



## Audits von Verkehrsinfrastruktursystemen

<b>ZIEL</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Systematische Überschneidung der Verkehrs- und Überschwemmungsflächen, um gefährdete Bereiche zu identifizieren und entsprechende Handlungsempfehlungen formulieren/Maßnahmen ergreifen zu können</li> </ul>
<b>BESCHREIBUNG</b>	<p>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.</p> <p><b>Bezüglich eines Auditkonzepts können u. a. folgende Fragestellungen von Bedeutung sein:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Geht es in erster Linie darum, die Funktionsfähigkeit/Standsicherheit der Infrastruktur bei Hochwasserereignissen zu erhöhen oder</li> <li>Soll vorrangig deren Wirkung auf den Wasserabfluss im Gewässer minimiert werden?</li> <li>Welche wasserwirtschaftlichen Bemessungsparameter sollen betrachtet werden (bspw. aktuelles HQ100 oder HQ100+x)?</li> <li>Wie wird die übrige Bebauung berücksichtigt?</li> <li>Welche Anpassungen bieten sich zur Erhöhung der Klimaresilienz an?</li> <li>Welche Bedeutung hat der jeweilige Streckenabschnitt?</li> </ul> <p>Bei der 36. Sitzung des Arbeitskreises Straßenbaupolitik am 02.02.2022 wurde vereinbart, dass eine Arbeitsgruppe unter Federführung des BMDV eingerichtet wird. Fünf Länder (NW, BY, HE, TH, SL) arbeiten in dieser Gruppe mit. Bei der Auswertung der von den Gruppenmitgliedern zur Verfügung gestellten Daten zeigte sich u. a., 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.</p>
<b>ZENTRALE MASSNAHMEN MIT BEZUG ZUM KLIMAWANDEL</b>	<p>Die Verkehrsinfrastruktur des Bundes und der Länder soll in Bezug auf die Hochwassergefährdung einem nach einheitlichen Maßstäben durchzuführenden Audit unterzogen werden, um Maßnahmen für einen hochwasser- und starkregenangepassten Umbau zu eruiieren. Bei einem solchen Umbau handelt es sich um eine langfristige und ressortübergreifende Aufgabe.</p>

### HERAUSGEBER

Bundesministerium für Digitales und Verkehr

### ZIELGRUPPE(N)

Baulastträger der Verkehrsinfrastruktur, Planende Institutionen

### Weiterführende Links

- Hochwassergefahrenkarten der LUBW
- Förderung des Starkregenrisikomanagements der Kommunen

## Weitere Aspekte

Die Zuständigkeit für die Verkehrsinfrastruktur ist sehr differenziert. Der Bund hat die Zuständigkeit für die Bundeswasserstraßen, den überwiegenden Teil der Eisenbahninfrastruktur sowie für die Bundesfernstraßen (Autobahnen und teilweise Bundes-

straßen). Den Ländern mit Auftragsverwaltung obliegt die Zuständigkeit für die Bundes- und Landesstraßen. Vor diesen Hintergrund müssen Bund und Länder an der Durchführung des Audits gemeinsam arbeiten.