Wochen**, aufgrund der beengten Verhältnisse bereits optimiert und im Zweischicht-Betrieb geplant
- Abstimmung mit BauBG, SIGEKO und Verkehrsbehörde | Diverse zusätzliche Auflagen der BG aufgrund der ausgeweiteten Sanierung
- Bleihaltige Beschichtungen | Voranzeige gem. Richtlinien in Arbeit, noch keine Genehmigung, Folge aus erweiterter Stahlbausanierung, zusätzlicher Aufwand **ca. 2 Wochen**
- Hydraulikzylinder mit Ölverlust | Gefahr der Umweltverschmutzung, Zylinder sind repariert und zum Einbau bereit, zusätzlicher Aufwand für Montage und Inbetriebnahme **ca. 2 Wochen**

Bestandsbrücke - Istzustand

Folgen der zusätzlichen Instandhaltungsarbeiten

- Behinderung der maritimen Wirtschaft | Bestandsbrücke kann nicht wie geplant in Klappung gehen.
- Erhebliche Verzögerungen im Bauablauf: Abschluss der nötigsten Arbeiten, um die Klappung sicherzustellen, nicht vor **Mitte Mai 2023** möglich (nach derzeitigem Zeitplan bereits unter Berücksichtigung optimierter Abläufe)
- Weitergeführte Sanierung führt trotzdem zu einer risikobehaftete Situation mit hoher Wahrscheinlichkeit für weitere Ausfälle der Brückenfunktionalitäten
- Befahrbarkeit der Brücke kann erst **Anfang 2024** wieder vollständig hergestellt werden.

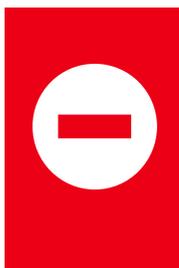
Bestandsbrücke - Lösungsszenarien

Bewertung der Vor- und Nachteile

1 Sanierte Brücke mit Klappfunktion



- nach der planmäßig durchgeführten Sanierung könnte die Brücke für alle Verkehrsarten voraussichtlich ab Januar 2024 freigegeben werden
- Pendelzugverkehr unter Nutzung der provisorischen Zu-/Ausstiege in 2023



- Durchfahrt für maritime Wirtschaft bis ca. Mitte Mai 2023 nicht möglich
- hohes Risiko des Versagens der Funktionsfähigkeit der Bestandsbrücke bis Fertigstellung Neubau
- Nutzung für alle Verkehrsträger nur auf die Jahresscheibe 2024 beschränkt

2 Rückbau der Klappe mit Fußgänger-Ersatzbau

- Durchfahrt für maritime Wirtschaft ab Entscheidung innerhalb voraussichtlich 6 Wochen möglich (Ostern 2023)
- Ersatzkonstruktion ermöglicht nach Aufbau (ca. 3 - 6 Monate) den derzeitigen Pendelzugverkehr unter Nutzung der provisorischen Zu-/Ausstiege
- voraussichtliche Akzeptanz in der Bevölkerung (entspricht der derzeitigen gelebten Situation)

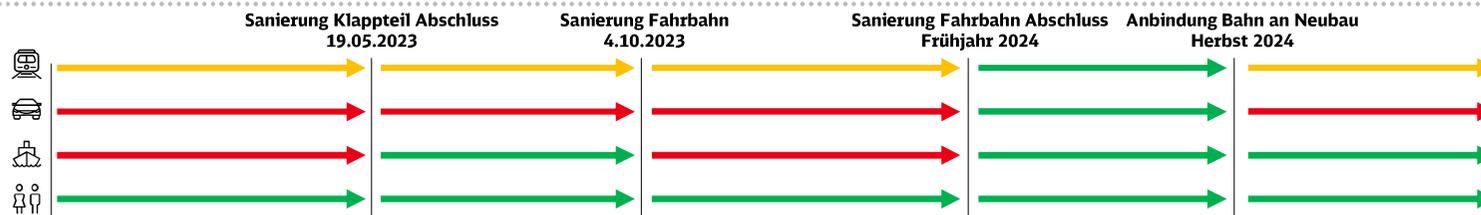
- Aufbau Ersatzkonstruktion erfordert SEV, jedoch aufgrund anderer Baustellen auf der Strecke Flensburg-Kiel im Best Case nur 9 Tage mehr
- keine Nutzung für Fußgänger und Bahnreisende für 3 bis 5 Monate in 2023
- keine Nutzung für Straße bis IBN Neubau

Bestandsbrücke - Lösungsszenarien

Bewertung der Betroffenheit | Zeitplan



1 Sanierte Brücke mit Klappfunktion



2 Rückbau der Brücke mit Ersatzbau für Fußgänger



→ Regelbetrieb
 → nur DB-Regio über Haltepunkte Lindaunis Nord+ Süd
 → Kein Betrieb

Bestandsbrücke - Entscheidungsfindung

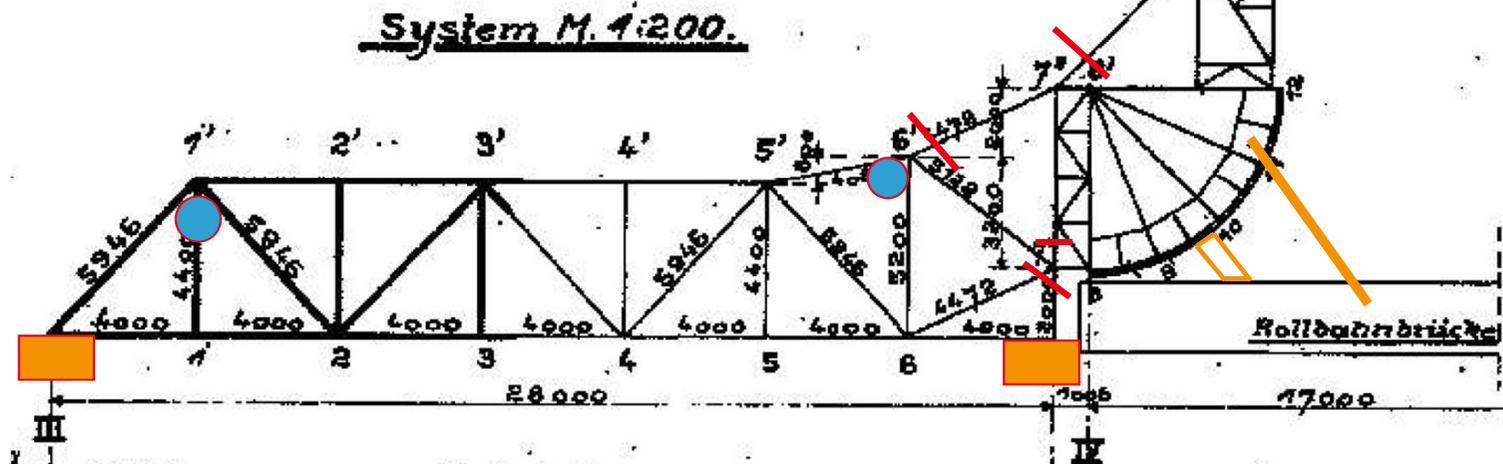
Schleibrücke Lindaunis



- 02./08.02.2023 Information des Landes SH sowie des LBV.SH zur Instandsetzungssituation –
Ergebnis: Abstimmung mit den Beteiligten in der Region mit Ziel der Findung eines Konsens
- 14.02.2023 Vorstellung der Varianten zur Lösung der Verkehrssituation bei IHK, Maritimer Wirtschaft,
Tourismusverbund, NAH.SH, WSA – Ergebnis: Zustimmung zur Variante 2
- 16.02.2023 Vorstellung der Varianten zur Lösung der Verkehrssituation bei Gemeinden und Kreisen –
Ergebnis: Zustimmung zur Variante 2
- 16.02.2023 Beginn der Planung auf Basis der Entscheidung, Vorbereitung des Rückbaus,
Abstimmung zur Einrichtung SEV mit DB Regio
- 24.02.2023 Information der Öffentlichkeit

Bestandsbrücke Rückbau Klappe - Bauzeitenplan

Umsetzung innerhalb von 5 Wochen, üblich 36 Wochen incl. Ausschreibungsverfahren



| Nr. | Vorgang | Zeitraum | Bemerkung |
|-----|---|-----------------|---|
| 1 | Vorbereitung | 06.03. - 17.03. | Baustelleneinrichtung räumen, Gerüst Umbau, Kontergewicht leichtern, Fahrbahndecke demontieren |
| 2 | Beförderliche Genehmigung | 09.03. - 06.04 | Laboruntersuchung, Arbeits- und Sicherheitsplan für gefährdende Stoffe, Rückbau Statik, weitere Statik baubegleitend |
| 3 | Trennung Klappenteil vorbereitender Rückbau | 18.03. - 27.03. | Trennschnitte entschichten, Abfangungen für Kontergewicht + Fahrbahnteil , Trennschnitte setzen , Hebeaussteifungen einbringen |
| 4 | Demontage Ausheben Klappenteil | 27.03. - 06.04. | Schwimmkran, Dalben ziehen + rammen, Brückenteil ausheben und auf Ponton abfahren |

Bestandsbrücke - Ersatzkonzept

Verschiebbarer Ersatzbau für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen



Verschiebbare Fußgängerbrücke bis Sommer 2023 zu erstellen, daher parallele Planung und Ausführung nötig, kein Vorlauf vorhanden

Zusammenfassung und Ausblick

Schleibrücke Lindaunis



Nach begonnener Freilegung der Sanierungsflächen sind massive Schäden sichtbar geworden. Der Zeitplan, bis 17. März 2023 die Bestandsbrücke für die Schifffahrt und bis zum 06. April 2023 für alle Verkehre nutzbar zu machen, ist nicht mehr zu realisieren.

Die Brücke ist ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt für die drei Bedarfsträger Schiene, Straße (Kfz, Fahrrad, Fußgänger:innen) und Schifffahrt in der Region. Aufgrund des Beginns der maritimen Vorsaison ist schnelles Handeln notwendig.

Eine Entscheidung zum Rückbau der Klappe der Bestandsbrücke und dem Einbau eines provisorischen Fuß- /Radweges wurde in einem Dialogprozess mit den Beteiligten der Region getroffen.

Der Rückbau der Klappe der Bestandsbrücke wird bis zum 06.04.2023 (Ostern) realisiert. Somit ist ab dem 07.04.2023 die Passage für die Schifffahrt möglich.

Eine Inbetriebnahme der Brücke für Fußgänger:innen und Radfahrer:innen wird zum Juli 2023 angestrebt. Eine Konkretisierung des Termins erfolgt durch die DB Netz AG bis zum 06.04.2023.



DB

NETZE