



 © picture alliance/dpa | Martin Gerten

EXTREMWETTEREREIGNISSE

Handlungsfeld Verkehr

Folgende Anpassungsmaßnahmen sind für das Handlungsfeld „Verkehr“ im Umgang mit Extremwetterereignissen vorgesehen:

Berücksichtigung zunehmender Starkregenereignisse bei der Ableitung und Behandlung von Straßenoberflächenwasser ∨

Ziel / Nutzen: Verbesserung des Retentionsvermögens von zukünftigen Anlagen der Straßenentwässerung im Vergleich zum Bestand

Beschreibung: Bei Straßenneubau, -umbau und Ausbauprojekten von Bundes- und Landesstraßen außerhalb geschlossener Ortschaften soll zukünftig noch konsequenter der Vorrang der flächenhaften Versickerung von Straßenoberflächenwasser gegenüber der Fassung und Ableitung in oberirdische Gewässer erfolgen. Gleichzeitig soll eine Verbesserung der Rückhaltefunktion dort geschehen, wo eine Versickerung nicht möglich ist. So kann zum Beispiel zukünftig das berechnete Rückhaltevolumen von Regenrückhaltebecken im Vergleich zu bisher je nach den regionalen klimatischen Bedingungen mit einem Zuschlag von bis zu 20 Prozent versehen werden, um den Klimawandel zu berücksichtigen. Grundlage dafür bilden die Richtlinien für die Entwässerung von Straßen (REwS), FGSV, Ausgabe 2021, welche die bisherigen Richtlinien für die Entwässerung von Straßen ersetzen (Teil: Entwässerung (RAS-Ew, Ausgabe 2005)).

Zuständigkeit: Straßenbauverwaltung

Beteiligung: Wasserwirtschaftsverwaltung im Genehmigungsverfahren

Umsetzungsbeginn(-abschluss): Sukzessive bei neuen Anlagen

[Maßnahmenblatt mit weiteren Informationen \(PDF\)](#)

Audits von Verkehrsinfrastruktursystemen ∨

Ziel / Nutzen: Systematische Überschneidung der Verkehrs- und Überschwemmungsflächen, um gefährdete Bereiche zu identifizieren und entsprechende Handlungsempfehlungen formulieren / Maßnahmen ergreifen zu können.

Beschreibung: Ziel muss es sein, die Verkehrsinfrastruktur widerstandsfähiger gegenüber den sich durch den Klimawandel bedingten verändernden Randbedingungen zu machen. Hierzu können Hochwassergefahrenkarten, Darstellungen von Gebieten mit potenzieller Hochwassergefährdung der Bundesländer sowie Starkregenhinweis- und Gefahrenkarten herangezogen werden. Diese Starkregengefahrenkarten liegen allerdings noch nicht im gesamten Bundesgebiet vor, sodass diese zunächst noch zu erstellen sind.

Bezüglich eines Auditkonzepts können unter anderem folgende Fragestellungen von Bedeutung sein:

- Geht es in erster Linie darum, die Funktionsfähigkeit / Standsicherheit der Infrastruktur bei Hochwasserereignissen zu erhöhen oder
- Soll vorrangig deren Wirkung auf den Wasserabfluss im Gewässer minimiert werden?
- Welche wasserwirtschaftlichen Bemessungsparameter sollen betrachtet werden (beispielsweise aktuelles HQ100 oder HQ100+x)?
- Wie wird die übrige Bebauung berücksichtigt?
- Welche Anpassungen bieten sich zur Erhöhung der Klimaresilienz an?
- Welche Bedeutung hat der jeweilige Streckenabschnitt?

Bei der 36. Sitzung des Arbeitskreises Straßenbaupolitik am 2. Februar 2022 wurde vereinbart, dass eine Arbeitsgruppe unter Federführung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr eingerichtet wird. Fünf Länder (Nordrhein-Westfalen, Bayern, Hessen, Thüringen, Saarland) arbeiten in dieser Gruppe mit. Bei der Auswertung der von den Gruppenmitgliedern zur Verfügung gestellten Daten zeigte sich unter anderem, dass bislang keine einheitlichen Ansätze und Simulationsverfahren verwendet werden und dass die Daten des kommunalen Starkregenrisikomanagements nicht großräumig nutzbar sind. Auch existieren bislang keine landesweiten Starkregengefahrenkarten. Diese müssen also zunächst für jedes Bundesland nach einheitlichen Maßstäben erstellt werden, um eine einheitliche Datenbasis für ein noch zu entwickelndes Auditkonzept zu bereit zu stellen.

Herausgeber: Bundesministerium für Digitales und Verkehr

Zielgruppe(n): Baulastträger der Verkehrsinfrastruktur, Planende Institutionen

[Maßnahmenblatt mit weiteren Informationen \(PDF\)](#)

Berücksichtigung Klimawandel Faktor bei gewässerquerenden Bauwerken im Zuge von Straßen, Bahnen ∨

Ziel / Nutzen: Reduzierung von Bauwerksschäden, Reduzierung von Überschwemmungsflächen flussaufwärts und Reduzierung der Erhaltungskosten und Einschränkungen der Verkehrsteilnehmenden

Beschreibung: Bei der Bemessung von neu zu errichtenden, gewässerquerenden Bauwerken im Zuge von Straßen ist ein Klimawandelfaktor anzuwenden, der als Zuschlag zum Freibord gewählt wird. Er vergrößert damit den Abflussquerschnitt und führt zu weniger Rückstau flussaufwärts. Die diesbezüglichen Planungsgrundsätze sind in den Richtlinien für den Entwurf, die konstruktive Ausbildung und Ausstattung von Ingenieurbauten (RE-ING) Teil 2 Brücken – Abschnitt 1 Planungsgrundsätze dargestellt (siehe Anlage Auszug RE-ING).

Zuständigkeit: Vorhabensträger und somit Straßenbauverwaltung

Beteiligung: Alle betroffenen Träger öffentlicher Belange, wie zum Beispiel die unteren Wasser-, Arten- und Naturschutzbehörden, eventuell die Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung, et cetera.

Umsetzungsbeginn(-abschluss): Wird bereits angewandt

[Maßnahmenblatt mit weiteren Informationen \(PDF\)](#)

Grundlagen und Handlungsempfehlungen für die Planung und wasserrechtliche Zulassung von gewässerkreuzenden Verkehrsanlagen aus Sicht der Wasserwirtschaft und des Straßenbaus ∨

Ziel / Nutzen: Fachliche und rechtliche Abstimmung zwischen Wasserwirtschafts- und Straßenbauverwaltung

- In den im Rahmen des Hochwasserrisikomanagements für 11.300 Gewässerkilometer landesweit erstellten Hochwassergefahrenkarten (HWGK) sind Straßenbrücken markiert und anhand der Einstaugefahr beim Hochwasserabfluss, der statistisch betrachtet alle 100 Jahre auftritt (HQ100), klassifiziert.
- Der Bau von gewässerkreuzenden Verkehrsanlagen (Straßendämme mit Brücken oder Durchlässen) führt regelmäßig zu komplexen Problemstellungen, die durch die Erlaubnisentscheidung im Einzelfall gelöst werden müssen. Neben den straßenbaulichen und wasserwirtschaftlichen Aspekten müssen auch rechtliche Anforderungen aus anderen Fachbereichen berücksichtigt werden. Dabei sind neben den straßenbaulichen und wasserwirtschaftlichen Aspekten auch gesetzliche Anforderungen aus anderen Fachbereichen zu beachten, die in Einklang mit der Zweckbestimmung der Verkehrsanlage zu bringen sind. Mit gewissen Einschränkungen gilt dasselbe für die wesentliche Änderung einer gewässerkreuzenden Verkehrsanlage.
- Diese Arbeitshilfe soll dazu beitragen, dass beim Bau, Ersatzneubau oder einer wesentlichen Änderung von Verkehrsanlagen die ökologischen und ökonomischen Belange ausgewogen

berücksichtigt werden und gleichzeitig das Zulassungsverfahren zügig durchgeführt wird. Hierzu werden die wesentlichen zu beachtenden fachlichen und rechtlichen Aspekte näher beleuchtet, um allen Beteiligten, insbesondere Vorhabentragenden / Antragstellenden und Zulassungsbehörden, landesweit einheitliche fachgebietsübergreifende Maßstäbe für die Planung, die Zulassung und den Bau von gewässerkreuzenden Verkehrsanlagen im Bereich des Straßenbaus zur Verfügung zu stellen.

Beschreibung: Aktuell ist das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg dabei den Leitfaden zu finalisieren. Sobald die Planfeststellungsrichtlinien durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr eingeführt wurden, werden relevante Teile in den Leitfaden eingearbeitet und die Schlussfassung erstellt.

Herausgeber: Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft Baden-Württemberg

Zielgruppe(n): Planer von Verkehrsanlagen auf Seite der Auftraggebenden- und Auftragnehmenseite

[Maßnahmenblatt mit weiteren Informationen \(PDF\)](#)

Verkehrsinfrastrukturen vor Hochwasser, Starkregen und Schwemmmaterial schützen ∨

Ziel / Nutzen:

- Schutz der Verkehrsinfrastruktur
- Reduzierung der Erhaltungskosten und Einschränkungen der Verkehrsteilnehmenden
- Personenschutz

Beschreibung: Die Straßen- und Schieneninfrastruktur samt Bauwerken (Brücken, Tunnel und Trogstrecken) sollen durch bauliche und betriebliche Maßnahmen geschützt werden. Ein wichtiger Ansatz ist das Starkregenrisikomanagement durch die Kommunen sowie die Durchführung von Hochwasserrisikoprüfungen für die Verkehrsinfrastruktur, wie sie das Bundesministerium für Digitales und Verkehr und die Bundesländer vorsehen. Solche Extremwetterereignisse führen schon heute zu immensen Kosten bei der Schadensbeseitigung. Beim Tunnel Dußlingen betragen die Kosten hierfür rund 1,25 Millionen Euro.

Berücksichtigung bei der bautechnischen Bemessung (Bauwerksgeometrie / Statik / Bemessungsgrundlagen Entwässerung)

Zuständigkeit: Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg mit Regierungspräsidien, Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen

Beteiligung: Landwirtschaft, Tunnelbetreiber

[Maßnahmenblatt mit weiteren Informationen \(PDF\)](#)

Sie konnten die Maßnahmen bis Mittwoch, 3. Mai 2023, 17 Uhr, kommentieren.

Die Kommentierungsphase ist beendet. Es sind keine Kommentare eingegangen.

Link dieser Seite:

<https://beteiligungsportal.baden-wuerttemberg.de/de/mitmachen/lp-17/anpassung-an-die-folgen-des-klimawandels/extremwetterereignisse/handlungsfeld-verkehr>