

Rede
093/2026
Kiel, 20.03.2026

Pressesprecher Per Dittrich, Tel. (04 31) 988 13 83

Düsternbrooker Weg 70
24105 Kiel

Tel. (04 31) 988 13 80
Fax (04 31) 988 13 82

Norderstraße 76
24939 Flensburg

Tel. (04 61) 144 08 300
Fax (04 61) 155 08 305

E-Mail: info@ssw.de

Brücken und Straßen strategisch zusammen denken

Viele Brücken in Schleswig-Holstein sind marode und müssen ersetzt werden. Daher ist eine Brückenstrategie sinnvoll, die Systematik kann aber nicht für sich betrachtet werden. Das Erhaltungsprogramm für die Landesstraßen muss dabei mitgedacht werden.

Sybilla Nitsch zu TOP 17 - Brückenstrategie zeitnah vorlegen – Klarheit beim Sanierungsstau der Landesbrücken schaffen! (Drs. 20/4168)

„Über sieben Brücken musst du gehen.“ So lautet ein bekanntes Lied der deutschen Musikkultur. Das Lied ist von 1978 und damit genauso alt wie die meisten Brücken bei uns im Land. Die meisten Brücken wurden nämlich im Zeitraum zwischen 1950 und 1985 gebaut, in einer Zeit, als die deutsche Wirtschaft im oder kurz nach dem Wirtschaftswunder ein ausgeprägtes Verkehrsnetz erforderte.

Viele dieser Brücken sind nun marode und müssen ersetzt werden.

Das gilt beispielsweise für die Brücke über der Lecker Au in Sprakebüll, welche 1958 gebaut wurde, die Brücke in Sieverstedt von 1960 und auch für die Brücke am Landgraben in Lübeck von 1969. Immerhin gibt es auch eine gute Nachricht: Zumindest befindet sich keine sogenannte Landesbrücke in Schleswig-Holstein in einem kritischen Zustand. Für die Landesregierung eine gute Ausgangslage also. Wenn wir uns die Thematik der Brücken einmal näher ansehen, so möchte ich einige Besonderheiten hervorheben. Zum einen

stehen Brücken immer auch für eine Querung und diese bedeutet oftmals ein Nadelöhr. Massive Brücken, Hochbrücken, die finden sich nicht an jeder Melkkanne. Das wirkt sich auf die Ausweichrouten aus.

Diese Herausforderung habe ich versucht in etlichen zurückliegenden Debatten hier im Plenum und im Wirtschaftsausschuss auch bei den Fragen bezüglich der Region rund um die Schlei und an der Eider auf Eiderstedt deutlich zu machen.

Zum anderen kann man meiner Meinung nach die Brücken nicht gänzlich allein betrachten.

Denn wir sprechen hier von Brücken an Landesstraßen. Zu jeder dieser Brücken führt daher auch eine Straße. Straße und Brücke, diese beiden Aspekte bedingen sich. Daher ist eine „Brückenstrategie“ in dem Sinne sinnvoll, die Systematik kann aber nicht für sich betrachtet werden, wenn wir auch an die Priorisierungen des Erhaltungsprogrammes für die Landesstraßen denken.

Diese Systematik, wo der Erhalt der Straßen gekoppelt wird mit dem Erhalt der Bauwerke, sprich Brücken, darf sich dann gerne in der Landesstraßenstrategie auch wiederfinden. Diese soll ab dem nächsten Jahr, also ab 2027, fortgeschrieben werden und einen Maßnahmenplan sowie die entsprechenden Finanzierungswege aufzeigen. Und das ist auch im Sinne aller Fraktionen hier im Haus, was anderes habe ich bisher nicht vernommen. Sehr interessant wird es, wenn wir hoffentlich im Herbst die ersten Analysedaten für das Pavementmanagementsystem einsehen können.

Beides hat die Landesregierung bestätigt.

Ja, nun kommen wir aber zu dem Knackpunkt. Im November haben wir über den schriftlichen Bericht zu den Erhaltungsmaßnahmen gesprochen. Sie erinnern sich: Das Parlament musste zehn Monate auf diesen warten. Die Beratungen im Wirtschaftsausschuss laufen. Ich habe dort um eine Aktualisierung der Projekte und dessen Finanzierungsstand gebeten. Weil viel hin und her geschoben wurde, und das Sondervermögen hinzukommt. Mir geht's auch um die „ausgelisteten“ Projekte, hier braucht es eine Perspektive. Da wir schon im März sind, nutze ich hier mal die Gelegenheit, auf diesen Punkt hinzuweisen. Herr Kollege Dürbrook, Sie sind sehr aufmerksam, das ist auch schön. Ich sehe Ihren Antrag als Ergänzung zu der Beratung, die wir im Wirtschaftsausschuss bereits abgestimmt haben. Lassen Sie uns ihn dort einreihen, denn wie ich schon sagte, Straße und Brücke bedingen sich. Mittelfristig ist es tatsächlich wichtig, aus Sicht unserer SSW-Fraktion, die Projekte bis 2030 in den Blick zu nehmen, um eine breitere Perspektive einnehmen zu können.

Von besonderer Bedeutung ist es zudem, einen Sanierungsstau zu

vermeiden. Das ist die vornehmste Aufgabe für uns Verkehrspolitikern und -politiker.

Und immer wieder zu gucken, ob aufgrund unserer besonderen Geografie hier in Schleswig-Holstein nicht doch irgendwo ein Flaschenhals entsteht. Entscheidend ist es doch, dass die Ausweichrouten passen.

Ich freue mich auf die weitere Befassung, und beantrage die Überweisung der Anträge in den Wirtschaftsausschuss.