SCHLESWIG-HOLSTEINISCHER LANDTAG **Drucksache 20/3529**
20. Wahlperiode 21. August 2025

Kleine Anfrage
des Abgeordneten Christopher Vogt (FDP)
und Antwort
der Landesregierung – Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und Tourismus (MWVATT)

Sanierung der Eiderbrücke bei Tönning

Vorbemerkung des Fragestellers:

Die Landesregierung hat auf eine Kleine Anfrage der SPD (Drs. 20/3404) mitgeteilt, dass derzeit die Planungen zur Ertüchtigung und langfristigen Funktionssicherung der Eiderbrücke bei Tönning liefen. Während der überwiegenden Zeit der Bauarbeiten werde eine halbseitige Verkehrsführung angestrebt. Die Prüfung einer Behelfsbrücke laufe, eine solche Brücke würde aber frühestens in etwa zehn Jahren zur Verfügung stehen. In Gesprächen mit Kommunen und Verbänden seien diverse Bedenken konkretisiert worden, die in die planerischen Überlegungen einbezogen würden.

1. Wie wird die Landesregierung die Erreichbarkeit in der betroffenen Region während der Sanierung der Eiderbrücke sicherstellen? Bitte unter Darlegung der geplanten Umleitungs- und Ausweichstrecken, konkret zu erwartender Staus sowie der Auswirkungen auf den Schwerlastverkehr erläutern.

Antwort:

Die Maßnahme befindet sich aktuell im Stadium der Vorplanung. Konkrete Umleitungspläne liegen noch nicht vor. Die Erreichbarkeit der betroffenen Regionen wird während der Instandsetzung der Eiderbrücke Tönning weiterhin gegeben sein. Die Instandsetzung der Vorlandbrücken wird in halbseitiger Bauweise ausgeführt; ob als Einrichtungsverkehr oder mittels einer Baustellensignalanlage ist zurzeit noch in Prüfung.

Für den Bauzustand der Klappenerneuerung (Vollsperrung) erfolgt die Umleitung über das klassifizierte Straßennetz über Lunden und Friedrichstadt bzw. über das Eidersperrwerk. Der LBV.SH stimmt sich eng mit der WSV als Vorgabenträgerin der Instandsetzung des Eidersperrwerks ab, um gleichzeitige Sperrungen beider Bauwerke zu vermeiden. Ferner wird geprüft, in wie weit der Tunnel am Eidersperrwerk vorübergehend für Gefahrguttransporte freigegeben werden kann.

Die ausgewiesenen Umleitungen entsprechen denen, welche im Zuge des 3-streifigen Ausbaus der B5 im Bereich Tönning ausgewiesen wurden.

Der genehmigungspflichtige Schwerlastverkehr wird zum Zeitpunkt der Baumaßnahme weiträumig über die A 7 umgeleitet.

2. Inwiefern plant die Landesregierung, vor Start der Sanierung der Eiderbrücke die voraussichtlichen Umleitungs- und Ausweichstrecken für die zusätzlichen Verkehrsbelastungen zu ertüchtigen und verkehrliche Extremsituationen (z.B. lange Dauerstaus) an Engpassstellen zu vermeiden? Bitte erläutern.

Antwort:

Im Zuge der Erstellung der Verkehrslenkungspläne wird geprüft, inwiefern Maßnahmen im vorgesehenen Umleitungsnetz erforderlich werden, um die zusätzlichen Verkehre aufnehmen zu können. Diese Pläne bilden die Grundlage für die weitere Abstimmung mit den zuständigen Trägern öffentlicher Belange.

3. Wie lange wird die Restnutzungsdauer der Eiderbrücke nach der Sanierung im Sinne einer langfristigen Funktionssicherung sein? Bitte erläutern.

Antwort:

Die geplante Restnutzungsdauer des Bauwerks nach Abschluss der Instandsetzungsarbeiten ist bauteildifferenziert zu betrachten:

Für die Lebensdauer der Unterbauten der gesamten Brückenkonstruktion wird eine Restnutzungsdauer von 52 Jahren nach der Sanierung erwartet, für die Vorlandbrücken werden nach der Sanierung 32 bis 42 Jahre prognostiziert.

Die vorhandene Klappenkonstruktion wird komplett erneuert. Die Lebensdauer der neuen Konstruktion beträgt 70 Jahre, wobei für die maschinentechnische Anlage die Lebensdauer nur 35 Jahre beträgt.

4. Von welchen Faktoren hängt es ab, ob die angestrebte halbseitige Verkehrsführung während der Sanierungsarbeiten tatsächlich umgesetzt werden kann, und wie soll diese halbseitige Verkehrsführung konkret ausgestaltet sein? Bitte erläutern.

Antwort:

Ob eine halbseitige Verkehrsführung möglich ist, hängt maßgebend von der vorhanden Fahrbahnbreite ab, da für die Einrichtung der Arbeitsstelle zum einen Platz für die Arbeitsstellensicherung benötigt wird und zum anderen Sicherheitsabstände aus den Anforderungen an Arbeitsplätzen auf Straßenbaustellen berücksichtigt werden müssen. Der LBV.SH hat dies im Zuge der Vorplanung bereits überprüft. Im Ergebnis ist eine halbseitige Verkehrsführung möglich. Ob das ganze Bauwerk in einem Abschnitt halbseitig gesperrt wird, ober ob noch Unterbauphasen gebildet werden, ist Bestandteil der Entwurfsplanung, welche im Jahr 2026 aufgestellt wird.

5. Geht die Landesregierung davon aus, dass es bei der derzeit laufenden Prüfung einer Behelfsbrücke zu dem Ergebnis kommen kann, dass eine Behelfsbrücke früher als in etwa zehn Jahren und/oder bis zum Beginn der

Sanierung der Eiderbrücke zur Verfügung stehen könnte? Wenn ja, warum? Wenn nein, wieso wird die Prüfung dann durchgeführt? Bitte erläutern.

Antwort:

Grundsätzlich sind im Rahmen der Vorplanung alle Varianten in den Blick zu nehmen. Einzelne Varianten können aber innerhalb eines gestuften Verfahrens frühzeitig ausgeschlossen werden. Die Vorprüfung zur Realisierung einer Behelfsbrücke in gesamten Breite neben dem Bestandsbauwerk hat ergeben, dass mit einem Zeitraum von mindestens 10 Jahren zu rechnen ist.

Zurzeit wird untersucht, ob der Zeitraum der Vollsperrung für die Erneuerung der Klappen verkürzt werden kann, indem für einen Teilzeitraum der Vollsperrung das Fehlen der zu erneuernden Klappen mittels einer aufgelegten festen Behelfsbrücke (Platte statt Klappe) für eine halbseitige Verkehrsführung egalisiert wird. Dies ist jedoch von mehreren Faktoren abhängig. So ist zunächst statisch zu untersuchen, ob die Brückenkonstruktion diese nicht geplante Belastung aufnehmen kann und wie der Anschluss an die bestehende Deckschicht auszubilden ist. Danach ist zu klären, ob eine mehrmonatige Sperrung der Bundeswasserstraße Eider möglich ist.

6. Prüft die Landesregierung parallel einen vollständigen Ersatzbau der bisherigen Eiderbrücke? Wenn ja, welche konkreten Möglichkeiten werden geprüft und wie bewertet die Landesregierung die Realisierungswahrscheinlichkeit? Wenn nein, warum nicht? Bitte erläutern.

Antwort:

Der LBV.SH hat vor dem Beginn der Planung der Instandsetzung der Eiderbrücke eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung und eine statische Nachrechnung durchgeführt. Im Ergebnis ist festzustellen, dass die Erneuerung der Klappenkonstruktion und die Instandsetzung der Vorlandbrücken die wirtschaftlichste Variante ist. Dies begründet sich in dem geringen Schädigungsgrad der Betonkonstruktion der Vorlandbrücken und in den vorhanden Tragreserven. Ferner ist die Lebensdauer dieser Bauteile noch nicht erreicht.

7. Welche konkreten Bedenken wurden dem LBV.SH in dem Informationsgespräch am 2. Juli 2025 von den Kommunen und Verbänden mitgegeben und inwiefern werden diese in die planerischen Überlegungen konkret einbezogen? Bitte erläutern.

Antwort:

Das Informationsgespräch am 2. Juli 2025 in Tönning diente als frühzeitige Information. Diese ist für Erhaltungsmaßnahmen zwar standardmäßig nicht vorgesehen, aufgrund der besonderen Lage des Bauwerks und des Umfangs der Sanierungsarbeiten aber geboten.

Von den Teilnehmenden wurden folgende Punkte angesprochen:

- Erreichbarkeit der Region

- Koordinierung der parallelen Baumaßnahmen durch den LBV.SH (Ausbau der B 5) und durch die WSV (Instandsetzung Eidersperrwerk)

- Leistungsfähigkeit der Umleitungen

- Verkürzung der Vollsperrungszeiten

- Mehrkosten der Wirtschaftsbetriebe durch längere Fahrzeiten

- Einbußen im Tourismus

Ziel des Informationsgespräches war es, über die anstehende Baumaßnahme zu informieren, Bedürfnisse, Ängste, Sorgen der Region aufzunehmen und für gegenseitige Akzeptanz zu werben.

Der LBV.SH berücksichtigt, soweit es möglich ist, die vorgenannten Punkte in der Planung, um die negativen Auswirkungen durch die Baustelle zu minimieren. Weiterhin wurde vereinbart, dass der LBV.SH regelmäßig die Region über den Planungsstand informieren wird.