

Schleswig-Holsteinischer Landtag  
Umdruck 20/6050

Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Arbeit, Technologie und  
Tourismus | Düsternbrooker Weg 94 | 24105 Kiel

Vorsitzenden des  
Wirtschafts- und Digitalisierungsausschusses des  
Schleswig-Holsteinischen Landtages  
Herrn Claus Christian Claussen, MdL  
Landeshaus  
24105 Kiel

Minister

06.02.2026

## Zwischenbericht zur Sanierung der Eiderbrücke Tönning (B 5)

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

auf Bitten der SSW-Fraktion sollte von Seiten des Verkehrsministeriums ein Zwischenbericht zur Sanierung der Eiderbrücke gegeben werden. Dieser Bitte komme ich gerne nach.

Mir ist bewusst, dass die notwendige Sanierung der Eiderbrücke erhebliche Auswirkungen auf Pendlerinnen und Pendler, Wirtschaft, Tourismus sowie die Daseinsvorsorge in der Region haben kann. Eine wesentliche Leitplanke der Planung ist daher, die mit dem Projekt verbundenen Einschränkungen so gering wie möglich zu halten, die Region verkehrlich erreichbar zu halten und gleichzeitig die dauerhafte Funktionsfähigkeit des Bauwerks zu sichern.

### 1. Ausgangslage und Sanierungsbedarf

Die Eiderbrücke Tönning liegt im Zuge der Bundesstraße 5 und besteht aus zwei Vorlandbrücken sowie einer Klappbrücke über die Bundeswasserstraße Eider. Das Bauwerk wurde 1972 errichtet. Zur dauerhaften Sicherstellung der Befahrbarkeit sind umfangreiche Erhaltungsmaßnahmen erforderlich, insbesondere am beweglichen Teil (Brückenklappen) sowie an der Steuerungs- und Antriebstechnik. Die Vorlandbrücken haben jeweils eine Länge von rund 205,6 m; die Klappbrücke eine Länge von rund 38,5 m (Bauwerksbreite jeweils rund 14 m). Die Generalsanierung umfasst insbesondere den Austausch bzw. die Erneuerung folgender Bauteile und Anlagentechnik:

- Erneuerung der Brückenklappen (Klappenkonstruktion) einschließlich Steuerungs- und Antriebstechnik (maschinentechnische Anlagen).

- Instandsetzung der Vorlandbrücken (u. a. konstruktive Instandsetzung/Erneuerung schadhaft gewordener Bauteile).
- Erneuerung von Fahrbahnübergangskonstruktionen und Lagern.
- Erneuerung der Entwässerungsanlage sowie Instandsetzung/Erneuerung beschädigter Schutzeinrichtungen.
- Austausch korrodierter Konstruktionsteile.

## 2. Planungsstand und Zeitachse

Die Maßnahme befindet sich in der Entwurfsbearbeitung. Die Erstellung des Bauwerksentwurfs ist im Jahr 2026 vorgesehen. Im Rahmen der Entwurfsaufstellung werden neben der fachlichen Erläuterung der vorgesehenen Maßnahmen in statisch-konstruktiver Hinsicht auch der konkrete Bauablauf geplant –und die optimale Verkehrsführung ermittelt.

Der LBV.SH hat öffentlich erläutert, dass sich die dringend nötigen Arbeiten voraussichtlich über rund drei Jahre erstrecken werden. Ein Baubeginn ist nach derzeitigem Sachstand ab Mitte 2027 zu erwarten; belastbare Zeitpläne liegen erst nach weitergehender Detailplanung, Ausschreibung und Vergabe vor. Eine durchgehende mehrjährige Vollsperrung ist nicht vorgesehen. Allerdings sind zeitlich befristete Vollsperrungen technisch unvermeidbar, insbesondere für den Austausch der Brückenklappen; diese werden nach jetzigem Kenntnisstand mehrere Monate in Anspruch nehmen.

## 3. Verkehrsführung, Umleitungen und Erreichbarkeit

Während der überwiegenden Bauzeit soll die B 5 an der Eiderbrücke befahrbar bleiben. Vorzugsvariante des LBV.SH ist es, den Straßenverkehr während der Arbeiten an den Vorlandbrücken auf einem Fahrtstreifen aufrechtzuerhalten. Für diese Bauzustände ist eine halbseitige Bauweise vorgesehen; die konkrete Ausgestaltung (Einrichtungsverkehr oder Baustellensignalanlage) wird im Rahmen der Verkehrsplanung festgelegt.

Für den Bauzustand des Klappentauschs sind zeitlich befristete Vollsperrungen technisch unvermeidbar. Nach Einschätzung der Fachleute des LBV.SH wird die Vollsperrung insbesondere für den kompletten Austausch der mehr als 50 Jahre alten Brückenklappen einschließlich Erneuerung der Steuerungstechnik notwendig; dies wird voraussichtlich mehrere Monate in Anspruch nehmen. In der übrigen Zeit soll die Brücke – soweit technisch möglich – mindestens halbseitig befahrbar bleiben.

Für Vollsperrphasen ist eine Umleitungsführung über das klassifizierte Straßennetz vorgesehen (u. a. über Lunden und Friedrichstadt bzw. über das Eidersperrwerk). Der LBV.SH stimmt sich eng mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes ab, um gleichzeitige Sperrungen von Eiderbrücke und Eidersperrwerk zu vermeiden. Genehmigungspflichtige Schwerlastverkehre sollen während der maßgeblichen Bauzustände weiträumig über die A 7 umgeleitet werden. Zudem wird geprüft, inwieweit der Tunnel am Eidersperrwerk vorübergehend für Gefahrguttransporte freigegeben werden kann.

## 4. Schifffahrtliche Randbedingungen (Bundeswasserstraße Eider)

Die Eider ist eine Bundeswasserstraße; die schifffahrtlichen Belange sind daher in einem engen Abstimmungsprozess zu berücksichtigen. Zur Reduzierung von Vollsperrzeiten wird aktuell geprüft, ob für bestimmte Bauzustände eine temporäre Hilfskonstruktion (z. B. eine Behelfsplatte/temporäre Auflage „Platte statt Klappe“) eingesetzt werden kann. Eine

solche Lösung wäre nicht klappbar und würde die Durchfahrt für höhere Schiffe einschränken; sie erfordert entsprechende Abstimmungen und die Zustimmung der zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) bzw. des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes.

#### 5. Sanierung vs. Behelfsbrücke / Ersatzneubau (Kurzstand)

Der LBV.SH hat vor Beginn der Instandsetzungsplanung eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung sowie eine statische Nachrechnung durchgeführt. Ergebnis: Die Erneuerung der Klappenkonstruktion und die Instandsetzung der Vorlandbrücken stellen die wirtschaftlichste Variante dar, u. a. aufgrund des vergleichsweise geringen Schädigungsgrades der Betonkonstruktionen und vorhandener Tragreserven.

Eine Behelfsbrücke in voller Breite wurde im Rahmen einer Vorprüfung als nicht zielführend bewertet; hierfür wäre – auch wegen der Anforderungen an eine Klappfunktion für den Schiffsverkehr sowie der Lage im Natura-2000-Umfeld – mit sehr langen Planungs- und Realisierungszeiträumen zu rechnen.

#### 6. Kommunikation, Beteiligung und nächste Schritte bis März

Der LBV.SH führt fortlaufend Informations- und Abstimmungsformate durch (u. a. Informationsgespräch in Tönning im Juli 2025 sowie Austausch mit regionalen Akteuren im Januar 2026). Aus Sicht der Landesregierung ist wesentlich, die Region frühzeitig zu informieren, Betroffenheiten aufzunehmen und die Verkehrslenkung gemeinsam mit den zuständigen Behörden und Organisationen (insbesondere Rettungsdienste) detailliert zu planen.

Aktuell werden insbesondere Bauablauf, Sperr- und Verkehrsführung weiter konkretisiert und die Abstimmungen mit der Wasserstraßenverwaltung vertieft.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Claus Ruhe Madsen