

Lindaunis Schleibrücke



Die geschlossene Klappbrücke von der Ostseite
[Quelle: Bärbel Koppe]



Der Pfeiler 3 wurde so weit fertiggestellt, dass er für die Arbeiten am Stahlüberbau bereit ist (Februar 2025) [Quelle: DB InfraGO AG/Lars Kalweit]



Luftaufnahme der Brücke (2023) [Quelle: Arge KrBW Lindaunis]

Die Schleibrücke Lindaunis verbindet die Landkreise Schleswig-Flensburg und Rendsburg-Eckernförde. Die Brücke ist ein wichtiger Verkehrsknotenpunkt in der Region. Sowohl für den Fahrradtourismus als auch für die maritime Wirtschaft ist sie von großer Bedeutung. Die ältesten Bauteile der Brücke stammen aus dem Jahr 1892. Die bestehende Brücke kann nicht saniert werden, daher wird sie durch einen Neubau ersetzt. Die neue Brücke wird deutlich breiter als die bestehende. Fußgänger:innen und Radfahrer:innen erhalten einen von der Fahrbahn abgetrennten Geh- und Radweg.

Statt bisher einem Fahrstreifen für den Kfz-Verkehr verfügt die neue Brücke über zwei Fahrbahnen. Der Kfz-Verkehr kann die Brücke dann mit 50 km/h anstelle der bisherigen 30 km/h überqueren. In einer der Fahrbahnen wird das Gleis für Züge integriert. Wartezeiten entstehen dann nur noch für den Kfz-Verkehr, wenn Züge passieren oder die Brücke für den Schiffsverkehr geklappt wird. Der Brückenneubau ist ein Gemeinschaftsprojekt des Landes Schleswig-Holstein, vertreten durch den Landesbetrieb Straßenbau und Verkehr Schleswig-Holstein (LBV.SH), und der Deutschen Bahn (DB). Die DB verantwortet die Planung und die Bauausführung.

Projekt

Die bestehende Brücke wurde 1924 unter Verwendung von Brückenteilen der ehemaligen Taterpfahlbrücke in Brunsbüttel (Baujahr 1892) fertiggestellt. Die eingleisige Eisenbahnstrecke von Kiel nach Flensburg kreuzt bei Lindaunis die Wasserstraße Schlei. Die Eisenbahnstrecke wird dort zusammen mit der Landesstraße L 283 auf einer gemeinsamen Straßen- und Eisenbahnbrücke über die Schlei geführt. Sie ist heute mit ihren fünf Metern Breite so schmal, dass für alle Verkehrsteilnehmer:innen nur eine gemeinsame Fahrbahn zur Verfügung steht.

Die Schäden an der Brücke sind aufgrund ihres Alters so groß, dass sie nicht saniert werden kann und durch einen Neubau ersetzt wird. Das bewegliche Klappteil der Bestandsbrücke wurde entfernt und eine provisorische, verschiebbare Brücke für Fußgänger:innen und Radfahrende eingesetzt. Somit können Schiffe bis zur Fertigstellung der neuen Brücke passieren und Fußgänger:innen und Radfahrer:innen die Bestandbrücke nutzen.

Ein dauerhafter Weiterbetrieb der vorhandenen Brücke hat sich als unwirtschaftlich herausgestellt und wurde daher ausgeschlossen. Der Denkmalschutz für die alte Brücke wurde aufgehoben. Die alte Brücke kann auch aus verkehrlichen Gründen parallel zum Neubau nicht erhalten werden. Die Pfeiler würden den Schiffsverkehr erheblich behindern. Aus diesen Gründen wird die bestehende Brücke nach der Inbetriebnahme des Neubaus zurückgebaut.

Die Baustelle hat nur einen relativ kleinen Flächenbedarf. Die nicht vermeidbaren Eingriffe in Natur und Umwelt werden ausgeglichen oder kompensiert.

Zukünftig wird die neue Klappbrücke tagsüber einmal in der Stunde für den Schiffsverkehr geöffnet. Zu diesen Zeiten ist sie für alle anderen Verkehrsteilnehmer:innen gesperrt.

Die alte Brücke ist nur eingeschränkt nutzbar. Genaue Informationen erhalten Sie unter [„Infos für Anwohnende“](#).

Zeitplan

Die ältesten Brückenteile des bestehenden Bauwerks stammen aus dem Jahr 1892. Die Brücke kann nicht für den dauerhaften Betrieb saniert werden. Aus diesem Grund wird in unmittelbarer Nähe ein Neubau errichtet. Die neue Brücke wird 126 Meter lang sein. Sie erhält einen separaten Rad- und Fußweg sowie zwei Spuren für den Kfz-Verkehr. In einer der Fahrbahnen wird das Gleis für die Züge integriert sein. Die Breite des Neubaus wird circa 12 Meter betragen. Statt mit bisher 30 km/h kann der Kfz-Verkehr mit 50 km/h die Brücke passieren.

2019

Das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) genehmigte den Neubau.

2020

Im September 2020 begann der Bau der neuen Brücke.

2021

Trotz Sicherungsvorkehrungen und einem schonenden Bauverfahren gab es bei den Bauarbeiten für die neue Brücke unvorhergesehene Setzungen an der Bestandsbrücke. Die Bauplanung wurde in Abstimmung mit den Projektbeteiligten angepasst.

2022

Auf der Nordseite haben wir die Sicherungswände, die Gründung der landseitigen Unterbauten mittels Bohrpfählen und die geotextilummantelten Sandsäulen für den Damm fertiggestellt. Der Damm auf der Südseite wurde auf 4,5 Meter Normalhöhennull aufgeschüttet. Wasserseitig haben wir den Grund der Schlei von Hindernissen befreit. Die Umschließung der Baugruben für die Pfeiler und den Düker wurden gebaut. Auf der Nordseite haben wir den Damm hergestellt.

2023

Die Dämme Nord und Süd wurden überschüttet, damit der Boden sich setzt. Wir haben die Gründung für das neue Betriebsgebäude fertiggestellt. Die Pfeiler in der Schlei werden sukzessive unter Berücksichtigung der Schifffahrt errichtet.

2024

Der Pfeiler 3 wurde so weit fertiggestellt, dass er für die Arbeiten am Stahlüberbau bereit ist. Die Widerlager, die Sicherungswände und die Böschungstreppen sind im Wesentlichen hergestellt.

Das europaweite Vergabeverfahren (unter anderem für die Stahlüberbauten) begann Ende 2024.

2025

In einem europaweiten Vergabeverfahren wurde im Frühjahr 2025 ein Bauauftragnehmer gebunden. Gemeinsam mit dem Bauunternehmen haben wir im September 2025 einen aktualisierten Zeitplan vorgestellt.

Teilweise konnten die Arbeiten 2024 an den Pfeilern aufgrund hoher Wasserstände nicht wie geplant durchgeführt werden. Die Arbeiten am Pfeiler 2 für den Stahlüberbau wurden 2025 fortgesetzt. Zudem haben

wir die Arbeiten für den Rohbau des Betriebsgebäudes abgeschlossen.

Im Herbst 2025 bauten wir die Behelfshalte auf der Südseite um und haben so Platz für den Oberbau geschaffen. Zur Wintersaison 2025/2026 haben wir am Nordufer einen Wetterschutz für Passant:innen errichtet.

2026

Unterbauten

Im Frühjahr 2026 finden Arbeiten zwischen dem Übergang von Brücke und Erddamm statt. Unter anderem werden die Lagersockel erstellt. Zudem arbeiten wir an der Herstellung der Gleistragplatte.

Die Arbeiten am Pfeiler 2 werden fortgesetzt. Anfang des Jahres haben wir mit dem Probeverguss der Lagersockel und der Vorbereitung der Pfeiler für den Einbau der Lager sowie der Übergangskonstruktion auf den Widerlagern begonnen.

Los 2 Überbauten

Wir beginnen mit dem Innenausbau des Betriebsgebäudes. Die Segmente der Vorlandbrücke Nord montieren wir vor Ort.

Die Fertigung für die Vorlandbrücke Süd findet im Werk in Tschechien statt. Das Einschwimmen der Vorlandbrücke Nord führen wir im Sommer 2026 durch. Es wird voraussichtlich keine Einschränkungen für den Schiffsverkehr geben. Geplant ist, den Schwimmkran auf der Ostseite zu positionieren, sodass die Fahrrinne nicht eingeschränkt wird. Die Vorlandbrücke Süd kann ebenfalls ohne Einschränkungen der Fahrrinne eingesetzt werden. Es ist vorgesehen, den Mittelteil außerhalb der Schifffahrtssaison einzusetzen.

2027

Bis zum 1. Quartal 2027 werden die Brückenteile auf die Baustelle geliefert und dort montiert. Zudem findet das Einschwimmen und Einheben der drei Brückensegmente statt.

Ab dem 2. Quartal 2027 stellen wir die Straße sowie den Geh- und Radweg her. Zudem bauen wir die Gleisanlagen, die Leit- und Sicherungstechnik sowie weitere infrastrukturelle Elemente.

Die technische Abnahme inklusive Probetrieb ist für das 3. Quartal 2027 und die Freigabe für den Zugverkehr für August 2027 geplant. Die Inbetriebnahme der Schleibrücke für den Straßenverkehr folgt bis Ende 2027. Fußgänger:innen und Radfahrende können bis dahin die provisorische Brücke nutzen. Der Kfz-Verkehr wird über die bekannten Umleitungen geführt.

2028

Nach der Inbetriebnahme der neuen Brücke bauen wir die alte Brücke und die dazugehörige Schieneninfrastruktur zurück.

Anwohnerinfo

An der Bestandsbrücke wurden im Rahmen der Instandhaltung neue Schäden entdeckt. Gemeinsam mit dem Land Schleswig-Holstein, der maritimen Wirtschaft und den Bürgermeister:innen der Region entschieden wir, eine provisorische Brücke für Fußgänger:innen und Radfahrende zu bauen. Die Züge fahren beidseitig bis an die Brücke heran. Bahnreisende können zu Fuß über die Brücke gehen, um umzusteigen.

Der alte Klappteil der Brücke musste aufgrund massiver Schäden ausgehängt werden. Für den Kfz-Verkehr ist eine Umleitung ausgeschildert.

Fußgänger:innen und Radfahrer:innen

- Die provisorische Brücke für Fußgänger:innen und Radfahrende ist außerhalb der Klappzeiten weitestgehend nutzbar.
- Die Klappzeiten erhalten Sie unter „Schiffsverkehr“. Radfahrende müssen absteigen und ihr Fahrrad über die Brücke schieben.

Kfz-Verkehr

- Die Brücke ist für den Kfz-Verkehr dauerhaft gesperrt. Eine weiträumige Umleitung ist vor Ort ausgeschildert.
- Die Schleifähre Missunde kann ebenfalls zur Überquerung der Schlei genutzt werden. Weitere Informationen erhalten Sie auf der Internetseite www.schleifaehre-missunde.de.

Zugverkehr

- Die Brücke ist für den Zugverkehr gesperrt.
- Züge können beidseitig bis an die Brücke heranfahren. Dazu werden zwei Provisorien zum Aus- und Einsteigen am nördlichen und südlichen Ende der Brücke genutzt. Der Umstieg zwischen den Zügen ist zu Fuß über die Brücke möglich.
- Alle Fahrplaninformationen finden Sie aktuell in der Reiseauskunft unter www.bahn.de oder unter www.nah.sh.




Schiffsverkehr






- Seit dem 26. März 2026 wird die provisorische Brücke für Fußgänger:innen und Radfahrende für Schiffe acht Mal täglich für circa 20 Minuten geöffnet. Die Öffnungen für den Schiffsverkehr finden täglich um 10.30 Uhr, 11.30 Uhr, 12.30 Uhr, 13.30 Uhr, 14.30 Uhr, 15.30 Uhr, 16.30 Uhr und 17.30 Uhr statt.
- Bitte beachten Sie, dass die provisorische Brücke für die Schifffahrt bei einer Windstärke über 8 nicht geöffnet werden kann.

Bürger:innen-Telefon

Für Ihre Fragen und Hinweise ist ein Bürger:innen-Telefon geschaltet. Unter der Telefonnummer 040 3918-8001 steht Ihnen zu den Bürozeiten (Montag bis Donnerstag von 8 bis 16 Uhr und Freitag von 8 bis 15 Uhr) eine Ansprechperson zur Verfügung.

Downloads

-  Plakat Klappbrücke Lindaunis – Geänderte Durchfahrtsbreite (Stand Juni 2025) [PDF | 167.1 kB]
-  Präsentation Klappbrücke Lindaunis – Weitere Planung des Bauablaufs für die Maritime Wirtschaft und die IHK 9. Februar 2022 (Stand Februar 2022) [PDF | 1.2 MB]
-  Plakat Klappbrücke Lindaunis – IHK Internetseiten Deutsche Bahn und Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Ostsee (Stand Februar 2022) [PDF | 121.8 kB]

-  Präsentation Klappbrücke Lindaunis – Bauausschuss Rieseby 29. November 2021 (Stand November 2021) [PDF | 576.9 kB]
-  Präsentation Klappbrücke Lindaunis – Regionalentwicklungsausschuss Kreis Rendsburg Eckernförde 27. Oktober 2021 (Stand Oktober 2021) [PDF | 865 kB]
-  Präsentation Klappbrücke Lindaunis – Online-Bürger:innen-Info am 20. Oktober 2021 (Stand Oktober 2021) [PDF | 1.1 MB]
-  Präsentation Erneuerung der Klappbrücke Lindaunis über die Schlei – Projektvorstellung für den Bauausschuss von Rieseby am 8. Juni 2021 (Stand Juni 2021) [PDF | 503.7 kB]
-  Präsentation Erneuerung der Klappbrücke Lindaunis über die Schlei – Projektvorstellung für den Regionalentwicklungsausschuss des Kreises Rendsburg-Eckernförde am 5. Mai 2021 (Stand Mai 2021) [PDF | 518.7 kB]

Fahrplanänderungen

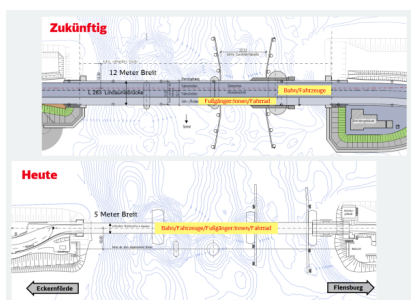
Einschränkungen im Zugverkehr

Züge können beidseitig bis an die Brücke heranfahren. Dazu werden zwei Provisorien zum Aus- und Einsteigen am nördlichen und südlichen Ende der Brücke genutzt. Der Umstieg zwischen den Zügen ist zu Fuß über die Brücke möglich.

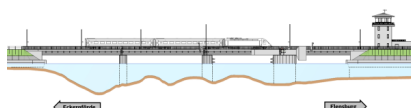
Zum Fahrplanwechsel am 10. Dezember 2023 hat die Nordbahn Eisenbahngesellschaft den Zugverkehr auf der Strecke übernommen.

Informationen zum Fahrplan gibt es unter www.nordbahn.de oder unter www.nah.sh.

Mediagalerie



Grafik: Die Klappbrücke Lindaunis heute und zukünftig (Mai 2021) [Quelle: DB Netz AG]



Grafik: Blick von der Ostseite auf die geplante Klappbrücke Lindaunis (Mai 2021) [Quelle: DB Netz AG]



Der Pfeiler 3 wurde so weit fertiggestellt, dass er für die Arbeiten am Stahlüberbau bereit ist (Februar 2025) [Quelle: DB InfraGO AG/Lars Kalweit]



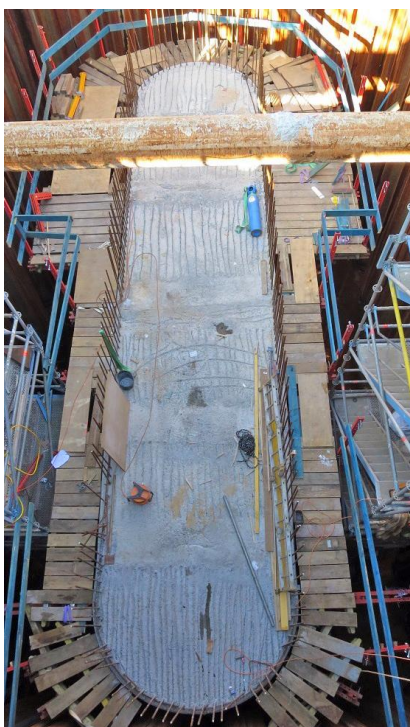
Die Bewehrung des Widerlagers Nord (Juni 2024)
[Quelle: DB InfraGO AG]



Wir haben den Rohbau des Pfeilers 1 fertiggestellt
(November 2023) [Quelle: DB Netz AG]



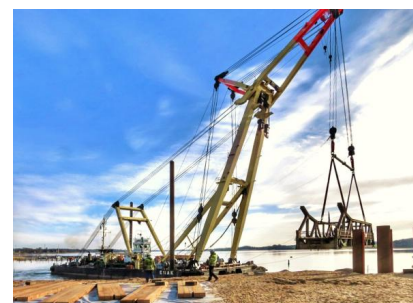
Die Bewehrung des Pfeilers 3 (Juli 2023) [Quelle: DB Netz AG/Lars Kalweit]



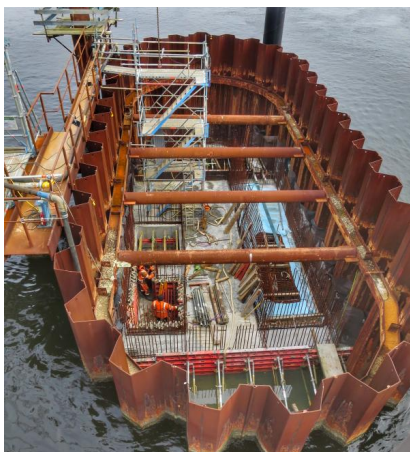
Wir errichten den Pfeiler 1 (Mai 2023) [Quelle: DB Netz AG/Lars Kalweit]



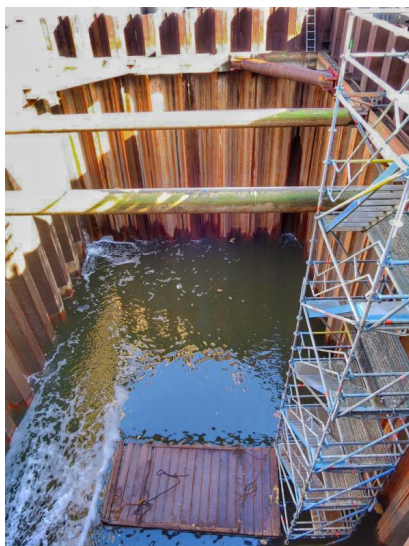
Luftaufnahme der Brücke (2023) [Quelle: Arge KrBW Lindaunis]



Wir haben das bewegliche Klappteil der Brücke
ausgehoben (April 2023) [Quelle: DB Netz AG/Lars Kalweit]



Wir haben Schal- und Bewehrungsarbeiten am Pfeiler 3 durchgeführt (März 2023) [Quelle: DB Netz AG]



Blick von oben auf eine Baugrube (März 2023) [Quelle: DB Netz AG/Lars Kalweit]



Blick auf die Herstellung der geotextilmantelten Sandsäulen, die Vorbereitungsarbeiten für die Aussteifung der Baugrube von Pfeiler 3 sowie auf die Deckwerksherstellung vom Damm Süd (April 2022) [Quelle: DB Netz AG]



Blick auf die Vorbereitungsarbeiten für die Aussteifung der Baugrube von Pfeiler 3 (April 2022) [Quelle: DB Netz AG]



Wir führen die jährlichen Inspektions- und Instandhaltungsarbeiten durch (April 2022) [Quelle: DB Netz AG]



Der Damm Süd mit Messpegel wird hergestellt (April 2022) [Quelle: DB Netz AG]



Gründungsarbeiten auf der Nordseite und Hubinsel mit Bagger auf der Schlei (Februar 2022) [Quelle: DB Netz AG]



Herstellung der Dalben (Januar 2022) [Quelle: DB Netz AG]



Herstellung der Dalben (Januar 2022) [Quelle: DB Netz AG]



Zwischen die bestehenden Brückenpfeiler auf der Südseite wurden sogenannte Hilfsabfangungen gebaut (März 2021) [Quelle: Deutsche Bahn AG]



Zwischen die bestehenden Brückenpfeiler auf der Südseite wurden sogenannte Hilfsabfangungen gebaut (März 2021) [Quelle: Deutsche Bahn AG]



Zwischen die bestehenden Brückenpfeiler auf der Südseite wurden sogenannte Hilfsabfangungen gebaut (März 2021) [Quelle: Deutsche Bahn AG]



An der Schleibrücke Lindaunis wird sowohl vom Land als auch vom Wasser aus gearbeitet (März 2021) [Quelle: Deutsche Bahn AG]



An der Schleibrücke Lindaunis wird sowohl vom Land als auch vom Wasser aus gearbeitet (März 2021) [Quelle: Deutsche Bahn AG]



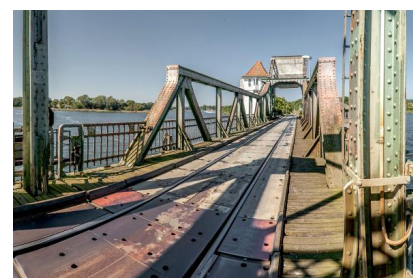
Zwischen den Stationen Rieseby und Süderbrarup kreuzt die Wasserstraße Schlei [Quelle: Bärbel Koppe]



Die geschlossene Klappbrücke von der Ostseite [Quelle: Bärbel Koppe]



Die bestehende Brücke wird gleichermaßen vom Eisenbahn- und Straßenverkehr sowie Fußgänger:innen und Radfahrern genutzt [Quelle: Bärbel Koppe]



Die alte Brücke hat eine Straßenfahrbreite von 2,8 Metern und besitzt Notgehwege mit einer Breite von je 0,6 Metern [Quelle: Bärbel Koppe]