

zum ULV-Ausschuss am 09.07.2020, TOP 3

**Hinweis für die Presse: Bitte nicht vor dem Sitzungstermin veröffentlichen.**

**Landkreis Ebersberg**

Ebersberg, 08.07.2020

Az.

Zuständig: Johannes Dirscherl, ☎ 08092-823-111

### **Vorgesehene Beratungsreihenfolge**

ULV-Ausschuss am 09.07.2020, Ö

**EBE 8; Radweg und Kreisstraßenausbau Nettelkofen-Seeschneider Kreisel;  
Entscheidung über die Fortsetzung/Umplanung der Baumaßnahme;  
a) Antrag Bündnis 90/Die Grünen vom 22.06.2020;  
b) Antrag CSU/FDP Fraktion vom 29.06.2020**

200608\_Baumkraxler\_ArtR-KP\_Nettelkofen  
Antrag Bündnis 90/die Grünen vom 22.06.2020  
Antrag CSU-FDP vom 29.06.2020

### **Sitzungsvorlage 2020/0067**

#### **I. Sachverhalt:**

Diese Angelegenheit wurde bereits behandelt im  
ULV-Ausschuss am 30.06.2020, TOP 4

Auf die Sitzung am 30.06.2020 wird Bezug genommen. Der ULV-Ausschuss fasste in dieser Sitzung nachstehenden Beschluss (die Ziffern auf schwarzem Grund beziehen sich auf die nachfolgenden Erläuterungen):

1. Ziel ist der Erhalt der alten Eiche.
2. Eine abschließende Entscheidung über den Erhalt der alten Eiche mit kostenerhöhender Umplanung der Straßen- und Radwegeplanung oder über die Fortsetzung der bereits in Ausführung befindlichen Planung trifft der ULV-Ausschuss in seiner nächsten Sitzung am 09.07.2020.
3. Die Verwaltung wird beauftragt bis zur Sondersitzung des ULV-Ausschusses am 9.7.20, 15.00 Uhr zu prüfen, ob die ❶ ‚Trichterlösung‘ (mit Temporeduzierung und anderer Maßnahmen zur Verkehrssicherheit) ❷ technisch, förderfähig und haftungsrechtlich möglich ist.
4. Ein Sachverständiger für naturverträgliche Verkehrsplanung soll zur Sitzung geladen werden.

❶ und ❷ Das Ing.-Büro prüft die Möglichkeit, die Fahrbahn im Bereich der Eiche auf die bestehende (ehemalige) Fahrbahnbreite zu verengen (Trichterlösung) und stellt die Veränderung zeichnerisch dar.

Des Weiteren wird eine zeichnerische Darstellung für den Geh- und Radwegverlauf nördlich der Eiche aufgezeigt.

## **2. Stellungnahmen zu den Aufträgen aus dem ULV am 30.06.2020**

### **2.1 Stellungnahme des Planungsbüros (Zusammenfassung)**

Ein Vertreter des Büros wird in der Sitzung anwesend sein.

1. Durch die Herstellung der Straße ergibt sich ein massiver Eingriff im Erdreich, wodurch Wurzeln stark verletzt werden, was nach den Vorstellungen der Grünen mit einer im Gehwegbereich üblichen „Wurzelbrücke“ abgefangen werden soll. Für eine Straße muss eine wirkliche „Brücke“ in Form einer Betontragplatte gebaut werden. Diese ist frostfrei zu gründen (=Eingriff in das Wurzelwerk, mit nachfolgendem wahrscheinlichen Absterben der Eiche). In Zusammenarbeit mit dem Staatlichen Bauamt wird hier noch eine Lösung gesucht.
2. Durch die Nähe des Baums müsste ein Fahrzeugrückhaltesystem (Leitplanke) installiert werden, hierfür müssen Rammarbeiten vorgenommen werden. Ob und ggf. wie die Verletzung der Wurzeln vermieden werden kann, ist noch zu prüfen.
3. Die bestehende Straßenbreite im Bereich der Eiche beträgt 5,33 m, gemäß tachymetrischer Vermessung. Gemäß der Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen RAS06 ist eine Mindestbreite für den Begegnungsverkehr LKW / PKW von mindestens 5,55 m bei Tempo 50 km/h vorzusehen. Für den Begegnungsverkehr LKW / LKW sind 6,35 m bei Tempo 50 km/h erforderlich. Wir befinden uns jedoch auf einer Landstraße mit Tempo 70 km/h bzw. 100 km/h. Die Straße ist in diesem Bereich viel zu eng. Ein mögliches Tempolimit auf 50 km/h in diesem Bereich ist noch in Prüfung.
4. Im Zuge der Planung der Trichterlösung wird ebenfalls untersucht, in wie fern sich Radien ändern und welche Auswirkungen es auch auf den bestehenden Kreisverkehr hat.

Die Trichterlösung verstößt gegen die Richtlinie RAL und vermindert die Verkehrssicherheit. Das IB wird sicher Bedenken gegen die Art der gewünschten Ausführung anmelden und keinerlei Haftung für Schadensersatzansprüche bzw. strafrechtliche Verantwortung übernehmen

### **2.2 Stellungnahme des Straßenbauamts Rosenheim**

Das Straßenbauamt Rosenheim stimmt den Ausführungen des Ingenieurbüros DIPPOLD+GEROLD Beratende Ingenieure GmbH ohne Einschränkungen zu:

„Im Falle einer Umsetzung der „Trichterlösung“ würden die negativen Auswirkungen auf die Verkehrsqualität und vor allem auf die Verkehrssicherheit eindeutige Kerndefizite nach RSAS („Richtlinien für das Sicherheitsaudit von Straßen, Ausgabe 2019) darstellen, die nicht vertretbar wären. In diesem Falle müsste das Staatliche Bauamt Rosenheim ebenfalls ge-

genüber dem Bauherrn (Landkreis Ebersberg) Bedenken gegen die Art der gewünschten Ausführung anmelden und den entsprechenden Hinweis auf einen Haftungsausschluss in Bezug auf ggf. später entstehende Schadensersatzansprüche bzw. Strafrechtliche Verfahren geben.“

### **2.3 Stellungnahme eines weiteren Fachmanns für Wurzelbrücken (IB Weisser):**

Bei einem Ortstermin am 7.7.2020 wurde vom Ingenieurbüro Weisser, Bad Aibling noch eine weitere Fachmeinung eingeholt. Es wurde eine zusätzliche Straßenbauvariante diskutiert. Der Radweg würde in den Kronenbereich verlegt und auf dieser Fläche Baumschutzplatten aus Beton verlegt. Dies bedarf aber noch einer genaueren Prüfung, da mit der Variante noch nicht gewährleistet ist, dass der bestehende Anschluss an den Kreisverkehr genutzt werden kann. Außerdem ist bei dieser Version der Grunderwerb, wenn auch im sehr geringen Umfang noch nicht sichergestellt. Ein Ergebnis dazu lag bis zum Unterlagenversand noch nicht vor, wird aber zur Sitzung vorgestellt.

### **2.4 Fördermittel**

Der Landkreis hat die Förderung nach BayGVFG beantragt. Er kann mit einer Förderung von voraussichtlich 650 T€ rechnen. Durch Herrn Drachenberg – SBA Rosenheim – wurde abgeklärt, dass die Förderung für den Ausbau der Straße mit einer Trichterlösung im Bereich der Eiche definitiv für die gesamte Maßnahme entfällt, weil die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse auf dem gesamten verkehrswirksamen Abschnitt zu bewerten ist. Dies wäre bei der Trichterlösung nicht der Fall. Die Maßnahme ist somit insgesamt **nicht** förderfähig. (vgl. Fragen 1 + 2 des Antrages der Grünen vom 22.06.2020).

Bis zur Sitzung wird hierzu eine schriftliche Stellungnahme der Förderbehörde erwartet.

### **2.5 Haftung**

Die Haftungsfragen werden juristisch im Landratsamt geprüft. Wie im Vorfeld kommuniziert, ist eine juristische Prüfung seitens des Staatlichen Bauamtes aus Kapazitätsgründen/Abwesenheiten nicht möglich.

#### **Stellungnahme des juristischen Beraters Landrat / Abteilung 1, Herrn Ottl:**

##### **2.5.1. Ergebnis**

Um den Landkreis vor Rechtsverlusten zu bewahren, muss die Verwaltung vor dem Hintergrund der aktuellen fachlichen Einschätzungen des ausführenden Planungsbüros DIPPOLD+GEROLD darauf hinweisen, dass in der derzeitigen Konstellation bei Schaffung der sog. „Trichterlösung“ die zivilrechtliche Haftung sowie die strafrechtliche Verantwortlichkeit für dadurch entstehende Unfallschäden nicht ausgeschlossen werden kann.

Bei der Frage um die zivilrechtliche Haftung für Unfallschäden im Zusammenhang mit Bäumen handelt es sich auch in der Jurisprudenz um ein vielfach diskutiertes Thema. Herr

Prof. Dr. Gerrit Manssen von der Universität Regensburg führt insoweit aus, dass der Staat aufgrund seiner Schutzverpflichtung aus Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG im Sinne vorbeugender Gefahrenabwehr und Gefahrenvorsorge alles tun müsse, um die Beeinträchtigung von Leben und körperlicher Unversehrtheit präventiv zu minimieren. Hierzu könne im Einzelfall auch die Entfernung von Bäumen an Straßen gehören und sei von Verfassung wegen ggf. sogar geboten (**Manssen in NZV 2001, 149**). Wilhelm Schneider ist hingegen der Ansicht, dass der Schutz der Verkehrsteilnehmer nie lückenlos sein könne (**Schneider in VersR 2007, 743**). Herr Prof. Dr. Christian Förster von der Universität Heidelberg führt insoweit ergänzend und klarstellend aus, dass der Inhalt der Straßenverkehrssicherungspflicht dahingehe, die öffentlichen Verkehrsflächen **von Beginn an möglichst gefahrlos zu gestalten**. Die Verkehrssicherungspflicht orientiere sich im konkreten Einzelfall **an den berechtigten Sicherheitserwartungen des betroffenen Verkehrs**. Es müssen daher alle Gefahren beseitigt werden, **auf die sich der Verkehrsteilnehmer nicht einzurichten vermag**. Maßnahmen zur Beseitigung bereits vorhandener Gefahren seien insbesondere bei deutlichen Indizien für derartige Gefahren oder in besonderen Situationen zu ergreifen. Hierzu zählen bspw. die **erstmalige Verkehrseröffnung** einer neuen Straße nach größeren Bauarbeiten und nach „außergewöhnlichen“ Eingriffen in den Straßenkörper (**Förster in JA 2019, 1**). Herr Dr. Michael Luber, LL.M. Eur. fordert speziell im Hinblick auf (nachträgliche) Verengungen der Straßenführung oder andere verkehrsberuhigende Maßnahmen, solche so auszugestalten, dass sie nicht selbst eine Gefahrenquelle für Verkehrsteilnehmer begründen (**Amtshaftung bei der Verletzung von Verkehrssicherungspflichten**. [Online]. Available: <https://www.staats-haftung.de/themenbereiche/verkehrssicherungspflichten/> (Letzter Zugriff: 05.07.2020, 13:49 Uhr); vgl. auch: **BGH, Urteil vom 16.05.1991 – III ZR 125/9 = NJW 1991, 2824**).

Wenn man bedenkt, dass sich der durchschnittliche Verkehrsteilnehmer bei einer neu ausgebauten und vorschriftsmäßig breiten Straße nicht darauf einzurichten vermag, dass im weiteren Straßenverlauf eine erhebliche Verengung der Fahrbahnbreite liegt, sprechen aus Sicht der Verwaltung jedenfalls gewichtige Argumente dafür, dass im Falle einer Trichterlösung und darauf zurückführender Verkehrsunfälle der Träger der Straßenbaulast in die zivilrechtliche Haftung genommen werden könnte. Die Installation von Leitplanken birgt bei lebensnaher Betrachtung zudem die Gefahr, dass Verkehrsteilnehmer bei Kollision mit den Leitplanken auf die Gegenfahrbahn geraten. Bei der juristischen Betrachtung ist diesbezüglich jedenfalls auch zu bewerten, dass die vorhandene und fertiggestellte Planung bereits unter der Prämisse des geringstmöglichen Flächenverbrauchs erstellt worden war. Würde man diese Planung nun ändern, um einen einzelnen Baum zu erhalten, gleichzeitig aber die Sicherheit und Leichtigkeit des Straßenverkehrs im Vergleich zur vorhandenen Planung erheblich verringern, besteht aus Sicht der Verwaltung das Risiko einer zivilrechtlichen Haftung des Straßenbaulastträgers für Unfallschäden. Dies gilt umso mehr vor dem Hintergrund, dass eine derartige Umplanung im Widerspruch zur ausdrücklichen Warnung sowohl des ausführenden Planungsbüros DIPPOLD+GEROLD sowie des Staatlichen Straßenbauamts Rosenheim stünde (Selbst bei einer Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h sei die Straße demnach „viel zu eng“). Insoweit wäre im Schadensfall ggf. sogar von einer vorsätzlichen Pflichtverletzung des Straßenbaulastträgers auszugehen.

Neben die zivilrechtliche Haftung für Unfallschäden kann ggf. auch eine Verantwortlichkeit in strafrechtlicher Hinsicht treten. Anders, als die zivilrechtliche Haftung, die den Träger der Straßenbaulast in finanzieller Hinsicht treffen könnte, bezieht sich die strafrechtliche Ver-

antwortlichkeit auf einzelne Personen. Bei der strafrechtlichen Würdigung pflichtwidriger Kollegialentscheidungen eröffnet sich eine besondere Konstellation. Bei Abstimmenden, die sich vorsätzlich, d.h. mit dem Wissen beteiligen, dass der in Rede stehende Beschluss den Tatbestand einer Straftat zum Gegenstand haben kann, eröffnet sich die Frage, wann die einzelnen Abstimmungsbeiträge den anderen zugerechnet werden können. Entscheidend ist, ob das jeweilige Gremiumsmitglied für oder gegen den Beschluss gestimmt hat. Hat das Mitglied **für den pflichtwidrigen Beschluss gestimmt**, so ist es prinzipiell unerheblich, aus welchem Grund er sich für die Abstimmungsvariante entschieden hat. Es kann sich auch nicht entlastend auf eine bereits feststehende Mehrheit berufen. Wer **gegen den Beschluss gestimmt** hat, dem kann richtigerweise das Stimmverhalten der Mehrheit nicht als aktives Tun strafrechtlich zugerechnet werden – sofern nicht nachträglich der Beschluss von allen gemeinsam umgesetzt wird (vgl. **Schönke/Schröder/Heine/Weißer, 30. Aufl. 2019, StGB § 25 Rn. 77-83; Schönke/Schröder/Sternberg-Lieben/Schuster, 30. Aufl. 2019, StGB § 15 Rn. 218; BGH, Urteil vom 06.07.1990 - 2 StR 549/89 = NStZ 1990, 587**).

Die Verwaltung empfiehlt daher die namentliche Abstimmung.

Abschließend muss darauf hingewiesen werden, dass bei der Anzahl der Verkehrsunfälle i.Ü. sogenannte Baumunfälle eine herausragende Rolle spielen. Im Jahr 1998 starben bei Straßenverkehrsunfällen im Zusammenhang mit dem Aufprall auf neben der Fahrbahn befindliche Hindernisse noch 3.272 Menschen. Dies entspricht 41% aller im Straßenverkehr getöteten Personen. Im Zusammenhang mit dem Aufprall auf Bäume starben 1998 in Deutschland 1.810 Menschen, 12.265 wurden schwer verletzt und 16.177 leicht verletzt. Der Verlust durch Baumunfälle in volkswirtschaftlicher Hinsicht geht in Milliardenhöhe. 23% aller im Verkehr Getöteten starben nach Aufprall auf Bäume. Problematisch in dieser Hinsicht sind vor allem sogenannte Landstraßen, also die Außerortsstraßen unter Ausschluss der Autobahnen. Baumunfälle auf Landstraßen verursachen ca. 82% der Unfallkosten der Baumunfälle insgesamt. 86% der bei Baumunfällen Getöteten sterben auf Landstraßen (Autobahn: 6% der Unfallkosten, 5% der Getöteten; innerorts: 12% der Unfallkosten und 9% der Getöteten) (**Manssen: Der Schutz von Leben und körperlicher Unversehrtheit im Straßenverkehr im Hinblick auf Baumunfälle, NZV 2001, 149 (149) m.w.N.**). Zwar ist die Zahl der bei Baumunfällen getöteten Menschen in den letzten Jahren auf ca. 500 bis 600 Todesfälle pro Jahr gesunken. Die entsprechenden Rückgänge auf Landstraßen korrespondieren jedoch mit dem Rückgang der Gesamtzahl der Verkehrsunfälle. D.h. an dem Beitrag der durch Baumunfälle Getöteten zur Gesamtbilanz hat sich nichts geändert (**Deutsche Verkehrswacht, Baumunfälle**. [Online]. Available: <https://deutsche-verkehrswacht.de/positionen/baumunfaelle/> (Letzter Zugriff: 05.07.2020, 09:32 Uhr). **Unfallforschung der Versicherer**. [Online]. Available: <https://udv.de/de/strasse/landstrasse/baumunfaelle> (Letzter Zugriff: 06.07.2020, 14:33 Uhr)). Der Rückgang der Verkehrsunfälle insgesamt ist u.a. auf neue wissenschaftliche Erkenntnisse zur sicheren Straßengestaltung in den Straßenbau- und Straßenentwurfsrichtlinien zurückzuführen. Neu geplante Straßen erfüllen heute sehr hohe Sicherheitsanforderungen. Dies gilt jedoch nicht im gleichen Maße für das Bestandsnetz. Viele Straßen gehen auf historische Linienführungen zurück und wurden seit Jahrzehnten nicht mehr hinsichtlich moderner Sicherheitsstandards überprüft und ausgebaut **Sichere Landstraßen in Deutschland, Vorwort von Ulrich Klaus Becker (Vizepräsident des ADAC)**. [Online].

## 2.5.2. Begründung

### 2.5.2.1 Kreisstraßenbau – Straßenbaulastträger

Vorliegend geht es um die Haftungsfrage des Straßenbaulastträgers im Zusammenhang mit dem Kreisstraßenbau Nettelkofen-Seeschneider Kreuzung. Konkret stellt sich die Frage, ob die Schaffung einer Trichterlösung Haftungsansprüche zulasten des Straßenbaulastträgers auslösen könnte, sollte es dort zu Verkehrsunfällen kommen. Träger der Straßenbaulast sind bei Kreisstraßen die Landkreise und kreisfreien Gemeinden.

### 2.5.2.2 Verkehrssicherungspflicht

Die Verkehrssicherungspflicht für öffentliche Straßen beruht darauf, dass von der Straße durch die Zulassung des öffentlichen Verkehrs Gefahren für Dritte ausgehen. Der Verkehrssicherungspflichtige hat daher im Rahmen des Zumutbaren mit geeigneten Maßnahmen dafür zu sorgen, dass sich die Straße in einem Zustand befindet, der ihre bestimmungsgemäße Verwendung so gefahrlos wie möglich zulässt, und die Verkehrsteilnehmer vor gleichwohl verbleibenden Gefahren der Straße zu schützen (**BGH NVwZ-RR 2014, 252 Rn. 13; Förster in JA, 2019, 1 (2)**). Es handelt sich insofern bei der Straßenbaulast um eine privatrechtliche Pflicht, deren Verletzung im Ausgangspunkt allein nach den deliktsrechtlichen Vorschriften der §§ 823 ff. BGB zu beurteilen ist (**BGHZ 60, 54 (55) = NJW 1973, 460; Förster in JA 2019, 1 (2)**).

#### a) Adressat

Als Adressat der Verkehrssicherungspflicht kommt bei öffentlichen Straßen in erster Linie derjenige in Betracht, der die von der Straße ausgehende Gefahrenlage durch Zulassung des öffentlichen Verkehrs geschaffen hat und der rechtlich wie praktisch in der Lage ist, auf diese Gefahrenlage einzuwirken. Dies ist grundsätzlich der Träger der Straßenbaulast (**BGH NJW 1968, 443; OLG Dresden NVwZ-RR 2001, 354; Förster in JA 2019, 1 (3)**);

#### b) Inhalt und Umfang

Der Inhalt der Straßenverkehrssicherungspflicht geht dahin, die öffentlichen Verkehrsflächen **von Beginn an** möglichst gefahrlos zu gestalten und fortlaufend in diesem Zustand zu erhalten. Es ist im Rahmen des Zumutbaren alles zu tun, um denjenigen Gefahren entgegenzuwirken, die den Verkehrsteilnehmern aus einem gleichwohl nicht ordnungsmäßigen Zustand der Verkehrsflächen drohen (**BGHZ 60, 54 = NJW 1973, 460; Förster in JA 2019, 1 (3)**). Eine Straße kann jedoch niemals völlig gefahrlos sein. Aus diesem Grund müssen die Verkehrsteilnehmer ihre Fahrweise den gegebenen Straßenverhältnissen anpassen. Der Verkehrssicherungspflichtige hingegen muss in geeigneter und in objektiv zumutbarer Weise alle, aber auch nur diejenigen Gefahren ausräumen und erforderlichenfalls vor ihnen warnen, die für den Benutzer, der die erforderliche Sorgfalt walten lässt, nicht erkennbar sind und **auf die er sich nicht einzurichten vermag**. Ob danach eine Straße „in

einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis entsprechenden Zustand“ ist, **entscheidet sich im konkreten Einzelfall nach den berechtigten Sicherheitserwartungen des betroffenen Verkehrs**. Der Pflichtenumfang wird dabei von der Art und der Häufigkeit der Benutzung des Verkehrsweges und seiner Bedeutung maßgebend bestimmt (**StRspr, jüngst etwa BGH NZV 2014, 450 Rn. 15; Förster in JA 2019, 1 (3)**). Wie stets muss er bei seinen Maßnahmen zwar auch berücksichtigen, dass sich einzelne Verkehrsteilnehmer nicht regelgerecht verhalten und der damit bedingten Gefährdung Dritter entgegenwirken, etwa durch Kennzeichnung der Fahrbahnen oder Leitplanken, die verhindern, dass Fahrzeuge auf die Gegenfahrbahn abkommen (**BGH BeckRS 1963, 31190566; Förster in JA 2019, 1 (3)**). Maßnahmen, um auch etwaige unsichtbare Schäden zu entdecken und Gefahren vorzubeugen, sind nur bei deutlichen Indizien für derartige Schäden/Gefahren oder in besonderen Situationen zu ergreifen, **wie etwa bei der erstmaligen Verkehrseröffnung einer neuen Straße (BGH NJW 1973, 277 (278); Förster in JA 2019, 1 (3)) nach größeren Bauarbeiten bzw. „außergewöhnlichen“ Eingriffen in den Straßenkörper (OLG Düsseldorf VersR 1982, 1076; Förster in JA 2019, 1 (3))**.

### c) Straßenbäume im Speziellen

Angesichts der schiereren Menge vorhandener Gerichtsentscheidungen, von denen viele jüngeren Datums sind, **scheint es sich bei Straßenbäumen um ganz außerordentlich gefährliche Gegenstände zu handeln**. Der BGH hat bereits vor 50 Jahren festgestellt und bis heute als Grundsatz aufrechterhalten, dass sich die Straßenverkehrssicherungspflicht prinzipiell auch auf den Schutz vor Gefahren durch Bäume bezieht und deshalb Bäume oder Teile von ihnen zu entfernen sind, wenn sie den Verkehr konkret gefährden, insbesondere, wenn sie nicht mehr standsicher sind oder herabzustürzen drohen (**BGH NJW 1965, 815; Förster in JA 2019, 1 (4)**).

(zur Begründung teils wörtlich zitiert aus **Förster: Verkehrssicherungspflichten – Ausgewählte Tatbestände, JA 2019, 1-8**)

## 2.6 Hinzuziehen eines Sachverständigen für naturverträgliche Verkehrsplanung

Die Grünen-Fraktion hat einen Sachverständigen ausfindig gemacht, nachdem zunächst ein Landschaftsarchitekt aus Grafing vorgeschlagen wurde, der jedoch aus Gründen der fehlenden Expertise in solchen Fragen nicht zur Verfügung stand. Herr Benjamin Conrad aus München ist kein Straßenplaner, aber Baumsachverständiger und hat Erfahrung mit solchen Projekten. Er wird bei der Sitzung anwesend sein und zwei Lösungsvorschläge vorstellen: Einmal besteht die evtl. Möglichkeit den Baum zu versetzen was jedoch vorab ein Gutachten erfordert bei dem überhaupt die Möglichkeit geprüft wird. Hierzu gibt es einen groben Kostenrahmen, außerdem wird die Möglichkeit einer Wurzelbrücke mit einer Kostenschätzung vorgestellt, hierfür müsste jedoch die Straße in diesem Bereich von der Breite bleiben wie sie ist.

## 2.7 Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde (uNB):

Die vom Straßenbauamt ermittelte Eingriffsbilanzierung beider Trassen gemäß der Bayerischen Kompensationsverordnung (BayKompV) wurde in der Sitzung am 30.06.20 von der uNB vorgetragen. Nach der BayKompV wird der Eingriff zum einen nach Wertepunkten und zum anderen verbal-argumentativ bewertet. Bei der verbal-argumentativen Bewertung werden besondere Strukturen (z. B. Biotopbäume) berücksichtigt, deren naturschutzfachlicher Wert nicht durch Punkte wiedergegeben werden können. Diese Strukturen müssen durch zusätzliche Aufwertungsmaßnahmen ausgeglichen werden.

In der Sitzung des ULV-Ausschusses am 30.06.2020 wurde als erste Einschätzung auf die kurzfristige Frage nach der Bewertung nach Punkten für den naturschutzfachlichen Ausgleich zu den beiden Trassenvarianten von der uNB folgende Aussage getroffen: Beim Vergleich des Eingriffs rein nach Wertepunkten müssten grundsätzlich für die neue Trasse mehr Punkte bzw. Fläche ausgeglichen werden (ca. 10.000 Wertepunkte mehr, das bedeutet ca. 1.200 m<sup>2</sup> mehr Ausgleichsfläche). Nach Hinzuziehung der verbal-argumentativen Betrachtung der besonderen Strukturen sei ein Vergleich beider Trassen hinsichtlich der naturschutzfachlichen Schwere des Eingriffs jedoch zumindest sehr schwierig. Es muss beurteilt werden, ob eine zusätzliche Rodung von 300 m<sup>2</sup> z.T. älterem feuchten Erlenwald den Erhalt einer 300-jährigen Eiche rechtfertigt. Beachtenswert ist hierbei, dass eine 300 Jahre alte Eiche in den kommenden Generationen nicht ausgeglichen oder ersetzt werden kann.

Im Nachgang zur ULV Sitzung am 30.06.20 fand uNB-intern ein nochmaliger intensiver fachlicher und rechtlicher Austausch zur Beurteilung der mit den Trassenalternativen verbundenen Eingriffe statt. Dieser führt zu einer anderen als der im ULV-Ausschuss dargestellten bisherigen Einschätzung: Eine Bewertung und Abwägung bzgl. der beiden Trassen ist im jetzigen Planungsstand der Alternativtrasse mangels finaler Planungsunterlagen nicht eindeutig und abschließend möglich. Die weitere Prüfung hat jedoch einen weiteren Aspekt ergeben. Bei der Beurteilung der nun erstmals im Raum stehenden zwei alternativen Trassenführungen kommt dem Grundsatz der Eingriffsvermeidung nach § 13 BNatSchG („Vermeidung vor Kompensation“) eine deutlich höhere Bedeutung im Vergleich zum Ausgleich zu. **Nach der neuerlichen Beratung der Fachleute ist die sehr hohe Wertigkeit der 300-jährigen Eiche mit Blick auf § 7 BayKompV daher unter Umständen geeignet, die erforderlichen Kompensationsmaßnahmen für die südliche Alternativtrasse deutlich zu reduzieren, möglicherweise sogar gänzlich verzichtbar zu machen.**

**Die untere Naturschutzbehörde spricht sich mit dem Ziel des Erhalts der Eiche für die neue südliche Trassenführung aus.**

Auch die **Forstverwaltung** hat sich in einer kurzen fachlichen Äußerung außerhalb des noch in jedem Falle erforderlichen Rodungsantragsverfahrens zugunsten der Alternativvariante im Süden zum Erhalt der Eiche ausgesprochen.

Bei jeglicher alternativen Trassenführung ist zu berücksichtigen, dass der Kronentraufbereich (mind. 10 m) freigehalten werden muss. Ein Heranrücken an die Eiche würde bedeuten, dass massiv in den Wurzelbereich (Grabtiefe ca. 150 cm) eingegriffen und die Eiche erheblich beeinträchtigt werden würde. Einen solchen Verlust an Wurzelmasse kann kein Baum ausgleichen und in der Folge ist mit einer verkürzten Lebensdauer der Eiche auf wenige Jahre zu rechnen.



## 2.8 Eigentum am Baum

Grundsätzlich anzumerken sei an dieser Stelle, dass der Eigentümer des Baumes diesen bisher jederzeit hätte aus waldwirtschaftlicher Perspektive beseitigen können, ohne eine gesonderte Genehmigung dafür zu benötigen.

## 2.9 Stellungnahme der Unteren Straßenverkehrsbehörde

Nach entsprechender Rücksprache mit der Regierung von Oberbayern kann auch aus Sicht der Unteren Straßenverkehrsbehörde folgendes bestätigt werden:

Bereits innerörtlich ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h die Ausnahme (vgl. § 45 Abs. 1 c, Abs. 9 Satz 4 Nr. 6 StVO).

Die StVO schreibt in § 45 Abs. 9 vor, dass Verkehrszeichen nur dort angeordnet werden dürfen, wo es auf Grund besonderer Umstände zwingend geboten ist. Ziel ist es, Beschränkungen nur dort zuzulassen, wo es für die Sicherheit des Verkehrs unbedingt erforderlich ist. Gerade beim Neubau einer Straße obliegt der Straßenbaubehörde die Verantwortung, die Straße so zu bauen, dass möglichst keine Gefahrenpunkte entstehen, die spätere Geschwindigkeitsbeschränkungen erfordern.

Gerade die Anordnung von Tempo 30 (innerorts) unterliegt besonders strengen Anforderungen (**Johann Kralik in Praxis der Kommunalverwaltung Bu L-13, § 45 Abs. 9 StVO**). Hierzu zählen u. a. Unfallhäufungen und Gefahrenpunkte. Außerhalb geschlossener Ortschaften existieren keine Ausführungsbestimmungen. Hier greift der Grundsatz, dass die Beschränkung des fließenden Verkehrs nur angeordnet werden darf, wenn aufgrund besonderer örtlicher Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko der Beeinträchtigung von Rechtsgütern erheblich übersteigt. **Die bewusste Schaffung einer solchen Gefahrenlage beim Neubau einer Straße, um sie dann per Verkehrszeichen zu regeln, birgt immer noch hohe Gefahren für Verkehrsteilnehmer.** Problematisch dürfte die Haftung für die genehmigende Stelle werden, die ein solches Risiko bei Planung und Bau in Kauf nimmt.

## 3. Sonstiges (Grunderwerb, Zeitliche Verzögerung, Antrag der CSU-FDP-Fraktion vom 29.06.2020)

Die Umgehung der Eiche wäre kurzfristig nur möglich, wenn der Grunderwerb auf freiwilliger Basis gelingen könnte und die in der ULV-Ausschusssitzung am 30.6.2020 vorgestellte weiträumigere Umfahrung weiterverfolgt würde. Eine zeitnahe Einigung bei einem möglichen Grunderwerb wäre indes sehr unwahrscheinlich. Es müsste daher mit einer längeren Verzögerung gerechnet werden. Der ULV-Ausschuss hat ferner diese Variante nicht weiterverfolgt.

Mit Antrag vom 29.06.2020 schlägt die CSU-FDP-Fraktion vor, über die ohnehin rechtlich erforderlichen ökologischen Ausgleichs hinaus im Falle der Beseitigung der alten Eiche ein Programm zur Pflanzung von 300 Eichen im Landkreis durchzuführen. Die Mittel dafür würden ggf. im Rahmen des Straßenbauprogramms eingestellt.

**Auswirkungen auf den Klimaschutz:**

- ja, positiv
- ja, negativ, abhängig vom Beschlussergebnis
- nein

Wenn ja, negativ:

Bestehen alternative Handlungsoptionen?  ja\*  nein\* s. Beschlussalternativen

**Auswirkung auf den Haushalt:**

bei allen Varianten	Teilbaustoppkosten 18.06.- 10.07.20
Beibehaltung der bisherigen Planung	ggf. zusätzlich Eichenpflanzprogramm
Trichterlösung zzgl.	Zuschussverlust 650.000 € Planungskosten (Größenordnung 30T€) Wurzelbrücke/Facharbeiten (ca. 200T€)
Umfahrung der Eiche BA I und II, kurzfristige Lösung möglich	615.000 € +
BA I und II, mittelfristige Lösung, diese ergibt sich automatisch, wenn die kurzfristige Lösung scheitern würde	+1.335.000 €
zzgl. evtl Zuschussverlust	650.000€
zzgl. vermutlich ungünstigere Ausschreibung	
Vertragskündigung und spätere Neuausschreibung	+2.275.000 €
zzgl. evtl Zuschussverlust	650.000€
zzgl. vermutlich ungünstigere Ausschreibung	

**Fazit zur Trichterlösung: Die Amtsleitung rät von einer solchen – gut gemeinten – Lösung insbesondere aus Gründen der Verkehrssicherheit und des Haftungsrechtes dringend ab!!!**

## II. Beschlussvorschlag:

Dem ULV-Ausschuss wird folgender Beschluss vorgeschlagen

1. Der Bau der Kreisstraße EBE 8 mit straßenbegleitendem Radweg wird mit der vorliegenden Planung wie beauftragt fortgesetzt.
2. Für die zu fällende 300-jährige Eiche werden, zusätzlich zu den bereits geplanten, naturschutzrechtlich notwendigen Ausgleichsmaßnahmen, 300 Eichen neu gepflanzt. Die Pflanzung kann, je nach Grundstücksverfügbarkeiten im ganzen Landkreis (z.B. auch auf öffentlichen Gemeindeflächen) erfolgen und soll innerhalb der nächsten fünf Jahre erfolgen.

### Alternative 1

1. Die Kreisstraße EBE 8 wird mit straßenbegleitendem Radweg errichtet. Im Bereich der 300-jährigen Eiche wird eine Trichterlösung' (mit Temporeduzierung und anderer Maßnahmen zur Verkehrssicherheit) umgesetzt.
2. Der Ausschuss hat Kenntnis, dass das Ingenieurbüros DIPPOLD+GEROLD Beratende Ingenieure GmbH das Straßenbauamt Rosenheim die Kreisverwaltung, insbesondere Abt 1, 3 +, SG 16 dringend von der Lösung nach Ziffer 1 abgeraten haben und Haftungsausschlüsse in Bezug auf ggf. später entstehende Schadensersatzansprüche geltend machen bzw. Verantwortung in Strafrechtlichen Verfahren von sich weisen. Abt. 4 und SG 45 raten ab, weil die erforderliche tiefe Gründung den Baum dauerhaft schädigen würde.
3. Der Verlust der staatlichen Förderung von 650.000 € wird ggf. in Kauf genommen.

Für den Beschluss stimmen - namentliche Auflistung -

### Alternative 2

1. Die Kreisstraße EBE 8 wird mit straßenbegleitendem Radweg errichtet. Sie ist mit richtlinienkonformer Umfahrung der ca. 300-jährigen Eiche zu planen.
2. Die Mehrkosten werden in den Haushalt eingestellt.
3. Ist eine kurzfristige Umsetzung nicht erreichbar, wird die mittelfristige Verwirklichung akzeptiert. Die Mehrkosten von voraussichtlich 1.335.000 € werden in Kauf genommen.
4. Der Verlust der staatlichen Förderung von 650.000 € wird ggf. in Kauf genommen.

### **Alternative 3**

**Wird noch erarbeitet!**

gez.

Johannes Dirscherl