



Oberste Baubehörde im Bayerischen Staatsministerium des
Innern, für Bau und Verkehr • Postfach 22 12 53 • 80502 München

Präsidentin
des Bayer. Landtags
Frau Barbara Stamm, MdL
Maximilianeum
81627 München

Bayern.
Die Zukunft.

Ihr Zeichen, Ihre Nachricht vom
PI/G-4254-3/1626 I
12.05.2017

Unser Zeichen
IID5

München
16.06.2017

**Schriftliche Anfrage des Herrn Abgeordneten Dr. Sepp Dürr vom 09.05.2017
betreffend Gefährdete Allee in der Gemeinde Maisach**

Sehr geehrte Frau Landtagspräsidentin,

die Schriftliche Anfrage beantworte ich wie folgt:

Vorbermerkung:

Das Staatliche Bauamt Freising plant, die Fahrbahn der Staatsstraße 2054 zwischen Maisach und Überacker zu erneuern. Die Straße ist in diesem Bereich in einem schlechten Erhaltungszustand. Eine Erneuerung ist dringend angezeigt, um die Substanz der Straße zu sichern und die Gebrauchstauglichkeit zu gewährleisten. Die Baumaßnahme ist in der 2. Jahreshälfte 2017 vorgesehen.

In diesem Zusammenhang hat der Straßenbaulastträger zu bewerten, ob der bauliche Eingriff gemäß gültigen Regelwerken weitere Maßnahmen an der Straße auslöst. Dies ist auch für den Bereich der Verkehrssicherheit zu prüfen, zuzumal zu befürchten ist, dass sich durch einen neuen Fahrbahnbelag das Geschwindigkeitsniveau auf dem Streckenabschnitt erhöht.

Die St 2054 zwischen Maisach und Überacker ist auf einer Länge von ca. 2 km beidseitig von Bäumen eingesäumt (insgesamt ca. 170 Bäume). Diese Bäume stehen teilweise sehr nah, bis zu 50 cm, am Fahrbahnrand und stellen für die Verkehrsteilnehmer jeweils eine Gefahrenstelle als punktuell Einzelhindernis dar.

Zu 1.1: Wann wurde der Beschluss gefasst, die Bäume zu fällen?

Seit Herbst 2016 wird die Baumaßnahme zur Erneuerung der Fahrbahn der St 2054 durch das Staatliche Bauamt Freising geplant und vorbereitet. In diesem Zusammenhang wurden in einem Gesamtkonzept verschiedene Varianten entwickelt und geprüft, wie im konkreten Fall Schutzmaßnahmen zur Herstellung „fehlerverzeihender Seitenräume“ an der Straße ergriffen werden können und zugleich die Einhaltung der naturschutzrechtlichen Belange und des sorgsamsten Umgangs mit der Straßenbepflanzung gewährleistet werden kann. Das vom Staatlichen Bauamt Freising erarbeitete und noch zur Abstimmung stehende Konzept wurde der Unteren Verkehrsbehörde und der Unteren Naturschutzbehörde am Landratsamt Fürstenfeldbruck bereits vorgestellt und soll im Laufe des Sommers 2017 mit diesen beiden Stellen abgestimmt werden.

Ein letztendlicher Beschluss für die Fällung von Bäumen setzt eine Erlaubnis der Unteren Naturschutzbehörde voraus. Hierfür sind noch spezielle artenschutzrechtliche Prüfungen durchzuführen, die bereits an ein Fachbüro vergeben wurden, bis dato aber noch nicht abgeschlossen sind.

Zu 1.2: Wer hat den Beschluss gefasst?

Siehe zu 1.1.

Zu 2.1: Aufgrund welcher Vorschriften/Richtlinien müssen die Bäume abgeholzt werden?

Für die Beurteilung der Verkehrsgefährdung durch vorhandene Straßenbäume und darauf aufbauend die Entscheidung über die Fällung von Straßenbäumen sind folgende **Richtlinien und Empfehlungen** einschlägig:

- Richtlinien für passiven Schutz an Straßen durch Fahrzeug-Rückhaltesysteme in der Ausgabe 2009 (RPS 2009)
- Einsatzempfehlungen für Fahrzeug-Rückhaltesysteme der Bundesanstalt für Straßenwesen
- Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume in der Ausgabe 2006 (ESAB 06)
- „Ergänzende Hinweise zur Anwendung RPS 2009 in Bayern“ Ministerialschreiben des StMI, IID9-43342-009/01 vom 20.05.2016

Zu 2.2: Welche Einzelgründe sind für das Abholzen verantwortlich?

Die RPS 2009 ist für die Absicherung von Gefahrenstellen bei „grundhafter Erneuerung von Straßen“ anzuwenden. Gemäß RPS 2009 ist die Notwendigkeit von Schutzeinrichtungen am äußeren Fahrbahnrand zu prüfen, wenn sich Gefahrenstellen innerhalb eines kritischen Abstandes zur Straße befinden. Bei einer **zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h** ist dieser kritische Abstand (bei gleicher Höhenlage) mit 7,5 m anzusetzen. Bäume mit einem Stammumfang von mehr als 25 cm stellen ein nichtverformbares, punktuell Einzelhindernis dar, vor dem Fahrzeuginsassen mittels passiver Schutzeinrichtung geschützt werden müssen.

Für das Aufstellen einer passiven Schutzeinrichtung (Stahlschutzplanke oder Betonschutzwand) ist ausreichend Platz zwischen dem vorhandenen Fahrbahnrand und einem Baum erforderlich. Dieser Platzbedarf bemisst sich aus dem einzuhaltenen Abstand der Schutzeinrichtung zum Fahrbahnrand (hier sollen 50 cm nicht unterschritten werden), der Konstruktionstiefe der Schutzeinrichtung selbst, sowie dem Wirkungsbereich hinter der Schutzeinrichtung (diese verformt sich beim Anprall zur Umwandlung der Anprallenergie nach hinten). Der Wirkungsbereich sollte möglichst groß gewählt werden, weil abkommende Fahrzeuge dann seltener auf die Fahrbahn zurückgeschleudert werden. Wenn Bäume so dicht am Fahrbahnrand stehen, dass der notwendige Wirkungsbereich nicht eingehalten werden kann, ist das Aufstellen einer Schutzeinrichtung jedoch trotzdem zweckmäßig.

Bei dem vom Staatlichen Bauamt Freising entwickelten Konzept soll ein Stahl-schutzplankensystem zur Ausführung kommen, das speziell für den Schutz vor dem Anprall auf Bäume entwickelt wurde. Dessen Einsatz ist bei Einhaltung des erforderlichen Mindestabstands vom Fahrbahnrand (0,5 m) und eines minimalen Baumabstandes von 0,88 m möglich.

Teilweise stehen aber dennoch Bäume zu nah am Fahrbahnrand, um selbst diese speziellen Schutzplanken anbringen zu können. Für diese Bäume sieht das erarbeitete Konzept die Fällung vor. Des Weiteren sieht das Sicherungskonzept vor, das Aufstellen von Schutzplanken gleichzeitig an beiden Fahrbahnseiten möglichst zu vermeiden, weil dadurch ein optisch einengender Eindruck entsteht, der wiederum die Gefahr möglicher Zusammenstöße im Begegnungsfall erhöht. Daher werden vordringlich die Außenränder in den engeren Kurvenbereichen mit Schutzplanken geschützt. In diesen Bereichen können jedoch auch einzelne Bäume in den Innenrändern von einer Fällung betroffen sein, wenn der o. g. Baumabstand zum Fahrbahnrand deutlich unterschritten wird.

Zu 2.3: Inwieweit ist der Streckenabschnitt ein Unfallschwerpunkt?

Die aktuelle 3-Jahres-Unfallkarte (2012-2014) weist den Abschnitt **nicht als am**  **che Unfallhäufung** aus. Per Definition spricht man von einer Unfallhäufung, wenn sich in einem Streckenbereich von 1.000 m innerhalb von 3 Jahren Unfälle mit insgesamt mindestens 3 Schwerverletzten ereignen.

Zu 3.1: Wann wurde der Gemeinde Maisach dieser Beschluss mitgeteilt?

Nachdem die einzelnen Alleebäume Anfang 2017 für eine möglichst genaue Ermittlung des Schutzkonzeptes vermessen und für diese Vermessungsarbeiten vorab markiert wurden, entstand die Befürchtung, das Staatliche Bauamt Freising wolle alle markierten Bäume fällen. Dadurch wurde die Allee Inhalt der örtlichen Presseberichterstattung im März 2017. Daraufhin hat das Staatliche Bauamt Freising den **1. Bürgermeister von Maisach, Herrn Hans Se**  telefonisch über die Hintergründe der Maßnahme informiert.

Zu 3.2: Wurde der Beschluss schriftlich bzw. mündlich mitgeteilt?

Siehe zu 3.1.

Zu 3.3: Welche Behörde/Amt hat diesen Beschluss der Gemeinde Maisach mitgeteilt?

Siehe zu 3.1.

Zu 4.1: Welche Alternativen wurden erwogen, um die Fällung der Bäume zu verhindern? (z.B. Geschwindigkeitsreduzierung)

Bei dem vom Staatlichen Bauamt Freising entwickelten Konzept werden die Belange der Verkehrssicherheit und des Naturschutzes gegeneinander abgewogen und gleichermaßen berücksichtigt. Mögliche Alternativen wurden in diesem Abwägungsprozess mit einbezogen.

Die beiden Alternativen, entweder alle Allee-Bäume in einem Korridor von 7,5 m Abstand beidseitig vom Fahrbahnrand zu fällen oder die zulässige Höchstgeschwindigkeit durchgehend auf 50 km/h zu begrenzen, stellen dabei die **Extremvarianten** dar, die entweder die Belange der Verkehrssicherheit oder des Naturschutzes zu jeweils 100 % berücksichtigen würden. Das aktuell vorgeschlagene Schutzkonzept bewegt sich zwischen den Extremen und lässt Handlungsspielraum bezüglich beider Belange.

Zu 4.2: Von wem wurden diese Alternativen vorgeschlagen?

Die möglichen Alternativen wurden vom Staatlichen Bauamt Freising als Vorhabensträger erarbeitet und mit der Unteren Naturschutzbehörde und der Unteren Verkehrsbehörde am Landratsamt Fürstenfeldbruck erörtert.

Zu 4.3: Wie ist der aktuelle Umsetzungsstand der möglichen Alternativen?

Von der Unteren Verkehrsbehörde wird eine pauschale Geschwindigkeitsbegrenzung für den gesamten Streckenabschnitt abgelehnt, da gemäß Straßenverkehrsordnung die zulässige Geschwindigkeit außerorts 100 km/h betragen soll. Die aktuelle Beschränkung auf 60 km/h bei Nässe besteht nur aufgrund des schlechten Fahrbahnzustands und der hierdurch mangelhaften Griffigkeit. Sobald die Straße erneuert ist, besteht kein Rechtsgrund mehr, die Beschränkung aufrecht zu erhalten. Außerdem bliebe bei Nichtbeachtung einer reduzierten zulässigen Geschwindigkeit die Gefährdungslage weiter bestehen.

Von der Unteren Naturschutzbehörde werden umfangreiche Fällungen abgelehnt. Sollte es zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei einzelnen Bäumen keine technischen oder verkehrsrechtlichen Alternativen geben, so würde von Seiten der Unteren Naturschutzbehörde mit einer Fällung in sehr geringem Umfang Einverständnis bestehen, falls artenschutzrechtliche Untersuchungen belegen, dass keine Verbotstatbestände damit verletzt werden. Die entsprechenden artenschutzrechtlichen Untersuchungen werden derzeit im Auftrag des Staatlichen Bauamtes Freising durchgeführt.

Für alle möglicherweise zu fällenden Bäume sind vom Staatlichen Bauamt Freising bereits entsprechende Ersatzpflanzungen zugesagt, beispielsweise in vorhandenen Lücken der Allee oder hinter neu errichteten Schutzeinrichtungen.

Zu 5.1: Inwieweit hat sich die zuständige Behörde mit der Gemeinde Maisach wegen der geplanten Maßnahmen ins Benehmen gesetzt?

Ein Benehmen mit der Gemeinde Maisach wurde nicht hergestellt, da die zu fällenden Bäume ausnahmslos auf Grundstücken im Eigentum des Straßenbaulastträgers stehen. Dennoch hat das Staatliche Bauamt Freising mit der Gemeinde Maisach vereinbart, sie über den weiteren Fortgang der Abstimmung zu informieren.

Zu 5.2: Welche Behörden/Ämter haben bisher Stellungnahmen zu den geplanten Baumfällungen abgegeben?

Siehe zu 4.2.

Zu 6.1: Wann sollen die Bäume gefällt werden?

Dies ist für die i.d.R. artenschutzrechtlich unkritische Jahreszeit, ab Oktober 2017 vorgesehen. Einen genauen Zeitraum wird eine entsprechende Fällungserlaubnis vorgeben.

Zu 6.2: Wie viele Bäume sollen abgeholzt werden?

Der Umfang der Baumfällungen wird in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde festgelegt. Der Abstimmungsprozess läuft derzeit, so dass aktuell noch keine konkrete Anzahl an Bäumen genannt werden kann. Ziel der Abstimmung ist es, für die konkurrierenden Belange Naturschutz, Verkehrssicherheit und Verkehrsrecht einen für alle Seiten akzeptablen Kompromiss zu erarbeiten.

Zu 7.1: Wie viele Alleen gibt es im Landkreis Fürstenfeldbruck?

Daten hierzu werden nicht erfasst. Im Bereich der Bundes- und Staatsstraßen im Landkreis Fürstenfeldbruck weist die Straßenbepflanzung entlang der folgenden Strecken durch beidseitigen, linienhaften Baumbestand Allee-Charakter auf:

- B 2 zwischen Puch und dem Baustoffwerk
- St 2054 zwischen Sulzemoos und der A 8
- St 2069 südlich Alling (über die Landkreisgrenze zum Landkreis Starnberg)
- St 2339 zwischen Günding und der B 471

Zu 7.2: Ist deren Bestand insgesamt bzw. teilweise gefährdet?

In jedem Einzelfall werden die oben genannten Abstimmungen durchgeführt und die Situation vom Straßenbaulastträger individuell beurteilt. Die Belange des Naturschutzes und des Landschaftsbildes gehen dabei stets in die Abwägung ein. In manchen Fällen werden bestehende Alleen durch Nachpflanzungen in bestehende Baumlücken in bezüglich der Verkehrssicherheit unkritischen Abschnitten aufgewertet wie z. B. an der B 471 am südwestlichen Ortseingang von Grafrath in diesem Herbst.

Mit freundlichen Grüßen

gez. Gerhard Eck
Staatssekretär