



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Niclas Dürbrook (SPD)

und Antwort

**der Landesregierung – Minister für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit,
Technologie und Tourismus (MWVATT)**

Sanierungsbedarf von Brücken in Schleswig-Holstein bis 2030

1. Welche Brücken in Schleswig-Holstein in Baulast des Landes müssen nach Kenntnis der Landesregierung bis zum Jahr 2030 saniert oder grundlegend instandgesetzt werden? Bitte um Auflistung nach Bauwerksname, Standort und Baujahr.

Antwort:

Die Erhaltungsplanung der Brücken in der Unterhaltungslast des Landes als Baulastträger der jeweiligen Landesstraße orientiert sich nach dem Lebenszyklusansatz. Danach finden Grundinstandsetzungen in Abhängigkeit des Zustandes etwa zur Hälfte der rechnerischen Nutzungsdauer statt. Auch sonstige Instandsetzungen erfolgen reaktiv in Abhängigkeit der bei den Bauwerksprüfungen festgestellten Schäden. Vor diesem Hintergrund können die Bedarfe dieser reaktiv umzusetzenden Brückeninstandsetzungen nicht bis 2030 vollständig dargestellt werden, gleichzeitig finden größere Instandsetzungsmaßnahmen bei Bauwerken mit einer weitgehend intakten Grundsubstanz statt und somit eher bei Bauwerken mit besserer

Zustandsnote.

Bei Bauwerken mit ausgeprägten Schäden an der Grundsubstanz sind zum Ende der Nutzungsdauer größere Instandsetzungsmaßnahmen im Regelfall unwirtschaftlich und es werden Ersatzneubauten erforderlich. Auf Basis des aktuellen Gesamtzustandes der Bauwerke werden nach aktueller Bewertung bis 2030 voraussichtlich folgende Ersatzneubauten erforderlich:

L 300 / Lecker Au, Sprakebüll, Baujahr 1958
K 44 [Kr. SL-FL] / L 317, Sieverstedt, Baujahr 1960
L 217 / DB, Fehmarn, Baujahr 1962
L 209 / DB, Fehmarn, Baujahr 1962
L 42 / Mühlenbach, Bünsdorf, Baujahr 1956
L 55 / Sieversdorfer Au, Malente, Baujahr 1936
Gem.Str. „Timmasper Landstr.“ / L 328, Schülp b. Nortorf, Baujahr 1961
L 121 / L 328, Nortorf, Baujahr 1961
L 134 / Moorkanal, Vaalermoor, Baujahr 1952
L 120 / Krempau, Krempdorf, Baujahr 1902
L 331 / Landgraben, Lübeck, Baujahr 1969
L 110 / Schleusenau, Barmstedt, Baujahr 1890
L 136 / Humsterdorfer Wettern, Wewelsfleth, Baujahr 1884
L 245 / Brebek, Ladelund, Baujahr 1950
L 268 / Bondenau, Mittelangeln, Baujahr 1956
L 259 / Radbrooksau, Giekau, Baujahr 1952
L 261 + Radweg / Kleiritt, Haseldorf, Baujahr 1955
L 309 / Binnenwasser „Hafenbrücke Neustadt“, Neustadt i.H., Baujahr 1938
K 1 [Kr. Pinneberg] / L 103, Pinneberg, Baujahr 1965

Daneben besteht derzeit dringender Instandsetzungsbedarf bei folgenden Bauwerken:

L 39 / Garlbek, Lohe-Föhrden, Baujahr 1964
L 44 / DB, Gettorf, Baujahr 1989
L 156 / Eider („Eiderbrücke Friedrichstadt“), Friedrichstadt, Baujahr 1916
L 172 / Eider („Eiderbrücke Pahlen“), Pahlen, Baujahr 1960
L 288 / Schleusenwettern, Kollmar, Baujahr 1868
L 289 / Pinnau (Drehbrücke Klevendeich), Klevendeich, Baujahr 1887
L 319 / Padenstedter Au, Neumünster, Baujahr 1956

2. Wie hoch schätzt die Landesregierung die jeweils erforderlichen Sanierungs- oder Instandsetzungskosten für die unter Frage 1 genannten Brücken ein?

Antwort:

Für die einzeln aufgeführten Ersatzneubauten und die notwendigen Instandsetzungsmaßnahmen an Brücken in der Unterhaltungslast des Landes sind auf Basis aktueller Schätzung bis 2030 Investitionskosten in Höhe von rund 63 Mio. € erforderlich: Die Finanzierung ist mit gut 38 Mio. € anteilig aus Mitteln des Bundes aus dem Länder- und Kommunal-Infrastrukturfinanzierungsgesetz (LuKIFG) vorgesehen, die weiteren Mittelbedarfe sind aus Mitteln der Landesstraßenerhaltung zu finanzieren.

3. Welche Brücken befinden sich derzeit in einem baulichen Zustand, der nach den einschlägigen Bewertungsmaßstäben (z. B. Zustandsnoten) als kritisch oder besonders sanierungsbedürftig eingestuft wird?

Antwort:

Als besonders kritisch werden Bauwerke mit einer Zustandsnote 3,5 – 4,0 erachtet, in dieser Kategorie befindet sich aktuell (Datenstand am 04.02.2026) kein Bauwerk in der Unterhaltungslast des Landes.

Zur Verhinderung eines besonders kritischen Zustandes sollen die Bauwerke rechtzeitig erneuert oder instandgesetzt werden. Hier sind vorrangig Bauwerke mit einer Zustandsnote 3,0 bis 3,4 genauer zu betrachten. Dabei handelt es sich aktuell um folgende Bauwerke:

1322515	K 44 [Kr. SL-FL] / L 317
1620517	L 156 / Eider („Eiderbrücke Friedrichstadt“)
1629503	L 259 / Radbrooksau
1721506	L 172 / Eider („Eiderbrücke Pahlen“)
1725510	L 48 / Westenseeграben
1731515	L 58 / Lensahner Au
1830513	L 309 / Binnenwasser „Hafenbrücke Neustadt“
1925525	L 319 / Padenstedter Au
2021507	L 134 / Moorkanal
2122510	L 118 + Geh- und Radweg / Kremper Au
2122513	L 120 / Kremper Au

2122515	L 136 / Humsterdorfer Wettern
2222506	L 288 / Schleusenwettern
2224518	L 110 / Schleusenau
2224523	L 110 / Vielmoor Au
2323501	L 261 + Radweg / Kleiritt
2323502	L 289 / Pinnau (Drehbrücke Klevendeich)
2324517	K 1 [Kr. Pinneberg] / L 103
2324519	Gem.Str. „Schenefelder Landstraße“ / L 103
2325516	Geh- und Radweg / L 103
2329508	L 199 / Elbe-Lübeck-Kanal (Anker-Brücke Kühsen)
2330504	L 257 / Elbe-Lübeck-Kanal (Kanalbrücke Mölln)
2529876	L 205 / Elbe-Lübeck-Kanal

Zur Einordnung: Nach den einschlägigen Bewertungsmaßstäben sollen weniger als 10% der Bauwerke (berechnet nach Bauwerksfläche) eine Zustandsnote von 3,0 und schlechter aufweisen. Bei den Bauwerken in der Unterhaltungslast des Landes betrifft dies mit den aufgeführten Bauwerken aktuell 7,2% der Bauwerksfläche.

4. Nach welchen Kriterien priorisiert die Landesregierung die Sanierung von Brücken (z. B. Verkehrsbedeutung, Zustandsnote, Sicherheitsrelevanz, Umleitungswirkungen)?

Antwort:

Oberste Priorität bei der Erhaltungsplanung hat die Gewährleistung der Stand- und Verkehrssicherheit der Bauwerke.

Als weitere Entscheidungskriterien fließen als straßenbauliche Belange insbesondere Zustandsnote, Relevanz der Schäden, Bauwerksart, Tragfähigkeitsindex, Alter und Verkehrsbedeutung ein. Darüber hinaus werden Bauwerke bei zu erwartenden Synergieeffekten im Rahmen der koordinierten Erhaltungsplanung innerhalb des Erhaltungsprogramms Landesstraßen berücksichtigt und zusammen mit den Fahrbahnerhaltungsmaßnahmen umgesetzt.

In die Erhaltungsprogrammplanung fließen hinsichtlich der Terminierung der Maßnahmen auch weitere Gesichtspunkte wie das Baustellenmanagement ein.