

Antwort

des Ministeriums des Innern, für Integration und Verkehr

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Katrin Eder (BÜNDNIS 90/
DIE GRÜNEN)
- Drucksache 19/358 -**

Hitzeschäden an der Verkehrsinfrastruktur in Rheinland-Pfalz

Die **Kleine Anfrage – Drucksache 19/358** – vom 20. Juli 2026 hat folgenden Wortlaut:

Die Hitzewelle im Juni 2026 hat erneut verdeutlicht, dass die Folgen der Erderhitzung zunehmend auch die Verkehrsinfrastruktur betreffen. Bundesweit kam es zu hitzebedingten Schäden an Straßen, Brücken und Schienen sowie zu Einschränkungen im Straßen- und Schienenverkehr. Gleichzeitig können hitzebedingte Belastungen für Fahrgäste und Beschäftigte sowie Ausfälle von Fahrzeugen und Schäden an der Infrastruktur die Zuverlässigkeit der Mobilität beeinträchtigen. Mit steigenden Temperaturen und häufigeren Hitzewellen ist künftig mit einer weiteren Zunahme hitzebedingter Schäden und Einschränkungen zu rechnen. Angesichts des bereits bestehenden Sanierungsbedarfs stellt die Hitzebelastung eine zusätzliche Herausforderung für den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur dar. Eine leistungsfähige und resiliente Verkehrsinfrastruktur ist jedoch wesentliche Voraussetzung für eine verlässliche Mobilität und einen wettbewerbsfähigen Wirtschaftsstandort. Gerade für Rheinland-Pfalz als Land, das besonders stark von den Folgen der Erderhitzung betroffen ist und über ein dichtes

Verkehrsnetz verfügt, ist eine Auswertung der Auswirkungen der jüngsten Hitzewelle notwendig, um daraus den weiteren Handlungsbedarf abzuleiten.

Vor diesem Hintergrund frage ich die Landesregierung:

1. Welche hitzebedingten Schäden an Fahrbahnen sind infolge der jüngsten Hitzewelle in Rheinland-Pfalz aufgetreten (bitte nach Bundes- und Landesstraße gliedern)?
2. Welche hitzebedingten Schäden sind infolge der jüngsten Hitzewelle auf dem Schienenstreckennetz in Rheinland-Pfalz aufgetreten?
3. Wie hoch schätzt die Landesregierung die Kosten für die Instandsetzung der in Frage 1 und 2 entstandenen Schäden (bitte nach Fahrbahn und Bahntrasse gliedern)?
4. Inwieweit haben hitzebedingte Schäden an der Verkehrsinfrastruktur zu Personen oder Sachschäden bzw. zu Beeinträchtigungen des Straßen- und Schienenverkehrs geführt?
5. Welche baulichen oder technischen Maßnahmen können nach Auffassung der Landesregierung dazu beitragen, das Straßen- und Schienennetze in Rheinland-Pfalz künftig besser gegen die Auswirkungen von Hitze und Extremtemperaturen zu schützen?
6. Welche Konsequenzen zieht die Landesregierung aus den Erfahrungen der jüngsten Hitzewelle für den Bau und den Erhalt der Verkehrsinfrastruktur in Rheinland-Pfalz?
7. Wie unterstützt bzw. fördert die Landesregierung die Kommunen bei der klimaresilienten Planung der Verkehrsinfrastruktur sowie bei der Vorsorge gegen hitzebedingte Schäden?

Das **Ministerium des Innern, für Integration und Verkehr** hat die Kleine Anfrage namens der Landesregierung mit angefügtem Schreiben beantwortet.

19/464
10.08.2026



Rheinland-Pfalz

MINISTERIUM DES INNERN,
FÜR INTEGRATION
UND VERKEHR

Ministerium des Innern, für Integration und Verkehr Rheinland-Pfalz
Postfach 3280 | 55022 Mainz

Präsidenten des
Landtags Rheinland-Pfalz
Herrn Matthias Lammert, MdL
Platz der Mainzer Republik 1
55116 Mainz

DER MINISTER

Schillerplatz 3-5
55116 Mainz
Telefon 06131 16-0
Telefax 06131 16-3595
Poststelle@mdi.rlp.de
www.mdi.rlp.de

10. August 2026

Kleine Anfrage der Abgeordneten Katrin Eder (BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN)
betr. „Hitzeschäden an der Verkehrsinfrastruktur in Rheinland-Pfalz“
- Drucksache 19/358 -

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

Vorbemerkung:

Wetterbedingungen wie Niederschläge, Wind, Frost oder Hitze und die Belastungen aus dem Verkehr bestimmen seit jeher die Anforderungen an die Verkehrswege inklusive der zugehörigen Bauwerke.

Schäden an den Verkehrswegen sind oftmals auf verschiedene Einwirkungen zurückzuführen, insbesondere auf verkehrsbedingte Belastungen. Im Bereich der Schieneninfrastruktur sind die Hitzeausswirkungen erheblich. Durch die meist durchgehend sonnenexponierte Lage von Schienenwegen heizen sich diese besonders stark auf.

Dies vorausgeschickt, beantworte ich die Kleine Anfrage namens der Landesregierung wie folgt:



Zu Frage 1:

Für die im Zuständigkeitsbereich des Landesbetriebs Mobilität (LBM) liegenden Bundes- und Landesstraßen liegen keine statistischen Erhebungen oder gesonderten Auswertungen zu hitzebedingten Fahrbahnschäden vor.

Zu Frage 2:

Die Infrastruktur von Stadt- und Straßenbahnnetzen war von Hitzeschäden besonders betroffen. Hier kam es u. a. zu Gleisverwerfungen/-verschiebungen, Störungen an Signalanlagen, Ausfällen an Energieanlagen, Kabel-, Verguss- und Asphalt Schäden.

Im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) waren Bahnübergangs- und Schrankenanlagen besonders beeinträchtigt. Es kam zudem zu Überhitzungen von Prozessoren, Weichenstörungen, Defekten an Zählpunkten, Gleisverdrückungen, Störungen an Stromversorgungs- und Telekommunikationsanlagen. Darüber hinaus kam es an einem Brückenbauwerk in Wasserbilligerbrück zu Betonabplatzungen.

Zu Frage 3:

Da hitzebedingte Schäden an Bundes- und Landesstraßen nicht gesondert erfasst werden, können keine Kosten für diesbezügliche Instandsetzungen von Straßen benannt werden.

Im Bereich der Schiene werden die Schäden bislang wie folgt geschätzt:

Im Mainzer Straßenbahnnetz fallen ca. 100.000 EUR reine Instandsetzungskosten (exkl. Schienenersatzverkehr) an. Die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH geht von rund 270.000 EUR aus (nur rheinland-pfälzischer Anteil).

Die DB InfraGO geht derzeit von insgesamt rund 280.000 Euro Instandsetzungskosten aus. Hinzu kommen die noch nicht abschätzbaren Kosten für das geschädigte Brückenbauwerk in Wasserbilligerbrück.



Zu Frage 4:

Für die im Zuständigkeitsbereich des LBM liegenden Bundes- und Landesstraßen liegen keine Erkenntnisse über nennenswerte Beeinträchtigung des Straßenverkehrs infolge hitzebedingter Fahrbahnschäden sowie diesbezüglicher Personen- oder Sachschäden vor.

Im Bereich der Schiene entstanden die vorgenannten Sachschäden an Infrastrukturanlagen. Bei den Stadtbahnen kam es zu Beeinträchtigungen des Schienenverkehrs, Verspätungen, Ausfällen, Teilsperren, Langsamfahrstellen und Schienenersatzverkehren.

Im Bereich SPNV gab es Auswirkungen auf die Betriebsqualität, Verspätungen, Einschränkungen und Ausfälle, sowie Langsamfahrstellen (insbesondere im Raum Mainz). Im Fall des Brückenbauwerks in Wasserbilligerbrück kam es zu einer mehrstündigen Sperrung für den Zug- und Straßenverkehr.

Zu Frage 5:

Die Straßen in Rheinland-Pfalz werden entsprechend den bundesweit eingeführten technischen Regelwerken geplant und gebaut. Dadurch werden die Einwirkungen aus hohen Temperaturen bereits entsprechend berücksichtigt. Ein darüber hinausgehender Bedarf für eine Sonderregelung wird derzeit nicht erkannt.

Im Schienenverkehr erfolgen sukzessive hitzebedingte Anpassungen der Infrastruktur. Im Bereich der Stadtbahnen geschieht dies u. a. durch Nutzung hitzeresistenter Materialien, Belüftung elektronischer Infrastruktur, Hitzeschutz von Signalen, sowie Nachrüstungen an Schienen, um eine erhöhte Ausdehnung aufzufangen und Gleisverschiebungen zu vermeiden.

Im Bereich SPNV erfolgen eine Ausweitung vorbeugender Instandhaltungsmaßnahmen an Oberbau sowie an Leit- und Sicherungstechnik, verstärkte präventive Inspektionsmaßnahmen auch mittels Sensorik und digitaler Zustandsüberwachung sowie Einsatz von hitze- und alterungsbeständigen Baustoffen. Des Weiteren erfolgen Kühlung und Fernüberwachung von Stellwerken, Betriebszentralen und anderen

elektronischen Anlagen sowie eine Anpassung des Vegetationsmanagements zur Reduzierung von Brandrisiken.

Zu Frage 6:

Die Auswirkungen hoher Temperaturen werden bereits heute bei der Planung, Bemessung, dem Bau und der Erhaltung der Straßeninfrastruktur berücksichtigt. Maßgebliche Grundlage sind die bundesweit geltenden technischen Regelwerke, die kontinuierlich an den Stand von Wissenschaft und Technik angepasst werden. Aus den Erkenntnissen der jüngsten Hitzeperiode ergibt sich für die rheinland-pfälzischen Straßen derzeit kein grundsätzlicher Anpassungsbedarf hinsichtlich der bestehenden Bau- und Erhaltungsgrundsätze.

Für den Unterhalt der Anlagen sind die jeweiligen Schieneninfrastrukturunternehmen zuständig. Diese reagieren unter anderem mit Instandhaltungs- und Präventionskonzepten für Hitzewellen, weiteren Investitionen in die Modernisierung bestehender Anlagen, temperaturbeständiger Auslegung technischer Anlagen sowie einer dauerhaften Überwachung ihrer Funktionsfähigkeit.

Des Weiteren wird die Anpassung der Schutzmaßnahmen für Beschäftigte sowie die kontinuierliche Anpassung technischer Regelwerke geplant.

Das Land fördert die umfangreichen, grundhaften Erneuerungen kommunaler und nichtbundeseigener, sog. NE-Schienennetze auf den zukunftsfähigen technischen Standard.

Zu Frage 7:

Im Bereich der Straßenverkehrsinfrastruktur gilt nach den rechtlichen Regelungen des Landesstraßengesetzes, dass der Straßenbaulastträger alle Aufgaben im Zusammenhang mit der Straßenbaulast erfüllen muss. Der Träger der Straßenbaulast hat die Straße nach seiner Leistungsfähigkeit in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, zu unterhalten, zu erweitern oder sonst zu verbessern.



Dementsprechend obliegt den Kommunen als Straßenbaulastträger der kommunalen Straßen auch die Planung ihrer Straßen, einschließlich der Vorsorge gegen hitzebedingte Schäden.

Nach dem Landesstraßengesetz ist der LBM für Straßen in der Baulast der Landkreise die zuständige Straßenbaubehörde. Dem LBM obliegen damit die Durchführung des Straßenbaues und der Unterhaltung sowie die Verwaltung der Kreisstraßen. Damit unterstützt die Landesregierung die Landkreise auch bei der Planung ihrer Straßen. Die Straßenplanungen erfolgen nach dem Stand der Technik, bei dem auch die klimatischen Anforderungen Berücksichtigung finden.

Des Weiteren fördert die Landesregierung auf Grundlage des Landesfinanzausgleichsgesetzes und des Landesverkehrsfinanzierungsgesetzes - Kommunale Gebietskörperschaften - den Bau oder Ausbau kommunaler Verkehrsinfrastruktur.

Weiterhin unterstützt die Landesregierung die Kommunen im Rahmen weiterer Förderprogramme bei der Umsetzung investiver Maßnahmen für die Verkehrsinfrastruktur, insbesondere durch den Investitionsstock, die Städtebauförderung sowie den bevorstehenden Rheinland-Pfalz-Plan.

Die so gewährten Zuwendungen ermöglichen den Kommunen die Umsetzung von Verkehrsinfrastrukturplanungen, die auch Aspekte einer klimaresilienten Ausgestaltung sowie der Vorsorge gegen hitzebedingte Schäden berücksichtigen, sofern die jeweilige Maßnahme nach den einschlägigen Förderrichtlinien zuwendungsfähig ist.

Darüber hinaus fördert die Landesregierung zusammen mit dem Bund im Rahmen von Straßen- und Stadtbahninfrastrukturprojekten die Anlage von Rasengleisen, die Regenwasser aufnehmen und durch sukzessive Verdunstung zur Kühlung innerstädtischer Schienentrassen beitragen.

In Vertretung

Markus Wolf
Staatssekretär