

12.02.2021

**Dezernat 2 - Ordnung, Verkehr und Kommunalangelegenheiten
Straßenbauamt**

Konzeption für ein ämterübergreifendes Projekt Verkehrssicherungshiebe

Beschlussvorlage

Gremium	Sitzung am	Öffentlichkeitsstatus	Zuständigkeit
Ausschuss für Technik, Umwelt und Verkehr	24.02.2021	öffentlich	Kenntnisnahme

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Technik, Umwelt und Verkehr nimmt die bisher erarbeiteten Schritte und Inhalte zur Kenntnis.

Sachverhalt:

Hintergrund:

Der Landkreis Waldshut ist besonders stark betroffen von den Klimafolgeschäden im Wald (Trockenheit, Borkenkäferbefall, Eschentriebsterben etc.). Infolgedessen treten auch entlang des klassifizierten Straßennetzes zahlreiche Baum- und Waldschäden auf. Die Beseitigung dieser verkehrsgefährdenden Bäume (Verkehrssicherungspflicht) stellt die Eigentümer sowie das Straßenbauamt vor umfangreiche Herausforderungen (siehe auch Kreistags-Vorlage 207/2020).

Grundsätzlich obliegt die Einhaltung der Verkehrssicherungspflicht jedem einzelnen Eigentümer. Würden alle Eigentümer (öffentliche und private) die Waldschäden ihrer Grundstücke entlang von Straßen einzeln und unkoordiniert bearbeiten, hätte dies eine Flut von verkehrsrechtlichen Anordnungen, Sperrungen und Verkehrsbehinderungen zur Folge. Ein koordiniertes Vorgehen und Bündeln zu größeren Maßnahmen ist demnach zielführend und anzustreben. Dies insbesondere auch vor dem Hintergrund der Kosteneffizienz: Ein Unternehmer bearbeitet eine lange Strecke bzw. fällt viele Bäume und muss damit nur einmal ausrücken, die Schutzplanken müssen nur einmal geschützt bzw. auf- und abgebaut werden, die Straße wird anschließend in einem Zug gereinigt etc.

Durch das koordinierte Vorgehen kann betroffenen Privatwaldeigentümern zudem ein freiwilliges, kostenpflichtiges Angebot zur Unterstützung bei der Beseitigung der Waldschäden zur Verfügung gestellt werden. Die Erfahrung zeigt, dass Privatwaldeigentümer teilweise nicht über Ausrüstung, Erfahrung oder Ressourcen verfügen, um Waldarbeiten zur Verkehrssicherung selbstständig durchzuführen bzw. in Auftrag geben zu können, oder dass ihnen die obliegenden Pflichten nicht ausreichend bewusst sind.

Gesetzeslage:

Gemäß § 28 Abs. 2 S. 1 StrG (Straßengesetz Baden-Württemberg) dürfen keine „verkehrsgefährdenden Anpflanzungen“ an Straßen unterhalten werden. Wird dies dennoch getan, gibt das Straßengesetz in § 28 Abs. 2 S. 2 dezidiert dem Straßenbauamt die Möglichkeit, den Besitzer von verkehrsgefährdenden Bäumen zu einer Entfernung der Bäume aufzufordern. Kommt der Besitzer dieser Aufforderung nicht nach, so kann das Straßenbauamt diese Bäume auf Kosten des Besitzers entfernen oder entfernen lassen. Um diese Entfernung verkehrsgefährdender Bäume per Ersatzvornahme umsetzen zu können, ist davor ein umfangreiches verwaltungsrechtliches Verfahren (Anhörung, Bescheid) erforderlich. Hinzu kommen umweltfachliche Anforderungen, die einzuhalten sind.

Entwicklungen seit November 2020:

Am 29. September 2020 hat sich das Landratsamt Waldshut mit einem Schreiben über die anstehenden Herausforderungen in Bezug auf die Verkehrssicherungshiebe an das Regierungspräsidium Freiburg gewandt und um rechtliche, personelle sowie finanzielle Unterstützung gebeten. In einem anschließend durchgeführten Webinar am 13. November 2020 wurden einige rechtliche Fragestellungen besprochen, jedoch konnte durch das Regierungspräsidium keine weiterführende personelle oder finanzielle Unterstützung zugesagt werden.

Eine Anfrage des Abgeordneten Reinhold Pix, MdL, vom 10. November 2020 behandelte ebenfalls Aspekte der Finanzierung der Abarbeitung von Waldschäden. In der diesbezüglichen Antwort des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg wurde angesprochen, dass die „unteren Forstbehörden [...] künftig über ein sogenanntes Poolteam eine spürbare Unterstützung erhalten [werden], 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“. Hier wurden dem Kreisforstamt

unterdessen zwei Trainees zugeteilt, welche die Revierleiter unterstützen und Privatwaldeigentümer bei Fördermöglichkeiten zur finanziellen Unterstützung bei Borkenkäferbefall beraten. Eine weiterführende Unterstützung für die Verkehrssicherung an sich konnte nicht erreicht werden.

Vorhaben „Projekt Verkehrssicherungshiebe“:

Da das Landratsamt Waldshut trotz mehrfacher Anfragen keine weitere Unterstützung in finanzieller oder personeller Form von übergeordneter Ebene erhält, ist es im Angesicht der Herausforderungen erforderlich, intern die vorhandenen Ressourcen so effizient wie möglich einzusetzen und eine kreisweite, koordinierte Planung anzustreben. Dazu gehört, bislang eingeübte Zuständigkeiten oder Verfahrensweisen zu hinterfragen und ggfs. zu optimieren.

Die Grundidee ist eine koordinierte und vertiefte Zusammenarbeit der beteiligten Ämter (Straßenbauamt, Kreisforstamt, Amt für Umweltschutz und Straßenverkehrsamt). Dies wurde durch das Kreisforstamt bereits im Sommer 2020 erstmals durch das Pilotprojekt „Schlüchtal“ angestoßen. Im laufenden Winterhalbjahr 2020/2021 wurden weitere Baumfällmaßnahmen in Beteiligung der oben genannten Ämter durchgeführt.

Anhand der in diesem Rahmen geführten Abstimmungsgespräche und der im Prozess gesammelten Erkenntnisse wird derzeit ein Konzept entwickelt, wie ein Projekt „Verkehrssicherungshiebe“ kreisweit, ämterübergreifend und möglichst effizient organisiert werden kann. Derzeit findet die Abstimmung auf Fachebene innerhalb der Ämter statt.

Für die Verkehrssicherheit sind schlussendlich die Straßenmeistereien verantwortlich. Um die Verkehrssicherungspflicht gewährleisten zu können, ist es wichtig, dass im Zuge des Projektes die personellen und finanziellen Ressourcen optimal ausgenutzt werden. Gelingt es nicht, mit den vorhandenen Ressourcen die notwendigen Baumfällmaßnahmen abzuwickeln, bleibt als letzte Alternative nur noch die Straßensperrung.

Ziele und Grundsätze des Projekts:

Ein effizientes Abarbeiten der vielen festgestellten Waldschäden ist nur umsetzbar, wenn sich jeder Beteiligte grundsätzlich auf seine Stärken und Fachkenntnisse konzentriert und somit von Erfahrungen und Wissen gegenseitig profitiert werden kann. Die anstehenden Aufgaben werden zu inhaltlich zusammenpassenden „Arbeitspaketen“ gebündelt und auf die beteiligten Ämter (Straßenbauamt, Kreisforstamt, Amt für Umweltschutz, Straßenverkehrsamt / Verkehrsbehörden) stimmig aufgeteilt. Zuständigkeiten und Kompetenzen müssen klar definiert und zugewiesen werden.

Skizzierung der vorgesehenen Herangehensweise und Aufgabenverteilung:

Für die Entfernung der verkehrsgefährdenden Bäume werden bei größeren Hiebsmaßnahmen grundsätzlich Forstunternehmen herangezogen. Verträge mit Forstunternehmen werden immer bilateral zwischen Unternehmen und Waldeigentümer abgeschlossen. Falls vertiefte umweltfachliche Begleitungen erforderlich sind, wird durch das Kreisforstamt ein Fachbüro hinzugezogen; die Kosten für Begutachtung und ggfs. erforderliche Folgemaßnahmen werden auf die betroffenen Grundstückseigentümer umgelegt.

Die beteiligten Ämter kümmern sich um Organisation und Durchführung der Hiebsmaßnahmen, notwendiger Begleitmaßnahmen sowie um die Abrechnung der durch sie erbrachten Dienst- oder Regieleistungen. Ein ähnliches Vorgehen war in den vergangenen Jahren schon in Einzelfällen bzw. „im kleinen Rahmen“ geübte Praxis.

Der vorgesehene Ablauf anhand der zeitlichen Abfolge:

- Durch das Kreisforstamt werden im Vorlauf in dessen Zuständigkeit kreisweit die verkehrgefährdenden Bäume entlang des klassifizierten Straßennetzes erhoben, unabhängig von der Eigentümerstruktur (Ziel: einheitlicher, digital abgebildeter Datensatz).
- Es erfolgt eine abgestimmte, straßenzugbezogene Bündelung der erfassten Bäume zu Maßnahmen, soweit dies zielführend ist. Diese Maßnahmen werden priorisiert (z.B. anhand Dringlichkeit, verkehrlicher Bedeutung etc.); anschließend Vergabe von Terminen anhand kreisweit koordiniertem Ablaufplan.
- Das Kreisforstamt (Revierleiter) ist zuständig für Organisation der Hiebsmaßnahme durch Forstunternehmen, Einhaltung bzw. Umsetzung der umweltfachlichen Auflagen sowie die diesbezügliche Abstimmung mit dem Amt für Umweltschutz.
- Den beteiligten Waldeigentümern (öffentlichen und privaten) wird durch das Straßenbauamt angeboten, sich an zentral organisierten Verkehrssicherungsmaßnahmen zu beteiligen; der Kommunalwald wird durch das Kreisforstamt geeignet integriert (jeweils mit anteiliger Umlegung der anfallenden Kosten). Aufgabe des Kreisforstamtes ist hierbei insbesondere die Koordinierung von Unternehmen und Waldeigentümern sowie bei Bedarf die Beauftragung und Begleitung von umweltfachlichen Büros.
- Zur Aufrechterhaltung der Verkehrssicherungspflicht muss das Straßenbauamt ggfs. – wenn der Eigentümer seiner Pflicht, die verkehrgefährdenden Bäume zu entfernen nicht nachkommt und sich auch nicht am Gemeinschaftshieb beteiligt – Ersatzmaßnahmen anordnen bzw. vollstrecken.
- Das Straßenbauamt ist zuständig für das Einholen der verkehrsrechtlichen Anordnung (Bearbeitung erfolgt durch Straßenverkehrsbehörde), Absicherung von Arbeitsstellen bzw. Einrichten von Umleitungen sowie Wiederherstellung der Verkehrstauglichkeit der Straße nach Abschluss der Maßnahme (hierzu können auch Felsberäumungen zählen, die zeitlich und finanziell sehr aufwändig sein können).
- Das Amt für Umweltschutz unterstützt das Kreisforstamt in umweltfachlichen Angelegenheiten.
- Die Abrechnung zwischen den beteiligten Unternehmen und den Privatwaldeigentümern erfolgt bilateral anhand der je Eigentümer abgeschlossenen Einzelverträge. Die Kosten der beteiligten Ämter bzw. durch sie beauftragte Unternehmen / Dienstleistungen werden anteilig auf den Gesamtumfang den jeweils betroffenen Privatwaldeigentümern in Rechnung gestellt.

Auf diese Weise sollen folgende Ziele erreicht werden:

- Aufrechterhaltung der Verkehrssicherungspflicht, Straßensperrungen möglichst vermeidend
- Effizientes Abarbeiten der Waldschäden entlang von Straßen durch
 - o Einbindung geeigneter Ressourcen innerhalb des Landratsamts;
 - o Minimierung der Belastungen insgesamt sowie auch im Hinblick auf den Verkehr (geringe Sperrdauern / Umleitungen);
 - o Vermeiden von „Einzelfallregelungen“
- Einhaltung aller umweltfachlichen Anforderungen
- Gerechte und gesetzeskonforme Kostenverteilung

Ausblick / weitere Schritte:

Aus einem der beteiligten Ämter ist ein Projektleiter auszuwählen, der entsprechend den erarbeiteten Unterlagen und Aufgabenzuteilungen den Projektablauf steuert.

Im Sommerhalbjahr 2021 sollen die notwendigen Strukturen für das Projekt in den beteiligten Ämtern implementiert werden; parallel dazu soll die erste Datenerhebung durch den „Verkehrssicherungstrupp“ des Kreisforstamtes starten (digitale Erfassung der verkehrgefährdenden Bäume entlang der klassifizierten Straßen). Die erhobenen Daten werden anschließend in den Ämtern bearbeitet, Maßnahmen generiert sowie priorisiert und diese unter Einbezug der betroffenen Waldeigentümer vorbereitet, sodass nach Abschluss der jährlichen Vogelschonzeit ab 01. Oktober 2021 sukzessive mit den koordinierten Verkehrssicherungshieben begonnen werden kann.

Finanzierung:

Auch wenn im Rahmen dieser Projektorganisation ein möglichst effizientes Verwaltungshandeln angestrebt wird, so ist dennoch zu konstatieren, dass das starke Aufkommen an Waldschäden zukünftig grundsätzlich zu Mehrarbeit in den beteiligten Ämtern führt.

Ein zusätzlicher personeller Mehraufwand entsteht hierbei insbesondere:

- Für den Verkehrssicherungstrupp des Kreisforstamtes
- Für die Organisations- und Unterstützungsleistungen für Privatwaldbesitzer allgemein (Straßenbauamt und Kreisforstamt)
- Im Besonderen, falls Ersatzvornahmen vollstreckt werden müssen (v.a. Straßenbauamt)

Die bisherigen Strukturen können diese Mehrarbeit nicht vollumfänglich abfangen. In den kommenden Jahren können daher insbesondere im Straßenbauamt sowie dem Kreisforstamt zusätzliche Stellenanteile erforderlich werden, die nach entsprechender Prüfung in die zukünftigen Haushaltsberatungen eingebracht würden.

Auf die Haushalte der beteiligten Ämter, auch hier insbesondere auf das Straßenbauamt, aber auch das Kreisforstamt, kommen hohe Vorfinanzierungskosten zu, die von zahlreichen betroffenen Privatwaldeigentümern wieder per Rechnung oder Bescheid eingefordert werden müssen. Hierbei können Kostenausfälle nicht ausgeschlossen werden, dies würde die Haushalte zusätzlich belasten.

Falls umweltfachliche Ausgleichsmaßnahmen für zu fallende Bäume im Besitz des Straßenbau- lastträgers vorgeschrieben werden, entstehen für das Straßenbauamt zusätzliche Kosten in derzeit nicht absehbarer Höhe.

Dr. Martin Kistler
Landrat