

Kleine Anfrage

**der Abg. Dr. Erik Schweickert
und Dr. Christian Jung FDP/DVP**

und

Antwort

des Ministeriums für Verkehr

Neubau der B 35-Überführung über die L 1131 und die Bahnlinie bei Maulbronn-West

Kleine Anfrage

Wir fragen die Landesregierung:

1. Seit wann ist, unter Darlegung der Ergebnisse und festgestellten Schäden der jeweils vergangenen drei Haupt- und Nebenprüfungen sowie des Beginns der Planungen für einen Ersatzneubau, die Notwendigkeit einer Erneuerung der B 35-Überführung über die L 1131 bei Maulbronn-West bekannt?
2. Inwiefern entwickelten sich die Tragreserven der Brücke schlechter als beim Bau sowie im Zuge der letzten Bauwerksprüfungen erwartet?
3. Wie groß schätzt sie mit Blick auf die vorhandenen Tragreserven die Gefahr einer vollständigen Brückensperrung noch vor Fertigstellung der Behelfsbrücke ein?
4. Inwiefern wird die Einhaltung der seit Anfang Dezember 2025 verhängten Gewichtsbeschränkung auf maximal 7,5 Tonnen aktiv kontrolliert (sofern vorhanden, unter Angabe bereits verhängter Sanktionen/Bußgelder)?
5. Wie schätzt sie die Bedeutung der Brücke für das Straßennetz im nördlichen Enzkreis mit Blick auf die aktuellen Verkehrszahlen und eine drohende Brückensperrung ein?
6. Wie ist der aktuelle Planungs- und Genehmigungsstand sowie der geplante Ablauf für den Brückenneubau inklusive der ebenfalls vorgesehenen Maßnahmen an den Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen sowie des Radwegelückenschlusses?
7. Mit welchen Kosten ist für die Gesamtmaßnahme sowie die einzelnen Teilmaßnahmen, inklusive der Behelfsbrücke zu rechnen?

8. Inwiefern werden Maßnahmen für einen schnelleren Planungs- und Bauablauf geprüft oder bereits umgesetzt?
9. Inwiefern wurde eine parallele Durchführung des Neubaus der B 35-Kieselmannbrücke in Knittlingen und der B 35-Brücke über die L 1131 erwogen?
10. Wie schätzt sie die Auswirkungen der Brückensperrung für den Schwerlastverkehr auf die ausgewiesenen Umleitungsstrecken und mögliche weitere Ausweichstrecken ein?

29.12.2025

Dr. Schweickert, Dr. Jung FDP/DVP

Begründung

Seit dem 9. Dezember 2025 ist die B 35-Überführung über die L 1131 sowie die nebenliegende Bahnstrecke für Fahrzeuge über 7,5 Tonnen gesperrt. Aufgrund des unverzüglichen Handlungsbedarfs legt das zuständige Regierungspräsidium Karlsruhe nun zudem den Fokus auf den Brückenneubau, nachdem eigentlich ebenfalls Arbeiten an den Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen sowie ein Radweglückenschluss am dortigen Knotenpunkt vorgesehen sind. So soll nun bereits im Spätsommer 2026 mit dem Bau einer Behelfsbrücke begonnen werden, um anschließend den Abriss und Neubau der eigentlichen Brücke zu beginnen.

In diesem Zusammenhang stellen sich jedoch diverse Fragen dazu, wie es zu diesen kurzfristig notwendig gewordenen Maßnahmen kommen konnte und seit wann die Brückenschäden und die Notwendigkeit eines Ersatzneubaus bekannt waren.

Antwort*)

Mit Schreiben vom 10. Februar 2026 Nr. VM2-0141.3-38/3/5 beantwortet das Ministerium für Verkehr die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Seit wann ist, unter Darlegung der Ergebnisse und festgestellten Schäden der jeweils vergangenen drei Haupt- und Nebenprüfungen sowie des Beginns der Planungen für einen Ersatzneubau, die Notwendigkeit einer Erneuerung der B 35-Überführung über die L 1131 bei Maulbronn-West bekannt?*

Zu 1.:

Die Notwendigkeit einer absehbaren Erneuerung des Bauwerks ist seit dem Jahr 2015 prinzipiell bekannt. Grundlage hierfür war eine Nachrechnung gemäß der Strategie des damaligen Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) zur Ertüchtigung von Straßenbrücken im Bestand. Ergänzend zeigten die Bauwerksprüfungen Defizite hinsichtlich der Dauerhaftigkeit.

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

Im Laufe der Prüfungen, aufgrund der über den Zeitraum festgestellten Defizite und zunehmenden Schäden sowie der eingeschränkten Möglichkeiten einer baulichen Verstärkung ist eine wirtschaftliche Ertüchtigung des Bauwerks nicht möglich, sodass ein Ersatzneubau erforderlich wird.

Brückenbauwerke sind gemäß der DIN 1076 jedes sechste Jahr einer Hauptprüfung und drei Jahre nach einer Hauptprüfung einer Einfachen Prüfung zu unterziehen.

Nachfolgenden sind diese für die B 35-Überführung über die L 1131 bei Maulbronn-West aufgeführt:

Bauwerksprüfungen (seit 2009):

- *Einfache Prüfung 2009:*
Zustandsnote 2,9.
Umfangreiche Schäden an Überbau, Unterbau, Lager, Fahrbahnübergang, Kappe, Geländer, Stahlschutzplanke, Fahrbahnbelag.
- *Hauptprüfung 2012:*
Zustandsnote 2,5.
Schaden an zwei Bleiplatten im Stützenbereich entfernt.
Vorhandener Schaden am Fahrbahnbelag neu bewertet.
- *Einfache Prüfung 2015:*
Zustandsnote 2,5.
Schadensbild der vorgehenden Prüfungen im Wesentlichen unverändert.
- *Hauptprüfung 2019:*
Zustandsnote 2,5.
Schadensbild der vorgehenden Prüfungen im Wesentlichen unverändert. Hinzu kommt die Feststellung eines Risses mit einer Breite von 0,2 bis 0,4 mm im Feld über der Bahnnebenlinie.
- *Einfache Prüfung 2022:*
Zustandsnote 2,5.
Schadensbild der vorgehenden Prüfung im Wesentlichen unverändert.
- *Hauptprüfung 2025:*
Zustandsnote 3,3.
Weiterentwicklung des 2019 erstmals festgestellten Risses im Feld über der Bahnnebenlinie auf eine Rissbreite von ca. 0,7 mm. Außerdem wurde im Nachbarfeld über dem Waldweg ebenfalls ein Riss mit einer Breite von ca. 0,2 bis 0,4 mm festgestellt.

2. *Inwiefern entwickelten sich die Tragreserven der Brücke schlechter als beim Bau sowie im Zuge der letzten Bauwerksprüfungen erwartet?*

Zu 2.:

Mit der im Zuge der letzten Hauptprüfung im Jahr 2025 festgestellten fortgeschrittenen Rissentwicklung war insbesondere vor dem Hintergrund des besonderen Bautyps der Brücke (Spannblockverfahren) eine Neubewertung der Tragreserven erforderlich. In der Folge musste die zulässige Gesamtmasse für den Verkehr auf der Brücke auf 7,5 Tonnen reduziert werden.

Unabhängig davon gilt für alle Brücken mit vergleichbarem Alter, dass deren Tragreserven seit ihrem Bau erwartungsgemäß abgenommen haben. Dies ist insbesondere auf fortschreitenden witterungs- bzw. nutzungsbedingten Verschleiß und die daraus entstandenen Schäden am Bauwerk zurückzuführen. Gleichzeitig ist die Belastung durch die faktische Verkehrszunahme über die Jahrzehnte gestiegen, sodass die Bauwerke heute höheren Lasten ausgesetzt sind als zum Zeitpunkt ihrer Inbetriebnahme vorgesehen. Hinzu kommen normative Änderungen: Durch Fortschreibung der Regelwerke mit höheren bzw. zusätzlichen Lasten sind die Tragreserven heute im Vergleich zur ursprünglichen Bemessung neu zu bewerten.

3. Wie groß schätzt sie mit Blick auf die vorhandenen Tragreserven die Gefahr einer vollständigen Brückensperrung noch vor Fertigstellung der Behelfsbrücke ein?

Zu 3.:

Die am 9. Dezember 2025 eingeführte Gewichtsbeschränkung von 7,5 Tonnen führt zu einer deutlichen Entlastung des Bauwerks. Dadurch schätzt die Straßenbauverwaltung das Risiko für eine Brückensperrung bis zur Herstellung der Behelfsumfahrung als gering ein.

4. Inwiefern wird die Einhaltung der seit Anfang Dezember 2025 verhängten Gewichtsbeschränkung auf maximal 7,5 Tonnen aktiv kontrolliert (sofern vorhanden, unter Angabe bereits verhängter Sanktionen/Bußgelder)?

Zu 4.:

Das Landratsamt Enzkreis kontrolliert im genannten Bereich und im Rahmen der vorhandenen Kapazitäten die Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit sowie der Gewichtsbeschränkung. Bei einer für den 13. Januar 2026 geplanten Kontrolle wurde festgestellt, dass die angeordnete Beschilderung im Interesse einer rechtskonformen Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten angepasst werden muss. Die entsprechend geänderte verkehrsrechtliche Anordnung ist inzwischen erfolgt. Aus den genannten Gründen wurde zum aktuellen Zeitpunkt noch kein Bußgeldbescheid erlassen.

5. Wie schätzt sie die Bedeutung der Brücke für das Straßennetz im nördlichen Enzkreis mit Blick auf die aktuellen Verkehrszahlen und eine drohende Brückensperrung ein?

Zu 5.:

Die durchschnittliche tägliche Verkehrsmenge (DTV) liegt in diesem Bereich der B 35 laut Verkehrsmonitoring bei rund 10 000 Kfz/24 h und einem Schwerverkehrsanteil von rund 12 Prozent. Im Falle einer Brückensperrung wäre mit entsprechendem Mehrverkehr insbesondere in Maulbronn, Ötisheim und Mühlacker zu rechnen.

6. Wie ist der aktuelle Planungs- und Genehmigungsstand sowie der geplante Ablauf für den Brückenneubau inklusive der ebenfalls vorgesehenen Maßnahmen an den Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen sowie des Radwegelückenschlusses?

Zu 6.:

Die Brückenplanung ist in der finalen Bearbeitung. Nach derzeitigem Stand werden die Arbeiten für die Behelfsbrücke und die neue Brücke im Frühjahr 2026 ausgeschrieben. Nach Abschluss des Vergabeverfahrens und der Erstellung der Ausführungsplanung für die Behelfsbrücke durch den Auftragnehmer kann nach derzeitigem Stand im Spätsommer 2026 mit dem Bau der Behelfsbrücke begon-

nen werden. Diese soll voraussichtlich Anfang 2027 fertiggestellt werden. Nach dem anschließenden Rückbau der alten Brücke soll ab Frühjahr 2027 mit dem Bau der neuen Brücke begonnen werden. Sofern keine unvorhersehbaren Ereignisse auftreten, ist die Fertigstellung der Brücke für den Spätsommer 2028 vorgesehen.

Die weiteren vorgesehenen Maßnahmen wie die Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen sowie der Radweglückenschluss befinden sich noch in der Genehmigungsplanung und sollen im Anschluss an die Brückenerneuerung umgesetzt werden.

7. Mit welchen Kosten ist für die Gesamtmaßnahme sowie die einzelnen Teilmaßnahmen, inklusive der Behelfsbrücke zu rechnen?

Zu 7.:

Gemäß der aktuellen Kostenberechnung belaufen sich die Gesamtkosten auf rund 10 Millionen Euro. Davon entfallen auf die Brückenerneuerung 5,8 Millionen Euro, auf die Behelfsumfahrung 2,1 Millionen Euro, auf den Ausbau der Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen 1,5 Millionen Euro und auf den Radweglückenschluss 0,6 Millionen Euro.

8. Inwiefern werden Maßnahmen für einen schnelleren Planungs- und Bauablauf geprüft oder bereits umgesetzt?

Zu 8.:

Zur Beschleunigung des Ablaufs wurde die Brückenerneuerungsmaßnahme aus der Gesamtmaßnahme herausgelöst und wird priorisiert bearbeitet. Die Planung der Restmaßnahmen, also der Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen sowie des Radweglückenschlusses, wird parallel zur Umsetzung der Brückenbaumaßnahme weitergeführt, sodass deren Realisierung nahtlos im Anschluss an die Fertigstellung der Brücke erfolgen kann.

9. Inwiefern wurde eine parallele Durchführung des Neubaus der B 35-Kieselmannbrücke in Knittlingen und der B 35-Brücke über die L 1131 erwogen?

Zu 9.:

Beide Planungen wurden gleichzeitig begonnen. Da die Maßnahme bei Maulbronn-West jedoch umfangreicher ist, insbesondere durch die Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen sowie den Radweglückenschluss, wurde die Kieselmannbrücke zuerst umgesetzt.

10. Wie schätzt sie die Auswirkungen der Brückensperrung für den Schwerlastverkehr auf die ausgewiesenen Umleitungsstrecken und mögliche weitere Ausweichstrecken ein?

Zu 10.:

Aktuell wird der Schwerlastverkehr über 7,5 Tonnen in Fahrtrichtung Stuttgart über Ötisheim und Mühlacker bzw. in Fahrtrichtung Bretten über Maulbronn umgeleitet. Beschwerden liegen der unteren Straßenverkehrsbehörde des Landratsamts Enzkreis bislang nicht vor.

In Vertretung

Frieß

Ministerialdirektor