

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden),  
Matthias Gastel, Dr. Valerie Wilms, weiterer Abgeordneter und der Fraktion  
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 18/12212 –**

### **Verbesserung des Alleenschutzes (Nachfrage zur Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage auf Bundestagsdrucksache 18/11992)**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Verkehrssicherheit und Alleenschutz stehen in einigen Fachkreisen bisweilen in einem Gegensatz. Noch immer werden unter Berufung auf die Verbesserung der Verkehrssicherheit und der einschlägigen Richtlinie RPS 2009 ganze Alleen daher unwiederbringlich beseitigt.

Doch um die folgenschweren Unfälle im Bereich von Alleen und einseitigen Baumreihen wirksam zu reduzieren, steht eine breite Palette infrastrukturseitiger und verkehrsorganisatorischer Maßnahmen zur Verfügung. Nach Auffassung der Fragesteller werden diese Maßnahmen bisher nicht annähernd ausgeschöpft, was auch aus der Antwort der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 18/11992) hervorgeht. Besonders wirksam ist die Nachrüstung von Alleenschnitten mit Schutzplanken und die Reduzierung und Überwachung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit.

Wie aus der Antwort der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 18/11992) weiter hervorgeht, gibt es bisher offenbar keine Überlegungen, wie die Richtlinie RPS 2009 so zu überarbeiten ist, dass die Ansprüche von Verkehrssicherheit und Alleenschutz miteinander vereinbart werden können.

1. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahl der Baumunfälle seit dem Jahr 2005 entwickelt, und wie hat sich in diesem Zeitraum die Zahl der Getöteten, die mit diesen Unfällen in Verbindung stehen, entwickelt (bitte nach Jahren und Bundesländern aufschlüsseln)?
2. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung in diesem Zeitraum die Zahl der Schwerverletzten, die mit Baumunfällen in Verbindung stehen, entwickelt (bitte nach Jahren und nach Bundesländern aufschlüsseln)?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die in der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik dokumentierte Anzahl der Unfälle mit Personenschaden mit Aufprall auf einen Baum sowie die Zahl der Getöteten und Schwerverletzten, die mit diesen sogenannten „Baumunfällen“ in Verbindung stehen, ist in Tabelle 1 für die Jahre 2005 bis 2015 nach Bundesländern aufgeschlüsselt dargestellt.

		Unfälle mit Personenschaden mit Aufprall auf Baum sowie dabei Getötete und Schwerverletzte										
		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Baden-Württemberg	Unfälle (P)	1.300	1.307	1.338	1.230	1.303	1.215	1.179	1.141	1.179	1.016	952
	Getötete	83	91	101	80	77	63	66	59	50	55	41
	Schwerverletzte	638	649	647	562	637	593	633	544	621	527	481
Bayern	Unfälle (P)	2.609	2.459	2.501	2.320	2.420	2.253	2.274	2.143	2.011	1.904	1.856
	Getötete	170	153	149	129	119	107	129	99	109	84	72
	Schwerverletzte	1.021	1.031	1.024	947	941	880	872	831	766	760	724
Berlin	Unfälle (P)	128	126	150	127	125	106	105	107	115	112	101
	Getötete	5	4	4	2	2	2	2	1	2	2	4
	Schwerverletzte	35	55	56	38	40	22	44	37	46	33	35
Brandenburg	Unfälle (P)	1.263	1.197	994	920	961	932	804	848	800	739	683
	Getötete	110	103	102	79	78	74	68	67	62	54	69
	Schwerverletzte	774	719	574	535	527	452	414	459	440	441	373
Bremen	Unfälle (P)	34	25	16	20	14	17	21	17	26	34	34
	Getötete	1	0	0	0	0	1	0	1	1	1	3
	Schwerverletzte	4	10	1	7	6	2	8	3	13	9	15
Hamburg	Unfälle (P)	99	83	91	89	91	86	94	89	66	84	75
	Getötete	2	2	2	2	2	2	3	0	1	0	0
	Schwerverletzte	30	13	30	14	22	21	26	14	19	23	23
Hessen	Unfälle (P)	984	870	844	820	789	665	708	736	685	683	650
	Getötete	60	52	64	47	58	29	38	42	31	33	35
	Schwerverletzte	470	442	405	358	333	284	316	400	304	306	314
Mecklenburg-Vorpommern	Unfälle (P)	856	781	673	585	616	510	457	436	430	393	410
	Getötete	74	71	49	46	66	44	44	24	24	29	25
	Schwerverletzte	408	382	339	301	283	221	221	194	202	186	201
Niedersachsen	Unfälle (P)	2.701	2.551	2.545	2.510	2.284	2.269	2.274	2.296	2.200	2.098	2.063
	Getötete	231	193	230	209	156	151	190	152	118	156	141
	Schwerverletzte	1.254	1.106	1.131	1.076	988	912	987	1.005	888	937	861
Nordrhein-Westfalen	Unfälle (P)	2.306	2.173	2.144	2.098	1.979	2.058	1.866	1.827	1.738	1.756	1.740
	Getötete	161	130	118	126	101	99	107	85	77	81	79
	Schwerverletzte	1.124	1.055	973	977	941	872	924	873	792	878	860
Rheinland-Pfalz	Unfälle (P)	609	569	542	527	523	528	450	450	436	423	430
	Getötete	39	34	36	33	32	28	33	25	23	19	27
	Schwerverletzte	248	237	240	231	249	192	172	199	178	188	220
Saarland	Unfälle (P)	173	152	125	134	120	104	97	106	93	110	87
	Getötete	7	9	8	9	4	7	7	5	4	9	2
	Schwerverletzte	51	55	38	48	49	31	40	40	26	53	36
Sachsen	Unfälle (P)	1.028	949	900	800	799	707	700	712	662	626	655
	Getötete	59	62	57	54	46	36	36	48	31	39	41
	Schwerverletzte	542	495	531	410	445	352	409	354	287	332	352
Sachsen-Anhalt	Unfälle (P)	758	804	735	688	666	612	504	542	514	436	455
	Getötete	60	59	53	42	31	37	41	36	31	36	28
	Schwerverletzte	360	375	370	340	299	249	239	239	264	218	235
Schleswig-Holstein	Unfälle (P)	588	516	562	530	524	484	493	526	545	518	474
	Getötete	31	35	41	28	37	23	31	27	18	30	19
	Schwerverletzte	228	191	215	229	242	153	188	192	224	212	195
Thüringen	Unfälle (P)	667	623	622	586	532	444	469	434	381	367	394
	Getötete	41	36	37	45	31	21	26	25	19	16	17
	Schwerverletzte	324	306	329	277	240	195	198	210	174	183	171
Deutschland	Unfälle (P)	16.103	15.185	14.782	13.984	13.746	12.990	12.495	12.410	11.881	11.299	11.059
	Getötete	1.134	1.034	1.051	931	840	724	821	696	601	644	603
	Schwerverletzte	7.511	7.121	6.903	6.350	6.242	5.431	5.691	5.594	5.244	5.286	5.096

BASI-18/2017

Tabelle 1: Unfälle mit Personenschaden mit Aufprall auf einen Baum sowie dabei Getötete und Schwerverletzte im Zeitraum 2005 bis 2015

- Wie verteilt sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Zahl der bei Baumunfällen Getöteten seit dem Jahr 2005 auf das klassifizierte Straßennetz (Bundesstraße, Landes- bzw. Staatsstraße, Kreisstraße oder Gemeindestraße; bitte nach Ländern und Jahren aufschlüsseln)?

Die Verteilung der bei Baumunfällen Getöteten seit 2005 auf das klassifizierte Straßennetz ist in Tabelle 2 für die Jahre 2005 bis 2015 nach Bundesländern aufgeschlüsselt dargestellt.

		Getötete Personen bei Unfällen mit Aufprall auf Baum										
		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Baden-Württemberg	Bundesautobahn	13	7	10	7	4	2	4	4	3	1	1
	Bundesstraße	12	30	14	18	23	12	11	11	10	10	11
	Landesstraße	28	27	37	28	30	30	28	21	17	15	13
	Kreisstraße	26	22	31	19	14	13	14	18	11	21	10
	sonstige Straße	4	5	9	8	6	6	9	5	9	8	6
Bayern	Bundesautobahn	16	14	12	18	11	12	9	6	10	10	8
	Bundesstraße	30	34	35	23	16	26	35	21	24	9	19
	Landesstraße	62	46	45	41	42	33	34	29	38	23	22
	Kreisstraße	47	32	39	32	38	23	30	28	26	24	15
	sonstige Straße	15	27	18	15	12	13	21	15	11	18	8
Berlin	Bundesautobahn	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Bundesstraße	1	1	1	0	0	0	1	0	0	0	1
	Landesstraße	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kreisstraße	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	sonstige Straße	4	3	3	2	2	2	1	1	2	2	3
Brandenburg	Bundesautobahn	4	3	4	1	2	3	0	5	2	1	0
	Bundesstraße	42	41	39	22	25	26	20	21	28	18	25
	Landesstraße	45	37	46	42	40	36	37	34	22	22	34
	Kreisstraße	10	14	9	8	5	6	5	4	3	9	9
	sonstige Straße	9	8	4	6	6	3	6	3	7	4	1
Bremen	Bundesautobahn	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Bundesstraße	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Landesstraße	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kreisstraße	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	sonstige Straße	1	0	0	0	0	1	0	1	1	1	3
Hamburg	Bundesautobahn	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Bundesstraße	1	0	2	0	0	0	0	0	1	0	0
	Landesstraße	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	Kreisstraße	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	sonstige Straße	1	2	0	2	2	2	3	0	0	0	0
Hessen	Bundesautobahn	9	4	2	7	4	1	0	3	4	1	4
	Bundesstraße	20	26	22	14	13	9	13	14	7	9	10
	Landesstraße	16	19	24	15	29	12	13	18	15	14	16
	Kreisstraße	9	2	10	5	12	5	10	5	3	6	0
	sonstige Straße	6	1	6	6	0	2	2	2	2	3	5
Mecklenburg-Vorpommern	Bundesautobahn	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	0
	Bundesstraße	18	25	8	16	18	16	13	10	11	10	9
	Landesstraße	34	23	26	17	27	16	13	8	9	12	9
	Kreisstraße	18	16	11	10	15	10	15	5	2	4	5
	sonstige Straße	4	7	4	3	6	2	3	0	2	2	2
Niedersachsen	Bundesautobahn	10	7	7	8	3	4	3	3	1	1	1
	Bundesstraße	58	52	51	68	28	38	54	39	29	35	35
	Landesstraße	73	56	91	69	49	38	70	55	44	58	57
	Kreisstraße	73	64	74	54	61	53	59	44	39	48	39
	sonstige Straße	17	14	7	10	15	18	4	11	5	14	9
Nordrhein-Westfalen	Bundesautobahn	7	3	5	4	3	10	2	2	4	2	3
	Bundesstraße	34	26	21	25	22	20	24	18	14	14	16
	Landesstraße	62	53	49	47	40	39	48	36	27	35	36
	Kreisstraße	36	33	29	35	27	19	26	20	21	21	16
	sonstige Straße	22	15	14	15	9	11	7	9	11	9	8
Rheinland-Pfalz	Bundesautobahn	0	3	4	0	4	0	0	3	0	0	1
	Bundesstraße	9	9	8	12	11	10	8	8	3	4	10
	Landesstraße	13	16	15	10	8	9	15	10	12	6	13
	Kreisstraße	12	4	7	10	7	7	9	3	5	6	2
	sonstige Straße	5	2	2	1	2	2	1	1	3	3	1
Saarland	Bundesautobahn	2	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0
	Bundesstraße	0	0	1	2	0	0	1	0	0	1	0
	Landesstraße	3	2	4	3	0	3	2	1	3	5	1
	Kreisstraße	0	4	1	4	4	2	2	3	1	0	1
	sonstige Straße	2	3	2	0	0	2	1	1	0	2	0
Sachsen	Bundesautobahn	2	1	4	3	1	0	1	2	1	1	4
	Bundesstraße	17	7	22	9	14	16	9	14	5	10	10
	Landesstraße	29	38	17	28	16	12	11	17	14	18	15
	Kreisstraße	8	12	10	6	13	4	11	9	7	7	7
	sonstige Straße	3	4	4	8	2	4	4	6	4	3	5
Sachsen-Anhalt	Bundesautobahn	2	2	1	1	0	0	0	3	0	0	0
	Bundesstraße	27	14	19	10	8	8	10	10	13	14	11
	Landesstraße	19	17	20	16	12	18	18	11	11	9	7
	Kreisstraße	11	23	11	12	8	6	5	10	6	11	10
	sonstige Straße	1	3	2	3	3	5	8	2	1	2	0
Schleswig-Holstein	Bundesautobahn	2	3	2	1	6	1	1	2	2	0	1
	Bundesstraße	10	13	17	7	7	3	10	1	3	7	5
	Landesstraße	12	11	12	9	16	7	11	15	9	17	5
	Kreisstraße	5	5	9	10	1	9	7	6	4	4	6
	sonstige Straße	2	3	1	1	7	3	2	3	0	2	2
Thüringen	Bundesautobahn	0	0	1	2	0	2	0	0	0	0	0
	Bundesstraße	11	14	12	8	10	6	10	9	8	4	6
	Landesstraße	22	15	17	29	14	11	6	14	9	8	8
	Kreisstraße	6	5	5	3	2	2	6	2	0	2	3
	sonstige Straße	2	2	2	3	5	0	4	0	2	2	0
Deutschland	Bundesautobahn	67	47	52	52	38	35	21	34	27	19	23
	Bundesstraße	290	292	272	234	195	190	219	176	156	145	168
	Landesstraße	418	360	403	354	323	264	306	269	230	242	236
	Kreisstraße	261	236	246	208	207	159	199	157	128	163	123
	sonstige Straße	98	99	78	83	77	76	76	60	60	75	53
Insgesamt		1.134	1.034	1.051	931	840	724	821	696	601	644	603

BAST-18/2017

Tabelle 2: Getötete bei Unfällen mit Aufprall auf einen Baum im Zeitraum 2005 bis 2015

4. Liegen der Bundesregierung Daten aus der Unfallstatistik vor, die Rückschlüsse zulassen, welche Höchstgeschwindigkeit bei den tödlich verlaufenen Baumunfällen zulässig war, bzw. welche Unfälle in Verbindung mit überhöhter Geschwindigkeit standen?

Wenn ja, welche Geschwindigkeit war zulässig, und in wie vielen Fällen konnte überhöhte Geschwindigkeit bei Baumunfällen nachgewiesen werden (bitte nach Ländern aufschlüsseln)?

Welche Rückschlüsse zieht die Bundesregierung aus den Daten?

Der Bundesregierung liegen keine Daten aus der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik vor, die belastbare Rückschlüsse zulassen, welche Höchstgeschwindigkeit bei den tödlich verlaufenen Baumunfällen zulässig war, bzw. welche Unfälle in Verbindung mit überhöhter Geschwindigkeit standen.

5. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse und Erfahrungen mit Alleinstrecken vor, die mit Schutzplanken ausgerüstet wurden und/oder bei denen die zulässige Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt und wirksam kontrolliert wurde?

Wenn ja, für welche Streckenzüge hat die Bundesregierung Daten zur Entwicklung der Unfallzahlen (auch Zahl der im besagten Abschnitt Getöteten und Schwerverletzten) vor und nach Umsetzung der Maßnahmen (also Schutzplanken, ortsfeste Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen und/oder Geschwindigkeitsbegrenzung, wenn möglich nach Ländern aufschlüsseln)?

Der Bundesregierung liegen keine Erkenntnisse und Erfahrungen mit Alleinstrecken vor, die mit Schutzplanken ausgerüstet wurden und/oder bei der die zulässige Höchstgeschwindigkeit herabgesetzt und wirksam kontrolliert wurde. Unfälle mit Schutzeinrichtungen werden zwar erfasst, allerdings nicht im Zusammenhang mit Alleen.

6. Welche Erfahrungen wurden bei den genannten Streckenzügen dabei gesammelt, und welchen Erkenntnisgewinn zieht die Bundesregierung daraus?

Die Verbesserung der Verkehrssicherheit und damit die Rettung von Menschenleben sind für die Bundesregierung wichtige Anliegen. Wie in der Vorbemerkung der Bundesregierung auf Bundestagsdrucksache 18/11992 dargelegt, sind die Unfallfolgen aufgrund der Unnachgiebigkeit eines Baumes überdurchschnittlich schwer. Deshalb ist das rechtmäßige und umsichtige Verhalten der Verkehrsteilnehmer und -teilnehmerinnen von enormer Bedeutung, z. B. jeweils die Geschwindigkeiten situativ anzupassen. Hier setzen auch die Aufklärungsmaßnahmen des Bundes zur Verbesserung der Verkehrssicherheit an. Eine weitere Maßnahme zur Verringerung der Unfallschwere ist die Errichtung und Nachrüstung von passiven Schutzeinrichtungen.

7. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse vor, wie sich Abschnittskontrollen zur Überwachung von Tempolimits im Bereich von Alleen auf das Unfallgeschehen auswirken?

Wenn ja, welche Erfahrungen liegen konkret vor, und wie hat sich die Zahl der Unfälle nach Einrichtung einer Abschnittskontrolle entwickelt?

8. Liegen der Bundesregierung Erkenntnisse vor, wie sich die Einrichtung von Überholverbots durch Fahrstreifenbegrenzungen mit Zeichen 295 der Straßenverkehrsordnung (StVO) oder Zeichen 296 StVO auf die Entwicklung des Unfallgeschehens innerhalb von Alleen bzw. einseitigen Baumreihen ausgewirkt hat?

Wenn ja, welche Ergebnisse konnten mit diesen ergänzenden verkehrstechnischen Maßnahmen ggf. in Kombination mit anderen Maßnahmen erzielt werden?

Die Fragen 7 und 8 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

In Deutschland gibt es derzeit keine Rechtsgrundlage für die Durchführung sog. Abschnittskontrollen (Section Control). Der Vollzug der StVO obliegt den Ländern als alleinige Angelegenheit.

Der Bundesregierung liegen daher weder Erfahrungen mit Abschnittskontrollen noch mit entsprechenden verkehrsrechtlichen Maßnahmen in Bezug auf Alleen bzw. einseitige Baumreihen vor.

9. Welche Forschungsvorhaben zur Reduzierung von Baumunfällen hat die Bundesregierung bei der Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) bisher beauftragt, um wirksame infrastrukturelle und fahrzeugseitige Maßnahmen zur Minderung der Unfallfolgen von Baumunfällen zu identifizieren?

Die BASt hat zahlreiche Forschungsvorhaben zur Thematik der Verkehrssicherheit auf Landstraßen durchgeführt. Die Forschungsvorhaben befassen sich dabei nicht nur mit den Unfallfolgen, sondern ebenfalls mit dem Unfallhergang. Der Unfallhergang von Unfällen mit einem Aufprall auf einen Baum ist überwiegend dadurch gekennzeichnet, dass die Fahrerin oder der Fahrer die Kontrolle über das Fahrzeug verliert, ohne dass andere Verkehrsteilnehmer dazu beigetragen haben und es anschließend zu einem Abkommen von der Fahrbahn kommt. Mit der Thematik zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit Unfällen mit einem Aufprall auf einen Baum und deren Maßnahmen befassten sich u. a. die nachfolgenden FE-Projekte und deren Vorgängerprojekte:

- „Einfluss verbesserter Fahrzeugsicherheit bei Pkw auf die Entwicklung von Landstraßenunfällen“ (F1100.06510)
- „Einfluss der Straßenraumgestaltung an Außerortsstraßen“ (02.217/2005)
- „Einfluss der Straßenseitenraumbepflanzung auf Fahrverhalten und Verkehrssicherheit“ (FE 82.296/2005)
- „RIPCORD-ISEREST (Road Infrastructure Safety Protection - Core-Research and Development for Road Safety in Europe - Increasing safety and reliability of secondary roads for a sustainable Surface Transport)“ (F1100.05610)
- „Unfälle auf schmalen Landstraßenquerschnitten“ (F1100.06612)
- „Sicherheit zweistreifiger Bundesstraßen - Auswirkungen von linienhaft angeordneten ortsfesten Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen“ (FE 82.281/2008)
- eine Analyse des Landstraßenunfallgeschehens („Unfallgeschehen auf Landstraßen – Eine Auswertung der amtlichen Straßenverkehrsunfallstatistik“ F1100.4208015)
- „Bewertungsmodell für die Verkehrssicherheit von Straßen (FE 82.334/2007).

10. Welche Erkenntnisse hat die Bundesregierung aus den Forschungsvorhaben der BAST gewonnen, und welche Maßnahmen hält sie für praxistauglich und daher in Zukunft anwendbar?

In den Forschungsvorhaben wurden detaillierte Erkenntnisse zum Unfallgeschehen, darunter zur Unfallentstehung, -ablauf und Unfallschwere sowie zu möglichen Maßnahmen in Abhängigkeit der örtlichen Situation und der Bepflanzung gewonnen. Für differenzierte Erkenntnisse wird auf die jeweiligen Berichte der Forschungsvorhaben verwiesen.

11. Hat die Bundesregierung untersuchen lassen, wie stark sich die Zahl der bei Baumunfällen Getöteten durch eine Kombination verschiedener infrastrukturseitiger und verkehrsorganisatorischer Maßnahmen reduzieren ließe, wenn in den kritischen Alleeanabschnitten bzw. Abschnitten mit einseitigen Baumreihen des Straßennetzes netzweit die jeweils passende, auf die örtliche Situation abgestimmte Maßnahme umgesetzt würde?

Wenn ja, welche Erkenntnisse ergab die Untersuchung?

Wenn nein, plant die Bundesregierung die Beauftragung einer solchen Untersuchung?

Im Rahmen der Forschungsvorhaben wurden bauliche, betriebliche, verkehrstechnische, straßenverkehrsrechtliche und fahrzeugtechnische Maßnahmen sowie deren Kombination untersucht. Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit im Zusammenhang mit Unfällen mit einem Aufprall auf einen Baum beeinflussen nicht nur das Unfallgeschehen, sondern verringern dabei besonders die Unfallschwere. Eine Maßnahme zur Verringerung der Unfallschwere ist die Errichtung und Nachrüstung von passiven Schutzeinrichtungen. Fahrzeugtechnische Maßnahmen bei Pkw, wie eine Fahrdynamikregelung (ESC = Electronic Stability Control) reduzieren maßgeblich die Fahrunfälle, unter denen sich auch die Unfälle mit Abkommen von der Fahrbahn finden. Seit 2011 sind Fahrdynamikregelungen bei neuen Pkw-Typen gemäß internationaler fahrzeugtechnischer Vorschriften verpflichtend zu verbauen.

Die wirksamen und geeigneten Maßnahmen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume und der Verringerung der Unfallschwere sind Bestandteil der technischen Regelwerke der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Aufgrund unterschiedlicher baulicher und verkehrlicher Rahmenbedingungen können die für die jeweilige Situation vor Ort am besten geeigneten Maßnahmen variieren. Die Auswahl von für den jeweiligen Einzelfall geeigneten Maßnahmen zum Schutz vor Unfällen mit einem Aufprall auf einen Baum treffen die örtlich zuständigen Straßenbau- und Straßenverkehrsbehörden der Länder. Für weitere Folgerungen wird auf die Antwort zu den Fragen 11 bis 15 auf Bundestagsdrucksache 18/11992 verwiesen.



