

Sanierter Engpass

Obwohl ein Neubau bevorsteht, wurde die Schleibrücke in Lindaunis noch einmal instand gesetzt

Die eingleisige Strecke Kiel – Eckernförde – Flensburg wurde am 1. Juli 1881 auf dem südlichen Teilstück bis Eckernförde und am 21. Dezember desselben Jahres bis Flensburg eröffnet. Sie ist 79 Kilometer lang und erschließt den landwirtschaftlich genutzten Nordosten Schleswig-Holsteins. Die Fahrzeit beträgt bei acht Zwischenhalten zirka 75 Minuten. Zum Einsatz kommen seit 2000 Coradia Lint von Alstom der Bahntochter Regionalbahn Schleswig-Holstein (RB SH), die täglich im Stundentakt verkehren. Zwischen Kiel und Eckernförde kommt an Werktagen sogar alle 30 Minuten ein Zug.

Die Strecke verläuft parallel zur Ostseeküste über die drei Halbinseln Dänischer Wohld, Schwansen und Angeln. Zu den bedeutendsten Bauwerken gehören die Levensauer Hochbrücke über den Nord-Ostsee-Kanal sowie die Klappbrücke über die Schlei bei Lindaunis. Letztere war bis 1926 als dreiteiliges Bauwerk mit zwei festen Bogen- und einer mittleren Drehbrücke ausgeführt, die den Schleischniffen als Durchlass diente. Am 17. Juli 1927 löste eine Klappbrücke die bisherige Konstruktion ab: Die bis heute in Betrieb befindliche Schleibrücke besteht aus zwei festen Stahlfachwerksegmenten auf der südlichen und einer Klappbrücke auf der nördlichen Seite. Wirklich neu gefertigt wurde dabei nur die Klappbrücke: Die beiden Fachwerksegmente sind Teile der ehemaligen Drehbrücke Taterpfahl, die bis 1920 die Marschbahn Hamburg – Westerland (Sylt) bei Brunsbüttel über den Nord-Ostsee-Kanal trug und durch die nördlicher gelegene Hochbrücke Hochdonn ersetzt wurde. 1975 ist in Lindaunis der ursprüngliche Kettenantrieb des Klappsegments durch hydraulische Hubzylinder ersetzt worden. Der gleichnamige Bahnhof, der nördlich der Brücke lag, wurde in den 1980er Jahren aufgelassen; das Empfangsgebäude dient als Gaststätte.



Am 2. September 2011 passiert 648 955 nach Kiel die Schleibrücke in Lindaunis.

Die seit 1997 denkmalgeschützte Schleibrücke ist heute ein Novum in Deutschland: Nicht nur die Eisenbahn, auch der straßengebundene Individualverkehr der Landesstraße 283 passieren wechselseitig auf der gleichen Spur die Brücke. Autofahrer, Radfahrer und Fußgänger müssen – durch Lichtzeichen und Schranken gesichert – warten, wenn Züge durchfahren oder die Brücke einmal pro Stunde für den Schiffsverkehr geöffnet wird. Das wichtige Bindeglied zwischen den Regionen Angeln und Schwansen wird deshalb als Engpass gesehen. Auch neigt der Klappmechanismus zu Störungen, und immer wieder kommen Radfahrer beim Kreuzen der Schienen zu Fall. Deshalb haben die DB Netz AG und das Verkehrsministerium des Landes Schleswig-Holstein einen Brückenneubau mit getrennten Verkehrswegen geplant. Die Denkmalschutzbehörde hat ihre zunächst kritische Haltung inzwischen aufgegeben und besteht nicht mehr auf dem Erhalt des technischen Kulturdenkmals. Die Gesamtkosten würden zirka neun Milli-

onen Euro betragen. Vereinbart ist, dass sich das Land mit 68 Prozent beteiligt. In erster Priorität des Landesverkehrswegeplans sind für 2014 drei und für 2015 sechs Millionen Euro eingeplant. Die Bahn kann Bundesmittel einsetzen. Erst nach Unterzeichnung einer Planungsvereinbarung zwischen Land und Bahn können Entwurfsplanung, Umweltverträglichkeitsprüfung und Planfeststellung folgen.

Trotz dieser Planung musste im April 2011 das Brückenbauwerk für rund 100.000 Euro saniert werden: Querträger sowie das Verschlussgestänge wurden instand gesetzt und der Fahrbahnbelag repariert bzw. erneuert.

Die gesamte Strecke Kiel – Flensburg soll künftig von einem Elektronischen Stellwerk Regional (ESTW-R) im Bahnhof Eckernförde gesteuert werden. Zudem werden nach und nach alle Stationen saniert. Basierend auf einer standardisierten Low-Cost-Technik wird die Linie dann zum Pilotprojekt für eine effiziente, personalsparende Betriebsführung. (Dr.-Ing. Rainer Hamann)