

## **Kleine Anfrage**

**des Abg. Reinhold Pix GRÜNE**

**und**

## **Antwort**

**des Ministeriums für Verkehr**

### **Herausforderungen bei Verkehrssicherungshieben im Landkreis Waldshut**

Kleine Anfrage

Ich frage die Landesregierung:

1. Wie stellen sich die behördlichen Zuständigkeiten bei Verkehrssicherungsmaßnahmen an Baumbeständen dar, besonders in Situationen, wenn schon Absterberscheinungen erkennbar sind, aber noch keine Gefahr im Verzug ist?
2. Gibt es Möglichkeiten, die Verfahren und Abstimmungsprozesse zwischen den beteiligten Behörden (Untere Forstbehörde, Untere Naturschutzbehörde, Straßenbauamt, Straßenverkehrsbehörde, Gemeinde, ggf. Obere Forstbehörde und Obere Naturschutzbehörde und Regierungspräsidium) unter Berücksichtigung aller Belange zu vereinfachen und zu beschleunigen?
3. Welche Änderungen ergeben sich diesbezüglich aus dem neuen Straßengesetz für Baden-Württemberg?
4. Welche Möglichkeiten sieht die Landesverwaltung mit Blick auf die Topografie im Zusammenhang mit den trockenheits- und borkenkäfergeschwächten Waldbeständen im Landkreis Waldshut (vgl. Schlüchtal), ein vereinfachtes Standardverfahren zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit in Gefahrensituationen zu etablieren?
5. Welche Möglichkeiten gibt es seitens des Landes bezüglich der oben genannten Gefahrensituationen, die Landkreise und Kommunen finanziell oder personell zu unterstützen?
6. Wie hoch schätzt sie die Kosten ein, die aufgrund der prekären Waldsituation zusätzlich durch Verkehrssicherungshiebe entlang von Straßen im Kreis Waldshut entstehen werden (auch im Vergleich mit anderen Landkreisen)?

7. Gibt es zusätzliche Überlegungen, wie die Verkehrssicherheit – trotz der durch eine Mischung aus Schadsituation, Topografie und extrem zersplittertem Waldbesitz entstehenden Schwierigkeiten – in erforderlicher Zeit (vgl. Schlüchtal) sichergestellt werden kann?
8. Ist ein Aufkaufprogramm des Landes für Waldstreifen bezogen auf die oben genannten Problemlagen entlang von Straßen zur Vereinfachung der Besitzstruktur denkbar?
9. Inwiefern sieht sie Möglichkeiten, im Rahmen der Verwaltungsvorschrift „Nachhaltige Waldwirtschaft“ über die bestehenden Möglichkeiten hinaus in den oben beschriebenen Sondersituationen zu unterstützen?
10. Sind der Landesregierung Lösungsansätze für diese Problematik aus Nachbarländern bekannt (z. B. Bayern, Österreich, Schweiz)?

10. 11. 2020

Pix GRÜNE

#### Begründung

Vermehrte Extremwetterereignisse, höhere Temperaturen und Veränderungen in den Niederschlagsmengen sind Anzeichen des Klimawandels, die spürbare Folgen im Wald hinterlassen: Absterbende Einzelbäume, ganze Baumbestände und eine große Menge nicht planmäßiger Holznutzung. Besonders entlang von Straßen wird dies zunehmend problematisch, da hier die Verkehrssicherungspflicht eine bedeutende Rolle spielt. Um Schäden im Straßenverkehr abzuwenden, müssen abgestorbene Bäume im Straßenbereich bei konkreter Gefahr für den Straßenverkehr zeitnah entnommen werden. In der Regel haftet jeder Waldbesitzende für seine eigenen Waldflächen. In einigen Landkreisen stellt dies die Behörden vor enorme Herausforderungen und ist mit hohem zeitlichen, räumlichen, personellem und finanziellem Aufwand verbunden. In der Regel müssen diverse Behörden (Untere Forstbehörde, Untere Naturschutzbehörde, Straßenbauamt, Straßenverkehrsbehörde) sowie die jeweiligen Waldeigentümer an einer Verkehrssicherungsmaßnahme beteiligt werden. Die Vielzahl der Sperrungen ist zu koordinieren, damit Umleitungsstrecken nicht betroffen sind sowie wiederkehrende Sperrungen in kurzer Zeit (verschiedene Eigentümer) vermieden werden. Zugleich ist darauf zu achten, dass die Ziele des nationalen und internationalen Naturschutzrechts angemessen berücksichtigt werden müssen.

Erschwert ist die Situation in Landkreisen mit einer sehr anspruchsvollen Topografie, wie beispielsweise im Landkreis Waldshut. Mancherorts müssen hier entlang von Landesstraßen in Steillagen nicht nur Einzelbäume, sondern unter Umständen ganze Bestandteile des Waldes entnommen, anschließend Felssicherungsarbeiten vorgenommen und verschiedene Spezialisten zu Rate gezogen werden. Dies sind im Regelfall naturschutzfachlich besonders hochwertige Flächen, was ein sensibles Vorgehen erforderlich macht. Des Weiteren müssen Straßensperrungen eingerichtet und ggf. Leitplanken temporär entfernt werden. All diese Maßnahmen sind mit erheblichem Kostenaufwand verbunden. Ein konkretes Beispiel ist der Straßenverkehrssicherungshieb an der L 157 im Schlüchtal.

Ziel dieser Kleinen Anfrage ist es, auf die Dringlichkeit des Themas im Kontext unterschiedlicher gesetzlicher Vorgaben hinzuweisen und aktuelle Informationen einzuholen.

## Antwort

Mit Schreiben vom 4. Dezember 2020 Nr. 2-3961.1/122 beantwortet das Ministerium für Verkehr im Einvernehmen mit dem Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz und dem Ministerium für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft die Kleine Anfrage wie folgt:

*1. Wie stellen sich die behördlichen Zuständigkeiten bei Verkehrssicherungsmaßnahmen an Baumbeständen dar, besonders in Situationen, wenn schon Absterberscheinungen erkennbar sind, aber noch keine Gefahr im Verzug ist?*

Die grundsätzliche Verkehrssicherungspflicht für Waldbäume im Fallbereich von Straßen und Bahnlinien obliegt den jeweiligen Waldeigentümer/-innen. Im Rahmen einer ordnungsgemäßen Bewirtschaftung sind Waldeigentümer/-innen verpflichtet, schädliche Einwirkungen durch die an die öffentliche Straße angrenzenden Waldbestände auf den Straßenverkehr zu vermeiden. Die verschuldensabhängige Haftung der Waldeigentümer/-innen ergibt sich hierbei aus § 823 Abs. 1 BGB. Danach sind diese verpflichtet, die entsprechenden Waldbereiche regelmäßig auf ihre Standsicherheit, Stabilität gegen Windwurf und Windbruch sowie mögliche Risiken durch abbrechende Totäste zu überprüfen.

Daher haben die Waldeigentümer/-innen für einen etwaigen Schaden aufzukommen, wenn die Gefahr von seinem Waldgrundstück herrührt. Wenn für den Straßenbaulastträger im Rahmen seiner Kontrollen auch eine Gefahr durch Bäume auf angrenzenden Grundstücken erkennbar ist, würde sich die Verkehrssicherungspflicht für die Straßen gegebenenfalls auch auf diese Grundstücke erstrecken. Dieser Umstand entlastet allerdings nicht die vorgenannten Waldeigentümer/-innen von ihrer eigenen Verpflichtung.

*2. Gibt es Möglichkeiten, die Verfahren und Abstimmungsprozesse zwischen den beteiligten Behörden (Untere Forstbehörde, Untere Naturschutzbehörde, Straßenbauamt, Straßenverkehrsbehörde, Gemeinde, ggf. Obere Forstbehörde und Obere Naturschutzbehörde und Regierungspräsidium) unter Berücksichtigung aller Belange zu vereinfachen und zu beschleunigen?*

*4. Welche Möglichkeiten sieht die Landesverwaltung mit Blick auf die Topografie im Zusammenhang mit den trockenheits- und borkenkäfergeschwächten Waldbeständen im Landkreis Waldshut (vgl. Schlüchttal), ein vereinfachtes Standardverfahren zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit in Gefahrensituationen zu etablieren?*

Die Fragen 2 und 4 werden aufgrund des Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die gesetzlich festgelegten Grundpflichten sind seitens der Verantwortlichen (Straßenbaulastträger, Waldbesitzer) wahrzunehmen. Die Intensität liegt weitgehend im Ermessen der örtlich zuständigen Stellen und hängt von der jeweiligen Situation ab. Der Landesbetrieb ForstBW hat im Jahr 2015 einen „Leitfaden zur Verkehrssicherungspflicht“ als Arbeitsgrundlage für die unteren Forstbehörden herausgegeben. Eine behördenübergreifende Abstimmung erfolgt bereits heute jeweils einzelfallbezogen in erforderlichem Umfang unter Beachtung des Beschleunigungs- und Vereinfachungsgrundsatzes. Der Abstimmungsinhalt ist dabei abhängig vom Straßenverlauf, dem Waldzustand, der Topografie und dem Verkehrssicherungsgefährdungspotenzial. Aufgrund der unterschiedlichen Fallgestaltungen lässt sich kein standardisiertes Abstimmungsverfahren abbilden.

Zu Beginn des Jahres 2020 wurde im Auftrag des MLR eigens für das funktionalisierte Verkehrssicherungs-Team der unteren Forstbehörde im Landkreis Waldshut eine Web-App-Lösung entwickelt, die den Workflow der Kontrolltätigkeit abbildet. Die im Betrieb erzeugten Geo-Daten können bereits von Mitarbeitenden des Landratsamts exportiert und über externe Systeme weiterverarbeitet werden. Die aus dem Pilot-Projekt in Waldshut gewonnenen Erkenntnisse werden derzeit wiederverwendet, um eine weitere Verkehrssicherungs-App zu entwickeln. Diese wird Revierleitungen ansprechen, welche die Verkehrssicherung üblicherweise

selbst durchführen. Mit einem Roll-Out dieser App ist in der zweiten Jahreshälfte 2021 zu rechnen, sobald die derzeit laufenden, technischen Verbesserungen an der Back-End-Architektur umgesetzt wurden. Diese Verbesserungen werden es auch ermöglichen, erzeugte GIS-Daten anderen Verwaltungen, wie z. B. der Straßenbauverwaltung direkt zur Verfügung zu stellen.

Im Bereich des Artenschutzes und auch bei der Betroffenheit von Schutzgebieten erfolgen in der Regel frühzeitige Abstimmungen, um das Ziel des Naturschutzes und der Verkehrssicherheit in Einklang zu bringen. Dort wo eine Gefahr für Gesundheit und Leben von Menschen vorliegt, geht die Verkehrssicherung stets vor.

*3. Welche Änderungen ergeben sich diesbezüglich aus dem neuen Straßengesetz für Baden-Württemberg?*

Aus dem neuen Straßengesetz für Baden-Württemberg ergeben sich in Bezug auf die Verkehrssicherungshiebe keine Änderungen.

*5. Welche Möglichkeiten gibt es seitens des Landes bezüglich der oben genannten Gefahrensituationen, die Landkreise und Kommunen finanziell oder personell zu unterstützen?*

Grundsätzlich obliegt den jeweiligen Waldeigentümer/-innen die Verkehrssicherungspflicht.

Aufgrund der besonderen Extremwetterereignisse der letzten drei Jahre und der sich rasant entwickelnden Borkenkäfersituation, wurden auf Basis des „Notfallplan Wald“ zusätzliche Stellen für den Forstbereich in Baden-Württemberg im Staatshaushaltsplan ausgebracht. Die Unterstützung aller Waldbesitzerinnen und Waldbesitzer stand bei der Verteilung der Stellen besonders im Fokus. Die Stärkung in den Bereichen der Aus- und Fortbildung, des Waldbautrainings, der Klimafolgenforschung und der Förderung kommen vor allem den Landkreisen und Kommunen zugute.

Die unteren Forstbehörden werden darüber hinaus künftig über ein sogenanntes Poolteam eine spürbare Unterstützung erhalten, wenn sie mit Sonderaufgaben belastet sind oder ihre Aufgaben in Ausnahmesituationen nicht mit dem nach FAG abgesicherten und vorgesehenen Personalkörper bewältigen können. Zu diesen Ausnahmesituationen zählen insbesondere die Folgen von Naturkatastrophen wie Sturm, Dürre, Schneebruch oder Käferkalamitäten. Das Poolteam hat aktuell eine Zielausstattung von ca. 30 Personen und wird am Regierungspräsidium Freiburg angesiedelt. Es wird künftig aus Trainees und aus bereits fertig ausgebildeten Försterinnen und Förstern des gehobenen technischen Forstdienstes zusammengesetzt sein. Für die Entsendung an untere Forstbehörden musste vorab noch die notwendige rechtliche Grundlage geschaffen werden. Die für die zuständige Aufgabenerledigung notwendige Änderung der Kommunalwaldverordnung konnte zum 15. September 2020 vorgenommen werden. In einem ersten Verfahren wurden 13 Stellen mit Trainees besetzt und diese unteren Forstbehörden zugewiesen. Ein weiteres Besetzungsverfahren läuft aktuell.

Um bereits frühzeitig Hilfe bei der Bewältigung der Schäden sowie der Folgen der Extremwetterereignisse und der Borkenkäfersituation gewährleisten zu können, wurden Ende April 2020 vom MLR aus den zur Verfügung stehenden Mitteln des „Notfallplan Wald“ eine finanzielle Unterstützung zur personellen Stärkung der unteren Forstbehörde in Höhe von 620.920 Euro gewährt. Auf die individuelle Situation des Stadt- oder Landkreises angepasst, konnte auf diese Art eine Unterstützung gerade für die Borkenkäferkontrolle und Verkehrssicherung in der Zeit von Mai bis Oktober 2020 gewährt werden.

Anfang Oktober stellte das MLR nochmals 1,2 Mio. Euro bis Ende 2021 für die personelle Stärkung und Unterstützung der unteren Forstbehörden zur schnellen und zeitnahen Abwicklung von Förderanträgen zur Verfügung.

Gerade der in der Verwaltungsvorschrift Nachhaltige Waldwirtschaft neu geschaffene Teil F „Förderung der Beseitigung der Folgen von Extremwetterereignissen im Wald“ ist hier einschlägig und bietet insbesondere den Privatwaldbesit-

zenden die Möglichkeit, die zusätzlichen Kosten der Verkehrssicherungspflicht finanziell abzufedern. Darüber hinaus finanziert das Ministerium für Ländlichen Raum und Verbraucherschutz ein Pilotprojekt mit 567.500 Euro, das sich wissenschaftlich mit den Auswirkungen der Extremwetterereignisse gerade in der Region Waldshut beschäftigt. Ziel des Projektes ist es, Handlungsempfehlungen für die zukünftige Entwicklung der Waldbestände zu geben, sodass auch entlang von Verkehrswegen klimastabile und sichere Wälder entstehen.

6. *Wie hoch schätzt sie die Kosten ein, die aufgrund der prekären Waldsituation zusätzlich durch Verkehrssicherungshiebe entlang von Straßen im Kreis Waldshut entstehen werden (auch im Vergleich mit anderen Landkreisen)?*

Mit Blick auf das gesamte Land Baden-Württemberg ist allgemein festzustellen, dass insbesondere nach drei Kalamitätsjahren in Folge, 2018 bis 2020, sowie dem immer mehr spürbaren Klimawandel die Verkehrssicherung entlang von Straßen eine immer größere finanzielle und personelle Herausforderung für die Waldbesitzenden ist. Absterbende Bäume oder ganze Bestände führen zu enormen Aufwendungen, die Verkehrssicherheit zu gewährleisten. Dies belastet Waldbesitzende und Behörden teilweise massiv. Aktuell zeigt sich das Problemfeld ganz konkret und bedeutsam im Landkreis Waldshut, gilt aber grundsätzlich in allen Landkreisen.

*Situation im Landkreis Waldshut:*

Von einer Verkehrsgefährdung durch absterbende Bäume sind der überwiegende Anteil der 1.157 km Wald-Straße-Grenzen im Landkreis Waldshut betroffen. Entlang von 160 km (Kommunalwald) wurden bereits über 2.500 zu entnehmende Bäume identifiziert und seit den Kontrollgängen sind aufgrund der Schaddynamik weitere hinzugekommen. Bei den laufenden Hiebsmaßnahmen zeigte sich, dass im Privatwald tendenziell mehr Bäume zu entnehmen sind. Außerdem werden im Rahmen der Hiebsorganisation bzw. auch in Einzelfällen aus praktischen Erwägungen (Vermeidung einer bald fälligen Wiederholungsmaßnahme bei schwierigsten Holzerntebedingungen) mehr Bäume, ggf. in einem 30 m-Streifen zu entnehmen sein.

Die Verhältnisse bei den jeweiligen Verkehrssicherungshieben sind äußerst unterschiedlich und damit sind auch die einzelnen Kostenkalkulationen nur bedingt übertragbar. Topografie, Einzelbäume, flächige Entnahme, Vollsperrung, Ampel-sperrung, Schutzplanken etc. stellen nur einen Ausschnitt der Variablen dar, die erheblichen Einfluss auf die Kosten je Euro/Festmeter (Fm) bzw. Euro/Laufmeter (lfm) haben.

Aus den bisherigen Verkehrssicherungshieben der unteren Forstbehörde im Landkreis Waldshut (UFB) können als Erfahrungswerte durchschnittliche Kosten von ca. 8 Euro je lfm Straßensperrstrecke für die Hiebsmaßnahme und ca. 2 Euro je lfm Straßensperrstrecke für Nebenkosten (z. B. Sperraufwand, Straßenreinigung) angeführt werden. Die Kosten für die reine Holzaufarbeitung können bis zu 100 Euro je Fm betragen. Holzerlöse sind dabei nicht berücksichtigt.

Die Kosten für einen punktuellen Schutzplankenauf- und -abbau, möglicherweise erforderlich werdende Felsberäumungen, eventuell notwendige naturschutzfachliche und geologische Gutachten sind in der dargestellten Kalkulation noch nicht berücksichtigt.

Des Weiteren sind Personalkosten und -kapazitäten der beteiligten Verwaltungen zu berücksichtigen. Der Organisations- und Abstimmungsaufwand eines Verkehrssicherungshiebs ist im Gegensatz zu „normalen“ Hieben innerhalb des Waldes erheblich höher.

Die Gesamtkosten für die in den nächsten Monaten erforderlichen Verkehrssicherungshiebe schätzt der Landkreis Waldshut über alle Waldbesitzarten hinweg in Höhe von ca. 5 Mio. Euro ein, was einer Bearbeitungslänge von 500 km Straßen entspricht.

7. *Gibt es zusätzliche Überlegungen, wie die Verkehrssicherheit – trotz der durch eine Mischung aus Schadsituation, Topografie und extrem zersplittertem Waldbesitz entstehenden Schwierigkeiten – in erforderlicher Zeit (vgl. Schlüchtal) sichergestellt werden kann?*

Diese Überlegungen liegen in der Verantwortung der betroffenen Waldbesitzer/-innen, Straßenbaulastträger und Behörden vor Ort unter Berücksichtigung der Gegebenheiten im jeweiligen Einzelfall. So werden Bundesautobahnen einmal täglich sowie Bundes- und Landesstraßen mindestens einmal wöchentlich im Rahmen der Streckenwartung seitens des Straßenbaulastträgers entsprechend den Dienstanweisungen kontrolliert. Besteht ein besonderes Gefahrenpotenzial (z. B. wegen des baulichen Straßenzustands oder der Umgebung) kann eine mehrmalige Wartung erforderlich sein. Dafür ist das mögliche Ausmaß der Gefährdung, das auch von der Verkehrsbelastung, Verkehrsbedeutung und gefahrenen Geschwindigkeit abhängig ist, maßgebend. Ergänzend hierzu finden zweimal jährlich (jeweils in belaubtem und unbelaubtem Zustand) sogenannte Baumschauen als gezielte Spezialwartung, bei Bedarf mit Fachpersonal (z. B. Forstverwaltung), statt.

Entsprechende Maßnahmen, wie beispielsweise die Bündelung von Sicherungsmaßnahmen im Rahmen koordinierter Hiebsmaßnahmen und Straßensperrungen, die Priorisierung der Maßnahmen und die Durchführung im Rahmen planmäßiger Hiebe, werden sofern möglich bereits praktiziert.

8. *Ist ein Aufkaufprogramm des Landes für Waldstreifen bezogen auf die oben genannten Problemlagen entlang von Straßen zur Vereinfachung der Besitzstruktur denkbar?*

Der Ankauf von Waldflurstücken liegt in der Zuständigkeit vom Landesbetrieb ForstBW. Waldflächen werden in der Regel nur erworben, wenn diese an bestehenden Staatswaldflächen angrenzen, in definierten Erwerbsgebieten liegen oder für konkrete Tauschzwecke vorgesehen sind. Ein Ankaufprogramm für Waldstreifen entlang von Straßen ist aus Sicht des Staatswaldes nicht vorgesehen und würde der genannten Zielsetzung für Ankaufvorhaben widersprechen.

9. *Inwiefern sieht sie Möglichkeiten, im Rahmen der Verwaltungsvorschrift „Nachhaltige Waldwirtschaft“ über die bestehenden Möglichkeiten hinaus in den oben beschriebenen Sondersituationen zu unterstützen?*

Die in der Verwaltungsvorschrift „Nachhaltige Waldwirtschaft“ zusammengefassten Maßnahmen im einschlägigen Bereich des Teils F „Beseitigung der Folgen von Extremwetterereignissen“ sind aus Mitteln der Gemeinschaftsaufgabe „Verbesserung der Agrarstruktur und des Küstenschutzes“ (GAK) finanziert. Die damit einhergehenden Regelungen und Rahmenbedingungen sind verbindlich. Es werden daher keine über die bestehenden Möglichkeiten hinausgehenden Förderangebote zur zusätzlichen Unterstützung in den oben beschriebenen Sondersituationen gesehen.

10. *Sind der Landesregierung Lösungsansätze für die Problematik aus Nachbarländern bekannt (z. B. Bayern, Österreich, Schweiz)?*

Nein, hierzu liegen keine Erkenntnisse vor.

In Vertretung

Dr. Lahl

Ministerialdirektor