Landtag von Baden-Württemberg **Drucksache 18 / 515**

18. Wahlperiode **8.9.2026**

Kleine Anfrage

der Abg. Tobias Vogt und Tim Bückner CDU

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Sanierung von Brücken auf Landes- und Bundesstraßen in Baden-Württemberg

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Wie viele Brücken befinden sich derzeit in der Baulast des Landes Baden-Württemberg bzw. werden vom Land im Auftrag des Bundes verwaltet?

2. Wie viele Brücken in Baden-Württemberg werden zum Zeitpunkt der Anfrage gemäß der letzten Hauptprüfung mit den Zustandsnoten von 3,0 bis 4,0 oder einem Traglastindex der Stufe IV oder schlechter bewertet?

3. Wie gestaltete sich die Verteilung der Zustandsnoten der Brücken in Baden-Württemberg in den Jahren 2011, 2016, 2021 und 2026, sowohl bei den Brücken in der Baulast des Landes als auch bei den Brücken, die vom Land im Auftrag des Bundes verwaltet werden?

4. Bei wie vielen Brücken in Baden-Württemberg bestanden und bestehen in den Jahren 2011, 2016, 2021 und 2025 zustandsbedingte Einschränkungen des Kraftfahrzeugverkehrs?

5. Welche Sanierungsmaßnahmen an Brücken und welche Neubauten von Brücken in Baden-Württemberg sind derzeit in der Umsetzung und in der kommenden Planung berücksichtigt?

6. Welche Ziele hatte das Ministerium für Verkehr in den Jahren 2011 bis 2026 hinsichtlich der jährlich zu sanierenden Brücken gesetzt, beziehungsweise erreicht?

7. Welche Mittel wurden in den Jahren 2011 bis 2026 in jährlicher Auflistung für die Erhaltung, Sanierung und den Ersatzbau von Brücken veranschlagt beziehungsweise verausgabt – jeweils unter Angabe der Gründe für eine Nichtausschöpfung sofern diese stattgefunden hat.

8. In welcher Höhe beziffert die Landesregierung den Investitionsbedarf für die Sanierung von Brücken in Baden-Württemberg an Landes- sowie Bundesstraßen derzeit insgesamt?

Eingegangen: 8.9.2026 / Ausgegeben: 5.11.2026

Drucksachen und Plenarprotokolle sind im Internet abrufbar unter: www.landtag-bw.de/Dokumente

Der Landtag druckt auf Recyclingpapier, ausgezeichnet mit dem Umweltzeichen „Der Blaue Engel“.

9. Wie schätzt die Landesregierung den volkswirtschaftlichen Gesamtschaden der Brückenzustände und der damit einhergehenden Verkehrseinschränkungen im Zeitraum von 2011 bis 2026 und für die kommenden Jahre ein?

10. Wie werden sich die durchschnittlichen Planungs- und Genehmigungszeiten für die Sanierung und den Neubau von Brücken unter Berücksichtigung der Möglichkeiten durch das Infrastruktur-Zukunftsgesetz, die Möglichkeit zur Legalplanung des Landes oder durch den Einsatz von Funktionalbeschleunigungen entwickeln?

8.9.2026

Vogt, Bückner CDU

Begründung

Brücken sind ein zentraler Bestandteil der Verkehrsinfrastruktur in Baden-Württemberg und für die Leistungsfähigkeit der Logistik sowie des Wirtschafts- und Personenverkehrs von erheblicher Bedeutung. Zustandsbedingte Einschränkungen und Sperrungen führen zu weiträumigen Umleitungen, längeren Fahrtzeiten und logistischen Mehrbelastungen für Betriebe, Kommunen und Verkehrsteilnehmer. Die derzeitigen sicherheitsbedingten Vollsperrungen der Neckarbrücke in Besigheim und der Adenauerbrücke in Esslingen verdeutlichen dies.

Vor diesem Hintergrund dient die Kleine Anfrage der Erhebung des Sachstandes zum Zustand der Brücken in der Baulast des Landes sowie der vom Land im Auftrag des Bundes verwalteten Brücken.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 30. Oktober 2026 Nr. VM2-0141.3-38/79/10 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. Wie viele Brücken befinden sich derzeit in der Baulast des Landes Baden-Württemberg bzw. werden vom Land im Auftrag des Bundes verwaltet?

Es befinden sich zum Stichtag 1. Juni 2026 3 263 Brücken in der Baulast des Landes Baden-Württemberg.

In der Auftragsverwaltung des Bundes sind es zum Stichtag 1. Juni 2026 4 021 Brücken.

*) Der Überschreitung der Drei-Wochen-Frist wurde zugestimmt.

2. Wie viele Brücken in Baden-Württemberg werden zum Zeitpunkt der Anfrage gemäß der letzten Hauptprüfung mit den Zustandsnoten von 3,0 bis 4,0 oder einem Traglastindex der Stufe IV oder schlechter bewertet?

Zum Stichtag 1. Juni 2026 stellt sich die Anzahl der Brücken, die gemäß der letzten Hauptprüfung mit Zustandsnoten von 3,0 bis 4,0 oder einem Traglastindex der Stufe IV oder schlechter bewertet wurden, getrennt nach Baulast, wie folgt dar:

Baulast	**Zustandsnote 3,0 bis 4,0**	**Traglastindex IV oder V**
Land	215	205
Bund	199	312
Summe	**414**	**517**

Baulast	**Zustandsnote 3,0 bis 4,0 und Traglastindex IV oder V**
Land	41
Bund	60
Summe	**101**

3. Wie gestaltete sich die Verteilung der Zustandsnoten der Brücken in Baden-Württemberg in den Jahren 2011, 2016, 2021 und 2026, sowohl bei den Brücken in der Baulast des Landes als auch bei den Brücken, die vom Land im Auftrag des Bundes verwaltet werden?

Bauwerke nach der DIN 1076 – insbesondere Brücken und Stützbauwerke – werden regelmäßigen Prüfungen unterzogen. Diese Bauwerksprüfungen sind nicht nur gesetzliche Pflicht, sondern neben der Bewertung der Tragfähigkeit eine wesentliche Grundlage des Erhaltungsmanagements der Straßenbauverwaltung des Landes. Dabei werden die Brücken im Abstand von sechs Jahren einer Hauptprüfung unterzogen. Jeweils drei Jahre nach der Hauptprüfung erfolgt eine Einfache Prüfung. Die Ergebnisse werden zu einer Zustandsnote zusammengefasst.

Es werden hierbei sechs Zustandsnotenbereiche zugeordnet.

Notenbereich	**Beschreibung**
1,0 – 1,4	sehr guter Zustand
1,5 – 1,9	guter Zustand
2,0 – 2,4	befriedigender Zustand
2,5 – 2,9	ausreichender Zustand
3,0 – 3,4	nicht ausreichender Zustand
3,5 – 4,0	ungenügender Zustand

Die prozentuale Verteilung der Zustandsnoten der Landesstraßenbrücken stellt sich auf die Anzahl bezogen wie folgt dar:

Notenbereich	**Verteilung 2011 [%]**	**Verteilung 2016 [%]**	**Verteilung 2021 [%]**	**Verteilung 2026 [%]**
1,0 – 1,4	9,0	6,0	4,1	3,7
1,5 – 1,9	10,7	9,7	8,5	7,4
2,0 – 2,4	43,8	44,5	43,4	44,1
2,5 – 2,9	28,7	29,8	33,3	33,6
3,0 – 3,4	7,1	9,4	9,7	9,8
3,5 – 4,0	0,7	0,6	1,0	1,4

Die prozentuale Verteilung der Zustandsnoten der Bundesstraßenbrücken stellt sich auf die Anzahl bezogen wie folgt dar:

Notenbereich	Verteilung 2011 [%]	Verteilung 2016 [%]	Verteilung 2021 [%]	Verteilung 2026 [%]
1,0 – 1,4	5,5	4,7	4,8	3,3
1,5 – 1,9	12,6	8,9	9,5	9,3
2,0 – 2,4	41,9	41,0	39,3	39,4
2,5 – 2,9	33,0	36,9	36,3	36,7
3,0 – 3,4	6,6	8,1	9,2	10,6
3,5 – 4,0	0,4	0,4	0,9	0,7

Es muss darauf hingewiesen werden, dass die Zustandsnote für sich genommen nur ein Indiz ist, ob Handlungen erforderlich sind. Der Umfang der erforderlichen Maßnahmen kann aber selbst bei schlechten bis sehr schlechten Zustandsnoten stark variieren. So kann bereits die Sanierung eines schadhaften Korrosionsschutzes am Geländer die Zustandsnote deutlich verbessern. Besonders hervorzuheben ist, dass sich über die Zustandsnote keine Aussage beispielsweise zur (Rest-)Tragfähigkeit einer Brücke ableiten lässt.

4. Bei wie vielen Brücken in Baden-Württemberg bestanden und bestehen in den Jahren 2011, 2016, 2021 und 2025 zustandsbedingte Einschränkungen des Kraftfahrzeugverkehrs?

Der Landesregierung liegt keine Dokumentation der verkehrlichen Einschränkungen der Bauwerke in der Historie vor.

Aktuell bestehen für rund 90 Brückenbauwerke in der Baulast des Landes und des Bundes verkehrliche Einschränkungen aufgrund des Brückenzustandes. Diese betreffen zum Großteil die Brückenbauwerke mit spannungsrisskorrosionsgefährdeten Spannstahl, welche nach dem Einsturz der Carolabrücke in Dresden zur Kompensation des Defizits verkehrlich eingeschränkt wurden. Dabei handelt es sich z. B. um Lastbeschränkungen, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Abstandsgebote oder Überholverbote.

5. Welche Sanierungsmaßnahmen an Brücken und welche Neubauten von Brücken in Baden-Württemberg sind derzeit in der Umsetzung und in der kommenden Planung berücksichtigt?

Derzeit befinden sich rund 56 Sanierungsmaßnahmen an Brücken in der Baulast des Landes und des Bundes in der Umsetzung.

Es sind Maßnahmen mit einem Kostenvolumen ab 300 000 Euro aufgeführt.

Straße	Maßnahme
B 10	Ersatzneubau der Enzbrücke Niefern
B 10	Ersatzneubau der UF bei Alb bei Karlsruhe
B 10	Instandsetzung ÜF Querspange Ebersbach-West
B 14	Instandsetzung UF Feldweg bei Korb
B 19	Ersatzneubau 2 Kocherbrücken in Untergröningen
B 19	Ersatzneubau Kupfer-Brücke bei Kupferzell
B 19	Ersatzneubau UF K 2371 bei Kupferzell
B 27	Instandsetzung Korrosionsschutz Neckarbrücke Lauffen
B 28	Instandsetzung ÜF L 90 bei Willstätt
B 30	Instandsetzung ÜF Feldweg bei Erbach-Dellmensingen
B 30	Ersatzneubau ÜF Feldweg bei Laupheim-Baustetten
B 31	Instandsetzung ÜF B 317 bei Titisee-Neustadt
B 31	Instandsetzung Feldweg bei Titisee-Neustadt
B 31	Ersatzneubau einer Wildunterführung bei Gutmadingen
B 32	Instandsetzung ÜF Wirtschaftsweg bei Sigmaringen
B 35	Ersatzneubau Brücke über den Pfinzkanal bei Huttenheim
B 35	Ersatzneubau Brücke über den Rheinniederungskanal bei Huttenheim
B 35	Instandsetzung mehrerer Brücken i. Z. d. FDE Bruchsal
B 35	Ersatzneubau UF L 1131 und DB bei Maulbronn
B 36	Instandsetzung der ÜF L 558 bei Linkenheim
B 36	Instandsetzung der ÜF L 559 bei Leopoldhafen
B 36	Instandsetzung ÜF L 605 bei Karlsruhe-Neureut
B 36	Instandsetzung mehrerer Brücken i. Z. d. FDE Eggenstein
B 290	Ersatzneubau Grünbachbrücke bei Gerlachsheim
B 292	Ersatzneubau der UF Seckach in Adelsheim
B 294	Ertüchtigung Manbachtalbrücke bei Freudenstadt
B 298	Instandsetzung UF Zufahrtsstraße bei Aich
B 378	Instandsetzung ÜF Bismarckstraße bei Neuenburg
B 378	Instandsetzung ÜF L 134 bei Neuenburg
B 462	Instandsetzung mehrerer Brücken i. Z. d. FDE Forbach
B 462	Ersatzneubau Brücke über die Schiltach bei Hinterlehengericht
B 463	Ersatzneubau UF Nagold in Wildberg
L 126	Instandsetzung Brücke über den Langenbach bei Muggenbrunn
L 148	Instandsetzung Ehwaldbrücke bei Wehr
L 159	Ersatzneubau Brücke über den Mühlekanal in Untermettingen
L 190	Ersatzneubau Brücke über den Mühlbach bei Welschingen
L 156	Instandsetzung Hangbrücke bei Kappel
L 191	Ersatzneubau ÜF Wirtschaftsweg bei Mühlhausen-Ehingen
L 181	Ersatzneubau Brücke über Breg-Flutkanal
L 200	Ersatzneubau Brücke über Erlengraben bei Altheim
L 277	Ersatzneubau Brücke über die Donau bei Ludwigstal
L 257	Instandsetzung Brücke über die Bahn bei Laupheim

Straße	Maßnahme
L 266	Instandsetzung Brücke über DB bei Schemmenhofen
L 329	Ersatzneubau Schussenbrücke in Meckenbeuren-Brochenzell
L 331	Instandsetzung Brücke über die Argen bei Tettnang-Steinenbach
L 351	Ertüchtigung der Guldenbrücke bei Bad Wildbad
L 433	Instandsetzung Brücke über Gehweg in der OD Gosheim
L 433	Instandsetzung ÜF K 5905 in der OD Gosheim
L 435	Instandsetzung Fußgängerüberführung bei Wehingen
L 722	Instandsetzung UF Hartgraben bei Hockenheim Talhaus
L 722	Instandsetzung UF Kraichbach bei Hockenheim
L 1036	Ersatzneubau Epbachbrücke in Cappel
L 1100	Ersatzneubau Murrbrücke bei Marbach
L 1180	Instandsetzung ÜF Ast der L 1180 bei Stuttgart-Solitude
L 1197	Instandsetzung der UF Feldweg bei Öffingen
L 1204	Instandsetzung Neckarbrücke (Brückenzug) zw. Altbach u. Deizisau

Das Brückenerhaltungsprogramm des Landes umfasst eine Projektliste für den Ersatzneubau bzw. die Ertüchtigung von besonders dringlichen Brückenbauwerken im Bundes- und Landesstraßennetz. In dem Programm hat das Ministerium für Verkehr am 22. Oktober 2025 die Pläne für die Modernisierung von rund 180 Brücken im Land bis zum Jahr 2030 festgelegt (Stufe I). Siehe dazu die Übersichten auf den Webseiten der Regierungspräsidien:

Regierungspräsidium Freiburg – BEP Stufe I

Regierungspräsidium Karlsruhe – BEP Stufe I

Regierungspräsidium Stuttgart – BEP Stufe I

Regierungspräsidium Tübingen – BEP Stufe I

6. Welche Ziele hatte das Ministerium für Verkehr in den Jahren 2011 bis 2026 hinsichtlich der jährlich zu sanierenden Brücken gesetzt, beziehungsweise erreicht?

In den Jahren 2011 bis 2026 wurden jährlich rund zehn Brücken im Bundes- und Landesstraßennetz erneuert. Hinzu kommen noch rund 80 Brückeninstandsetzungen bzw. -ertüchtigungen pro Jahr.

Aufgrund der vorhandenen Altersstruktur der Brücken sowie der gestiegenen Anforderungen an deren Tragfähigkeit hat sich der Brückenzustand in den letzten Jahren kontinuierlich verschlechtert. Um den Erhalt der Brückensubstanz trotz begrenzter Ressourcen bestmöglich und effizient sicherzustellen, hat das Ministerium für Verkehr die Brückenerhaltung (Instandsetzung, Ertüchtigung, Ersatzneubau) daher zur zentralen Aufgabe der Straßenbauverwaltung in den kommenden Jahren erklärt. Denn der Zustand der Brücken ist mit entscheidend für die Verfügbarkeit und Resilienz sowie die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes.

Das Ziel besteht darin, zustandsbedingte Brückensperrungen zu vermeiden. Rechtzeitiges Sanieren vermeidet letztlich hohe Kosten.

7. Welche Mittel wurden in den Jahren 2011 bis 2026 in jährlicher Auflistung für die Erhaltung, Sanierung und den Ersatzbau von Brücken veranschlagt beziehungsweise verausgabt – jeweils unter Angabe der Gründe für eine Nichtausschöpfung sofern diese stattgefunden hat?

In den Haushaltsplänen des Landes bzw. des Bundes sind jährliche Mittel für den Bereich der Straßenerhaltung veranschlagt. Die Verteilung der Mittel auf die einzelnen Teilbereiche der Erhaltung (beispielsweise Brücken oder Fahrbahndeckenerneuerung etc.) wird im Vollzug von der Straßenbauverwaltung bedarfsgerecht

ausgesteuert. Aufgrund des seit Langem vorliegenden Sanierungsstaus in Baden-Württemberg wurden im abgefragten Zeitraum die in den jeweiligen Haushaltsjahren zur Verfügung stehenden Mittel grundsätzlich weitgehend ausgeschöpft. Ausgabereste in nennenswertem Umfang sind im Bereich der Erhaltung nicht entstanden. Nachstehend werden die IST-Ausgaben der Jahre 2011 bis einschließlich 2025 angegeben (in Millionen Euro):

Landeshaushalt:

2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
84,5	64,9	81,5	98,4	119,2	90,4	94,3	120,2	183,1	158,6	153,0	169,7	183,9	199,4	170,1

Bundeshaushalt:

2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
197,9	247,6	313,0	322,0	352,7	397,9	440,8	415,0	403,6	467,6	222,3	237,2	226,4	234,1	213,4

Hinweis: Bis einschließlich 2020 enthalten die in obiger Tabelle angegebenen Beträge die Ausgaben für alle Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes in Baden-Württemberg (Bundesautobahnen und Bundesstraßen), ab 2021 sind nur noch die Ausgaben für die Bundesstraßen in der Baulast des Bundes angegeben. Hintergrund ist der Übergang der Verwaltung der Bundesautobahnen von der Auftragsverwaltung der Länder in bundesunmittelbare Verwaltung durch die Autobahn GmbH.

Nachstehend werden die Haushaltsansätze des laufenden Jahres angegeben:

Landeshaushalt: 184,1 Millionen Euro im Kernhaushalt zuzüglich 54,4 Millionen Euro aus dem Sondervermögen (LuKIFG).

Bundeshaushalt: 151,2 Millionen Euro im Kernhaushalt zuzüglich 88 Millionen Euro aus dem Sondervermögen (SVIK).

8. In welcher Höhe beziffert die Landesregierung den Investitionsbedarf für die Sanierung von Brücken in Baden-Württemberg an Landes- sowie Bundesstraßen derzeit insgesamt?

Der aktuelle Sanierungsbedarf der Brücken in der Baulast des Landes und Bundes – infolge einer Mindertragfähigkeit, eines nicht ausreichenden Bauwerkszustands sowie einer erreichten Lebensdauer – wird mit einem Investitionsbedarf in Höhe von rund 1,5 Milliarden Euro bewertet.

9. Wie schätzt die Landesregierung den volkswirtschaftlichen Gesamtschaden der Brückenzustände und der damit einhergehenden Verkehrseinschränkungen im Zeitraum von 2011 bis 2026 und für die kommenden Jahre ein?

Dazu liegen der Landesregierung keine belastbaren Informationen vor.

10. Wie werden sich die durchschnittlichen Planungs- und Genehmigungszeiten für die Sanierung und den Neubau von Brücken unter Berücksichtigung der Möglichkeiten durch das Infrastruktur-Zukunftsgesetz, die Möglichkeit zur Legalplanung des Landes oder durch den Einsatz von Funktionalbeschleunigungen entwickeln?

Das Infrastruktur-Zukunftsgesetz hat grundsätzlich ein hohes Beschleunigungspotenzial für den Ersatzneubau von Brücken. Wesentlicher Hebel ist dabei die Ausweitung des überragenden öffentlichen Interesses auf wichtige Verkehrs- und Infrastrukturprojekte wie etwa Autobahnen, Schienenwege und Brückenersatzneubauten. Damit kommt diesen Vorhaben in behördlichen und gerichtlichen Abwägungen ein höheres Gewicht zu. Bei bestimmten natureingreifenden Infrastrukturvorhaben wird die Ersatzzahlung als gleichrangige Alternative zu Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen anerkannt, sodass Planungskapazitäten effizienter genutzt werden können. Das Planfeststellungs- sowie Plangenehmigungsverfahren wurde umfassend novelliert und digitalisiert. Allerdings bedürfen bereits infolge der Planungsbeschleunigungsgesetze der letzten Jahre Brückenersatzneubauten in der

Regel ohnehin nicht mehr eines Planfeststellungsverfahrens, sodass die Beschleunigungseffekte des Infrastruktur-Zukunftsgesetzes hier eher bei Neubaumaßnahmen zu verzeichnen sein werden. Eine Präzisierung der potentiellen Planungs- und Genehmigungsbeschleunigungszeiten ist nicht möglich. Die Legalplanung kommt für die Sanierung und den Neubau von Brücken hingegen grundsätzlich nicht in Betracht, da die durch die Genehmigungsbeschleunigungsgesetzgebung gehobenen Beschleunigungspotenziale in der Fläche hierfür als effizienter eingestuft werden Funktionale Auftragsvergaben ermöglichen durch die Bündelung von Planung und Bau eine straffere Zeitplanung in der Projektabwicklung. Der Einfluss auf die Genehmigungszeiten wird als gering eingestuft.

Razavi

Ministerin für Verkehr