



Ministerium für Verkehr | Postfach 10 34 52 | 70029 Stuttgart

Präsidentin des Landtags  
von Baden-Württemberg  
Frau Muhterem Aras MdL  
Haus des Landtags  
Konrad-Adenauer-Str. 3  
70173 Stuttgart

nachrichtlich:  
Staatsministerium

Name:

Telefon:

E-Mail:

Geschäftszeichen:

(bei Antwort bitte angeben)

Datum:

**27. MRZ. 2025**

## Kleine Anfrage des Abgeordneten Friedrich Haag FDP/DVP

- Geplanter Neubau der Körschtalbrücke entlang der B 27 bei Stuttgart-Möhringen
- Drucksache 17/8397, Schreiben vom 20.02.2025

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

das Ministerium für Verkehr beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

1. *Welche Mängel sind aktuell am gesamten Bauwerk der B 27-Körschtalbrücke erfasst (bitte aufgeschlüsselt nach jeweiligen Bereichen, Datum der Feststellung, Note der jeweiligen Zustandsbewertung, sowie Risikograd für Standsicherheit, Verkehrssicherheit, Dauerhaftigkeit)?*

### Zu 1.:

Die Körschtalbrücke in Stuttgart-Möhringen besteht aus zwei separaten Brückenteilen – je einem so genannten Teilbauwerk pro Fahrtrichtung. Die Brückenbauwerke werden regelmäßig auf Grundlage der DIN 1076 im 3-Jahres-Rhythmus geprüft, jeweils im Wechsel als Hauptprüfung und als einfache Prüfung. Die letzte Hauptprüfung wurde 2020 durchgeführt. Die letzte einfache Prüfung wurde 2023 durchgeführt. Sämtliche festgestellten Schäden werden hierbei in den drei Kategorien Standsicherheit (S), Verkehrssicherheit



(V) und Dauerhaftigkeit (D) jeweils mit einer Note von 1 bis 4 bewertet. Je höher die Benotung, desto kritischer gilt ein Schaden in der jeweiligen Kategorie. Eine Übersicht über die wesentlichsten Schäden der Körschtalbrücke können der Anlage 1 entnommen werden.

Zudem zeigen sich bei beiden Teilbauwerken strukturelle Defizite, die zu Einschränkungen in der Gebrauchstauglichkeit und Dauerhaftigkeit führen. Zurückzuführen ist dies auf das wachsende Verkehrsaufkommen insbesondere im Güter- und Schwerverkehr, sowie das gestiegene Gesamtgewicht des Schwerlastverkehrs.

2. *Welche einzelnen Schritte werden im Rahmen der Planungen, des Abrisses und Neubaus der B 27-Körschtalbrücke durchgeführt (bitte aufgeschlüsselt nach geplantem Zeitraum in Monaten, sowie Status „geplant“/„in Durchführung“/„abgeschlossen“)?*
3. *In welcher Höhe werden die Gesamtkosten für das Vorhaben nach aktuellem Stand veranschlagt (aufgeschlüsselt nach Art der Kosten)?*
4. *In welcher Form wird es zu Verkehrsbeeinträchtigungen/Streckensperrungen/Umleitungen für den Individualverkehr kommen (aufgeschlüsselt nach Art der Beeinträchtigung/Vollsperrung/Teilspernung, genauer Standort und Abschnitt, Streckenverlauf der geplanten Umleitungen, Angabe des geplanten Zeitraums in Monaten)?*

**Zu 2.-4.:**

Die Fragen 2 bis 4 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Aufgrund der Vielzahl an Bauwerksschäden sowie Defiziten bei der Tragfähigkeit müssen die Teilbauwerke durch einen Neubau ersetzt werden. Eine Instandsetzung in Verbindung mit einer Ertüchtigung ist sowohl technisch als auch wirtschaftlich nicht mehr sinnvoll. Mit dem Ersatzneubau werden die Brücken auf die aktuellen wesentlich höheren Tragfähigkeitsanforderungen dimensioniert.

Mit der Planung der beiden Ersatzneubauten wurde eine Ingenieurgemeinschaft infolge einer landesweiten Sammelausschreibung beauftragt. Mit dieser Sammelausschreibung wurden im Oktober 2024 die Planungen für 31 Brücken in Baden-Württemberg vergeben.



Durch die Bündelung können Synergien genutzt und die Planungen so effizienter vollzogen werden. Der Abschluss der Planungsphase ist aktuell für den Sommer 2027 vorgesehen. Im Anschluss können die Bauaufträge für die Brücken vergeben werden. Eine genaue Festlegung des Baubeginns ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich. In der Sammelausschreibung wurden die Baukosten für beide Teilbauwerke der Körschtalbrücke auf jeweils circa 11,6 Mio. geschätzt. Die Erstellung einer genauen Kostenberechnung ist Bestandteil der beauftragten Planung.

Zum aktuellen Zeitpunkt kann noch keine Aussage über die konkreten Verkehrsbeeinträchtigungen getroffen werden. Im Zuge der Planungen werden neben dem Rückbau der Bestandsbauwerke und der Erstellung der Ersatzneubauten auch die Eingriffe in den Verkehr und die notwendigen Umleitungsstrecken untersucht und mit allen betroffenen Behörden, wie die Straßenverkehrsbehörden oder der Polizei sowie den Kommunen besprochen. Im vorliegenden Fall ist davon auszugehen, dass die beiden Teilbauwerke nacheinander ersetzt werden und jeweils ein Teilbauwerk zur Aufrechterhaltung des Verkehrs in Betrieb bleibt.

5. *Hat sie bereits Überlegungen/Prüfungen zur Realisierung eines Fuß- und Radwegs entlang des künftigen Neubaus der B 27-Körschtalbrücke angestellt oder geplant?*
6. *Wenn ja: Welche Ergebnisse lieferten diese Überlegungen/Prüfungen hinsichtlich des Bedarfs für Radfahrer und Fußgänger, baulicher und finanzieller Umsetzbarkeit, sowie geschätzter Mehrkosten für einen Fuß- und Radweg?*

Die Fragen 5 und 6 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Zur Realisierung eines Fuß- und Radweges steht das Regierungspräsidium Stuttgart in Abstimmung mit der Stadt Stuttgart. Die Berücksichtigung des Fuß- und Radverkehrs beim Ersatzneubau der Körschtalbrücke wird in der weiteren Planung aufgenommen.

In diesem frühen Stadium der Planung kann noch keine Aussage über die bauliche und finanzielle Umsetzbarkeit, sowie geschätzte Mehrkosten für einen Fuß- und Radweg getroffen werden.



7. *Welche Maßnahmen unternimmt bzw. plant sie, um Budgetüberschreitungen bei diesem und anderen Sanierungs- und Neubaurbeiten an Brücken- und Stützbauwerken in Stuttgart zu vermeiden?*

**Zu 7.:**

Die Straßenbauverwaltung Baden-Württemberg (SBV BW) verfügt über spezielle Software zum Budget- und Projektmanagement. Drohende Kostenüberschreitungen können so frühzeitig erkannt und Gegenmaßnahmen rechtzeitig eingeleitet werden.

8. *Zu welchem Datum erfolgen die nächsten Haupt- sowie einfachen Überprüfungen aller Brücken- und Stützbauwerke in Stuttgart (aufgeschlüsselt nach Standort, Bundes- Landes-, Kommunalstraßen, Stadtbezirken sowie geplantem Beginn der Sanierungs- bzw. Neubaurbeiten)?*
9. *Welche Brücken- und Stützbauwerke im Stadtkreis Stuttgart sollen 2025 und 2026 saniert bzw. neu gebaut werden (aufgeschlüsselt nach Standort, Bundes- Landes-, Kommunalstraßen, Stadtbezirken sowie geplantem Beginn der Sanierungs- bzw. Neubaurbeiten)?*
10. *In welcher Höhe stellt das Land Baden-Württemberg für diese Brücken- und Stützbauwerke Mittel zur Verfügung (aufgeschlüsselt nach Standort und Stadtbezirken)?*

**Zu 8. bis 10.:**

Die Fragen 8 bis 10 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Land Baden-Württemberg ist als Baulastträger für die Erhaltung der Landesstraßen und für die Bundesstraßen im Rahmen der Auftragsverwaltung zuständig. Eine Ausnahme bilden die Ortsdurchfahrten in Städten ab einer bestimmten Einwohnerzahl (bei Bundesstraßen ab 80.000 Einwohnern und bei Landesstraßen ab 30.000 Einwohnern). Somit ist die Landeshauptstadt Stuttgart als Baulastträgerin vollumfänglich selbst verantwortlich für die Brücken- und Stützbauwerke innerhalb der Ortsdurchfahrtsgrenzen. Dem Land liegen hierzu keine Informationen vor.



Mit freundlichen Grüßen  
i. V. des Ministers

*Berthold Frieß*

Berthold Frieß  
Ministerialdirektor

**Anlage**

Anlage 1 Übersicht über die wesentlichsten Schäden der Körschtalbrücke



Anlage 1 Übersicht über die wesentlichsten Schäden der Körschtalbrücke

B 27, Körschtalbrücke S- Möhringen/Körschtalbrücke Überbau West (BW 7220 560 1)

ID	Bauteilgruppe	Bauteil	S	V	D	Erstmalige Feststellung
[132]	Ausstattung	Besichtigungs-Wartungs-gangs	0	1	2	11.11.2011
[134]	Gründung	Stützenfuß	1	0	2	11.11.2011
[135]	Gründung	Stützenfuß	1	0	2	11.11.2011
[153]	Überbau	Längsträger	1	0	2	11.07.2014
[154]	Überbau	Überbau	1	0	2	11.07.2014
[175]	Ausstattung	Ablauf	0	1	2	11.07.2014
[178]	Unterbau	Widerlager	0	0	3	30.08.2017
[181]	Fahrbahn-übergang	Fingerkonstruktion	0	0	3	30.08.2017
[195]	Fahrbahn-übergang	Fingerkonstruktion	0	0	3	25.03.2021
[217]	Ausstattung	Ablauf	0	2	1	06.09.2023



B 27, Körschtalbrücke S- Möhringen/Körschtalbrücke Überbau Ost (BW 7220 560 2)

ID	Bauteilgruppe	Bauteil	S	V	D	Erstmalige Feststellung
[136]	Gründung	Stützenfuß	1	0	2	11.11.2011
[144]	Ausstattung	Besichtigungs-Wartungs- gangs	0	1	2	11.11.2011
[164]	Fahrbahn- übergang	Fingerkonstruktion	0	0	3	02.07.2014
[165]	Schutz- einrichtung	Verankerung	1	1	1	02.07.2014
[168]	Ausstattung	Ablauf	0	1	2	02.07.2014
[183]	Fahrbahn- übergang	Fingerkonstruktion	0	0	3	25.03.2021
[189]	Überbau	Längsträger	1	0	2	25.03.2021