

## Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten **Florian Streibl FREIE WÄHLER**  
vom 06.07.2011

### Gefährdung der Verkehrsinfrastruktur im bayerischen Alpenraum durch Muren und Lawinen sowie Hochwasser

Ich frage die Staatsregierung:

1. Welche Infrastruktur-Einrichtungen in den Landkreisen des bayerischen Alpenraums liegen aktuell im Gefahrenbereich durch Lawinen und Muren bzw. Hochwasser, aufgeschlüsselt nach:
  - den einzelnen Streckenabschnitten in den einzelnen Landkreisen,
  - der Infrastruktur-Art (Bundes-, Staats-, Kreisstraßen, Autobahnen, Schienenwege, Stromtrassen, Infrastruktur im Bereich Energie (Gas etc.))?
2. Welche der genannten Infrastruktur-Bereiche war in den vergangenen fünf Jahren durch Muren- bzw. Lawinenabgänge bzw. der Gefahr solcher Abgänge und durch Hochwasserereignisse beeinträchtigt im Sinne einer Sperrung von Abschnitten, aufgeschlüsselt nach
  - den einzelnen Streckenabschnitten in den einzelnen Landkreisen,
  - der Infrastruktur-Art (Bundes-, Staats-, Kreisstraßen, Autobahnen, Schienenwege, Stromtrassen, Infrastruktur im Bereich Energie (Gas etc.)),
  - der Dauer der jeweiligen Sperrung,
  - dem jeweils entstandenen Schaden bzw. den Mehrkosten (u.a. durch Einrichtung von Umleitungen, Schienenersatzverkehr etc.)?
3. Liegen der Staatsregierung Erkenntnisse vor, welche Mehrkosten im bayerischen Alpenraum insgesamt dadurch entstanden sind, dass Teile der Infrastruktur durch entsprechende Schadensereignisse bzw. durch notwendige präventive Maßnahmen nicht zur Verfügung standen, aufgeschlüsselt nach:
  - den einzelnen Jahren seit 2006,
  - der jeweiligen Infrastruktur-Art?
4. Welche finanziellen Mittel sind nötig, um die Verkehrsinfrastruktur im bayerischen Alpenraum besser vor Schadensereignissen durch Lawinen, Muren und Hochwasser zu schützen, aufgeschlüsselt nach:
  - den nötigen Maßnahmen in den einzelnen Landkreisen,
  - den nötigen Maßnahmen in den einzelnen Infrastrukturbereichen,
  - den nötigen Maßnahmen auf den einzelnen Streckenabschnitten?

5. Welche Mittel wurde in den vergangenen Jahren seit 2006 bereitgestellt und auch ausgegeben, um im Bereich der bayerischen Alpen die Verkehrsinfrastruktur besser vor Lawinen, Muren und Hochwasser zu schützen, aufgeschlüsselt nach:
  - dem einzelnen Landkreis,
  - der jeweiligen Infrastruktur-Art,
  - dem jeweiligen Streckenabschnitt?
6. Liegen der Staatsregierung Erkenntnisse vor, in welchem Umfang die Bundesregierung entsprechende Maßnahmen in den bayerischen Alpenlandkreisen umgesetzt und dafür Mittel bereitgestellt hat, um die in Bundesverantwortung stehende Verkehrsinfrastruktur vor Hochwasser, Lawinen und Muren besser zu schützen, aufgeschlüsselt nach:
  - den einzelnen Jahren seit 2006,
  - den einzelnen Maßnahmen auf den jeweiligen Streckenabschnitten?

## Antwort

des **Staatsministeriums für Umwelt und Gesundheit**  
vom 22.08.2011

Die Schriftliche Anfrage beantworte ich im Einvernehmen mit dem StMI und dem StMWIVT wie folgt:

Allgemeines:

Die Fragestellung berührt die Zuständigkeitsbereiche dreier Ministerien in Bayern, des StMWIVT, des StMI (Oberste Baubehörde) und des StMUG. Bau und Betrieb von Eisenbahninfrastruktur und Kreisstraßen sind generell keine Landesaufgabe. Hierzu liegen dem Freistaat aufgrund dieser Zuständigkeiten nur einzelfallbezogene Informationen über Naturereignisse vor. Von der Wasserwirtschaftsverwaltung durchgeführte Hochwasserschutzmaßnahmen richten sich in der Regel nicht auf einzelne Infrastruktureinrichtungen, sondern allgemein auf besiedelte Räume. Die gewünschte Aufschlüsselung ist daher nicht möglich.

Zu 1.:

Um über die Gefährdung durch Naturgefahren zu informieren, wurde von der Bayerischen Staatsregierung die Plattform [www.naturgefahren.bayern.de](http://www.naturgefahren.bayern.de) eingerichtet. Die Kartendienste „**Informationsdienst Alpine Naturgefahren**“ und „**Informationsdienst Überschwemmungsgefährdete Gebiete**“ beantworten weitgehend die obige Fragestellung und dokumentieren auch abgelaufene Ereignisse (zu Frage 2).

Für den Bereich der Straßen und der Schienenwege liegt kei-

ne abschließende Zusammenstellung aller betroffenen Strecken vor. Bekannt ist eine generell höhere Gefährdung auf den Strecken der Wendelstein-Zahnradbahn, der Bayerischen Zugspitzbahn sowie auf dem Abschnitt Mittenwald – Scharnitz. Im Bereich Straßenbau wird auf die in den Tabellen zu Frage 4 und 5 enthaltenen Abschnitte verwiesen.

Zu 2.:

Flächendeckende und abschließende Informationen bezüglich Straßensperrungen und Sperrungen von Schienenwegen liegen der Bayerischen Straßenbauverwaltung und dem StMWIVT nicht vor. Exemplarisch sind Straßensperrungen in der Tabelle zu Frage 4 mit aufgeführt.

In der Datenbank für Wildbachereignisse der Wasserwirtschaftsverwaltung sind ab 2005 rund 60 Ereignisse, bei welchen es zu Schäden an Verkehrsinfrastruktureinrichtungen kam, aufgeführt. Darüber hinaus sind noch ca. 120 Ereignisse mit Schäden an sonstigen Bauwerken dokumentiert. Die Daten können im „**Informationsdienst Alpine Naturgefahren**“ abgerufen werden (siehe Frage 1).

Zu 3.:

Hierzu liegen keine Erkenntnisse vor.

Zu 4.:

Im Bereich Straßenbau werden derzeit folgende Großprojekte geplant:

Straße	Landkreis	Abschnitt	Kosten	mehrtägige Sperrungen
St 2077	MB	Leitzachtal	2.000.000	
B 2	GAP	Mittenwald - Scharnitz (Marchklamm)	9.000.000	2006, 2007, 2009
B 2	GAP	Mittenwald (Rainlähne)	2.500.000	
St 2062	GAP	Murnau - Schwaiganger	2.700.000	
B 21	BGL	Unterjettenberg - Bad Reichenhall	9.600.000	2010

Darüber hinaus werden jährlich rund 400.000 Euro für laufende Maßnahmen vornehmlich zur Reduzierung des Stein-schlagrisikos (Felsputz) investiert.

Die noch benötigten Investitionen für derzeit laufende oder

bereits projektierte Vorhaben im Wasserbau im Bayerischen Alpenraum sind in folgender Tabelle zusammengefasst, sowie die tatsächlichen Ausgaben im Zeitraum 2006–2010 (siehe Frage 5). Der darüber hinausgehende weitere Bedarf wird derzeit in Form von Basisstudien ermittelt.

Landkreis	Investitionen in Tsd. €	
	Ausgaben 2006 - 2010	laufende und projektierte Vorhaben ab 2011
Rosenheim (Stadt)	10.277	26.730
Rosenheim	32.134	139.895
Bad Tölz-Wolfratshausen	8.973	6.710
Berchtesgadener Land	15.790	17.695
Miesbach	4.974	7.412
Traunstein	22.917	60.318
Garmisch-Partenkirchen	33.449	39.757
Weilheim-Schongau	2.250	4.875
Kaufbeuren (Stadt)	101	179
Kempten (Stadt)	49	4.250
Lindau (Bodensee)	4.514	944
Oberallgäu	53.769	99.350
Ostallgäu	12.707	11.083
<b>Gesamt</b>	<b>201.903</b>	<b>419.196</b>

\* staatl. Maßnahmen: Investitionskosten; nichtstaatl. Maßnahmen: staatl. Fördermittel

Dem StMWIVT liegen nur in Einzelfällen konkrete Kosten zum Schutze der Eisenbahninfrastruktur vor. Der Neubau der Illerbrücke bei Fischen, die im Herbst 2011 realisiert wird, kostet rund 3,5 Mio. Euro.

Zu 5.:

Für die nichtbundeseigenen Eisenbahnen wurden im Ressortbereich des StMWIVT zu diesem Zweck keine entsprechenden Mittel ausgereicht. Für die Illerbrücke Fischen hat das StMWIVT einen Baukostenzuschuss von 25 Prozent aus Regionalisierungsmitteln zugesichert.

Speziell im Straßenbau wurden folgende Mittel für Schutzmaßnahmen ausgegeben:

Straße		Landkreis	Abschnitt	Kosten Anteil Straßenbau
B	307	MB	Kreuth-Achenpass	1.100.000 €
B	307	MB	OD Kreuth	1.200.000 €
B	307	MB	OD Tegernsee	50.000 €
B	307	MB	Sudelfeld	295.000 €
St	2077	MB	Spitzingstraße	1.310.000 €
St	2073	MB	Weiglmühler Berg (Mangfalltal)	200.000 €
B	11	TÖL	Walchensee	399.000 €
B	305	BGL	Unterjettenberg - Schwarzbachwacht	2.335.000 €
B	305	TS	Ruhpolding - Seegatterl	150.000 €

Des Weiteren wurden jährlich ca. 400.000 Euro für die Reduzierung von Steinschlagrisiken aufgebracht.

Im Bereich Wasserbau (Hochwasserschutz, Wildbach- und Lawinenverbau) wurden die Ausgaben 2006–2010 bereits bei Frage 5 mit aufgeführt.

Zu 6.:

Dem StMWIVT liegen in Bezug auf die Eisenbahninfrastruktur hierüber keine Erkenntnisse vor. Bei den Straßenbaumaßnahmen sind die Ausgaben des Bundes in der Tabelle zu Frage 5 mit eingetragen. Im Bereich Gewässerausbau und Hochwasserschutz liegt der Anteil der verwendeten Bundesmittel in den Jahren 2006–2008 bei rund 22 Prozent und 2009/2010 bei rund 6 Prozent der Gesamtinvestitionen.