

Antrag

der Abg. Silke Gericke u. a. GRÜNE

und

Stellungnahme

des Ministeriums für Verkehr

Hochwasserschäden an der Verkehrsinfrastruktur in Baden-Württemberg und Hochwassermanagement zum Erhalt der Verkehrsinfrastruktur

Antrag

Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,

1. welche Straßen, Tunnel und Brücken, Radwege und andere Radinfrastruktur durch die Hochwasser- und Starkregenereignisse zum Ende der Pfingstferien 2024 beschädigt oder zerstört wurden;
2. wie hoch die geschätzten Kosten für die Reparatur und den Wiederaufbau der betroffenen Straßen, Tunnel und Brücken, Radwege und andere Radinfrastruktur sind;
3. welche Maßnahmen ergriffen werden, um die Verkehrssicherheit auf den beschädigten Straßen und Radwegen zu gewährleisten, bis die Reparaturen abgeschlossen sind;
4. welche Schäden an den Eisenbahnstrecken, Bahnhöfen, Betriebsanlagen und Fahrzeugen in Baden-Württemberg, die durch das Hochwasser entstanden sind, ihr bekannt sind;
5. welche finanziellen Aufwendungen notwendig sind, um die Schieneninfrastruktur wiederherzustellen;
6. welche Maßnahmen ergriffen wurden, um den Zugverkehr auf den betroffenen Strecken schnellstmöglich wieder aufzunehmen;
7. welche langfristigen Auswirkungen die Schäden auf den Schienenverkehr in Baden-Württemberg haben und welche präventiven Maßnahmen geplant sind;

8. welche Schäden an den Wasserstraßen und Binnenhäfen in Baden-Württemberg durch die Hochwasserereignisse entstanden sind;
9. welche finanziellen Mittel zur Behebung der Schäden an der Binnenschifffahrtsinfrastruktur benötigt werden;
10. welche Maßnahmen geplant sind, um die betroffenen Wasserstraßen und Binnenhäfen wieder voll funktionsfähig zu machen;
11. welche langfristigen Auswirkungen die Schäden auf die Binnenschifffahrt in Baden-Württemberg kurzfristig hatten und langfristig haben;
12. wie die Landesregierung die Koordination der Schadensbehebung und die Zusammenarbeit mit Kommunen und anderen relevanten Akteuren weiterhin plant;
13. ob ein Risikomanagement und eine Maßnahmenplanung bei Hochwasser- und Starkregenschäden aus früheren Ereignissen in Baden-Württemberg vorliegen und ob eine Bewertung möglich ist, wie gut diese sich bewährt haben;
14. welche Maßnahmen geplant sind, um die Bevölkerung über die Fortschritte bei der Schadensbeseitigung und geplanten Präventionsmaßnahmen zu informieren;
15. welche langfristigen Strategien die Landesregierung verfolgt, um die gesamte Verkehrsinfrastruktur in Baden-Württemberg widerstandsfähiger gegen Hochwasser, Starkregen und andere extreme Wetterereignisse zu machen.

11.6.2024

Gericke, Achterberg, Braun, Hentschel, Joukov,
Katzenstein, Marwein, Nüssle GRÜNE

Begründung

Die jüngsten Hochwasserereignisse am Ende der Pfingstferien 2024 haben erhebliche Schäden an der Verkehrsinfrastruktur in Baden-Württemberg verursacht, die alle Verkehrsarten betreffen: Straßen- und Radverkehr, Schieneninfrastruktur sowie die Binnenwasserwege. Diese Schäden beeinträchtigen die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger Baden-Württembergs nicht nur kurzfristig, sondern können auch langfristige Einschränkungen bedeuten. Die Einschätzung durch Gutachter sowie die Instandhaltung ist zeitintensiv und bedeutet für die öffentliche Hand auch eine finanzielle Herausforderung.

Die schnelle finanzielle Bezifferung der Schäden und die Planung von Maßnahmen zur Wiederherstellung der Infrastruktur sind für Land, Kommunen und die Bürgerinnen und Bürger von großem Interesse, schließlich gehört die Gewährleistung von Mobilität zur Daseinsvorsorge. Die derzeitige Lage zeigt deutlich auf, dass es vorausschauend war, dass das Land bereits seit Jahren in eine langfristige Strategie zur Prävention vor künftigen Hochwasserschäden investiert hat. Es gilt zu prüfen, ob anhand der Erkenntnisse über die aktuellen Starkregenereignisse und die Hochwasserpegelstände noch zusätzliche Maßnahmen ergriffen werden müssen, um Baden-Württemberg noch besser auf künftige Hochwasserereignisse vorzubereiten.

Stellungnahme*)

Mit Schreiben vom 22. Juli 2024 Nr. VM2-14-2/9/24 nimmt das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen und dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft zu dem Antrag wie folgt Stellung:

*Der Landtag wolle beschließen,
die Landesregierung zu ersuchen
zu berichten,*

1. welche Straßen, Tunnel und Brücken, Radwege und andere Radinfrastruktur durch die Hochwasser- und Starkregenereignisse zum Ende der Pfingstferien 2024 beschädigt oder zerstört wurden;

Im Bereich der Straßeninfrastruktur sind infolge der Starkregen- und Hochwasserereignisse, Überschwemmungen sowie Hangrutschungen erhebliche Schäden an der Bundes-, Landes- und kommunalen Straßeninfrastruktur entstanden. Diese führen dazu, dass zeitnah umfangreiche Straßenbaumaßnahmen erforderlich sind, um die Verkehrssicherheit wiederherzustellen sowie Sperrungen längerer Dauer zu vermeiden. Schäden in größerem Umfang sind insbesondere im Rems-Murr-Kreis, im Landkreis Göppingen sowie im Landkreis Reutlingen zu verzeichnen.

Beispiele für Abschnitte mit größeren Schäden im Landesstraßennetz sind:

- L 249, Sirchinger Steige
- L 380, Eninger Steige
- L 1080, Rudersberg–Welzheim
- L 1119, Klaffenbach–Althütte
- L 1164, Waldhauser Steige
- L 1217, Gammelshäuser Steige
- L 78, nahe Stadt Baden-Baden

Das Bundesstraßennetz ist auch von den zuvor genannten Schäden betroffen, aber nicht in gleichem Ausmaß wie das Landesstraßennetz.

Beispiele für Abschnitte mit größeren Schäden im Bundesstraßennetz sind:

- B 10, Ebersbach (Bauwerk)
- B 312, Hornauer Steige

2. wie hoch die geschätzten Kosten für die Reparatur und den Wiederaufbau der betroffenen Straßen, Tunnel und Brücken, Radwege und andere Radinfrastruktur sind;

Nach ersten Schätzungen besteht für das Bundesstraßennetz ein Investitionsbedarf in Höhe von rund 5 Mio. Euro, für das Landesstraßennetz besteht ein geschätzter Investitionsbedarf in Höhe von rund 50 Mio. Euro. Im Landesstraßennetz sind Schäden vor allem in den Regierungsbezirken Stuttgart und Tübingen entstanden. Alleine im Landesstraßennetz des besonders betroffenen Rems-Murr-Kreises wird der Investitionsbedarf mit rund 18 Mio. Euro abgeschätzt.

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

Die Schadenshöhe an kommunalen Straßen ist dem Ministerium für Verkehr nicht abschließend bekannt. Es liegen die nachstehenden, nicht vollständigen und abgeschätzten Meldungen aus dem Regierungsbezirk Tübingen (RPT) und dem Regierungsbezirk Stuttgart (RPS) vor.

Aus dem RPT melden sechs Landkreise (Zollernalbkreis, Bodenseekreis, Landkreis Ravensburg, Landkreis Tübingen, Alb-Donau-Kreis und Landkreis Reutlingen) insgesamt eine vorläufige Schadenssumme an ihren Kreisstraßen in Höhe von ca. 420 000 Euro. Es liegen bisher keine Informationen zu Schäden an Straßen der Städte und Gemeinden vor.

Aus dem RPS melden acht Landkreise (Landkreis Böblingen, Landkreis Esslingen, Landkreis Göppingen, Hohenlohekreis, Landkreis Ludwigsburg, Main-Tauber-Kreis, Rems-Murr-Kreis, Landkreis Schwäbisch Hall) insgesamt Schäden an Kreis- und Gemeindestraßen in Höhe von ca. 33 758 800,00 Euro.

Schadenssummen an kommunalen Straßen aus den Regierungsbezirken Freiburg und Karlsruhe liegen aktuell nicht vor.

Hierbei ist zu beachten, dass es sich lediglich um vorläufige Schätzungen handelt. In der konkreten Schadensbeseitigung wird sich erst der reale Aufwand im Einzelfall ergeben.

3. welche Maßnahmen ergriffen werden, um die Verkehrssicherheit auf den beschädigten Straßen und Radwegen zu gewährleisten, bis die Reparaturen abgeschlossen sind;

Im Falle von größeren Schadensereignissen bzw. Schäden, die nicht unmittelbar behoben werden können, werden Vollsperrungen sowie entsprechende Umleitungen eingerichtet, welche bis zu einer Sanierung bzw. Wiederherstellung der Verkehrssicherheit aufrechterhalten werden. Einzelne Streckenabschnitte wurden halbseitig gesperrt, um im unmittelbaren Randbereich dem Verkehrssicherheitsaspekt gerecht zu werden, aber gleichzeitig den unbeschädigten Straßenbereich dem Straßen- bzw. Radverkehr weiter zur Verfügung stellen zu können.

4. welche Schäden an den Eisenbahnstrecken, Bahnhöfen, Betriebsanlagen und Fahrzeugen in Baden-Württemberg, die durch das Hochwasser entstanden sind, ihr bekannt sind;

5. welche finanziellen Aufwendungen notwendig sind, um die Schieneninfrastruktur wiederherzustellen;

Zu den Ziffern 4 und 5 wird aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam Stellung genommen.

Schäden an nicht-bundeseigenen Eisenbahnen (NE-Bahnen):

Im Bereich der nichtbundeseigenen Eisenbahnen kam es zu erheblichen Hochwasserschäden im Rems-Murr-Kreis im Bereich der Wieslauftalbahn (Zweckverband Verkehrsverband Wieslauftalbahn mit dem Rems-Murr-Kreis, der Stadt Schorndorf und der Gemeinde Rudersberg) auf der Strecke Schorndorf-Rudersberg/Oberndorf und der Schwäbischen Waldbahn, die als touristische Museumsbahn von Rudersberg/Oberndorf nach Welzheim führt.

Im Moment erfolgt immer noch die Bezifferung der genauen Schadenshöhe an der Infrastruktur beider Bahnen. Der derzeit geschätzte Schaden beziffert sich bei der Wieslauftalbahn in Höhe von ca. 20 Mio. Euro und bei der Schwäbischen Waldbahn in Höhe von 3,5 Mio. Euro. Teil der Prüfung der Schadenshöhe ist auch die Prüfung, inwiefern die Schäden durch Versicherungen abgedeckt sind.

Hinzu kommen kleinere Schäden an NE Bahnen, deren Höhe sich auf einen 5- bis 6-stelligen Betrag beziffern lassen.

Die genauen finanziellen Auswirkungen lassen sich erst nach endgültiger Feststellung der Schadenshöhen und der Klärung der Übernahme von Elementarschäden durch Versicherungen beziffern.

Betreiber der Eisenbahnen des Bundes ist die Deutsche Bahn, die die folgende Stellungnahme abgegeben hat:

„Durch das Tief Radha (29. Mai bis 3. Juni 2024) entstanden Beeinträchtigungen an den nachfolgend aufgeführten Eisenbahnstrecken:

- Gleisunterspülung Ulm–Plochingen (Filstalbahn) bei Günzburg
- Gleisunterspülung Ulm–Augsburg an unterschiedlichen Stellen (u. a. Neuoffingen)
- Hangrutsch, Gleisunterspülung Heilbronn–Bietigheim-Bissingen in Besigheim
- Hangrutsch, Gleisunterspülung Stuttgart–Aalen–Treuchtlingen (Remsbahn) bei Lorch
- Gleisunterspülung Titisee–Seebruck (Dreiseisenbahn)
- Hangrutsch Eyach–Horb

Folgende Verkehrsstationen sind betroffen:

Metzingen, Wangen, Laupheim West, Sontheim-Brenz, Oberkochen, Bietigheim-Bissingen, Grunbach, Stuttgart Hbf, Stuttgart Hbf tief, Stuttgart Stadtmitte, Neuwirtshaus-Porscheplatz, Stuttgart Feuersee, Maubach, Stuttgart Schwabstraße, Nordheim, Kisllegg, Stuttgart-Feuerbach, Schwaikheim, Esslingen (Neckar), Stuttgart Zuffenhausen, Korntal, Esslingen Zell, Aulendorf, Maubach, Nellmersbach, Stetten-Beinstein, Herrenberg.

An den genannten Verkehrsstationen kam es im Wesentlichen zu Wassereintritten in Aufzüge, Personenunterführungen und Keller von Empfangsgebäuden. Etwa die Hälfte der festgestellten Schäden ist als „kundenrelevant“ einzustufen (stillstehende Aufzüge, Wassereintritt in Personenunterführungen). Keine der festgestellten Schäden hatte einen Einfluss auf den Eisenbahnbetrieb.

Die geschätzte Schieneninfrastruktur-Schadenshöhe für Tief Radha (29. Mai bis 3. Juni 2024) beläuft sich auf mind. ca. 7,3 Millionen Euro. Teilweise sind die Maßnahmen noch nicht abgearbeitet, sodass die finale Schadenshöhe noch nicht genau beziffert werden kann.

6. welche Maßnahmen ergriffen wurden, um den Zugverkehr auf den betroffenen Strecken schnellstmöglich wieder aufzunehmen;

NE-Bahnen:

Grundsätzlich liegt die Planung von Maßnahmen der Instandhaltung und deren Finanzierung bei den Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU). Dazu gehörte z. B. bei der Schwäbischen Waldbahn nach Kenntnisstand der Landesregierung, dass das zuständige EIU zunächst eine gutachterliche Bewertung der Hangrutsche hat vornehmen lassen. Das Land unterstützt die EIU mit anteiligen Fördermitteln aus dem Landeseisenbahnfinanzierungsgesetz (LEFG), auch außerhalb von Hochwasserereignissen. Diese wurden zwar seit 2010 auf inzwischen 18 Mio. Euro deutlich erhöht, können aber auch ohne Extremwetterereignisse nur einen Teil des Bedarfs decken.

Kurzfristig kann die Wieslaufalbahn die nach dem LEFG bereits bewilligten Mittel flexibel innerhalb der zuwendungsfähigen Maßnahmen für die Hochwasserschadensabwicklung verwenden. Ferner hat das Ministerium für Verkehr dem Landrat des Rems-Murr-Kreises einen Austausch zur gemeinsamen Abstimmung eines Sanierungsprogramms für die Schieneninfrastruktur angeboten.

Für die Eisenbahnen des Bundes teilt die DB mit:

„Nach Schadenseintritt wird schnellstmöglich eine Erkundung der Schäden durchgeführt. Dies kann durch Begehung der Schadensstelle, Hubschrauberflug, Erkundungsfahrt mit Eisenbahnfahrzeugen oder Drohnenüberflügen erfolgen. Aus den Ergebnissen wird dann festgelegt, wie das weitere Vorgehen ist. Dabei ist das oberste Gebot die Sicherheit im Eisenbahnbetrieb und für die Fahrgäste. Wenn möglich, wird bei zweigleisigen Strecken versucht, zumindest ein Gleis herzurichten, um überhaupt einen Zugverkehr sicherzustellen, auch wenn dieser eingeschränkt ist. Teilweise werden Strecken zunächst mit Geschwindigkeitseinschränkungen (sog. Langsamfahrstellen) freigegeben.

Bei größeren Schäden sind ggf. auch Gutachten erforderlich. Schwierig stellt sich die Situation immer dann dar, wenn sich die entsprechenden am Gleis liegenden Grundstücke, Böschungen oder Hänge nicht im Eigentum von DB InfraGO befinden. In aller Regel führt dies zu umfangreichen Abstimmungsprozessen, die insbesondere in Bezug auf die Fragestellung der Finanzierung oft sehr schwierig sind.

Grundsätzlich gilt: Der Infrastrukturbetreiber stimmt mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen i. d. R. ein gesondertes Betriebsprogramm ab, um bei Einschränkungen ein verlässliches Angebot für die Reisenden auf der betroffenen Strecke anzubieten.“

7. welche langfristigen Auswirkungen die Schäden auf den Schienenverkehr in Baden-Württemberg haben und welche präventiven Maßnahmen geplant sind;

NE-Bahnen:

siehe Stellungnahme zu Ziffer 6. Die Zuständigkeit der EIU umfasst auch das Ergreifen von ggf. notwendigen präventiven Maßnahmen.

Für die Eisenbahnen des Bundes teilt die DB mit:

„Größere Schäden können zu Sperrungen der Strecke oder auch zu Einschränkungen wie Geschwindigkeitsreduzierungen führen. Langfristige Auswirkungen auf den Schienenverkehr in Baden-Württemberg sieht DB InfraGO derzeit keine.

Präventiv wird aktuell geprüft, ob ein Kataster der besonders gefährdeten Streckenabschnitte erstellt werden kann. Abseits davon werden sowohl Hänge als auch Böschungen in den Regelinspektionen auf mögliche Schäden untersucht und Wasserdurchlässe permanent gereinigt und durchspült. Die Gleisbereiche und der übrige Oberbau werden in einem betriebsfähigen Zustand gehalten.“

8. welche Schäden an den Wasserstraßen und Binnenhäfen in Baden-Württemberg durch die Hochwasserereignisse entstanden sind;

Am Hafen Ultramarin Meichle & Mohr in Kressbronn wurde auf der linken Hafenseite durch den hohen Pegelstand auf 10 Metern Länge ca. 2 Meter Ufer abgetragen. Durch den dadurch exponierten Standort eines Holzschuppens zum Wasser hin muss der Bereich wieder aufgeschüttet werden. Die Kosten dafür liegen zwischen 9 000 und 11 000 Euro. Sollte der Wasserstand weiterhin so hoch bleiben, könnte der Schaden gerade bei Stürmen noch größer werden.

Vereinzelte Hafenanlagen kurzzeitig außer Betrieb genommen werden (z. B. Gemeindehafen Moos am Untersee des Bodensees), wodurch jedoch keine finanziellen Einbußen entstanden sind. Auf dem Gebiet des Hochrheins ist das Hochwasser noch nicht vollständig abgeflossen, sodass erst in 1 bis 2 Monaten ersichtlich ist, ob unerwartete Schäden an Ufer oder Sohle entstanden sind.

Darüber hinaus sind keine Schäden an den Wasserstraßen und Hafenanlagen bekannt.

*9. welche finanziellen Mittel zur Behebung der Schäden an der Binnenschiff-
fahrtsinfrastruktur benötigt werden;*

Es sind nach derzeitigem Kenntnisstand keine besonderen finanziellen Mittel erforderlich.

*10. welche Maßnahmen geplant sind, um die betroffenen Wasserstraßen und Bin-
nenhäfen wieder voll funktionsfähig zu machen;*

Mangels größerer Schäden sind seitens des Landes keine entsprechenden Maßnahmen geplant.

*11. welche langfristigen Auswirkungen die Schäden auf die Binnenschifffahrt in
Baden-Württemberg kurzfristig hatten und langfristig haben;*

Es sind derzeit keine langfristigen Auswirkungen auf die Binnenschifffahrt in Baden-Württemberg absehbar.

*12. wie die Landesregierung die Koordination der Schadensbehebung und die
Zusammenarbeit mit Kommunen und anderen relevanten Akteuren weiterhin
plant;*

Das Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen teilt mit, dass die akute Phase der Gefahrenabwehr nun beendet ist, jetzt geht es um den Wiederaufbau und dessen Finanzierung.

Mit Ministerratsbeschluss vom 16. Juli 2024 wurde festgestellt, dass die Voraussetzungen für die Landeshilfen für Kommunen nach den Richtlinien des Innenministeriums für die Gewährung von Landeshilfen nach schweren Naturereignissen und Unglücksfällen vom 27. Oktober 2017 vorliegen. Mit der Umsetzung sind die Regierungspräsidien Stuttgart und Tübingen beauftragt, über die genauen Abläufe werden die betroffenen Kommunen zeitnah informiert. Gleichzeitig wurde der Amtschef im Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen, Herr Ministerialdirektor Reiner Moser, zum direkten Ansprechpartner in Sachen Hochwasser benannt.

Der Ministerrat hatte zuvor bereits beschlossen, dass unter Federführung des Ministeriums des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen mit dem Instrument einer Interministeriellen Arbeitsgruppe in Abstimmung mit den Kommunalen Landesverbänden die Möglichkeiten von Landeshilfen für Kommunen unter Einbeziehung bestehender Förderprogramme geprüft und dargestellt werden.

*13. ob ein Risikomanagement und eine Maßnahmenplanung bei Hochwasser- und
Starkregenschäden aus früheren Ereignissen in Baden-Württemberg vorliegen
und ob eine Bewertung möglich ist, wie gut diese sich bewährt haben;*

Mit Blick auf die Zukunft wird derzeit innerhalb einer Arbeitsgruppe mit Vertreterinnen und Vertretern der Länder Nordrhein-Westfalen, Bayern, Hessen, Thüringen und Saarland unter Leitung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr das Thema „Audits zur Hochwassergefährdung der Verkehrsinfrastruktur“ untersucht. Ziel ist es, die Verkehrsinfrastruktur des Bundes und der Länder hinsichtlich ihrer jeweiligen Hochwassergefährdung einem nach einheitlichen Maßstäben durchzuführenden Audit zu unterziehen und notwendige Maßnahmen für einen hochwasser- und starkregenangepassten Umbau zu eruieren. Voraussetzung für die Vergleichbarkeit bestehender Risiken sind einheitliche Eingangsgrößen. Dazu werden sog. Expositionskarten u. a. des Bundesamtes für Kartographie und Geodäsie (BKG) unter Mitwirkung der Umweltressorts der Länder erstellt. Grundsätzlich kann durch die Audits aber nur die Resilienz des Straßennetzes gegen Schäden an der Infrastruktur an sich bewertet werden. Daraus kann nicht die Erwartung eines zeitnahen Umbaus großer Teile der Straßeninfrastruktur

zur Herstellung einer größtmöglichen Resilienz abgeleitet werden. Vielmehr wird eine Resilienzerhöhung der Straßeninfrastruktur nur mit einer längerfristigen Perspektive umzusetzen sein. Erste Hinweise und Daten zur schrittweisen Ermittlung von einheitlichen Grundlagendaten sollen ab dem Jahr 2025 vorliegen.

Das Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft fügt folgendes ergänzend hinzu. Aufgrund vergangener Hochwasserereignisse werden seit vielen Jahren große Anstrengungen unternommen, um Hochwasserrisiken in Baden-Württemberg zu vermindern. Ein strategisches Instrument hierbei ist die vom Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft im Jahr 2022 veröffentlichte Strategie zum Umgang mit Hochwasserereignissen in Baden-Württemberg, in die viele Erfahrungen aus dem Ahrtal-Ereignis eingeflossen sind. Ein 10-Punkte-Programm zur Verringerung von Hochwasserrisiken in Baden-Württemberg ist zentraler Bestandteil und stellt die prioritären Handlungsfelder dar.

Seit 2007 wurden im Rahmen der Umsetzung der Hochwasserrisikomanagementrichtlinie mit den Kommunen und den Verantwortlichen vor Ort über 18 000 Einzelmaßnahmen vereinbart, die das Hochwasserrisiko vor Ort senken sollen. Für alle Kommunen, die ein signifikantes Hochwasserrisiko haben, wird ein Maßnahmenbericht erstellt. In diesem werden die Fortschritte und der Handlungsbedarf, um das bestehende Risiko zu vermindern bzw. neue Risiken zu vermeiden, dargestellt. Die vier Flussgebietsbehörden koordinieren und überwachen die laufende Fortschreibung dieser Berichte. Informationen und die Berichte der eingestellten Kommunen sind unter <https://www.hochwasser.baden-wuerttemberg.de/massnahmenberichte-zugang> veröffentlicht.

Wesentliches Instrument zur Darstellung der Hochwasserrisiken sind die Hochwassergefahrenkarten in Baden-Württemberg. Sie zeigen an 12 500 km Gewässer die Überflutungsflächen, die bei unterschiedlichen Hochwasserereignissen überflutet werden können. Kritisch im Land sind besonders diejenigen Flächen, die statistisch gesehen alle hundert Jahre (HQ100) überflutet werden können und die in besiedelten Gebieten mit einem hohen Schadenpotenzial liegen.

Zusätzlich zu langanhaltenden Regenfällen, die die Flüsse anschwellen lassen, können Überflutungen durch Starkregen entstehen. Um sich speziell für dieses Wetterereignis vorbereiten zu können, hat das Land bereits kurz nach den heftigen Starkregenereignissen im Jahr 2016 den Kommunen den Leitfaden „Kommunales Starkregenrisikomanagement“ zur Verfügung gestellt. Er unterstützt bei der Erstellung von detaillierten Starkregengefahrenkarten, damit einhergehenden Konzepten und daraus ableitbaren Maßnahmen. Über die Förderrichtlinie Wasserwirtschaft können die Kommunen für Starkregenkonzepte und Maßnahmen bis zu 70 Prozent Zuschüsse erhalten.

Die Erfahrungen aus dem Ahrtal haben gezeigt, wie wichtig ein enger Austausch der Wasserwirtschaft mit der Gefahrenabwehr ist. Deshalb wurde in den vergangenen zwei Jahren die Zusammenarbeit der Ressorts intensiviert. Es wurden u. a. Schnittstellen und Zuständigkeiten besprochen. Durch die ressortübergreifende Zusammenarbeit wurde noch zielgerichteter die Kommunikation zwischen Wasserwirtschaft und Einsatzkräften verbessert, dies hat sich bei der Bewältigung des Hochwasserereignisses vom Mai/Juni 2024 grundsätzlich bewährt.

Das Extremereignis vom Mai/Juni 2024 hat aufgezeigt, dass die vorbereitenden Maßnahmen der Hochwasserstrategie eine positive Wirkung auf die Bewältigung des Ereignisses gehabt haben. Damit Baden-Württemberg auf künftige Hochwasserereignisse gut vorbereitet ist, müssen besonders die Anstrengungen zur Vorsorge, bei der Realisierung technischer Maßnahmen und bei der Renaturierung von Gewässern zur Steigerung des Wasserrückhalts in der Fläche und beim Krisenmanagement weiter konsequent vorangetrieben werden.

14. welche Maßnahmen geplant sind, um die Bevölkerung über die Fortschritte bei der Schadensbeseitigung und geplanten Präventionsmaßnahmen zu informieren;

Die zentrale Informationsplattform der Bevölkerung des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft zu Präventionsmaßnahmen bei Hochwasser und Starkregen ist das Hochwasserportal des Landes: <https://www.hochwasser.baden-wuerttemberg.de/>. Die Fortbildungsgesellschaft für Gewässerentwicklung (WBWF) bietet über die Veranstaltungen der Hochwasserpartnerschaften und auf den Internetseiten (<https://wbw-fortbildung.de/wasserextreme/materialien-fuer-kommunen>) Materialien für Kommunen an, damit diese die Bevölkerung über Präventionsmaßnahmen (z. B. Maßnahmen der Eigenvorsorge) sensibilisieren können. Ergänzend wird auch über die Social-Media-Kanäle des Ministeriums für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft anlassbezogen über Präventionsmaßnahmen informiert.

Das Ministerium des Inneren, für Digitalisierung und Kommunen teilt ergänzend hierzu mit, dass die Bevölkerung über die bewährten und bekannten Instrumente der Öffentlichkeitsarbeit durch die Landesregierung informiert wird.

15. welche langfristigen Strategien die Landesregierung verfolgt, um die gesamte Verkehrsinfrastruktur in Baden-Württemberg widerstandsfähiger gegen Hochwasser, Starkregen und andere extreme Wetterereignisse zu machen.

Das Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft teilt mit, dass grundsätzlich im § 78, Abs. 7 Wasserhaushaltsgesetz (WHG) vorgegeben ist, dass bauliche Anlagen der Verkehrsinfrastruktur in Überschwemmungsgebieten nur hochwasserangepasst errichtet oder erweitert werden dürfen. Bei Brücken beispielsweise ist daher der Hochwasserabflussbereich einschließlich eines ausreichenden Freibords durch die entsprechende Anordnung des Überbaus und der Fundamente freizuhalten.

Hermann

Minister für Verkehr