



Kleine Anfrage

des Abgeordneten Marc Timmer (SPD)

und Antwort

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

Aktueller Planungsstand und Folgen der Sanierung der Eiderbrücke bei Tönning

Vorbemerkung des Fragestellers:

Die Eiderbrücke bei Tönning ist als Bestandteil der Bundesstraße 5 die wichtigste Straßenverbindung zwischen dem nördlichen Dithmarschen und Nordfriesland.

Bei einer Veranstaltung des Vereins Infrastruktur Westküste e. V. kündigten Vertreterinnen des Verkehrsministeriums und des LBV.SH für den Herbst 2026 weitere Abstimmungen mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung zu Bauablauf und Sperrzeiten an.

1. Welche zusätzlichen Untersuchungen der Eiderbrücke sind aufgrund der neuen Handlungsempfehlung des Bundes erforderlich und inwieweit haben diese Untersuchungen zusätzliche Maßnahmen zur Überwachung oder Sicherung der Brücke zur Folge?

Antwort:

Die Eiderbrücke enthält Spannglieder, die unter dem Gesichtspunkt der Spannungsrissskorrosion zu betrachten sind. Aufgrund der aktualisierten Handlungsempfehlung des Bundes sind ergänzende Materialentnahmen und

weitergehende Untersuchungen an den Vorlandbrücken erforderlich. Deren Durchführung ist für den Herbst 2026 vorgesehen. Erst nach Abschluss der Untersuchungen und Auswertung der Ergebnisse kann beurteilt werden, ob sich daraus zusätzliche Anforderungen an die Überwachung oder Sicherung der Brücke ergeben. Gleiches gilt für mögliche Auswirkungen auf den Umfang der geplanten Sanierung der Vorlandbrücken.

2. Welche Auswirkungen haben die zusätzlichen Untersuchungen auf Sanierungsumfang, Kosten und Zeitplan bzw. sind der geplante Baubeginn in der zweiten Jahreshälfte 2027 sowie die vorgesehene Gesamtbauzeit von rund drei Jahren weiterhin realistisch und welche Auswirkungen aus den zusätzlichen Untersuchungen ergeben sich möglicherweise auf Zahl und Dauer der Vollsperrungen?

Antwort:

Da die ergänzenden Untersuchungen noch nicht durchgeführt und ausgewertet wurden, können mögliche Auswirkungen auf den Sanierungsumfang, die Kosten, den Zeitplan sowie die Zahl und Dauer der erforderlichen Vollsperrungen derzeit nicht abschließend beurteilt werden. Ein Beginn der Gesamtmaßnahme in der zweiten Jahreshälfte 2027 ist nach aktuellem Planungsstand weiterhin möglich, allerdings zunächst nur mit der Herstellung eines neuen Leitungsdükers unter der Eider unmittelbar neben dem Bestandsbauwerk. Da der Düker seitlich der Eiderbrücke hergestellt werden soll, sind hierdurch keine verkehrlichen Einschränkungen auf der Brücke zu erwarten. Der Beginn der eigentlichen Sanierungsarbeiten an der Brücke ist damit noch nicht abschließend terminiert.

Die bisher angenommene Gesamtbauzeit von rund drei Jahren ist weiterhin von der weiteren Planung und insbesondere von der zeitlichen Abstimmung mit den Arbeiten am Eidersperrwerk abhängig.

Eine durchgehende mehrjährige Vollsperrung der B 5 ist nicht vorgesehen. Während der überwiegenden Bauzeit soll die Eiderbrücke befahrbar bleiben. Für den Austausch der Brückenkappen, den erforderlichen Probetrieb sowie den Ein- und Ausbau der Behelfskonstruktion sind jedoch zeitlich befristete Vollsperrungen technisch unvermeidbar. Nach dem gegenwärtigen Planungsstand können diese durch den Einsatz einer nicht klappbaren Behelfskonstruktion von ursprünglich rund elf Monaten auf insgesamt rund sieben Monate, verteilt auf drei Sperrzeiträume, reduziert werden. Ob die zusätzlichen Untersuchungen hieran Änderungen erforderlich machen, kann erst nach Vorliegen der Untersuchungsergebnisse beurteilt werden.

3. Wann soll ein aktualisierter Bauzeitenplan vorgelegt werden und wie sehen die wesentlichen Änderungen aus?

Antwort:

Der Abschluss der Vorplanung wird nach aktuellem Stand für Ende 2026 angestrebt.

Ein belastbarer detaillierter Bauzeitenplan wird im Rahmen der anschließenden Entwurfsplanung erarbeitet. Voraussetzung hierfür ist, dass die Ergebnisse der noch ausstehenden Untersuchungen vorliegen und in die Planung eingearbeitet worden sind. Ein konkreter Zeitpunkt für die Vorlage des Bauzeitenplans kann daher derzeit noch nicht genannt werden. Weitere zeitliche Konkretisierungen ergeben sich im Zuge der Ausschreibung und Vergabe.

4. Welchen Stand haben die Abstimmungen mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung über den Einsatz einer nicht klappbaren Hilfskonstruktion erreicht? (Bitte um Darlegung der wesentlichen Szenarien und entscheidungsrelevanten Argumente, insbesondere in Bezug auf etwaige Ausgleichslösungen für Schiffsverkehr, der Koordinierung von Sperrzeiten Eiderbrücke und Eidersperrwerk sowie Ausweichkonzepte für unterschiedliche Verkehre).

Antwort:

Zwischen dem LBV.SH und der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung beziehungsweise dem zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt haben bereits mehrere Abstimmungen stattgefunden. Dabei konnte grundsätzlich geklärt werden, dass eine nicht klappbare Behelfskonstruktion – vereinfacht „Platte statt Klappe“ – während eines abgestimmten Zeitraums eingesetzt werden kann.

Die Behelfskonstruktion soll während der Erneuerung der Brückenklappen eine eingeschränkte Aufrechterhaltung des Straßenverkehrs ermöglichen. Da sie nicht geöffnet werden kann, schränkt sie zugleich die Durchfahrt der Schifffahrt, insbesondere höherer Schiffe, ein. Nach dem bisherigen Abstimmungsstand kommt eine Einschränkung der Bundeswasserstraße im Zeitraum von Oktober bis April in Betracht.

Konkrete Ausgleichs- oder Ersatzlösungen für die von der Einschränkung betroffenen Schiffsverkehre sind noch Gegenstand der weiteren Abstimmungen mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung. Dabei sind insbesondere die betroffenen Schiffsarten, die erforderlichen Durchfahrtshöhen und die Dauer der Einschränkungen zu berücksichtigen. Eine weitere wesentliche Rahmenbedingung ist die Sanierung des Eidersperrwerks. Nach Angaben der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung sollen die Arbeiten dort voraussichtlich bis etwa 2031 jeweils innerhalb der sturmflutarmen Zeit von April bis September durchgeführt werden. Ein vollständiger Ausschluss paralleler Arbeiten an der Eiderbrücke und am Eidersperrwerk würde die für die Brückensanierung verfügbaren Bauzeitfenster erheblich einschränken und könnte zu einer Verlängerung der Gesamtbauzeit führen. Umgekehrt sollen gleichzeitige erhebliche Einschränkungen beider Straßenverbindungen möglichst

vermieden werden. Die konkreten Bau- und Sperrzeiten sind daher weiter aufeinander abzustimmen. Die nächste Abstimmung beziehungsweise ein Erfahrungsaustausch zu den Arbeiten am Eidersperrwerk ist für den Herbst 2026 vorgesehen.

5. Welche Verkehrsführungen an der Eiderbrücke und welche Umleitungsstrecken sind für Pkw, Lkw, Gefahrgut- sowie Schwer- und Großraumtransporte vorgesehen und wie wird die Maßnahme mit den Arbeiten am Eidersperrwerk, dem Ausbau der B 5, Maßnahmen an der B 202 und weiteren relevanten Baustellen abgestimmt?

Antwort:

Die Planungen sehen mehrere Bauphasen vor. Während der Sanierung der Vorlandbrücken soll die B 5 grundsätzlich halbseitig befahrbar bleiben. Noch abschließend zu prüfen ist, ob der Verkehr mittels einer Baustellenlichtsignalanlage wechselseitig über einen Fahrstreifen geführt werden kann oder ob für einzelne Verkehrsarten beziehungsweise Fahrtrichtungen zeitweise eine Umleitung erforderlich wird.

Während der Arbeiten an den Brückenkappen sowie beim Ein- und Ausbau beziehungsweise Querverschub der Behelfskonstruktion und beim Probetrieb werden zeitlich begrenzte Vollsperrungen erforderlich sein. Ein abschließendes Verkehrs- und Umleitungskonzept kann erst erstellt werden, wenn Bauablauf, Bauphasen und Sperrzeiträume hinreichend konkret feststehen.

Für die Vollsperrphasen ist eine offizielle Umleitung über das klassifizierte Straßennetz vorgesehen. Nach dem bisherigen Planungsstand kommt hierfür insbesondere eine Führung über den Raum Lunden beziehungsweise Friedrichstadt in Betracht. Dabei sind die Leistungsfähigkeit der Strecken, bestehende Engpässe, und Maßnahmen auf anderen Straßen (z.B. B 5 und B 202) inklusive der Umleitungsstrecken zu berücksichtigen.

Das Eidersperrwerk ist nicht als offizielle Umleitungsstrecke vorgesehen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass ein Teil des Pkw-Verkehrs diese Verbindung tatsächlich als Ausweichstrecke nutzen wird. Dies wird bei der Verkehrsbetrachtung berücksichtigt. Für Gefahrgutverkehre sowie Schwer- und Großraumtransporte ist das Eidersperrwerk nicht als Ausweichroute vorgesehen. Genehmigungspflichtige Schwer- und Großraumtransporte sollen weiträumig über die A 7 geführt werden. Die konkrete Führung des Lkw- und Gefahrgutverkehrs wird im Rahmen des Verkehrs- und Umleitungskonzepts unter Berücksichtigung der jeweiligen straßenverkehrsrechtlichen und infrastrukturellen Anforderungen festgelegt.

Nicht klassifizierte Straßen sollen möglichst vor Schleichverkehren geschützt werden.

6. Welche Auswirkungen erwartet die Landesregierung auf Fahr- und Einsatzzeiten von Rettungsdiensten, Feuerwehren, Polizei und auf die Erreichbarkeit insbesondere der Krankenhäuser in Heide und Husum sowie anderer Versorgungseinrichtungen?

Antwort:

Während der zeitlich begrenzten Vollsperrungen können aufgrund der erforderlichen Umleitungsfahrten zusätzliche Fahr- und Einsatzzeiten nicht vollständig ausgeschlossen werden. Deren Umfang hängt von der konkreten Dauer und Lage der Sperrzeiträume sowie von den endgültig festgelegten Umleitungsstrecken ab und kann daher derzeit noch nicht abschließend beziffert werden.

Die zuständigen Verkehrsbehörden, die Kreise und Kommunen sowie Polizei, Rettungsdienste und Feuerwehren werden frühzeitig in die Erarbeitung des Verkehrs- und Umleitungskonzepts einbezogen. Dabei wird insbesondere geprüft, ob vorübergehende organisatorische Anpassungen, beispielsweise der Einsatz- oder Zuständigkeitsbereiche oder der Vorhaltung von Einsatzmitteln beiderseits der Eider, erforderlich sind.

Ziel der Abstimmungen ist es, zusätzliche Einsatzzeiten auf das unvermeidbare Maß zu begrenzen und die Erreichbarkeit der Krankenhäuser in Heide und Husum sowie anderer wichtiger Versorgungs- und Infrastruktureinrichtungen auch während der Vollsperrungen sicherzustellen. Die konkreten Auswirkungen können abschließend bewertet werden, sobald das Verkehrs- und Umleitungskonzept vorliegt.

7. Wie werden die Ergebnisse der CIMA-Studie zu den Folgen einer Vollsperrung in der weiteren Planung berücksichtigt, insbesondere mit Blick auf zusätzliche Fahrtzeiten, Belastungen für Unternehmen und öffentliche Dienste, Folgen für den Tourismus sowie zusätzliche Erhaltungsbedarfe auf den Umleitungsstrecken?

Antwort:

Die Landesregierung hat die CIMA-Studie und die darin dargestellten möglichen wirtschaftlichen und regionalen Auswirkungen einer Vollsperrung zur Kenntnis genommen.

Die Studie bildet keine technische oder verkehrsplanerische Grundlage für die Sanierung. Bauablauf, Verkehrsführung und Umleitungsstrecken werden auf Grundlage der technischen Planung und in Abstimmung mit den zuständigen Verkehrsbehörden, Straßenbaulastträgern, Kreisen, Kommunen und weiteren Beteiligten festgelegt.

Mögliche zusätzliche Belastungen und Erhaltungsbedarfe auf den später festgelegten Umleitungsstrecken werden unabhängig davon im Rahmen des Verkehrs- und Umleitungskonzepts geprüft. Eine konkrete Bewertung ist erst möglich, wenn die Umleitungsstrecken und Sperrzeiträume abschließend feststehen.