

Schleswig-Holsteinischer Landtag
Umdruck 20/6329

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

19. März 2026

**Bericht der Landesregierung zu den Plänen für die Sanierung der Eiderbrücke und
der geplanten Umsetzung der Maßnahmen
hier: Übermittlung des Sprechzettels sowie der wesentlichen Meilensteine zur
Generalsanierung der Eiderbrücke Tönning**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender,

ich hatte in der letzten Sitzung angeboten, meinen Sprechzettel zum Thema Sanierung der Eiderbrücke dem Ausschuss zur Verfügung zu stellen, da dieser aufgrund der fortgeschrittenen Sitzungszeit nicht mehr vorgetragen werden konnte. Dieser Sprechzettel findet sich als Anlage zu diesem Schreiben.

In der Sitzung wurde zudem um eine Darstellung der wesentlichen Meilensteine sowie des derzeit absehbaren Terminablaufs der Generalsanierung der Eiderbrücke Tönning gebeten. Auch hierzu möchte ich dem Ausschuss die derzeit vorliegenden Informationen übermitteln. Gerne bin ich bereit, den Ausschuss zu gegebener Zeit erneut über den Fortgang des Projekts zu unterrichten.

Die Maßnahme befindet sich derzeit in der Entwurfsbearbeitung. Ziel ist es, diese im Jahr 2026 abzuschließen. Im Rahmen der weiteren Entwurfsplanung werden neben den fachlichen und statisch-konstruktiven Grundlagen der vorgesehenen Sanierungsmaßnahmen insbesondere auch der konkrete Bauablauf, die einzelnen Bauphasen sowie die bestmögliche Verkehrsführung während der Bauzeit weiter ausgearbeitet.

Nach derzeitigem Sachstand ist ein Baubeginn ab Mitte des Jahres 2027 zu erwarten. Für die Generalsanierung wird derzeit von einer Bauzeit von rund drei Jahren ausgegangen. Verbindliche Terminangaben werden allerdings erst nach Abschluss der vertieften Planung sowie nach Durchführung von Ausschreibung und Vergabe möglich sein.

Eine durchgehende mehrjährige Vollsperrung der B 5 ist nach aktuellem Planungsstand nicht vorgesehen. Vielmehr ist beabsichtigt, die verkehrlichen Einschränkungen für die Region so gering wie möglich zu halten und den Straßenverkehr über weite Teile der Bauzeit – soweit technisch vertretbar – zumindest eingeschränkt aufrechtzuerhalten.

Gleichzeitig ist nach heutigem Stand davon auszugehen, dass zeitlich befristete Vollsperrungen technisch nicht vollständig vermeidbar sein werden. Dies betrifft insbesondere den Austausch der Brückenklappen einschließlich der zugehörigen Steuerungs- und Anlagentechnik. Nach gegenwärtigem Kenntnisstand ist hierfür mit Sperrphasen von mehreren Monaten zu rechnen.

Ein weiterer wesentlicher Meilenstein im Jahr 2026 ist der Abschluss der laufenden Abstimmungen mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, insbesondere zu möglichen Sperrzeiten und zur Koordinierung mit den Belangen der Schifffahrt. Diese Abstimmungen sind für die weitere Bauablauf- und Terminplanung von zentraler Bedeutung.

Die derzeit absehbaren Meilensteine lassen sich damit wie folgt zusammenfassen:

- Abschluss der Entwurfsbearbeitung einschließlich Bauablauf- und Verkehrskonzept im Jahr 2026,
- Abschluss der maßgeblichen Abstimmungen mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung im Jahr 2026,
- voraussichtlicher Baubeginn ab Mitte 2027,
- anschließende Umsetzung der Generalsanierung über einen Zeitraum von rund drei Jahren,
- grundsätzlich keine dauerhafte Vollsperrung während der gesamten Bauzeit, jedoch zeitlich befristete Vollsperrungen insbesondere für den Austausch der Brückenklappen.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Claus Ruhe Madsen

Anlage

Sprechzettel zu Top 3 von Minister Claus Ruhe Madsen zur Generalsanierung der Eiderbrücke Tönning im Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss am 04.03.2026

**Bericht/Eingangsstatement
von VII M
im Wirtschafts- und Digitalisierungsausschuss am
04.03.2026
TOP 03 „Bericht der Landesregierung und des Landes-
betriebs Straßenbau und Verkehr (LBV.SH) zu den Plä-
nen für die Sanierung der Eiderbrücke und der geplanten
Umsetzung der Maßnahmen“**

Sehr geehrter Herr Vorsitzender, sehr geehrte Damen und Herren Abgeordnete,
ich möchte Ihnen zum aktuellen Stand der Eiderbrücke Tön-
ning einen Überblick geben

– technisch, zeitlich und mit Blick auf die Auswirkungen für die Region.

Die Sanierung der Eiderbrücke Tönning (B 5) ist ein zentrales Infrastrukturvorhaben für die Region. Uns ist bewusst, dass die Arbeiten erhebliche Auswirkungen auf Pendlerinnen und Pendler, Wirtschaft, Tourismus sowie die Daseinsvorsorge haben können. Leitplanken der Planung sind daher: Einschränkungen so gering wie möglich, Region verkehrlich erreichbar halten und zugleich die dauerhafte Funktionsfähigkeit des Bauwerks sichern.

Zunächst zum technischen Sachstand: Wir sprechen über die Eiderbrücke im Zuge der B 5, eine Klappbrücke über die Bundeswasserstraße Eider. Der Sanierungsbedarf betrifft

sowohl die Vorlandbrücken als auch den beweglichen Teil. Kritisch sind dabei insbesondere die Brückenklappen selbst sowie die Steuerungs- und Antriebstechnik. Diese Komponenten müssen erneuert werden. Ziel ist eine Generalsanierung, nach der – je nach Bauteil – eine weitere Betriebsdauer im Größenordnungsbereich von mehreren Jahrzehnten erwartet werden kann.

Zum Planungs- und Zeitstand: Der LBV.SH befindet sich derzeit in der Entwurfsplanung. Parallel laufen die Abstimmungen mit der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung, insbesondere mit dem zuständigen Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt, weil die Schnittstelle zur Schifffahrt bei einer Klappbrücke zwingend mitzudenken ist. Verlässliche Zeit-

und Bauablaufpläne liegen naturgemäß erst vor, wenn die Detailplanung abgeschlossen ist und Ausschreibung sowie Vergabe erfolgt sind. Nach heutigem Kenntnisstand ist ein Baubeginn ab Mitte beziehungsweise in der zweiten Jahreshälfte 2027 zu erwarten; der LBV.SH geht derzeit von einer Bauzeit von rund drei Jahren aus.

Ein zentraler Punkt ist das Bauzeitkonzept mit Verkehrsführung und Umleitungen. Unser klares Leitprinzip ist: Die Beeinträchtigungen für die Region sollen so gering wie möglich gehalten werden. Deshalb soll die B 5 während der überwiegenden Bauzeit befahrbar bleiben – voraussichtlich halbseitig. Ob das im konkreten Bauzustand als Einrichtungsverkehr

oder mit Lichtsignalanlage im Gegenverkehr umgesetzt wird, wird im Rahmen der Verkehrsplanung festgelegt.

Ebenso klar ist: Eine durchgehende, mehrjährige Vollsper-
rung ist nicht vorgesehen. Allerdings sind zeitlich befristete
Vollsperrungen technisch unvermeidbar, insbesondere für
den Austausch der Brückenklappen.

Nach heutigem Kenntnisstand wird dieser Bauzustand meh-
rere Monate beanspruchen. Um diese Vollsperrzeiten so weit
wie möglich zu reduzieren, prüft der LBV.SH, ob für be-
stimmte Bauzustände eine temporäre Hilfskonstruktion ein-
gesetzt werden kann – vereinfacht gesagt eine „Platte statt
Klappe“, also eine Behelfsplatte bzw. temporäre Auflage.
Das ist allerdings mit der Schifffahrt abzustimmen, weil eine

solche Lösung nicht klappbar wäre und damit Auswirkungen auf diese hätte. Wie gesagt laufen dazu Abstimmungsgespräche mit dem WSA.

Für die Vollsperrphasen ist eine Umleitung über das klassifizierte Straßennetz vorgesehen, über Lunden/Friedrichstadt und die B 5. Zudem ist davon auszugehen, dass auch ein Teil der Verkehre seinen Weg über das Eidersperrwerk nimmt. Daher arbeitet der LBV.SH eng mit der WSV zusammen, um gleichzeitige Sperrungen der Eiderbrücke und des Eidersperrwerks zu vermeiden – denn eine Doppelbelastung wäre für die Region besonders kritisch.

Beim Schwerlastverkehr ist vorgesehen, genehmigungspflichtige Transporte während maßgeblicher Bauzustände weiträumig über die A 7 zu führen.

Zu den Themen Behelfsbrücke und Ersatzneubau – auch mit Blick auf Natura 2000: Eine Behelfsbrücke im Natura-2000-Umfeld wäre mit deutlich höheren Anforderungen Umweltprüfung und Zulassung verbunden und würde entsprechend längere Zeitläufe nach sich ziehen. Ein Ersatzneubau ist unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu prüfen. Die festgestellten Schäden im Bereich der beiden jeweils rd. 200 m langen Vorlandbrücken bedingen, wie oben ausgeführt, eine Sanierung aber keinen Ersatzneubau. Insgesamt ist das bestehende Anlagevermögen noch so hoch zu bewerten,

dass ein vorgezogener Ersatzneubau nicht zu rechtfertigen wäre.

Abschließend zu Kommunikation und nächsten Schritten: Wir werden den kontinuierlichen Austausch und eine transparente Kommunikation in der Region fortführen – über geeignete Informationsformate, bei Bedarf auch über einen Newsletter. Und sobald die Entwurfsbearbeitung abgeschlossen ist, werden Bauablauf, Sperrkonzept und Verkehrsführung weiter konkretisiert. Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!