



Verkehrssicherungspflicht

Stand: 01. Juni 2002

Inhalt

1. Der rote Faden
2. Höhere Gewalt
3. Zur Verantwortlichkeit des Baumkontrolleurs
4. Baumkontrollen und Rechtsprechung
5. Übertragung der Verkehrssicherungspflicht
6. Sichtkontrolle mit dem Hubwagen?
7. Umgang mit Fehltrteilen
8. Kontrolle vom Auto aus?
9. Beurteilungskriterien für die Baumkontrolle
10. Vitalität
11. Das Hydrosystem der Bäume
12. Kappung
13. Pappeln und ältere Straßenbäume
14. Kein Anbohren auf Verdacht
15. Plattenverwerfungen
16. Verkehrssicherungspflicht und Lichtraumprofil
17. Lichtraumprofil im Wald
18. Verkehrssicherungspflicht im Wald
19. Verkehrssicherungspflicht für geschützte Bäume
20. Zweifelhafte Rechtsgutachten
21. Startseite

Der Umfang der Baumkontrollen und der erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind je nach Lage des Falles an folgenden grundsätzlichen Kriterien zu messen:

1. Zustand des Baumes

(Baumart, Alter, Wüchsigkeit, Schäden usw.)

2. Standort des Baumes

(Straße, Wald, Parkplatz, Feld usw.)

3. Art des Verkehrs

(Verkehrshäufigkeit und Verkehrswichtigkeit)

4. Verkehrserwartung

(mit welchen Gefahren muß gerechnet werden, Pflicht, sich selbst zu schützen)

5. Zumutbarkeit der erforderlichen Maßnahmen

(auch wirtschaftliche Zumutbarkeit von Baumkontrollen und Sicherungsmaßnahmen)

6. Status des Verkehrssicherungspflichtigen

(hinsichtlich der Vorhersehbarkeit von Schäden: Behörde, Privatmann)

Höhere Gewalt

Die Haftung des Verkehrssicherungspflichtigen endet in jedem Fall dort, wo der durch den Baum eingetretene Schaden auf höhere Gewalt zurückzuführen ist. Über das Vorliegen höherer Gewalt im Zusammenhang mit der Verkehrssicherungspflicht bei Bäumen herrscht bei den Praktikern vor Ort manchmal Unsicherheit. Falsch ist die Annahme, dass es sich bei Unfällen ab Windstärke 8 bereits um höhere Gewalt handle, die allgemein von der Haftung entbinde. Die Konsequenz dieser Ansicht würde dazu führen, dass für einen erkennbar bruchgefährdeten Baum keine Haftung bestünde, sofern er bei Sturm ab Windstärke 8 versagt. Jeder Verkehrssicherungspflichtige könnte also insgeheim darauf hoffen, dass ein Sturm über Windstärke 8 aufkommt, und er wäre aller Pflichten für die unsicheren Kandidaten unter seinen Bäumen enthoben.

Unter höherer Gewalt ist generell ein unabwendbares Ereignis zu verstehen, das auch durch Anwendung äußerster, den Umständen nach möglicher und dem Betreffenden zumutbarer Sorgfalt nicht zu vermeiden war. Höhere Gewalt ist ein objektiver Begriff, der im Zusammenhang mit der Verkehrssicherungspflicht bei Bäumen immer nur im Sinn des zitierten Grundsatzurteils des BGH vom 21. 1. 1965 ausgelegt werden kann. Folglich beruhen Schäden an Bäumen, die bei Sturm ab Windstärke 8 umstürzen, nicht von vorneherein auf höherer Gewalt, sondern nur dann, wenn das Umstürzen des Baumes ein nicht vorhersehbares Ereignis darstellt, dem mit angemessenen und zumutbaren Mitteln nicht rechtzeitig begegnet werden konnte. Im Ergebnis bleiben also allein die fachlichen Kriterien und nicht die Windstärke für die Vorhersehbarkeit von Schäden und die daran geknüpfte Haftungs begründung entscheidend. Nach dem genannten Urteil des BGH kommt es dabei auf den jeweiligen Stand der Technik und Erfahrungen an, mit dem sich der Praktiker vor Ort ständig aufs neue vertraut machen muss. Dazu bietet die biomechanische Sichtkontrolle VTA, die sich an der Körpersprache der Bäume orientiert, eine zusätzliche Hilfe.

Zur Verantwortlichkeit des Baumkontrolleurs Helge Breloer

Bei Unfällen durch umstürzende Bäume oder herabfallende Äste kann es sowohl zu Sach- wie auch zu Personenschäden kommen. Hier stellt sich unter anderem die Frage, wieweit derjenige persönlich haftet, der zuvor die Baumkontrolle durchgeführt hat und dabei vom Baum ausgehende Gefahren nicht erkannt hat oder zwar Gefahren bemerkt aber nichts veranlasst hat. Dabei ist zu unterscheiden zwischen der zivilrechtlichen und der strafrechtlichen Haftung.

Wird durch einen umstürzenden Baum beispielsweise ein Pkw beschädigt und der Fahrer verletzt, so kann der Geschädigte und Verletzte wegen des Sach- und Personenschadens im Zivilprozess Schadensersatzansprüche geltend machen und durch Strafantrag (wenn nicht bereits ein öffentliches Interesse an der Strafverfolgung besteht) einen Strafprozess wegen fahrlässiger Körperverletzung in Gang setzen.

In beiden Fällen wird geprüft, ob ein fahrlässiges Verhalten des Verantwortlichen vorliegt. Behördenintern ist sowohl der Baumkontrolleur vor Ort als auch der Amtsleiter verantwortlich, allerdings in unterschiedlichem Maß, worauf noch eingegangen wird.

Die Fahrlässigkeit

im Zivilrecht - also bei der gerichtlichen Prüfung von Schadensersatzansprüchen - ist nach einem objektiven Maßstab zu messen. Das bedeutet, dass es nicht darauf ankommt, was der Verkehrssicherungspflichtige über die Vorhersehbarkeit von Baumschäden wusste, sondern ausschließlich darauf, was er seiner Position entsprechend wissen musste.

Obliegt einer Behörde die Verkehrssicherungspflicht, so sind grundsätzlich strengere Maßstäbe an Art und Umfang der erforderlichen Baumkontrollen zu legen, als dies bei einem Privatmann und Laien der Fall ist. Für den Sorgfaltsmaßstab kommt es auf die für die Führung des Amtes notwendigen Rechts-, Verwaltungs- und Fachkenntnisse an, die sich die Behörde bzw. ihre Bediensteten verschaffen müssen. Ein Grünflächenamt oder eine Naturschutzbehörde müssen über den derzeitigen Stand der Erfahrungen - einschließlich VTA - verfügen. Das gilt nicht nur

für den zuständigen Amtsleiter, sondern auch für die vor Ort tätigen Bediensteten, denen die notwendige Fortbildung ermöglicht werden muss

Bei Schadensersatzansprüchen

ist der einzelne Beamte oder Angestellte einer Behörde allerdings nur bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit zu belangen. In der Regel haftet der Staat bzw. die zuständige Behörde.

Grobe Fahrlässigkeit liegt nur vor, wenn die verkehrserforderliche Sorgfalt in besonders schwerem Maße verletzt worden ist. Das ist zu bejahen, wenn schon einfachste, ganz naheliegende Überlegungen nicht angestellt werden oder das nicht beachtet wird, was im gegebenen Fall jedem einleuchten musste. Eine solche Fallgestaltung ist denkbar, wenn tiefe und bereits weit klaffende Risse in Druckzwieseln unbeachtet bleiben. Diese Grundsätze mit der weitgehenden Freistellung des Beamten oder Behördenangestellten gelten aber nur im Zivilprozess.

Im Strafprozess

etwa wegen fahrlässiger Körperverletzung muss sich der Beamte oder Behördenangestellte wie jeder andere an der Vorwerfbarkeit seiner Handlungsweise messen lassen. Fahrlässig im strafrechtlichen Sinne handelt, wer einen Straftatbestand wie beispielsweise eine Körperverletzung rechtswidrig verwirklicht, ohne dies zu wollen oder zu erkennen, aber wenn ihm dies vorwerfbar ist. Ob ein Beamter oder ein anderer sich im Zusammenhang mit der Verletzung der Verkehrssicherungspflicht strafbar gemacht hat, entscheidet sich danach, ob er beispielsweise die bei den Baumkontrollen erforderliche Sorgfalt nach seinem persönlichen Vermögen – nicht nach dem in dieser Stellung allgemein geforderten Wissen – außer acht gelassen hat und vor allem, welche Einsichts- und Handlungsfähigkeit ihm persönlich zugemutet werden konnte.

Strafprozesse im Zusammenhang mit der Verletzung der Verkehrssicherungspflicht bei Bäumen sind jedoch die Ausnahme, so dass die veröffentlichten Urteile bisher hauptsächlich die Grenzen der Fahrlässigkeit bei Schadensersatzansprüchen im Zivilprozess betreffen.

Bricht beispielsweise aus einem Baum an einer stark frequentierten Straße ein Ast aus und wird unglücklicherweise ein Mensch getötet, so wird die Staatsanwaltschaft mit Sicherheit sowohl gegen den Baumkontrolleur als auch gegen dessen Vorgesetzten ein Ermittlungsverfahren einleiten.

Die Frage des Umfangs der erforderlichen Überwachung und der erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sowie deren eventuelle Unterlassung werden Gegenstand der Ermittlung sein. Wenn festgestellt wird, dass Baumdefekte übersehen wurden und dies letztlich zu dem Unfall mit Todesfolge führte, wird weiter untersucht werden, wieweit der Baumkontrolleur die Baumdefekte erkennen musste (dies ist die objektive Betrachtung der Verkehrssicherungspflicht in dem betreffenden Fall) und auch erkennen konnte (das ist die subjektive und maßgebliche, auf den Baumkontrolleur zugeschnittene Betrachtung der Verkehrssicherungspflicht in diesem Fall).

Wenn es sich um einen Baumdefekt handelte, dessen Gefährlichkeit erst kürzlich bekannt wurde, so wird ebenfalls geprüft werden, ob der Baumkontrolleur dieses neue Wissen haben musste und auch haben konnte. Dazu gehört auch die Prüfung, ob dem Baumkontrolleur die Möglichkeit gegeben wurde, sich fachlich fortzubilden, um auf dem derzeitigen Stand der Erfahrungen und Technik in Bezug auf die Baumkontrollen zu sein. War dies nicht der Fall, ist die Unkenntnis dem Baumkontrolleur grundsätzlich nicht vorwerfbar. Zudem gilt im Strafrecht immer der Grundsatz: „In dubio pro reo“ – im Zweifel für den Angeklagten. Dem Baumkontrolleur muss also nachgewiesen werden, dass er die speziellen Kenntnisse hätte haben müssen.

Allerdings wird in diesem Zusammenhang dann untersucht werden, wer im Amt für die Fortbildung des Baumkontrolleurs zuständig ist. Wieweit die fehlende Sorge für eine Fortbildung des Baumkontrolleurs zu einem Schuldvorwurf gegen den Amtsleiter reicht, hängt dann wiederum von weiteren, in der Person des Amtsleiters begründeten, subjektiven Komponenten ab.

Auch im Strafverfahren wird ein Sachverständiger hinzugezogen, um die fachlichen Aspekte der Verkehrssicherungspflicht für Bäume zu klären. Hier kommt der fachlichen Kompetenz des Sachverständigen besondere Bedeutung zu, und er darf nicht den Fehler machen, sein Sachverständigenwissen zum Maßstab für das Wissen des Baumkontrolleurs zu machen.

Baumkontrollen und Rechtsprechung

Ein Leitfaden für den Praktiker

Helge Breloer

(Auszug aus „Verkehrssicherungspflicht bei Bäumen aus rechtlicher und fachlicher Sicht“
6. Auflage 2002, Thalacker Verlag Braunschweig)

Die Rechtsprechung zu den Baumkontrollen muss auch der Baumkontrolleur vor Ort kennen, damit er weiß, in welchem Umfang er bei Unfällen eventuell zur Verantwortung gezogen werden kann.

Es gibt inzwischen eine fast unübersehbare Flut von veröffentlichten Urteilen zur Verkehrssicherungspflicht, die in ihrer Vielfalt und teilweisen Widersprüchlichkeit eher zur Verwirrung als zur Klärung beiträgt. Es gibt - von Ausnahmen abgesehen - heute eine überwiegend Rechtsprechung, die nachfolgend dargestellt werden soll (vgl. Versicherungsrecht - VersR 1994 (9), 357- 361 - OLG Rechtsprechung 1993 mit Anmerkung der Verf.; OLG Koblenz, Urteil v. 1.12.1997, Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht - NZV 1998 (9), 378 mit Anmerkung der Verf.)

1. Die Ursache der unterschiedlichen Rechtsprechung zu den Baumkontrollen

Die Grundsätze zur Verkehrssicherungspflicht bei Bäumen hat der Bundesgerichtshof - BGH - in dem richtungsweisenden Urteil vom 21. 1. 1965 (Neue Juristische Wochenschrift - NJW - 1965, 815 und VersR 1965, 475) festgelegt und dabei betont:

"Allerdings kann nicht verlangt werden, daß eine Straße völlig frei von Mängeln und Gefahren ist. Ein solcher Zustand läßt sich einfach nicht erreichen."

Diese Feststellung kann - vor allem mit Blick auf die frühere Rechtsprechung - nicht oft genug wiederholt werden, denn in damals gingen die Gerichte dazu über, immer strengere Anforderungen an die Verkehrssicherungspflicht zu stellen, und hier insbesondere an den Umfang der erforderlichen Baumkontrollen. Die Urteilsbegründungen waren für den Baumkontrolleur vor Ort auch aus fachlicher Sicht oft unverständlich und führten letztlich zu manchen unnötigen Fällungen und überzogenen Sanierungsmaßnahmen.

Dabei waren es ausgerechnet Fachleute der eigenen Sparte, die zu diesen Urteilen beigetragen hatten. Viele Sachverständige erliegen der Versuchung, im Gutachten vor Gericht ihr gesamtes Wissen über die Gefährlichkeit einzelner Baumkrankheiten und Defekte unter Beweis zu stellen. Dabei wird oft von den erst nach dem Unfall klar zutage getretenen Ursachen (Holzfäule u. a.) auf die Vorhersehbarkeit des jetzt eingetretenen Schadens geschlossen. **Hätte der gleiche Sachverständige drei Wochen vor dem Unfall vor dem Baum gestanden und wäre um seine Diagnose und vor allem Prognose gebeten worden, so hätte das Ergebnis in vielen Fällen anders ausgesehen.** Auch die von den Sachverständigen dem Gericht als erforderlich beschriebenen - und in der Praxis nicht durchgeführten - Untersuchungsmaßnahmen richten sich oft nach den erst nach dem Unfall gewonnenen Erkenntnissen und fallen dementsprechend weitreichend aus. Dabei hat der Bundesgerichtshof in dem genannten Urteil ausdrücklich nur die Maßnahmen gefordert, "die zur Gefahrenbeseitigung objektiv erforderlich und nach objektiven Maßstäben zumutbar sind". In einem früheren Urteil vom 21. 12. 1961 (VersR 1962, 262) hatte der Bundesgerichtshof bereits festgestellt:

"Der Umfang der gebotenen Überwachung und Sicherung kann nicht an dem gemessen werden, was zur Beseitigung jeder Gefahr erforderlich gewesen wäre, denn es ist nicht möglich, den Verkehr völlig gefahrlos zu gestalten. Deshalb kann aus der Tatsache des Unfalls . . . allein nicht auf ein Pflichtversäumnis geschlossen werden."

Es bleibt die Frage nach dem konkreten Umfang der gebotenen Überwachung und Sicherung, wobei hier in erster Linie die Überwachung, d. h. die Baumkontrolle, interessiert. Was kann der Baumkontrolleur, der Praktiker vor Ort, auf welche Weise feststellen und wozu ist er verpflichtet, damit er oder sein Auftraggeber sich bei Unfällen nicht schadensersatzpflichtig machen?

2. Die Arten der Baumkontrolle

Einigkeit besteht in der Praxis und Rechtsprechung darüber, dass grundsätzlich eine Sichtkontrolle ausreichend ist und eine eingehende fachliche Untersuchung erst beim Vorliegen besonderer verdächtiger Umstände erforderlich wird.

Aber schon die Frage, von welchem Standort aus die Sichtkontrolle durchzuführen ist, und erst recht die Frage, nach welchen Kriterien dies zu geschehen hat, wurde unterschiedlich beantwortet.

Die Sichtkontrolle vom Boden aus

Nach dem Urteil des Bundesgerichtshofs vom 21. 1. 1965 (siehe Seite 99) ist die Sichtkontrolle eine gründliche, rein optische Zustands- und Gesundheitsprüfung des Baumes vom Boden aus.

Nachdem immer häufiger auch Hubsteiger bei den Baumkontrollen eingesetzt wurden, kam eine solche Forderung in der strengen früheren Rechtsprechung der Oberlandesgerichte Hamm (Urteil vom 14. 7. 1987 - 9 U 295/86 -) und Köln (Urteil vom 8. 2. 1988, VersR 1990, 287) auch für die regelmäßige Sichtkontrolle auf. Das Oberlandesgericht Düsseldorf hatte jedoch bereits in einem Urteil vom 22. 4. 1982 (VersR 1983, 61) eine klare Trennung zwischen der Sichtkontrolle vom Boden aus als Regelfall und der Sichtkontrolle mit Hilfe eines Hubsteigers als weitergehende fachliche Untersuchung gezogen. Die Sichtkontrolle vom Boden aus ist der Regelfall.

Die Sichtkontrolle mit dem Hubsteiger

Ist beispielsweise wegen der Höhe des Baumes die Beurteilung der Krone bei der Suche nach trockenen Ästen vom Boden aus nicht einwandfrei möglich, so bedarf es nicht von vornherein des Einsatzes eines Hubsteigers, um die Sichtkontrolle nunmehr von der Arbeitsbühne aus fortzusetzen. Sowohl das OLG Düsseldorf (Urteil vom 8. 2. 1988 - 7 U 196/87 -) wie auch das OLG Köln (Urteil vom 28. 1. 1993, VersR 1993, 989) haben eindeutig festgestellt, dass der Einsatz eines Hubsteigers - auch zur Sichtkontrolle - mit solchem Aufwand verbunden ist, dass er nicht mehr zur Regeluntersuchung der Sichtkontrolle gerechnet werden kann, sondern bereits zu der eingehenden fachlichen Untersuchung gehört, die erst bei Vorliegen besonderer verdächtiger Umstände geboten ist.

Grundsätzlich ist die Sichtkontrolle auch sehr großer und hoher Bäume vom Boden aus ausreichend. Sollten dabei aber Veränderungen der Krone wie trockenes Laub oder verdorrte Äste festgestellt werden, ist der Einsatz eines Hubsteigers erforderlich, und zwar zunächst nur zu einer weiteren Sichtkontrolle von der Arbeitsbühne aus, auch wenn der gesamte Vorgang bereits als eingehende fachliche Untersuchung bzw. weitergehende Maßnahme (so das OLG Köln, Urteil vom 28. 1. 1993) bezeichnet wird. Erst wenn sich dann herausstellt, dass die Entfernung der georteten Trockenäste zur Herstellung der Verkehrssicherheit nicht ausreicht, weil

beispielsweise Verdacht auf Pilzbefall besteht, ist eine weitergehende Spezialuntersuchung erforderlich. Alle Untersuchungen am Baum sind schrittweise und nur bei Bedarf zu intensivieren.

Zur überzogenen Rechtsprechung in den neuen Ländern
vgl. Ziffer 6: Sichtkontrolle mit dem Hubwagen?

Verkehrssicherungspflicht für Bäume - Übertragbarkeit und Dauer der Haftung

Helge Breloer

Die Verkehrssicherungspflicht für Bäume obliegt grundsätzlich dem Baumeigentümer. Es fragt sich, ob mit dem Auftrag an eine Fachfirma, Baumpflegearbeiten zur Verkehrssicherung durchzuführen, die Verkehrssicherungspflicht auf die betreffende Firma übergeht, ob es dazu besonderer Vereinbarungen bedarf, ob der Baumeigentümer von der Haftung befreit wird und ob und gegebenenfalls wie lange die Baumpflegefirma in Schadensfällen haftet.

1. Zulässigkeit und Grenzen der Übertragung

Zur Zulässigkeit der Übertragung der Verkehrssicherungspflicht hat der Bundesgerichtshof (BGH) in einem Urteil vom 17.1.1989 festgestellt: „*Es entspricht der ständigen Rechtsprechung des Senats, daß die Verkehrssicherungspflicht delegiert werden kann. Wer sie übernimmt, wird seinerseits deliktisch verantwortlich, während sich die Verkehrssicherungspflicht des ursprünglich (allein) Verantwortlichen auf eine Kontroll- und Überwachungspflicht verengt.*“

Auch ohne ausdrückliche Übertragung der Verkehrssicherungspflicht auf die Baumpflegefirma hat diese bereits während der Ausführung ihrer Arbeiten die Pflicht, ihre Baustelle zu sichern und andere vor Gefahren zu schützen, die unter anderem auch von den Bäumen ausgehen können. Grundsätzlich ist jeder Auftragnehmer im Bereich der von ihm auszuführenden Arbeiten und Maßnahmen verkehrssicherungspflichtig, und zwar kraft des von ihm ausgeübten Gewerbes. Diese Verkehrssicherungspflicht bezogen auf die Baumpflegearbeiten ist aber nicht identisch mit der Verkehrssicherungspflicht des Baumeigentümers.

Allein durch die Annahme des Auftrages, Baumpflegearbeiten zur Verkehrssicherung durchzuführen, übernimmt die Baumpflegefirma nicht die Verkehrssicherungspflicht des Baumeigentümers.

Kommt es hier aufgrund mangelhafter Ausführung **nach** Durchführung der Arbeiten zu Schäden durch den Baum, haftet in erster Linie der Baumeigentümer als Verkehrssicherungspflichtiger. Gleichzeitig haftet die Baumpflegefirma gegenüber dem Baumeigentümer wegen mangelhafter Vertragserfüllung. Wieweit der Geschädigte sich auch an die Baumpflegefirma wegen Verletzung deren eigener Verkehrssicherungspflicht halten kann, wird später im Rahmen der Dauer der Haftung untersucht.

Der Baumeigentümer kann seine Verkehrssicherungspflicht grundsätzlich nicht in der Weise auf die Baumpflegefirma übertragen, dass er sich gar nicht mehr um den Baum kümmern muss.

So jedenfalls hat das OLG Hamm in dem zitierten Urteil für den Baubereich entschieden, indem es feststellte: „Trotz Übertragung der Verkehrssicherungspflicht auf ihre Beauftragten bleibt die Bekl. als Bauherrin weiterhin in eingeschränktem Maß sicherungspflichtig, denn der Bauherr kann seine Sicherungspflicht nicht auf seine Beauftragten in der Weise delegieren, daß er sich gar nicht mehr um das

Bauvorhaben zu kümmern braucht; es bleibt sein Bauvorhaben, vor dessen Gefahren auch er den Verkehr schützen muß ... Die Heranziehung von Hilfspersonen modifiziert lediglich die Verkehrssicherungspflicht zu Organisations-, Anweisungs- und Überwachungspflichten, so daß bei der Beklagten zumindest die Verpflichtung geblieben ist, die zur Sicherung des Verkehrs getroffene Maßnahme zu überwachen.“

Da der Baumeigentümer also auch bei ausdrücklicher Übertragung der Verkehrssicherungspflicht auf die Baumpflegefirma teilweise in der Verantwortung für den Baum bleibt, ist zu prüfen, wie weit diese Verantwortung geht, insbesondere welcher Art seine Überwachungspflichten sind. Das ist für alle Beteiligten gleichermaßen von Interesse.

Der **Geschädigte**

bei einem Unfall will wissen, ob er mit seinen vielleicht sehr hohen Ersatzansprüchen auf die unter Umständen weniger solvente Baumpflegefirma verwiesen ist oder ob er auch den Baumeigentümer belangen kann.

Der **Baumeigentümer**

will wissen, wieweit er die Verantwortung abgeben kann und welche Aufgaben ihm verbleiben, vor allem welche Maßnahmen er weiterhin zu ergreifen hat.

Die **Baumpflegefirma**

will wissen, wieweit sie das Risiko für nachfolgende Schäden durch die Bäume trägt und vor allem, wie lange sie in der Haftung bleibt.

2. Die Auswahl der Baumpflegefirma

Bereits bei der Auswahl der Baumpflegefirma, die den Baum unter gleichzeitiger vertraglicher Übernahme der Verkehrssicherungspflicht behandeln soll, entscheidet sich, ob insoweit ein Organisationsverschulden des Baumeigentümers vorliegt. Er muss eine fachkundige und zuverlässige Baumpflegefirma beauftragen. Hierbei werden unterschiedliche Sorgfaltsmaßstäbe an den Baumeigentümer gestellt, je nachdem, ob es sich um eine Behörde oder um einen privaten Baumeigentümer handelt. Die Behörde hat aufgrund der Vergabebestimmungen die Möglichkeit und auch die Pflicht, den Auftrag an leistungsfähige Firmen zu vergeben.

Der **private** Baumeigentümer und Laie wird sich auf die Werbung und Ankündigungen der Baumpflegefirma verlassen müssen. Konkrete Anhaltspunkte für die Unzuverlässigkeit einer Firma kommen ihm in der Regel nicht zur Kenntnis. Allerdings muss auch der private Baumeigentümer darauf achten, dass er nicht irgendeinen Betrieb beauftragt. Er muss sich zumindest, wenn es sich nicht um einen angezeigten Baumpflegebetrieb handelt, dem er die Verkehrssicherungspflicht übertragen will, erkundigen, ob auch Baumpflegearbeiten zum Aufgabenbereich der Firma gehören. Wenn der private Baumeigentümer die Verkehrssicherungspflicht für seine Bäume überträgt, wird man ihm in den seltensten Fällen ein Organisationsverschulden hinsichtlich der Auswahl der Firma vorwerfen und damit seine Haftung begründen können.

Etwas anderes kann sehr wohl für eine **Behörde** gelten, die beispielsweise aufgrund einer öffentlichen Ausschreibung Baumpflegearbeiten an den billigsten Bieter vergibt. Die treffenden Bemerkungen von Niesel über „Straßenbaumpflanzung zum Billigtarif“ gelten erst recht für die diffizileren Baumpflegearbeiten. Alle diese Arbeiten verlangen eine hohe Sachkunde und besonders große Zuverlässigkeit der ausführenden Firmen. Man kann sie, so Niesel, *„nicht zum Billigtarif durchführen, denn das sind unter anderem die in VOB/A § 3 Nr. 3 beschriebenen Leistungen, bei denen eine Beschränkte Ausschreibung nach öffentlichem Teilnahmewettbewerb zulässig ist, weil die Leistung nach ihrer Eigenart nur von einem beschränkten Kreis von Unternehmen in geeigneter Weise ausgeführt werden kann, besonders wenn außergewöhnliche Zuverlässigkeit oder Leistungsfähigkeit (zum Beispiel Erfahrung, technische Einrichtungen oder fachkundige Arbeitskräfte) erforderlich ist.“* Eine Übertragung der Verkehrssicherungspflicht auf einen unfähigen Billigstbieter wäre dann mit Sicherheit als Organisationsverschulden bei der Auswahl der Firma anzusehen. Der Nachweis der Fachkunde und Zuverlässigkeit der Firma ist auch bei der beschränkten Ausschreibung erforderlich, gilt dort aber als Voraussetzung.

3. Die Überwachung der Baumpflegefirma

Auch wenn der Baumeigentümer nachweist, dass er die Verkehrssicherungspflicht einer fachkundigen und zuverlässigen Baumpflegefirma übertragen hat, ist er damit noch nicht von jeglicher Haftung befreit. Der Baumeigentümer muss weiterhin - wie die bereits angeführte Rechtsprechung fordert - die Baumpflegefirma bei der Ausführung der zur Verkehrssicherheit des Baumes erforderlichen Arbeiten überwachen und kontrollieren.

Der **Umfang dieser Überwachungspflicht** gestaltet sich wiederum unterschiedlich je nach der Fachkenntnis des Baumeigentümers. Hier bestehen Parallelen zu seiner ursprünglichen Verkehrssicherungspflicht. So kann der private Baumeigentümer und Laie bei ungenügender Überwachung der Firma nicht in gleichem Umfang zur Haftung herangezogen werden wie eine Behörde, die sich als Verantwortliche ihres Baumbestandes der jeweils zuständigen Ämter mit den dort vorhandenen Fachleuten bedienen kann. Dies ist in der Rechtsprechung anerkannt wie beispielsweise in dem vom OLG Düsseldorf bestätigten Urteil des LG Krefeld vom 16.8.1989. Das Gericht erläutert ausführlich, dass an einen Privatmann nicht die gleichen Anforderungen gestellt werden können wie an die Träger öffentlicher Verwaltungen. Das gilt auch hinsichtlich der hier in Frage kommenden Überwachungs- und Kontrollpflicht.

Der **private** Baumeigentümer kann die Arbeiten einer Baumpflegefirma nur daraufhin überprüfen, ob die Firma auch tatsächlich tätig wird. Die Qualität der Arbeiten kann er mangels eigener Fachkenntnis grundsätzlich nicht überprüfen. Hat der Baumeigentümer also vertraglich auch die Verkehrssicherungspflicht auf die Baumpflegefirma übertragen, so ist er bei späteren Unfällen in der Regel von der Haftung befreit, wenn er eine Baumpflegefirma beauftragt hat, an deren Fachkenntnis er keinen Grund zu zweifeln hatte und die nach der Auftragserteilung auch tätig geworden ist.

Eine **Behörde**, welche die Verkehrssicherungspflicht auf eine Baumpflegefirma überträgt, hat dagegen eine sehr weitgehende Überwachungspflicht. Für die Behörde

bringt die vertragliche Übertragung der Verkehrssicherungspflicht deshalb letztlich kaum eine Entlastung, weder hinsichtlich der Baumkontrollen noch hinsichtlich der eventuell erforderlichen Sicherungsmaßnahmen. Bereits in einer früheren Entscheidung hatte der Bundesgerichtshof (BGH) festgestellt, dass **eine Behörde sich der Verkehrssicherungspflicht regelmäßig nicht vollständig entledigen kann, indem sie einen Unternehmer mit der Durchführung der aufgrund der Verkehrssicherungspflicht erforderlichen Maßnahmen beauftragt.**

Hinsichtlich der Aufsichts- und Überwachungspflicht von Behörden hat die Rechtsprechung stets einen sehr strengen Maßstab angelegt, wie zahlreiche Entscheidungen vor allem in Fällen der Übertragung der Räum- und Streupflicht zeigen. Daraus folgt, dass die Behörde nicht nur bei der Auswahl der Baumpflegefirma, sondern auch bei der Überwachung von deren Arbeiten mit großer Sorgfalt vorgehen muss. Die Behörde muss die Ausführung der Baumpflegearbeiten auch auf die fachliche Qualität hin überprüfen. Stellt sie bei diesen Kontrollen fest – oder musste sie entsprechend dem von der Behörde geforderten Wissen – feststellen, dass die Baumpflege- und Sicherungsmaßnahmen nicht fachgerecht beziehungsweise nicht ausreichend sind, so muss sie tätig werden und entsprechende Weisungen erteilen sowie deren Ausführung sicherstellen. Im Rahmen der Amtshaftung hat der BGH von den Behörden besondere Kenntnisse der Behördenmitarbeiter verlangt. Die Feststellung des BGH gilt für die privatrechtliche Verkehrssicherungspflicht entsprechend:

„Jeder staatliche Amtsträger muß die zur Führung seines Amtes notwendigen Rechts- und Verwaltungskennntnisse besitzen oder sich verschaffen.“ Dazu gehören auch die Fachkenntnisse, die im jeweiligen Tätigkeitsbereich erforderlich sind.

Auf die Bedeutung dieser Feststellung für die Praxis kann nicht oft genug hingewiesen werden. Sie bedeutet im Klartext, dass die Leiter der für die Baumkontrollen zuständigen Behörden ebenso mit dem derzeitigen Stand der Technik und Erfahrung (so der BGH im richtungsweisenden Urteil vom 21.1.1965) vertraut sein müssen wie die Baumkontrolleure vor Ort. Den Behördenmitarbeitern, die für die Beurteilung der Verkehrssicherheit der Bäume vor Ort zuständig sind, muß folglich ständig die Möglichkeit zur Weiterbildung gegeben werden. Ist das nicht der Fall und kommt es durch mangelnde Kenntnis und deshalb mangelnde Vorsorge zu Unfällen und Schäden durch Bäume, so haftet die Behörde. Auf den einzelnen Mitarbeiter kann jedoch nicht zurückgegriffen werden, da ihn in diesem Fall kein Verschulden (vor allem nicht der zur eigenen Haftung notwendige Vorwurf grober Fahrlässigkeit) trifft. Dies gilt aber nur für zivilrechtliche Ansprüche des Geschädigten, d.h. für Schadensersatzansprüche. Kommt es jedoch bei solchen Unfällen durch Bäume zu Personenschäden oder wird gar ein Mensch getötet, dann wird bei der strafrechtlichen Verfolgung mangelnde Fachkenntnis unter Umständen als Fahrlässigkeit bewertet und kann zur Verurteilung des jeweils verantwortlichen Behördenmitarbeiters wegen fahrlässiger Körperverletzung oder Tötung führen. Die Fälle strafrechtlicher Verfolgung sind bisher zwar noch äußerst selten, bedeuten aber im Ernstfall eine schwere Belastung für den Betroffenen.

Auch die Überwachungspflicht der Behörde, die ihr auch nach der Übertragung der Verkehrssicherungspflicht auf eine Baumpflegefirma verbleibt, orientiert sich also an den Fachkenntnissen nach dem derzeitigen Stand der Technik und Erfahrungen, die

von der Behörde verlangt werden. Sind sie nicht gegeben und hätte der Unfall bei richtiger Überwachung vermieden werden können, so kann sich der Geschädigte auch an die Behörde halten, und zwar mit seinem vollen Schadensersatzanspruch. Er muss auch nicht zuerst gegen die Baumpflegefirma klagen. Das gilt sowohl dann, wenn die Verkehrssicherungspflicht der Behörde privatrechtlicher Natur ist, wie auch dann, wenn es sich um hoheitliche Aufgaben handelt, es also um Amtshaftung (§ 839 BGB i.V. mit Art. 34 GG) geht. Das hat der BGH in seinem Urteil vom 1.7.1993 ausdrücklich klargestellt.

Die Behörde kann zwar bei Übertragung der Verkehrssicherungspflicht Rückgriff auf die Baumpflegefirma nehmen. Die Gefahr, dass sie dort wegen mangelnder Zahlungsfähigkeit oder nicht ausreichender Deckung durch entsprechende Versicherungen ihren Anspruch verliert, geht dann zu ihren Lasten und nicht zu Lasten des Geschädigten.

4. Die Dauer der Haftung

Die Dauer der Haftung nach der Ausführung von Baumpflege- und Baum-sicherungsmaßnahmen hat vor allem für die Baumpflegefirmen große Bedeutung.

Wurde die Verkehrssicherungspflicht ausdrücklich auf die Baumpflegefirma übertragen, so haftet sie für die gesamte Dauer des Vertrages.

Wurde die Verkehrssicherungspflicht nicht ausdrücklich auf die Baumpflegefirma übertragen, so ist die Dauer der Haftung im Einzelfall zu prüfen.

Dem zweiten Fall gilt die nachfolgende Untersuchung, denn die Übertragung der Verkehrssicherungspflicht auf die Baumpflegefirma ist nicht der Regelfall, sondern gewöhnlich wird die Baumpflegefirma ohne eine solche ausdrückliche Vereinbarung mit den Arbeiten beauftragt. Dann bleibt die Verkehrssicherungspflicht beim Baumeigentümer und Auftraggeber, aber die Baumpflegefirma ist wie eingangs ausgeführt im Bereich der von ihr ausgeführten Maßnahmen ebenfalls verkehrssicherungspflichtig.

Dies gilt auch nach Abschluss der Arbeiten, wenn die Baumpflegefirma durch fehlerhafte Arbeiten eine Gefahr geschaffen hat. Der allgemeine Grundsatz der Verkehrssicherungspflicht lautet: Wer eine Gefahrenquelle schafft, ist für die Sicherung zuständig. Diese Verantwortlichkeit gilt nach dem zitierten Urteil des OLG Hamm zu Bauarbeiten auch dann fort, wenn die Arbeiten bereits abgeschlossen sind und auch dann, wenn eine Abnahme der Arbeiten erfolgt ist:

„Die Verkehrssicherungspflicht des Unternehmers dauert nämlich fort, wenn er die Baustelle bzw. einen Baustellenbereich in einem verkehrswidrigen Zustand verlassen hat (OLG Hamm BauR 92, 658 und OLG München BauR 89, 763). In diesem Fall endet die Verkehrssicherungspflicht erst, wenn die Sicherung der Gefahrenquelle von einem anderem tatsächlich und ausreichend übernommen wird.“

Bei Bäumen besteht die Besonderheit, dass die von ihnen ausgehenden Gefahren und besonders deren Ursache nicht ohne weiteres und vor allem nicht immer sofort

zu erkennen sind. Die Dauer der Haftung bedarf hier stets einer eingehenden Überprüfung.

Zur Dauer der Verkehrssicherungspflicht des Unternehmers und seiner Haftung im Rahmen von Baumpflegearbeiten gibt es soweit bekannt noch keine Rechtsprechung. Da Bäume wachsen und auf Behandlungen unterschiedlich reagieren, können selbst bei ordnungsgemäß durchgeführter Baumpflege sehr bald wieder Gefahren von den Bäumen ausgehen.

Die mit den Baumpflegearbeiten beauftragte Firma ist deshalb nach dem Abschluss der Arbeiten und mit dem Verlassen des Arbeitsplatzes noch nicht grundsätzlich von der Haftung befreit. Wenn auch in erster Linie der Baumeigentümer verkehrssicherungspflichtig bleibt, so bleibt daneben unter den zuvor genannten Voraussetzungen für eine gewisse Zeit die Haftung der Baumpflegfirma bestehen. Die Baumpflegfirmen wollen die Dauer dieses Zeitraums möglichst genau festgelegt haben. Das ist jedoch wie bei allen Haftungsfragen in Bezug auf Bäume nicht möglich. Auch die Dauer der nach Abschluss der Arbeiten verbleibenden Verantwortlichkeit der Baumpflegfirma hängt stets von den Umständen des Einzelfalles ab. Generelle Festlegungen sind grundsätzlich falsch

Es gibt aber von den besonderen fachlichen Gegebenheiten her sehr wohl einen Maßstab, an dem sich die Dauer der Haftung einer Baumpflegfirma nach Abschluss ihrer Arbeiten messen lässt. Das ist der Zeitraum bis zur nächsten erforderlichen Baumuntersuchung.

Der Baumeigentümer, der den Auftrag zu Baumpflege- und Baumsicherungsarbeiten vergeben hat, muss als Verkehrssicherungspflichtiger grundsätzlich in eigener Verantwortung entscheiden, wann er das nächste Mal solche Arbeiten vergeben (oder selbst ausführen) muss. Das hängt naturgemäß vom Zustand der Bäume und weiteren Umständen ab. Der Zeitraum ist zwar nicht genau festzulegen, wohl aber die Pflicht, wieder tätig zu werden, ist eindeutig festgelegt. Mit der Vergabe (oder eigenen Ausführung) erneuter Baumpflege- und Baumsicherungsarbeiten beginnt eine neue Haftungssituation. Die zuvor tätig gewordenen Baumpflegfirma kann jetzt nicht mehr herangezogen werden. Selbstverständlich ist damit nicht jede Haftung der zuvor tätig gewordenen Firma ausgeschlossen, die für von ihr eindeutig verursachte Mängel, welche sich erst später zeigen, und (nur) die daraus resultierenden Schäden auch weiterhin verantwortlich bleibt.

Grundsätzlich ist aber bei der erneuten Vergabe die jetzt tätig werdende Firma in der Pflicht, dass von den Bäumen keine Gefahren ausgehen. Folglich ist die Dauer der Haftung aus dem vorangegangenen Vertrag über Baumpflege- und Baumsicherungsarbeiten zeitlich klar eingegrenzt, allerdings stets mit den bei der Haftung für Bäume geltenden Besonderheiten. Ebenso wie generell weder eine einmal jährliche Baumkontrolle noch eine solche zweimal im Jahr (einmal in belaubten und einmal in unbelaubtem Zustand) gefordert werden kann, kann auch generell keine Haftung der ausführenden Baumpflegfirma für ein Jahr oder sechs Monate festgestellt werden. Es gelten hier vielmehr die allgemeinen Grundsätze der Verkehrssicherungspflicht, die insbesondere für die Intensität und die Häufigkeit der Baumkontrollen maßgebend sind.

Es kann zur Vermeidung falsche Schlussfolgerungen nicht oft genug auf diese Maßstäbe der Verkehrssicherungspflicht hingewiesen werden. **Der Zeitraum, in welchem die Baumpflegefirma noch nach Abschluss ihrer Arbeiten grundsätzlich verantwortlich bleibt, ist der Zeitraum, der zwischen dem Abschluss der Arbeiten und der nächsten erforderlichen Kontrolle liegt.**

Dieser Zeitraum ist stets abhängig von:

1. Zustand des Baumes

(Baumart, Alter, Wüchsigkeit, Schäden usw.)

2. Standort des Baumes

(Wald, Straße, Parkplatz, Feld usw.)

3. Art des Verkehrs

(Verkehrswichtigkeit und Verkehrshäufigkeit)

4. Verkehrserwartung

(mit welchen Gefahren muss gerechnet werden, Pflicht sich selbst zu schützen)

5. Zumutbarkeit der erforderlichen Maßnahmen

(auch wirtschaftliche Zumutbarkeit von Baumkontrollen und Sicherungsmaßnahmen)

6. Status des Verkehrssicherungspflichtigen

(hinsichtlich des Haftungsumfangs: Behörde - Leiter, Bediensteter -, Privatmann)

Dabei sind diese Parameter oder Maßstäbe nicht nur für die Zeitabstände zwischen den Baumkontrollen und damit auch für Dauer der Haftung der zuvor tätig gewordenen Baumpflegefirma maßgebend, sondern sie bestimmen auch den Umfang der erforderlichen Arbeiten, das heißt das Maß des aus fachlicher Sicht Erforderlichen.

Ist der Baumeigentümer ein Privatmann, so kann er das Maß des Erforderlichen nicht selbst erkennen. Hier geht die Haftung der ausführenden Baumpflegefirma entsprechend weiter. Den nicht fachkundigen Auftraggeber muss die Baumpflegefirma besonders sorgfältig auf zu erwartende Gefahren hinweisen. Sie muss dabei unter Umständen auch Hinweise darauf geben, wann aus fachlicher Sicht die nächste Kontrolle und Maßnahme notwendig ist. Hat die Baumpflegefirma beispielsweise im Verlauf der Arbeiten festgestellt, dass der Baum eine starke Morschung aufweist, die nicht behandelt werden kann, und dass der Baum zwar zunächst noch belassen werden kann aber in kurzen Abständen zu kontrollieren ist, so muss die Baumpflegefirma den Baumeigentümer darauf aufmerksam machen.

5. Ergebnis

Der Baumeigentümer kann die ihm obliegende Verkehrssicherungspflicht grundsätzlich auf andere übertragen. Das muß ausdrücklich geschehen und sollte nach Möglichkeit vertraglich genau festgelegt werden.

Mit der Übertragung der Verkehrssicherungspflicht auf einen anderen wird der Baumeigentümer jedoch nicht in der Weise frei, dass er sich gar nicht mehr um den Baum kümmern muss. Ihm verbleiben vielmehr unterschiedlich weitgehende Aufsichts- und Kontrollpflichten.

Diese verbleibenden Überwachungspflichten sind für Behörden so groß, dass eine Übertragung der Verkehrssicherungspflicht letztlich kaum eine Entlastung bringt, und zwar weder hinsichtlich der Baumkontrollen noch hinsichtlich der Sicherungsmaßnahmen.

Die Baumpflegefirma haftet dem Baumeigentümer, der sie beauftragt hat, für die fachgerechte Ausführung ihrer Arbeiten. Sie hat daneben eine aus ihren Arbeiten resultierende eigene Verkehrssicherungspflicht gegenüber jedem Dritten.

Kommt es durch eine nicht fachgerechte Ausführung der Arbeiten zu einem Unfall, so haftet die Baumpflegefirma auch dem Geschädigten gegenüber. Der Geschädigte kann sich in diesem Fall sowohl an den Baumeigentümer wie auch an die Baumpflegefirma halten.

Die Dauer der Haftung ist nicht auf den Zeitraum der Arbeiten durch die Baumpflegefirma beschränkt.

In zeitlicher Hinsicht haftet die Baumpflegefirma bei ausdrücklicher Übertragung der Verkehrssicherungspflicht für die Dauer des Vertrages.

Im Regelfall – d.h. ohne ausdrückliche Übertragung der Verkehrssicherungspflicht – haftet die Baumpflegefirma grundsätzlich bis zur nächstfolgenden erforderlichen Baumkontrolle.

Dieser Zeitraum bis zur nächstfolgenden erforderlichen Baumkontrolle ist stets abhängig von den allgemein gültigen Maßstäben zur Verkehrssicherungspflicht bei Bäumen.

¹ Neue Juristische Wochenschrift, Rechtsprechungs-Report (NJW-RR) 1989, 394)

² Ingenstau/Korbian, VOB Teile A und B, Kommentar, 10. Aufl., B 10, 26

³ Niesel, DER KOMMENTAR, Straßenbaumpflanzung zum Billigtarif, Neue Landschaft 4/1996

⁴ Breloer, Verkehrssicherungspflicht bei Bäumen aus rechtlicher und fachlicher Sicht, Bäume und Recht, Heft 2, Thalacker, 5. Aufl., S. 39

⁵ BGH, Urteil v. 14.1.1982, Neue Juristische Wochenschrift(NJW) 1982, 2187

BGH, Beschluß vom 28.9.1995, Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht, Rechtsprechungs-Report (NVwZ-RR) 1996, 65

⁷ Breloer, Maßstäbe für die Haftung- Drei Urteile zur Amtshaftung, Landschaftsarchitektur 6/1996, S.26

⁸ VersR 1965, 475; die für die Baumkontrollen wesentlichen Passagen sind zitiert in Heft 2, S. 16 (siehe Fußnote 6)

⁹ NJW 1993, 2612

¹⁰ Breloer, Anmerkung zum Urteil des OLG Koblenz vom 1.12.1997, Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht (NZV) 1998, 378; Stadt und Grün 1999, 103; Baumzeitung 1999, 78

Sichtkontrolle mit dem Hubwagen?

Helge Breloer

Das Oberlandesgericht (OLG) Brandenburg hat sich mit seinem jüngsten Urteil vom 7. März 2000 (2 U 58/99) hinsichtlich der Anforderungen an die Baumkontrollen in Gegensatz zu der herrschenden Rechtsprechung zur Verkehrssicherungspflicht für Bäume gestellt.

Seit der grundlegenden Entscheidung des Bundesgerichtshofs (BGH) vom 1.1.1965 (1) wird in der Rechtsprechung (2) und Literatur (3) die Ansicht vertreten, dass **als Regelkontrolle eine sorgfältige Sichtkontrolle vom Boden aus anzusehen ist und erst beim Vorliegen besonderer verdächtiger Umstände eine eingehende Untersuchung vorzunehmen ist, zu der auch der Einsatz eines Hubwagens gehört**. Das OLG Brandenburg stellt dagegen in seiner Entscheidung vom 7. März 2000 fest:

„Die Pflichtverletzung des Landes besteht schon darin, daß es sich auf visuelle Kontrollen ohne den Einsatz von Hubwagen beschränkt hat.“

Wer trägt die Beweislast?

In dem zugrunde liegenden Fall waren abgestorbene Äste aus einer 20 m hohen Linde auf einen Pkw gefallen und hatten diesen beschädigt. Das Gericht hatte die zweimal jährlich vom Boden aus erfolgte Sichtkontrolle des beklagten Landes nicht als entlastend angesehen.

„Ob das dabei verwendete Personal überhaupt geeignet war, Baumschäden festzustellen und in welchem Umfang die Kontrollen stattgefunden haben sollen, teilt das beklagte Land jedoch nicht mit, so daß es insoweit schon seiner Darlegungslast für die Durchführung ordnungsgemäßer Kontrollmaßnahmen nicht genügt.“

Diese Urteilsbegründung gibt in dieser Formulierung Anlass zu Missverständnissen, weil es einer Begründung bedarf, warum die Darlegungslast für die Durchführung ordnungsgemäßer Baumkontrollen beim Verkehrssicherungspflichtigen liegt. Grundsätzlich hat nämlich derjenige, der einen Schaden geltend macht, die Beweislast für alle den Schadensersatzanspruch tragenden Tatsachen und Gründe. Er muss sowohl die Fahrlässigkeit des Schädigers als auch die Ursächlichkeit des

fahrlässigen Verhaltens für den eingetretenen Schaden beweisen. Zu einer Umkehr dieser Beweislast kommt es beispielsweise beim sogenannten Anscheinsbeweis. Ein Anscheinbeweis liegt vor, wenn ein Sachverhalt nach der Lebenserfahrung auf einen bestimmten, typischen Verlauf hinweist. Dann kann von einer feststehenden Ursache auf einen bestimmten Erfolg oder von einem feststehenden Erfolg (z.B. Totholzausbruch aus einem Straßenbaum) auf eine bestimmte Ursache (z.B. mangelhafte Baumkontrolle der Behörde) geschlossen und die Behauptung als bewiesen angesehen werden – wenn kein Gegenbeweis angetreten wird. Nun ist aber nicht jeder Astbruch oder Baumsturz auf ein fahrlässiges Verhalten des Verkehrssicherungspflichtigen zurückzuführen, weil auch gesunde Äste und Bäume bei Sturm brechen können. Bei der Verletzung der Verkehrssicherungspflicht ist dem Geschädigten allerdings der Beweis für eine fehlerhafte Baumkontrolle der Behörde in der Regel nicht zuzumuten, weil die Gründe in der für den Geschädigten nicht einsichtigen Sphäre der verkehrssicherungspflichtigen Behörde liegen. Das OLG Düsseldorf (4) hat beispielsweise in einem Fall, in dem Anwohner auf den Pilzbefall eines Straßenbaumes hingewiesen hatten, ohne dass die verkehrssicherungspflichtige Behörde darauf reagierte, die Beweislast des Geschädigten reduziert und es für ausreichend gehalten, dass vom Geschädigten *„ein Sachverhalt dargetan wird, der nach dem regelmäßigen Verlauf der Dinge die Folgerung rechtfertigt, daß ein Beamter schuldhaft seine Amtspflicht verletzt hat und daß infolgedessen ein Schaden entstanden ist.“*

Da es sich im Fall des OLG Brandenburg bei dem Astausbruch aus der Linde offensichtlich um Totholz handelte, spricht die Lebenserfahrung für ein Versäumnis bei der Sichtkontrolle und führt zu einer Umkehr der Beweislast. Hier muss nicht der Geschädigte die Mangelhaftigkeit der Baumkontrolle beweisen, sondern muss die Behörde die Ordnungsmäßigkeit beweisen. Verkehrssicherungspflichtige Baumeigentümer sollten deshalb darauf achten, dass sie sowohl die Art und Weise der Baumkontrollen als auch das Ergebnis der Baumkontrollen hinreichend dokumentieren, um sich später vor Gericht wirksam entlasten zu können.

Hinsichtlich der Qualifikation der Baumkontrolleure gilt das gleiche. Eine Pflicht der verkehrssicherungspflichtigen Behörde zum Nachweis ihrer Fachkompetenz setzt Zweifel voraus. Im übrigen reicht allein die Tatsache des Unfalls nicht zur Feststellung einer Pflichtverletzung der Behörde aus. In diesem Zusammenhang wird

auf ein Urteil des BGH (5) verwiesen, der festgestellt hat: „Der Umfang der gebotenen Überwachung und Sicherung kann nicht an dem gemessen werden, was zur Beseitigung jeder Gefahr erforderlich gewesen wäre, denn es ist nicht möglich, den Verkehr völlig gefahrlos zu gestalten. Deshalb kann aus der Tatsache des Unfalls ... allein nicht auf ein Pflichtversäumnis geschlossen werden.“

Was gilt, wenn Totholz vom Boden aus nicht zu erkennen ist?

Das OLG Brandenburg stellte fest:

*„Die fehlende Kenntnis des Beklagten vom Vorhandensein abgestorbener Geäste kann auch daran gelegen haben, daß die fragliche Linde über 20 m hoch ist und sich das Astwerk nur im obersten Bereich befindet. Zwischen den Parteien ist insbesondere **unstreitig** geblieben, **daß vom Boden aus das Totholz nicht unbedingt erkennbar war**. Auch dies entlastet das beklagte Land jedoch nicht. Im vorliegenden Fall reichte eine Kontrolle vom Boden aus nämlich nicht aus. Die Pflichtverletzung des Landes besteht schon darin, daß es sich auf visuelle Kontrollen ohne den Einsatz von Hubwagen beschränkt hat. Eine visuelle Kontrolle kann nur dann sinnvoll sein, wenn diese so durchgeführt wird, daß der Baum auch tatsächlich in seinen Einzelheiten in Augenschein genommen werden kann. Wenn dies vom Boden aus nicht möglich ist, so müssen Hilfsmittel eingesetzt werden, um auch das Astwerk der Krone in Augenschein zu nehmen. Die Beschränkung auf die Notwendigkeit einer Kontrolle vom Boden aus führte sonst zu dem absurden Ergebnis, daß das Unterlassen der Kontrolle unbeachtlich wäre, wenn vom Boden aus ohnehin keine Feststellungen getroffen werden könnten. In derartigen Fällen ist es deshalb notwendig, Hilfsmittel, wie etwa Hubwagen, bei den Kontrollen einzusetzen.“*(Hervorhebung v. Verf.)

Hier ist das OLG von den Grundregeln der Verkehrssicherungspflicht abgewichen. Wenn nicht alle Voraussetzungen, wie sie von der Rechtsprechung für die Annahme einer Verletzung der Verkehrssicherungspflicht aufgestellt wurden, geprüft werden, kommt es leicht zu Fehlentscheidungen wie der vorliegenden. Zu einem absurden Ergebnis – solche Begründungen wirken schnell wie ein Bumerang – führt nämlich erst die Argumentation des OLG Brandenburg, denn in der Folge müssten im alleinreichen Brandenburg sämtliche hohen Bäume, wie sie tausendfach die Straßen säumen, mit dem Hubwagen untersucht werden. Dies ist wirtschaftlich

absolut unzumutbar. Die Verkehrssicherungspflicht besteht nach der ständigen Rechtsprechung des BGH „nicht uneingeschränkt. Sie steht vielmehr unter dem Vorbehalt des Zumutbaren, wobei es auch auf die Leistungsfähigkeit des Sicherungspflichtigen ankommt.“ (6) Das OLG Brandenburg hat die wirtschaftliche Zumutbarkeit der Baumkontrollen bei seiner Entscheidung völlig außer acht gelassen.

Der Umfang der Baumkontrollen und der erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen ist stets unter Berücksichtigung der Verhältnisse des Einzelfalles an folgenden grundsätzlichen Kriterien zu messen:

1. **Zustand des Baumes** (Baumart, Alter, Wüchsigkeit, Schäden usw.)
2. **Standort des Baumes** (Straße, Wald, Parkplatz, Feld usw.)
3. **Art des Verkehrs** (Verkehrshäufigkeit und Verkehrswichtigkeit)
4. **Verkehrserwartung** (mit welchen Gefahren muss gerechnet werden, Pflicht, sich selbst zu schützen)
5. **Zumutbarkeit der erforderlichen Maßnahmen** (auch wirtschaftliche Zumutbarkeit von Baumkontrollen und Sicherungsmaßnahmen)
6. **Status des Verkehrssicherungspflichtigen** (hinsichtlich der Vorhersehbarkeit von Schäden: Behörde, Privatmann)

Richtig war zwar der Ansatz des Gerichts, dass es dem exponierten Standort des Baumes besondere Bedeutung zugemessen hat. Die Linde stand unmittelbar an einem Fußgängerüberweg zum Sportstadion. Dann gilt eine erhöhte Verkehrssicherungspflicht, auch wenn ein Pkw beschädigt wurde.

Geben Nachbarbäume Anhaltspunkte?

Richtig war auch der Ansatz des Gerichts, nach Anhaltspunkten für die Erkennbarkeit von Schäden an der Linde zu suchen, wobei es immer auf die Vorhersehbarkeit des Schadenseintritts ankommt und nicht darauf, was man nach dem und durch den Unfall in Erfahrung bringt. Hier ist das Gericht jedoch einen sehr umstrittenen Weg gegangen, denn es hat von dem Zustand der umgebenden Bäume auf den Zustand des streitbetroffenen Baumes geschlossen. Das ist nicht ohne weiteres zulässig. Vor

allem durfte das Gericht nicht den Bericht des beklagten Landes für die betreffende Straße zum Beweis heranziehen, in dem stand: „Totholzschnitt erforderlich“. (Eine so fachlich richtige Anordnung konnten die vom Gericht als nicht geeignet erwiesenen Baumkontrolleure immerhin festlegen.) Durch das Vorhandensein mehrerer Bäume mit Totholz in der Umgebung und der erforderlichen Anordnung der Sicherung durch Schnittmaßnahmen sind die notwendigen Anhaltspunkte für eine eingehende Untersuchung des speziellen Baumes, aus dem der Astausbruch erfolgte, noch nicht gegeben. Jeder Baum entwickelt sich anders auch innerhalb eines Bestandes und erst recht an einer Straße, wo innerhalb kürzester Entfernung die Standortbedingungen wechseln.

Wenn das Gericht als unstreitig feststellt, dass vom Boden aus bei dem streitbetroffenen Baum Totholz nicht unbedingt erkennbar war, also keine besonderen Verdachtsmomente ersichtlich waren, so kann es solche Verdachtsmomente nicht allein aus dem Zustand der Nachbarbäume konstruieren.

Wie urteilen andere Oberlandesgerichte?

Beim Fehlen besonderer Verdachtsmomente beschränkt sich die Pflicht des Trägers der Straßenbaulast jedoch auf eine sorgfältige äußere Gesundheits- und Zustandsprüfung, wie beispielsweise das OLG Düsseldorf (7) in einem ähnlichen Fall festgestellt hat:

„Die fortgeschrittene Schädigung des Astes wäre zwar ... bei Benützung eines entsprechend großen Hubwagens, der den kontrollierenden Bediensteten der Bekl. bis in die Höhe des Astes gebracht hätte, erkannt worden. Zu einer derartigen Maßnahme war die Bekl. indes nicht verpflichtet, denn die grundsätzliche Verpflichtung geht nur dahin, den äußere Zustand unter Benutzung angemessener Hilfsmittel zu überprüfen. Zu einer eingehenden fachmännischen Untersuchung, zu der auch mit erheblichem Aufwand verbundene Einsatz eines Hubwagens zu rechnen ist, besteht nur dann Veranlassung, wenn besondere verdächtige Umstände erkennbar sind.“

So urteilt selbst das sonst für seine überzogen strenge Rechtsprechung zur Verkehrssicherungspflicht bekannte OLG Köln (8):

„Es obliegt dem Sicherungspflichtigen, in regelmäßigen Abständen Straßenbäume daraufhin zu untersuchen, ob von ihnen Gefahren für den Verkehr ausgehen können,

z.B. infolge mangelnder Standfestigkeit oder durch Äste, die herabzufallen drohen. Die Untersuchungspflicht beschränkt sich bei Fehlen besonderer Verdachtsmomente auf eine sorgfältige äußere Gesundheits- und Zustandsprüfung vom Boden aus. Weitergehende Maßnahmen sind dann geboten, wenn verdächtiger Umstände erkennbar sind. Zu den ‚weiteren Maßnahmen‘, die nur beim Vorliegen verdächtiger Umstände geboten sind, gehört u.a. auch der Einsatz eines Hubwagens, weil er mit nicht unerheblichem Aufwand verbunden ist.“

Auch das OLG Hamm (9) ist in mehreren Urteilen davon ausgegangen, dass der Einsatz eines Hubwagens nicht zur Regelkontrolle gehört und dann nicht gefordert werden kann, wenn äußerlich an dem betreffenden Baum keine verdächtigen Umstände vom Boden aus erkennbar sind.

Ergebnis

Das Urteil des OLG Brandenburg vom 7. März 2000 ist vor dem Hintergrund der von der Rechtsprechung vor allem des BGH festgelegten Grundsätze zur Verkehrssicherungspflicht als Fehlurteil anzusehen. In einem erneuten, ähnlich gelagerten Fall sollte eine klärende Entscheidung des BGH herbeigeführt werden, weil das Urteil des OLG Brandenburg der Rechtsprechung von drei anderen Oberlandesgerichten (Düsseldorf, Hamm, Köln) widerspricht.

Literatur

- (1) BGH, Urteil vom 21.1.1965, NJW 1965, 815; VersR 1965, 475; DAR 1965, 128
- (2) siehe Fußnoten (6) bis (8)
- (3) dazu Breloer, H., Verkehrssicherungspflicht bei Bäumen aus rechtlicher und fachlicher Sicht, 5. Aufl., Thalacker 1996
- (4) OLG Düsseldorf, Urteil vom 1.12.1988, NuR 1991, 43; AgrarR 1991, 176
- (5) BGH, Urteil vom 21.12.1961, VersR 1962, 262
- (6) BGH, Urteil vom 5.7.1990 mit Bezug auf die ständige Rechtsprechung, VersR 1990, 1148
- (7) OLG Düsseldorf, Urteil vom 22.4.1982, VersR 1983, 61
- (8) OLG Köln, Urteil vom 28.1.1993, VersR 1993, 989
- (9) OLG Hamm, Urteil vom 10.10.1997, VersR 1998, 188, Urteil vom 4.9.1998 (9 U 130/98)

Umgang mit Fehltrteilen

Helge Breloer

Ist es durch einen umgestürzten Baum oder einen herausgebrochenen Ast zu einem Schaden gekommen und ein Rechtsstreit anhängig, so kann zunächst nur bis zum Urteil eine für den Verkehrssicherungspflichtigen günstige Situation geschaffen werden.

Das Gericht wird in der Regel einen Sachverständigen zur Klärung der fachlichen Fragen hinzuziehen. Hier ist es wichtig, einen kompetenten Sachverständigen vorzuschlagen und Sachverständige, die durch wenig fundierte Gutachten in Verruf geraten sind, abzulehnen. Es ist vor allem auf das Bestellungsgebiet des Sachverständigen zu achten. Nicht jeder Forstsachverständige ist auch der richtige Sachverständige für die oft schwierige Beurteilung von Straßenbäumen.

Es empfiehlt sich außerdem, den eigenen Anwalt, der von der Baummaterie nichts oder wenig versteht, zumindest in groben Zügen fachlich kundig zu machen. Wichtig ist auch, durch den Rechtsanwalt dem Gericht eine Sammlung baumfreundlicher Urteile vorzulegen, die mit dem eigenen Fall Ähnlichkeit haben. Jede Gerichtsentscheidung betrifft zwar einen Einzelfall, der nicht ohne weiteres übertragen werden kann. Die Rechtsprechung hat jedoch Grundsätze herausgearbeitet, die in jedem Fall zu beachten sind. Geeignet zur Vorlage, weil mit entsprechenden Kommentaren versehen, sind die beiden nachfolgenden baumfreundlichen Oberlandesgerichts-Urteile (OLG Hamm, Urt.v.10.10.1997 in Versicherungsrecht, VersR 1998, 188 und OLG Koblenz, Urt.v.1.12.1997 in Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht, NZV, 1998, 378), die bereits vorgestellt wurden. Veröffentlichungen aus gärtnerischen Fachzeitschriften, auch wenn sie Urteilsbesprechungen enthalten, sind allerdings in der Regel nicht besonders geeignet, Gerichte zu überzeugen.

Dagegen haben Veröffentlichungen aus juristischen Zeitschriften oft eine große Wirkung – und zwar sowohl im positiven als auch im negativen Sinn. Im positiven Sinn wirken sie, wenn sie bei fachlich richtiger Beurteilung der Lage zur Nachahmung, das heißt zu einer ähnlichen Entscheidung führen. Im negativen Sinn

wirken sie, wenn sie bei fachlich falscher Einschätzung der Lage (z.B. auf Grund unzureichender Gutachten) zu Fehltrteilen führen und dadurch falsche Argumentationen übernommen werden, die wiederum Nachahmung finden.

Wer wegen Verletzung der Verkehrssicherungspflicht herangezogen wird, sollte auf die genannten Urteile zurückgreifen. Die Anmerkungen befassen sich mit den grundsätzlichen Anforderungen, die an die Gutachten und die Beurteilung einer Verletzung der Verkehrssicherheit zu stellen sind.

Ist es zu einem Fehltrteil wie bei der Entscheidung des OLG Brandenburg vom 7. März 2000 gekommen, so hilft nur die Einlegung eines Rechtsmittels, in diesem Fall der Revision beim BGH.

Wenn ein solches Fehltrteil Rechtskraft erlangt hat, weil keine Revision eingelegt wurde, bedeutet dies nicht, dass nun beispielsweise in Brandenburg die Sichtkontrollen bei allen großen Straßenbäumen mit dem Hubsteiger durchgeführt werden müssen. Da das Urteil des OLG Brandenburg gegen die herrschende Rechtsprechung verstößt, bestehen gute Chancen in einem erneuten Rechtsstreit ein anderes Urteil zu erreichen.

Im Ergebnis kann ein Fehltrteil dadurch vermieden werden,

- ◆ dass man im Schadensfall einen kompetenten Sachverständigen hinzuzieht, der die Wachstumsgesetze des Baumes und die Schadensabläufe richtig einzuschätzen weiß und der vor allem abgrenzen kann, was man **vor** dem Unfall eventuell hätte erkennen können und was sich erst **nach** dem Unfall zeigt,
- ◆ dass man den mit dem Rechtsstreit befassten Anwalt fachlich hinreichend kundig macht und ihn auch auf die baumfreundliche und sich gegen überzogene Sicherheitsanforderungen wendende Rechtsprechung hinweist und die entsprechenden Fundstellen der juristischen Literatur* kennt und vorlegt.

Gegen ein dennoch ergangenes Fehltrteil sollte man Rechtsmittel einlegen, notfalls bis zum BGH.

* Breloer, H., Verkehrssicherungspflicht bei Bäumen aus rechtlicher und fachliche Sicht, 5. Aufl. 1996, 6. Aufl. 2000 in Vorbereitung

Sichtkontrolle vom Auto aus?

Helge Breloer

Das Landgericht Marburg (5 S 244/98 in DAR 2000, 274) hat entschieden, dass eine Stadt ihre Verkehrssicherungspflicht für Straßenbäume verletzt, wenn ihre Kontrolleure lediglich mit dem Auto an den Bäumen vorbeifahren und von dort aus kontrollieren. Dies reicht nicht, auch wenn diese Kontrolle wiederholt und bei sehr langsamer Fahrt durchgeführt wird.

In dem zu entscheidenden Fall war bei einem Gewitter ein Baum auf städtischem Grund umgestürzt und hatte ein parkendes Auto beschädigt. Die beklagte Stadt hatte eingewandt, der betreffende Baum habe etwas zurückgestanden und sei von vielen Sträuchern umwuchert gewesen. Dadurch sei sein Zustand von der Straße und auch aus einem langsam fahrenden Auto aus nicht ohne weiteres erkennbar gewesen.

Das Landgericht stellte fest, dass in diesem Fall mindestens zwei Mal im Jahr nähere Untersuchungen unmittelbar am Baum hätten stattfinden müssen. Die fehlerhafte Kontrolle hätte zu dem Unfall geführt, so dass die Stadt für den Schaden aufkommen musste.

Fazit:

Die Regelkontrolle bei Straßenbäumen ist zwar eine Sichtkontrolle, die aber nicht vom Auto aus vorgenommen werden darf, sondern immer direkt am Baum zu erfolgen hat.

Beurteilungskriterien für die Sichtkontrolle vom Boden aus

nach Vorlagen des öbv Baumsachverständigen Marko Wäldchen (Spezialist für alte Bäume und Naturdenkmale), Borngasse 33, 35418 Buseck, Tel. 06408-63472 Fax 64735

Zu den Baumkontrollen

Die Baumkontrollen sind nach dem heutigen Stand der Erfahrungen und Technik durchzuführen. Die Regelkontrolle ist eine sorgfältige Sichtkontrolle vom Boden aus, die bei sehr hohen Bäumen unter Umständen ein Fernglas erfordert.

Nachfolgend werden einige Beurteilungskriterien zusammengestellt, die speziell für Baumkontrollen eine Hilfestellung bieten, bei denen zeitaufwendige Einzelbaumuntersuchungen nicht durchführbar sind.

Zwiesel, Stammverzweigungen

Liegt ein Zugzwiesel oder ein Stammkopf mit mehreren Stämmlingen ohne Berührung, ohne Riss und ohne erkennbar eingeschlossene Rinde vor, *so ist kein erhöhtes Bruchrisiko begründet.*

Von einer erhöhten Gefahr des Ausbruchs muss dann ausgegangen werden, wenn der Baum relativ frei steht (große Ausschwingwege), einen Druckzwiesel (mittlere bis extreme Ausprägung – erkennbar an den sog. Zwieselohren), eine gerissene Zwieselnaht, oder wellige Rindenstauchungen mit senkrecht verlaufenden Rissen hat oder mehrere Stämmlinge besitzt, an deren Basis sich eingeschlossene Rinde befindet und/oder, die sich an ihrer Basis berühren.

Einzelne ausladende Starkäste

Die Tatsache, dass ein Starkast weit auslädt, *begründet noch keine erhöhte Bruchgefahr.*

Von einem erhöhten Bruchrisiko muss ausgegangen werden,

wenn es sich um eine Pappel handelt (Holzstrahlengüte, schlechte Astanbindung, schlechtes Abschottungsvermögen) oder um einen Baum mit schlechter Vitalität (erkennbar am Rindenbild, am Verzweigungsmuster, an der Totholzmenge - Blattgröße und Belaubungsdichte haben dagegen nur eine begrenzte Aussagefähigkeit).

Astanbindungen müssen auf Schäden und Rindenstauchungen kontrolliert werden. Nach Faulherden und Rissen muss Ausschau gehalten werden. Auf Krümmungen nach oben gebogener Äste (Stichwort: Unglücksbalken) ist besonders zu achten. Sind Pilzfruchtkörper zu sehen? Welcher Pilz?

Schiefer Baum

Die Tatsache, dass ein Baum schief ist, am Hang oder an einem Ufer steht, *begründet noch keine erhöhte Bruchgefahr.*

Von einem erhöhten Bruchrisiko muss unter den gleichen Voraussetzungen wie bei den einzelnen stark ausladenden Ästen ausgegangen werden.

Bei der Wurzelkörperkontrolle ist besonders auf die zugbelastete Seite zu achten, also beispielsweise die Oberseite des schiefen Baumes oder des Hangbaumes.

Hohler Baum

Die Tatsache, dass ein Baum hohl ist, *begründet noch nicht unbedingt eine erhöhte Bruchgefahr.*

Von einem erhöhten Bruchrisiko muss ausgegangen werden,

wenn die gesunde Restwandstärke des Stammes weniger als $\frac{1}{3}$ des Stammradius beträgt. Dies gilt allerdings nur für voll bekronte Bäume. Bäume mit einer reduzierten Krone können auch geringere Restwandstärken aufweisen, ohne zu brechen. Die Holzqualität der Restwand muss geprüft werden. Das $\frac{1}{3}$ -Restwandstärke-Kriterium gilt nur bei gesundem Holz in der Restwand.

Wasser im Baum

Wasseransammlungen im Baum sind unproblematisch, es sei denn, es liegt ein Zwieselriss mit tiefreichender Fäule vor. Dort könnte es durch gefrierendes Wasser zu einem Sprengeneffekt kommen.

Wunden, Faulstellen, Risse, Abbrüche

Bei der Beurteilung von Defekten ist stets zwischen der Zug- und der Druckseite des Baumes zu unterscheiden. Hier gibt auch die Rinde Hinweise. Ist sie auf der Zugseite gespannt, hat sie auf der druckbelasteten Seite Stauchungen, gar mit Rissen?

Wie stellen sich die Wurzelanläufe dar? Zeigen die stärksten guten Zuwachs (ablesbar an den hellen Zuwachsstreifen in der Rinde)?

Ist der Stammfuß und der Basisstamm unauffällig oder zeigt er Besonderheiten, die auf Schäden hindeuten wie beispielsweise Rippen, Risse, Einwallungen, Flaschenhals, Elefantenfuß, ausgeprägte bauchige Verdickungen?

Hat der Baum an den Rändern von Verletzungen ausreichend Wundholz gebildet?

Pilze am Baum

Entdeckt man bei der Kontrolle holzerstörende Pilze am Baum, so besteht Handlungsbedarf. Entweder muss der Baum gefällt werden, was nicht immer zu verantworten ist und auch nicht immer erforderlich ist. Dann muss der Pilz bestimmt werden. Vor allem muss dabei auch festgestellt werden, was der jeweilige Pilz an seinem Wirt, dem Baum, bewirkt. In der Regel ist hier eine eingehende Untersuchung erforderlich.

Ist der Pilzbefall gekoppelt mit einem schlechten Kronenbild (Verzweigungsmängel, Dürreerscheinungen auch in der Peripherie), einem unbefriedigenden Rindenbild oder betrifft die Pilzbesiedlung eine Pappel oder Birke, so sollte man eher zur Fällung neigen.

Ansonsten ist zu überprüfen, welche Art von Abbau durch den Pilz vorliegt und wieweit die Destrukturierungen fortgeschritten sind. Mit dem Ergebnis messtechnischer Untersuchungen (Resistograph 1410, Fractometer I) lassen sich Aussagen darüber treffen, ob der Baum effektive Abschottungszonen gebildet hat und über wie viel intakte Substanz er noch verfügt. Ob dieser Aufwand zumutbar ist, richtet sich nach den bereits behandelten Kriterien.

Zopfdürre, Blattverfärbungen, verminderte Blattgröße

Blattgröße und Nadel- und Blattverfärbungen haben Bedeutung für ein Zustandsgutachten, das auf baumpflegerische Maßnahmen abzielt, nicht aber für die Beurteilung der Verkehrssicherheit eines Baumes. Der Zustand des Assimilationsapparates kann sich von einer auf die andere Vegetationsperiode verändern.

Das Vorhandensein von Totholz, insbesondere wenn es auch die Peripherie oder einen kompletten Kronenteil erfasst, hat allerdings direkten Bezug zur Bruchsicherheit, sowohl hinsichtlich der abgestorbenen Teile als auch des Wurzelkörpers, denn eine solche Art von Totholzaufkommen steht immer im Zusammenhang mit umfassenden Wurzelkörperschäden.

Im allgemeinen gilt Totholz ab einem Durchmesser von 5 cm an der Astbasis als gefährlich, wobei jedoch stets die Länge des einzelnen Astes zu berücksichtigen ist. Darüber hinaus gibt es hinsichtlich der Gefahr des Herausbrechens der Totäste aus der Krone auch baumartenspezifische Unterschiede.

Einzelne abgestorbene Äste, die verstreut im Kronengefüge sind, hat man als normal anzusehen. Besonderheiten im Einzelfall können ein Eingreifen erfordern.

Spechtlöcher, Ameisen, Bohrmehl

Sind in einem Baum im Stamm bzw. in stärkeren Ästen Öffnungen von Nisthöhlen, z.B. Spechtlöcher, ist dies ein Hinweis darauf, dass in diesem Bereich möglicherweise eine umfangreiche Fäule bzw. Höhlung vorliegt, da z.B. Spechte ihre Höhlen nur in weichem und damit in morschem, pilzbefallenen Holz bauen.

Das verstärkte Vorkommen von Insekten, z.B. Ameisen, am bzw. im Stammfuß kann darauf hindeuten, dass im Stamminneren, insbesondere im Wurzelstock, eine Fäule vorliegt, da die Tiere ihren Bau in der Regel nur in geschädigtem Holz anlegen. Auch am Stammfuß befindliches braunes Bohrmehl, das die Insekten aus einer Höhlung heraustransportieren, kann ein Hinweis auf eine durch holzerstörende Pilze verursachte Fäule im Stammfuß sein.

Vitalität

Die Vitalität eines Baumes ist seine Fähigkeit, unter den derzeit gegebenen Umständen zu existieren (Shigo, Praxis der Baumpflege, Thalacker Verlag Braunschweig). Wie gut ein Baum mit der Eigenschaft Vitalität ausgestattet ist, hängt von verschiedensten Faktoren ab, die überprüft und eingestuft werden müssen. Ein Baum kann, je nach Standort und Kraft, uralt und durchaus vital sein - umgekehrt ist aber auch möglich, dass ein relativ junger Baum bereits weitestgehend devitalisiert ist.

„Der Grad der Vitalität spiegelt sich am Baum wider, ablesbar am Rindenbild ①, den Triebblängen ②, dem Verzweigungsbild ③, der Menge und Anordnung von Totholz ④ und der Belaubung ⑤.

① Ist ein Baum noch so vital, dass er nennenswerte Dickenzuwächse hat, zeigt sich dies an vertikal verlaufenden, hellen Zuwachszonen. Diese rissartigen Zuwachsstreifen befinden sich in den Rinden- bzw. Borkefalten. Ihre Deutlichkeit ist je nach Baumart unterschiedlich ausgeprägt, so dass der Blick diesbezüglich zu trainieren ist. Bäume mit grober Borke zeigen Zuwächse sehr deutlich, bei Bäumen mit fein strukturierter Rinde ist wenig zu sehen. Anhaltend zu geringe Dickenzuwächse sind Folge nachlassender Vitalität. Später stellen sich auch in anderen Zonen des Baumes Vitalitätsmängel ein.

② Deutliche Triebblängenzuwächse in den oberen Kronenpartien sind ein Beleg für Dynamik und gute Vitalität. Bei nachlassender Vitalität und/oder im Alter krümmen sich die Tribspitzen, werden die Zuwächse geringer bzw. bleiben aus. Bei günstigem Verlauf bildet der Baum gleichzeitig oder verzögert Sekundärriebe (Reiterationen) in unteren Kronenpartien, woraus sich ein verkleinerter, wieder erstarkter Baum entwickeln kann. Ohne einsetzende Reiteration gerät ein solcher Baum relativ rasch in die Abgängigkeit.

③ Jede Baumart hat ein für sie typisches Verzweigungsmuster, dem jeder Einzelbaum folgt, jedoch immer mit individuellen Besonderheiten, in Abhängigkeit vom Alter und/oder äußeren Einwirkungen. Dieses Verzweigungsmuster führt zu einer signifikanten Hierarchie und einer Art Interaktion in der Krone. Ohne etwas von Architekturmodellen gehört zu haben, kann jeder aufmerksame Beobachter diese

Ordnung erkennen und begreifen, beginnend damit, dass er intakte Bäume derselben Art und unterschiedlicher Altersstadien intensiv studiert. Er wird erkennen, dass sich das Verzweigungsbild des Gesamtbaumes in der Krone im Kleinen wiederholt, jeder Ast für sich betrachtet einen kleinen Baum darstellt. Der Gesamtbaum ‚besteht aus einer Vielzahl kleiner Bäume‘.

In hohem Alter, mit nachlassender Wachstumsdynamik löst sich diese Ordnung und Verzweigungshierarchie auf. Dies ist ein ganz normaler Prozess, keine Krankheit.

Bei einem dauergestressten Baum mit anhaltend nachlassender Vitalität, kommt es zu vorzeitigen Veränderungen des Verzweigungsbildes und zum Zusammenbruch der Hierarchie: Triebblängenzuwächse in der Peripherie gehen zurück oder bleiben aus. Es bilden sich Kurztriebe (Kurztriebketten). Grobäste gehen nicht mehr über in Schwach- und Feinäste, statt dessen sind sie besetzt mit Kurztrieben und/oder Reiterationen. Manchmal fehlt sogar der Übergang von Stark- in Grobäste. In unteren Kronenbereichen und im Kroneninneren werden zahlreiche ruhende Knospen aktiviert und Reiterationstriebe bilden sich aus. Äußere Kronenpartien werden aufgegeben.

④ Ältere Bäume weisen immer Totholz auf, insbesondere wenn im Kroneninneren sehr wenig Licht vorhanden ist. Einzelne abgestorbene Äste, auch Starkäste, verstreut im Kronengefüge, sind kein Beleg für nachlassende Vitalität.

Anders verhält es sich, wenn komplette Kronenpartien eintrocknen (ohne dass eine mechanische Verletzung vorliegt, wie beispielsweise Wurzelabrisse, Anfahrtschäden oder Blitzeinschlag) oder die Krone von der Peripherie ausgehend zurücktrocknet. Dann liegen sehr wohl Vitalitätsmängel vor.

⑤ Im Spektrum der Beurteilungsparameter ist die Belaubung derjenige mit der geringsten Aussagekraft, denn der Zustand des Assimilationsapparates kann sich rasch ändern, sowohl in positive wie auch in negative Richtung. Beobachtet man allerdings über Jahre, dass die Blätter zu klein sind und die Blattmenge zu gering ist, dann ist dies als Beleg für nachlassende Vitalität zu werten. Ebenso verhält es sich, wenn die Blätter alljährlich zu früh verblassen, nekrotisch werden und vorzeitig fallen.“

(aus: Wäldchen Breloer, Praxis der Baumbewertung, Teil 8, Einfluss von Alter und Vitalität auf die Verkehrssicherheit und den Wert des Baumes, Landschaftsarchitektur 9/2000)

Das Hydrosystem verschiedener Baumarten

Nadelbäume haben das einfachste Leitungssystem.

Ringporig:

Eiche

Esche

Eßkastanie

Gleditschie

Götterbaum

Robinie

Trompetenbaum

Ulme

Zerstreutporig:

Ahorn

Apfelbaum

Baumhasel

Birke

Birnbaum

Buche

Crataegus

Eberesche

Erle

Hainbuche

Kirschbaum

Linde

Magnolie

Pappel

Platane

Roßkastanie

Tulpenbaum

Weide

Zerstörung und Wertverlust durch Kappung

Marko Wäldchen und Helge Breloer

Aus der 12teiligen Serie „Praxis der Baumbewertung“ in der Zeitschrift Landschaftsarchitektur 1/2002

In dieser Serie wurden einige der häufigsten Baumschäden und Baumprobleme vorgestellt und sowohl aus biologischer und biomechanischer Sicht wie auch unter Kosten- und Schadensersatzaspekten diskutiert mit dem Ziel eines verantwortungsvollen und fachgerechten Umgangs mit den Bäumen in der Praxis. Der erste Teil befasste sich mit dem Kappen von Bäumen, das nichts zu tun hat mit fachgerechtem Rückschnitt, mit Kopfbaumschnitt oder Verjüngungsschnitt.

Grundsatz

Das Kappen von Bäumen muss aus biomechanischen, biologischen, ethischen, ästhetischen und Gründen der Vermögenspflege abgelehnt werden. Jede realisierte Kappung birgt zudem die Gefahr in sich, als Nachahmungsbeispiel für weitere Kappungen zu dienen.

Kappung bedeutet die Einkürzung von Kronen oder Kronenteilen. Die Schnitte werden dabei internodial, also zwischen den Verzweigungsknoten (Nodien) geführt oder es kommt sogar zur totalen Entastung oder Kappung des astlosen Stammes. In jedem seriösen Fachbuch wird beschrieben und dargestellt, wieso **Kappung nichts mit Baumpflege zu tun** haben kann. Dennoch – nach wie vor werden Bäume rücksichtslos zusammengeschnitten und dies keineswegs nur von Laien. Zur Rechtfertigung werden besondere Umstände beschrieben, wird erklärt, dass der Auftraggeber die Verantwortung trage, dass der Rückschnitt die Vorbereitung für eine Baumbeseitigung sei, daß der Baum ja wieder austreibe. Es fragt sich nur, welchen Sinn denn der Rückschnitt einer intakten Krone machen soll, wenn man auf den nachfolgenden Neuaustrieb setzt. Teilweise wird die Kappung sogar als Erhaltungsstrategie für Alleen und Baumveteranen angepriesen und dabei unkorrekterweise auf Baumreduktionen in der Natur verwiesen. Dabei gibt es bei frei entwickelten Bäumen in der Landschaft keine umfassenden internodialen Kronenreduktionen. In Waldbeständen, wo die Bäume hoch ansetzende Kronen

haben, kann es im Zuge von Sturmkalamitäten zum Stammbruch, also totaler Kappung kommen. Die meisten dieser gekappten Bestandesbäume sterben spätestens innerhalb von ein paar Jahren ab. Wenn Naturereignisse totale Kappungen herbeiführen, sind diese allerdings nicht weniger hässlich und schädigend als durch den Mensch geschaffene.

Kappung und biologische Folgen

Ober- und unterirdische Teile des Baumes entwickeln sich in sensibler Abstimmung miteinander. Sie stehen in Wechselwirkung zueinander, beeinflussen und unterstützen sich gegenseitig – da ist nichts überzählig. Der fatalste Aspekt der Kappung ist, daß die bis zum Zeitpunkt des Rückschnitts für die Assimilatebildung effektivsten Kronenteile wie Fein-, Schwach- und Grobäste komplett entfernt werden, ad hoc.

Hierdurch wird das Abwehrvermögen geschwächt oder sogar zerstört. Zuerst jedoch gerät der gekappte Baum in eine ungeheure lebensbedrohliche Versorgungsnot, wodurch Stressreaktionen in Gang gesetzt werden. Sofern biologisches Alter, Grundvitalität und Baumart die Möglichkeit bieten, setzt der Baum Cytokinine frei, die dazu in der Lage sind, ruhende Knospen zu aktivieren, die dann stressgesteuert und ungeordnet als Reiterationen austreiben. Mit den zahlreichen Reiterationen versucht der Baum, so rasch wie möglich einen neuen Assimilationsapparat aufzubauen, um dem akuten und devitalisierenden Energiemangel zu begegnen.

Diesen Neuaustrieb als Beleg für Schnittverträglichkeit darzustellen kommt baumpflegerischem Zynismus gleich.

Nach jedem Sägeschnitt werden zahlreiche Gefäße geöffnet und es setzt eine Besiedlung durch Holz abbauende Organismen ein. Bei internodial gesetzten Schnitten jedoch, also dort wo keine Astschutzzone oder Zugast vorhanden ist, entwickelt sich stets eine umfassende zentrale Fäule, weil das Abschottungsvermögen in den Zonen zwischen Verzweigungsknoten schlecht ist und weil es in Ermangelung eines Zugastes zu einer Unterversorgung mit Assimilaten kommt. Nicht selten sterben komplette Kambialzonen ab, Rindenablösungen zeigen sich und der gekappte Abschnitt wird gänzlich destrukturiert, zumindest bis zum nächsten Nodium (Verzweigungsknoten). Der Assimilatemangel zieht nicht nur umfassende Ausfaltungen und Morschungen in den Kappungsbereichen nach sich,

er wirkt sich auch auf den verholzten Wurzelkörper aus. Auch dort kommt es zu Fäuleprozessen.

Die Kappung führt immer zu gravierenden biologischen Schäden, auch bei Jungbäumen. Schadenverlauf und Schadenumfang werden nochmals verstärkt, wenn der Baum schon vorher Probleme hatte, sich bereits in einem höheren biologischen Alter befindet, zu den von Natur aus schlechten Kompartimentierern gehört und dies umso mehr je größer die Schnittverletzungen sind. In seriösen Baumpfleger- und Sachverständigenkreisen ist es unstrittig, dass durch Kappung die an sich mögliche Lebenszeit des Baumes drastisch verkürzt wird.

Kappung und biomechanische Folgen

Die Kambialaktivität (im Ergebnis: Dickenzuwächse, Wachstumsspannungen, Holzeigenschaften, Form des Querschnittes) richtet sich nach den lokal empfundenen Lasten. Dass dies so ist, wurde von TELEWSKI bewiesen und von MATTHECK beschrieben. Durch die Kappung von Bäumen oder Baumteilen wird lokal der bis dahin vorhandene Lasteintrag gegen Null reduziert. Es sind anschließend nur noch minimale Kraftflüsse vorhanden. Die für verschiedenartigste mechanische Belastungen trainierten Gewebe werden schlagartig entlastet, was hier von negativer Bedeutung ist. Durch das Ausbleiben der gewohnten Kraftflüsse reduzieren sich die Wachstumsspannungen. Erste Risse entstehen sofort. Die gesamte Aktivität der betroffenen Gewebepartien lässt nach und begünstigt biologische Anfälligkeit (→ Krankheit). Das Ausbleiben der vor der Kappung existierenden Druck-, Biege- und Torsionsbelastungen ist die Hauptursache für Kambialnekrosen und umfassenden Holzabbau in den und unterhalb der Kappungszonen.

Die nach einer Kappung entstehenden oberen Reiterationen erweisen sich häufig als bruchanfällig, weil die strukturelle Verbindung zwischen diesen Neutrieben und dem tragenden Holzkörper (Stamm/Stämmling/Ast) unzureichend oder nicht existent ist. Ohne Stamm-/Astkragen bleiben die sichernden Wachstumsspannungen in Umfangsrichtung aus, die Reiteration stabilisiert sich lediglich mittels Anpressdruck. Wird die Zugbelastung (erzeugt durch zunehmendes Eigengewicht, Längenzuwächse und zunehmende Windlast) in entgegengesetzter Richtung zu groß, kommt es zum Ausbruch. Bruch begünstigend wirkt sich zudem aus, dass das

Fundament der Reiterationen massiv angegriffen wird, und zwar durch Holzabbau. Dies ist einer der Fälle, in denen sich gute Vitalität negativ auf die Verkehrssicherheit auswirken kann. Später kommt es zu Beeinträchtigungen durch die am Wurzelkörper verursachten Schäden.

Kappung und gestalterische Folgen

Die Kappung von Bäumen führt immer unmittelbar und bleibend zu großen gestalterischen Schäden, gleichgültig ob es sich um einen Jung- oder Altbaum handelt. Da es bezüglich der Baumgestalt eine durchaus allgemein empfundene Ästhetik gibt, ist es unzulässig in diesem Zusammenhang von Geschmacksfrage zu sprechen.

Gekappte Bäume müssen stresshaft neue Triebe ausbilden, um zumindest teilweise biologisch zu kompensieren. Dabei folgen sie nicht mehr ihrem ursprünglichen Verzweigungsschema. Stattdessen entsteht ein Reiterationswust, aber niemals wieder ein arttypischer Habitus. Reiterationskronen verschiedener Baumarten ähneln sich aus der Distanz sehr, da die für die jeweilige Baumart typische Architektur und das typische Verzweigungsmuster fehlen. Dies hängt damit zusammen, daß die Reiterationen zeitgleich entstehen und miteinander konkurrieren müssen, ähnlich wie Bäume eines Forstbestandes. Untere Verzweigungen entstehen nur bei den Randreiterationen, die inneren streben im Konkurrenzkampf um Licht nach oben.

Kappung und Baumethik

Juristisch ist der Baum eine Sache, tatsächlich aber ein Lebewesen. Bäume haben Äußerungsformen, Bedürfnisse und Würde. Jeder, der an und mit Bäumen arbeitet, trägt deswegen große Verantwortung und hat ein hohes Maß an Verpflichtung. Alle Handlungen die wir an Bäumen ausführen, müssen sich an der biologischen Vertretbarkeit und der Baumwürde messen. Die Kappung orientiert sich jedoch in keiner Weise am Wohl und/oder der Würde des Baumes. Sie macht sich das Wissen um biologische Abläufe in negativer Art zunutze. Die Kappung ist ein Beispiel für Vandalismus, der in anderem Zusammenhang immer wieder angeprangert wird.

Kappung und ökonomische Folgen

Durch das Kappen werden vermeidbare Kosten und vorzeitige Ersatzinvestitionen verursacht, da gekappte Bäume häufiger kontrolliert und geschnitten werden müssen. Eventuell wird der Einbau von Kronensicherungen erforderlich, nicht selten wird die Kappung aus Sicherheitsgründen mehrfach wiederholt. Gekappte Bäume müssen vorzeitig entfernt und ersetzt werden. Der materielle Schaden würde offenkundig, wenn es vor jeder Kappung die Auflage gäbe, die entstehenden Zusatzkosten zu kalkulieren und den Wert gekappter Bäume vor und nach der Kappung mit der Methode Koch zu berechnen.

In vielen Fällen führt die Kappung von Bäumen zu einem Totalschaden oder zumindest zu einem wirtschaftlichen Totalschaden.

Fazit

Kappungen sind als Sachbeschädigung zu bezeichnen und keinesfalls als Bestandteil fachgerechter Baumpflege. Fachgerechte Baumpflege orientiert sich an natürlichen Abläufen und Zwangspunkten. Hieraus folgt, dass die Kappung auch nicht glaubhaft als Maßnahme im Sinne einer Erhaltungsstrategie für Alt- und Uraltbäume beschrieben werden kann. Eine Akutsituation herbeizuführen und die ausgelösten Stressreaktionen als baumpflegerischen Erfolg zu verbuchen, ist zumindest ignorant. Das natürliche Schrumpfen von Alt- und Uraltbäumen in der freien Landschaft, das manche Baumarten zeigen, hat mit Kappung nichts zu tun. Die natürliche Selbstreduktion (Zurückziehen) dieser Bäume vollzieht sich langsam über Jahrzehnte und unter Erhaltung eines unteren Altholzgerüsts, eines Kronenaufbaus, nicht jedoch eines Baumrudiments, das einer überdimensionalen Zigarre ähnelt. Gerade die Erhaltung der Grundarchitektur (Altstamm plus akzeptables Gerüst aus Alt-Starkästen) macht die allgemein empfundene Ästhetik dieser Baumveteran(inn)en aus.

Eine Kappung kann unter Umständen gerechtfertigt sein, wenn es darum geht, einen hoffnungslos abgängigen Baum als Totholzbiotop (Habitatsspender) zu erhalten und dabei der Verkehrssicherungspflicht zu entsprechen. Jedoch selbst in einem solchen Fall ist es häufig möglich, ein ansprechendes Starkholzgerüst zu belassen.

Auswege

- Gewissenhafte Planung, im Sinne des Standortes, des Baumumfeldes und des Baumes selbst.
- Baumpflegerisches Fachwissen klar und entschieden vertreten, ohne predigend und/oder überheblich zu sein.
- Erklären, warum ein Baum nicht gefährlich ist, nur weil er groß, schief etc. ist (Biomechanik, Axiom konstanter Spannung, Selbstoptimierung), woran man Verkehrsunsicherheit erkennt und die verschiedenen Möglichkeiten aufzeigen, wie man einen unsicheren Baum wieder sicher machen kann.
- Sich nicht nötigen lassen Kappungen auszuführen.
- Bedenken, ob Schnittmaßnahmen tatsächlich erforderlich sind. Sofern Handlung erforderlich ist, - reicht es nicht aus, einen Sicherheitsverbund einzubauen
- Sofern ein Rückschnitt für zwingend erforderlich gehalten wird, ist auf fachgerechte Planung und Realisierung zu achten.
- Auch bei fachgerechter Schnittkonzipierung und Schnittausführung (siehe hierzu die Veröffentlichungen von A. L. SHIGO und A. BERNATZKY) werden Verletzungen erzeugt, zahlreiche Gefäße geöffnet. Dabei werden jedoch im Unterschied zur Kappung Regeln eingehalten, die sich von biologischen und biomechanischen Kenntnissen ableiten:
- **So wird beispielsweise auf geeigneten Zugast eingekürzt, was bedeutet dass dieser einen Durchmesser von einem Drittel des ihn tragenden Holzkörpers haben sollte**
- Die Angabe dieses Durchmesser Verhältnis resultiert aus baumpflegerischem Erfahrungswissen. Schwächere Zugäste sind nicht in der Lage, ausreichend Assimilate an den tragenden Holzkörper abzugeben und ihn umfassend mit Energie zu versorgen, was zu Abwehrschwäche und Holzabbau führt. Zudem erzeugt ein schwächerer Zugast zu geringe biomechanische Wachstumsimpulse (siehe hierzu Veröffentlichungen von F. W. TELEWSKI und C. MATTHECK), bezogen auf das Kambium am Rand der Schnittfläche und der nächsten Dezimeter des den Zugast tragenden Holzkörpers. Durch diesen Mangel an mechanischen Reizen kommt es lokal zu nachlassender oder ausbleibender Kambialaktivität, was wiederum zu biologischen Problemen führt, denn minder aktives Gewebe wird von holzerstörenden Organismen erfolgreich besiedelt.

Verkehrssicherungspflicht für Pappeln, Weiden und ältere Straßenbäume

Helge Breloer

Die Rechtsprechung zur Verkehrssicherungspflicht für Bäume beruht in den meisten Fällen auf den Gutachten, welche die Gerichte mangels eigener Fachkenntnis einfordern. Erscheinen dem Gericht die Ausführungen des Gutachtens plausibel, so werden die Argumente übernommen, und auf ihrer Grundlage wird der Verkehrssicherungspflichtige zum Schadensersatz verurteilt oder von der Haftung freigestellt. Urteile, in denen es um strafrechtliche Verfolgung von Körperverletzung oder Tod durch Bäume geht, sind nicht bekannt.

Zur Verkehrssicherungspflicht für Bäume – und zwar zum Schadensersatz - sind inzwischen über 2000 Urteile in der juristischen Datenbank zu finden, davon viele BGH-Urteile und zum überwiegenden Teil OLG-Urteile, von denen viele aus fachlicher Sicht als Fehlurteile oder zumindest als bedenklich anzusehen sind. Es sind auch immer wieder bestimmte Tendenzen in der Rechtsprechung zu beobachten, welche naturgemäß entsprechende Tendenzen in der Baumpflege widerspiegeln. Es fehlt dabei auf Seiten der Gerichte das fachliche Verständnis und auf Seiten der Fachleute das notwendige juristische Grundwissen, was sich in manchen Veröffentlichungen in der Fachpresse zeigt.

Nachdem bis Anfang der 90er Jahre eine von überzogenem Sicherheitsanforderungen geprägte Rechtsprechung vorgeherrscht hatte, wurden ab 1993 zunehmend baumfreundliche Tendenzen in den Urteilen erkennbar. In letzter Zeit droht durch die von Karlsruhe ausgehende Beurteilung der Pappel und die unangemessene Anwendung von VTA das Pendel wieder in die andere Richtung zu schlagen. Hier muss die Verunsicherung der verkehrssicherungspflichtigen Baumeigentümer beendet werden, vor allem um ein über das notwendige Maß hinausgehendes Fällen von Bäumen zu verhindern.

Aus diesem Grund werden die weiterhin baumfreundlichen und die Verkehrssicherungspflichtigen beruhigenden Urteile der letzten Zeit vorgestellt, die sich gerade mit den viel geschmähten Weichholzarten wie Pappeln und Weiden befassen. Dazu gehört auch ein Urteil des OLG Hamm, das sich speziell mit alten

und vorgeschädigten Straßenbäumen (Linden) befasst und mit dem bemerkenswerten Hinweis schließt:

„Es muß beachtet werden, daß der Sicherungspflichtige mit wirtschaftlich zumutbaren Mitteln nicht alle Gefahren, die von Straßenbäumen ausgehen können, beseitigen kann. Der Verkehr muß vielmehr gewisse Gefahren, die nicht durch menschliches Handeln oder Unterlassen entstehen, sondern auf Gegebenheiten der Natur beruhen, als unvermeidbar und daher als eigenes Risiko hinnehmen.“

Auch in vier Urteilen zu Schäden durch Pappeln und in einem weiteren Urteil zu Schäden durch eine Silberweide wurden die Schadensersatzansprüche der Betroffenen abgewiesen und damit die Verkehrssicherungspflichtigen entlastet. Besonders erfreulich ist ein klares Urteil gegen das übertrieben Anbohren von Bäumen. Es gilt stets, vor Extremen zu warnen, wodurch die grundsätzliche Notwendigkeit des Anbohrens in bestimmten Fällen ebenso wenig in Frage gestellt wird wie das unbestreitbare erhöhte Gefahrenpotential bestimmte Baumarten wie der Weichhölzer.

1. Urteil des OLG Hamm vom 19.9.1995

In diesem Fall war ein Ast aus einer Pappel, die an der Straße stand, ausgebrochen und hatte einen darunter geparkten Pkw beschädigt. Das OLG wies die Schadensersatzklage ab, weil es keine Pflichtverletzung der beklagten Stadt feststellen konnte.

In den Urteilsgründen geht das Gericht auf die Häufigkeit der Baumkontrollen speziell bei Pappeln ein und kommt zu dem Ergebnis, dass bei dieser Baumart wegen der von ihr ausgehenden besonderen Gefahr unter Umständen mehr als zweimal im Jahr im belaubten und unbelaubten Zustand kontrolliert werden müsse. *„Der Senat braucht jedoch nicht zu entscheiden, ob diese besonderen Umstände auch unter Berücksichtigung des bei den öffentlichen Trägern der Straßenbaulast nur begrenzt zur Verfügung stehenden Personals eine Rechtspflicht begründen, Pappeln in kürzeren zeitlichen Abständen auf trockene oder anderweitig gefährdende Äste zu*

kontrollieren. Nach dem Ergebnis der Beweisaufnahme kann im Streitfall nämlich nicht festgestellt werden, daß der Schaden ... durch eine weitere Untersuchung ... verhindert worden wäre. Der Sachverständige... hat nicht bestätigen können, daß der schadensverursachende Ast bereits als auffällig hätte erkannt werden können, wenn die Mitarbeiter der Beklagten eine Zwischenkontrolle ... durchgeführt hätten. Die Zweifel des Sachverständigen beruhen darauf, daß es innerhalb sehr kurzer Zeit zu den Veränderungen gekommen sein kann, wie sie von der Zeugin ... geschildert worden sind (spärliche, gelbliche Belaubung). Wenn aber selbst bei einer Kontrolle ... der später herabgestürzte Ast nicht als auffällig erkannt worden wäre, fehlt es an der Kausalität einer evtl. Pflichtverletzung für den eingetretenen Schaden.“

Das OLG führt dann aus, dass der Schaden nur in ganz kurzen Kontrollabständen - etwa alle zwei bis drei Wochen - hätte festgestellt werden können. Dies wäre jedoch der beklagten Stadt nicht zumutbar gewesen. *„Die Anforderungen an die Kontrollmaßnahmen dürfen nicht derart überspannt werden, daß die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit der Kommunen oder sonstigen Pflichten überstiegen würden.“*

2. Urteil des OLG Koblenz vom 1.12.1997:

In diesem Fall war aus einer Pappel, die keine erkennbaren Krankheitszeichen hatte, ein belaubter Ast ausgebrochen und hatte einen Pkw beschädigt, der unter der Pappel auf einer Gemeindestraße parkte. Das Gericht wies die Schadensersatzklage des Geschädigten ab und stellte fest:

„Es kommt nicht darauf an, wie häufig und intensiv eine Gemeinde ihre Bäume kontrollieren muß und ob die Bekl. ihr Kontrollpflichten voll erfüllt hat. Auch eine strenge Kontrolle hätte nicht dazu führen müssen, jenen Ast bis zum Unfalltag zu beschneiden, denn er war gesund.

Wie der Sachverständige überzeugend ausgeführt hat, gehören Pappeln ebenso wie Kastanien zu denjenigen Bäumen, die naturgemäß brüchig sind und gelegentlich auch gesunde Äste abwerfen. Kleine Äste trocknen oft aus und brechen ab, aber auch unauffällige, größere, belaubte Pappeläste können verhältnismäßig leicht abbrechen.

*Der Gefahr des Abbruchs gesunder Äste könnte nur begegnet werden, wenn man gesunde Bäume jener Arten **naturwidrig erheblich stutzen würde, sozusagen amputieren oder verkrüppeln oder wenn man fordern würde, den Bestand***

großer Bäume jener Art im gesamten Verkehrsbereich zu beseitigen. Eine derart weitgehende rechtliche Verpflichtung besteht nicht.

Gelegentlich natürlicher Astbruch, für den vorher keine besonderen Anzeichen bestehen, gehört zu den naturgegebenen Lebensrisiken, für die der Verkehrssicherungspflichtige nicht einzustehen braucht und die in unserer Zivilisation hinzunehmen sind. Die Wahrscheinlichkeit, durch den Abbruch gesunder Baumäste einen Schaden zu erleiden, ist wesentlich geringer als die Gefahr, durch andere erlaubte Risiken zu Schaden zu kommen (beispielsweise den Kfz-Verkehr), ganz abgesehen davon, daß unsere Zivilisation darauf bedacht sein muß, möglichst viele gesunde Bäume zu erhalten. Diese sind für Klima und Wasserhaushalt hierzulande unersetzlich und auch gem. Art. 20 a GG zu schützen, der seit 1994 den Umweltschutz zu einem Staatsziel erklärt.“ (Hervorhebung durch die Autorin)

3. Urteil des OLG Hamm vom 4.9.1998

In diesem Fall war ebenfalls ein belaubter Pappelast auf einen unter dem Baum parkenden Pkw gestürzt und hatte diesen beschädigt. Das Gericht wies die Klage ab. Seiner Ansicht nach:

„kann aus dem Umstand, daß am Schadenstage ein voll belaubter und erkennbar gesunder Starkast aus dem Baum herausgebrochen ist, kann nicht geschlossen werden, daß die etwa 60- bis 70jährige Schwarzpappel erkennbar krank gewesen sei und dieser Umstand bei ordnungsgemäß durchgeführter Baumkontrolle hätte erkannt werden müssen und die Bediensteten der Beklagten zu weiteren Sicherungsmaßnahmen hätte veranlassen müssen.“

Das OLG geht anschließend auf die Besonderheiten, insbesondere die erhöhte Bruchgefahr, der Schwarzpappel ein und stellt anhand der Ausführungen des Sachverständigen fest,

„daß die Schwarzpappel anders als andere Baumarten eher dazu neige, nicht nur trockene und vorgeschädigte Äste, sondern auch völlig gesunde Starkäste abzuwerfen. Während bei anderen Baumarten der Bruch gesunder, grüner Äste in der Regel nur als sog. ‚Sommerbruch‘ infolge längerer Trockenheit und/oder starker Hitze, die zum plötzlichen Nachlassen der Wachstumsspannungen führe, erfolge,

reiche bei der Schwarzpappel ein kurzes Gewitter, stärkerer Regen und/oder auch mäßiger Wind aus, um derartige Brüche zu verursachen. Dies habe seine Ursache in der Struktur (dem Aufbau) des Holzes, der geringen Widerstandsfähigkeit und der typischen Kronenstruktur der Pappel. Daher zähle die Schwarzpappel im städtischen Bereich auch zu den sog. Risikobäumen und bedürfe einer entsprechend sorgfältigen Kontrolle.“

Das Gericht übersieht also keineswegs die Gefahren, die speziell von einer Pappel ausgehen können, sieht aber andererseits auch nicht bei jedem von Pappeln verursachten Schaden von vorneherein eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht. Selbst ein bereits vorhandener Rindenschaden führte das Gericht zu keiner anderen Beurteilung, da dieser Schaden im unteren Stammbereich lag und es aus sachverständiger Sicht keinen Grund für die Annahme gab, dass der Baum möglicherweise auch ähnliche Schäden im Kronenbereich aufweisen würde.

Deshalb verlangte das Gericht auch keine eingehende Kontrolle der Pappel. Auch bei dem Einsatz eines Hubsteigers wäre der Schaden nicht vorhersehbar gewesen, so dass das Gericht keine Pflichtverletzung der Beklagten annahm. Im übrigen schließt das OLG das Urteil mit dem gleichen Hinweis auf das als unvermeidbar hinzunehmende eigene Risiko wie in dem eingangs zitierten Urteil vom 10.10.1997.

4. Urteil des LG Konstanz vom 3.3.1998

In diesem Fall hatte eine im Orkan umstürzende Pappel ein Fischerboot versenkt. Es stellte sich heraus, dass die Hauptwurzel der am Ufer stehenden Pappel bei früheren Bauarbeiten abgetrennt worden war. Das Gericht wies die Klage ab, weil die verkehrssicherungspflichtige Stadt nicht damit rechnen musste, dass sich noch 25 Jahre nach Abschluss der Bauarbeiten Schäden an Uferbäumen einstellen.

Diese Entscheidung muss allerdings aus fachlicher Sicht auf Skepsis stoßen, weil bekannt ist, dass gerade Wurzelabtrennungen bei Bauarbeiten in späteren Jahren zum Verlust der Standsicherheit des Baumes führen. Das Gericht hätte hier nachprüfen müssen, ob der beklagten Stadt Wurzelschäden durch die Bauarbeiten

bekannt waren oder hätten bekannt sein müssen und danach die Frage nach der Verletzung der Verkehrssicherungspflicht beurteilen müssen.

5. Urteil des OLG Hamm vom 10.10.1997

In diesem Fall war bei böigem Wind ein belaubter Ast aus einer Reihe von älteren Linden am Straßenrand ausgebrochen und hatte einen vorbeifahrenden Pkw beschädigt. Auch einige schwächere Trockenäste waren aus den ca. 60 Jahre alten Bäumen ausgebrochen, allerdings ohne Schaden anzurichten. Das Gericht wies die Schadensersatzklage des geschädigten Pkw-Fahrers ab und stellte in den Leistsätzen fest:

„Schäden durch Astausbrüche von Straßenbäumen, die nur auf den mäßigen Gesundheitszustand, den ungünstigen Standort und das Alter zurückzuführen sind, müssen als unvermeidbar und daher eigenes Risiko hingenommen werden.“

Die Straßenbäume waren regelmäßig gepflegt worden. Sie wiesen zwar geringfügiges Totholz aber keine gravierenden Pflegemängel auf, so dass das Gericht keinen Anlass zu eingehenden Untersuchungen sah. Die wichtigste Aussage des Gerichts ist aber die grundsätzliche Feststellung, dass sich dies auch auf den schlechten Allgemeinzustand der Bäume bezieht, und den weist der überwiegende Teil der heutigen Straßenbäume auf.

Das Gericht stellte wörtlich fest:

„Der Standort sei zwar als ungünstig einzustufen. Das gelte aber für die überwiegende Anzahl aller Straßenbäume. Dieser Umstand ist allein kein Anlass zur Durchführung weiterer Sicherungsmaßnahmen, zumal die Linde auch an ungünstigen Standorten gut wächst und im Gegensatz zu anderen Bäumen nicht bruchanfällig ist“.

Der Schaden war durch einen belaubten Ast verursacht worden. Die Forderung des Geschädigten, die Krone mit Hilfe eines Hubsteigers auf eventuell ausbruchgefährdete Äste nur wegen des schlechten Allgemeinzustandes der Bäume zu untersuchen, lehnte das OLG ab. Es bestätigte vielmehr die allgemeine

Erfahrung, dass Anzeichen für eine Bruchgefahr bei der vom Boden aus erfolgenden Sichtkontrolle in der Regel nicht zu erkennen sind, wenn die Krankheitssymptome sich oben in der Baumkrone befinden, also vor allem im Sommer durch Laub verdeckt werden.

Dieses Urteil entlastet vor allem die verkehrssicherungspflichtigen Kommunen hinsichtlich ihres umfangreichen älteren Baumbestandes.

Kein Anbohren von Bäumen auf Verdacht

Helge Breloer

Ein Urteil des Oberlandesgerichts Düsseldorf vom 30. April 1998 (18 U 178/97) befasst sich mit der Frage, wieweit die verkehrssicherungspflichtigen Kommunen zum Anbohren von Bäumen verpflichtet sind.

In dem zu entscheidenden Fall war eine Silberweide, die eine starke Wurzelfäule hatte, auf die Straße gestürzt und hatte einen Unfall mit Schaden an einem Pkw verursacht. Der Geschädigte klagte gegen die verkehrssicherungspflichtige Kommune auf Schadensersatz. Er behauptete, ab einem Stammdurchmesser von 60 cm sei bei Silberweiden stets mit Wurzelfäule zu rechnen, und dies sei mit einer Probebohrung abzuklären.

Das OLG erklärte dazu nach Einholung eines Sachverständigengutachtens:

„Zwar gehe aus den Lichtbildern klar hervor, daß die umgestürzte Silberweide von Wurzelfäule befallen gewesen sei; auch komme es bei dieser Baumart oft vor, daß die Wurzel völlig morsch sei, insbesondere nach Erdarbeiten in der Nähe des Baumes; da jedoch die Randzone des hier umgestürzten Baumes zwischen 5 und 10 cm gesundes Holz aufgewiesen habe und nichts dafür ersichtlich sei, daß der Stamm nicht vollständig mit Rinde bedeckt gewesen sei, sei die ausgeprägte Wurzelfäule auch bei sorgfältiger Sichtkontrolle der Silberweide von außen nicht erkennbar gewesen; eine rein prophylaktische Probebohrung zur Abklärung von möglicher Wurzelfäule sei ohne äußere Hinweise darauf wegen der Möglichkeit des Eindringens von Schädlingen gerade in Weichholzgehölze wie die Silberweide strikt abzulehnen.“

Dieses Urteil ist wie alle Urteile zur Verkehrssicherungspflicht für Bäume mit Blick auf den zu entscheidenden Fall zu sehen. Hier waren keine Schadsymptome von außen erkennbar. Anders lag der Fall des OLG Nürnberg (Urteil vom 26.6.1996, 4 U 612/96), in dem trotz offensichtlicher Schäden (große Stammwunde) keine eingehende Untersuchung durchgeführt wurde. Hier hatte das Gericht sogar eine Zuwachsbohrung ausdrücklich gefordert.

Angesichts der derzeitigen Verunsicherung der Kommunen durch überzogene Sicherheitsanforderungen in verschiedenen Veröffentlichungen - auch in bezug auf bestimmte Baumarten - kommt dem neuen Urteil des OLG Düsseldorf besondere Bedeutung zu. Schon das OLG Koblenz (Urteil vom 1.12.1997, LA 1998(7), 43) hatte festgestellt, daß nicht sämtliche Pappeln aus Verkehrsbereichen entfernt werden müssen, nur weil die Pappel besonders bruchgefährdet ist. Ebenso wendet sich das OLG Düsseldorf gegen überzogene Forderungen in bezug auf die Silberweide. Dieses Urteil ist wiederum baumfreundlich und entlastet die verkehrssicherungspflichtigen Kommunen. Dabei verdienen die nachfolgenden Urteilsgründe des OLG Düsseldorf besondere Beachtung:

„Wer auf bloßen Verdacht ohne erkennbare Anhaltspunkte eine Probebohrung sämtlicher Straßenbäume oder einer bestimmten Art von Straßenbäumen, hier der Silberweide, fordert, verlangt letztlich eine bewußte Schädigung auch gesunder Bäume und damit über kurz oder lang die Entfernung sämtlicher Straßenbäume. Soweit geht die Verkehrssicherungspflicht der Kommunen nicht.“

Keine Haftung für Plattenverwerfungen im Wurzelbereich von Straßenbäumen

Helge Breloer

Aus der baumfreundlichen Rechtsprechung des Oberlandesgerichts Düsseldorf ist ein weiteres Urteil vom 23.12.1996 (18 U 139/96) bekannt geworden, das die Kommunen hinsichtlich ihrer Verkehrssicherungspflicht für Straßenbäume entlastet.

Es ging um den recht häufigen Fall, dass im Bereich von Straßenbäumen der Plattenbelag eines Fußweges durch Wurzeln angehoben worden war. Die Klägerin, die hier einen Unfall erlitten hatte, wurde mit ihrer Schadensersatzklage abgewiesen. Die Entscheidungsgründe, die auch auf die Pflicht des Verkehrsteilnehmers eingehen, sich selbst vor Gefahren zu schützen, werden nachfolgend wiedergegeben, weil sie dem heute überzogenen Sicherheitsdenken und der daraus resultierenden Haftungsangst der verkehrssicherungspflichtigen Kommunen entgegenwirken.

Das Gericht erklärte im Urteil, dass es „Anlaß zu folgenden Bemerkungen“ sehe:

„Die Notwendigkeit und der Nutzen der Begrünung unserer Städte sind heute allgemein anerkannt. Straßenbäume sind Teil einer solchen Begrünung. Die mit dem Wachstum der Bäume verbundenen Veränderungen im Wurzelwerk haben oft Auswirkungen auf die in der Umgebung eines Baumes vorgenommene Versiegelung des Bodens, z.B. Asphaltdecken heben sich oder brechen sogar auf., Plattierungen zeigen Verwerfungen. Diesen Erscheinungen kann nur begrenzt durch Neuasphaltierung und Neuplattierung begegnet werden. In vielen Fällen bleiben auf Dauer Erhebungen im nahen Umfeld des Baumes bestehen, die mit zumutbarem Aufwand nicht beseitigt werden können, wenn der Baum weiterleben soll. Das ist in der Regel hinzunehmen, sofern dadurch keine Gefahrenstelle entsteht, auf die sich ein aufmerksamer Benutzer der Straße oder des Bürgersteiges/Radweges nicht einstellen kann.

Ein solcher Regelfall liegt auch hier vor, eine Gefahrenstelle bestand am Unfallort nicht. Die Klägerin hätte bei der gebotenen Sorgfalt die Erhebung im Plattenbelag rechtzeitig erkennen können, zumal derartige Bodenerhebungen im Bereich von Straßenbäumen nicht selten sind und Verkehrsteilnehmern, insbesondere Fußgängern und Radfahrern daher hinlänglich bekannt sind. Die Tatsache, daß der Fußweg, den die Klägerin ging, von Bäumen gesäumt war, hätte die Klägerin vorwarnen und zu gesteigerter Sorgfalt veranlassen müssen. Der bedauerliche Unfall wäre dann vermieden worden.“

Verkehrssicherungspflicht und Lichtraumprofil

Helge Breloer

Ein Urteil des Oberlandesgerichts (OLG) Dresden vom 2. Oktober 1996 – 6 U 321/96 –(Stadt und Grün 1997 (10), 727) stellt grundsätzlich klar, welche Anforderungen einerseits an das Freischneiden des Lichtraumprofils und andererseits an das Verhalten des Kraftfahrzeugfahrers auf Straßen mit Bäumen zu stellen sind.

1. Kein Gesetz über Lichtraumprofil

Es gibt keine gesetzliche Vorschrift, die das Lichtraumprofil ausdrücklich erwähnt oder anordnet, dass die Kronen der Straßenbäume in einer bestimmten Höhe über der Fahrbahn zurückzuschneiden sind. Die Pflicht zum Freischneiden des Luftraums über den Straßen folgt daraus, dass nach § 32 Abs.1 Nr. 2 StVZO im Straßenverkehr Fahrzeuge bis zu 4 m Höhe zugelassen sind und diesen Fahrzeugen folglich ein gefahrloses Befahren der Straßen ermöglicht werden muss. Dabei entspricht die öffentlich - rechtliche gestaltete Amtspflicht zur Sorge für die Verkehrssicherheit inhaltlich der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht. Diese umfasst neben den notwendigen Maßnahmen zur Herbeiführung und Erhaltung eines für den Straßenbenutzer hinreichend sicheren Straßenzustands auch die Freihaltung des Luftraums über der Straße von hereinragenden Ästen.

2. Umfang der Pflicht zum Freischneiden des Lichtraumprofils

Die allgemeinen Grundsätze über die Verkehrssicherungspflicht an Straßen haben sowohl der Bundesgerichtshof¹⁾ wie auch mehrere Oberlandesgerichte²⁾ hinsichtlich der Einhaltung des Lichtraumprofils dahingehend ausgelegt, dass es die Verkehrssicherungspflicht nicht erfordert, den Luftraum über Straßen **generell** in der nach § 32 Abs.1 Nr.2 StVZO für Fahrzeuge geltenden maximalen Höhe von 4 m freizuhalten.

Das OLG Dresden legt sich in seinen Entscheidungsgründen nicht auf die letztlich erforderliche Höhe mit Zahlenangaben fest. Es steht an keiner Stelle, dass für das Lichtraumprofil beispielsweise bis zu einer Höhe von 4,5 m Äste entfernt werden müssen. Es heißt nur, dass ein Fahrzeug mit 4 m Höhe die Straße gefahrlos

benutzen können muss. *„Bis zu welcher Höhe der Verkehrsraum von hereinragenden Ästen freizuhalten ist, hängt vielmehr von der Verkehrsbedeutung der Straße ab. Ihre Verkehrssicherheit und das ökologische Interesse an der Erhaltung alten Baumbestands sind gegeneinander abzuwägen.“*

3. Das ökologische Interesse an der Erhaltung des Baumbestands

Das Umweltbewusstsein hat auch in der Rechtsprechung seinen Niederschlag gefunden. Der Hinweis auf die Abwägung zwischen Verkehrssicherheit und dem Interesse an der Baumerhaltung ist seit 1992 in der Rechtsprechung zur Verkehrssicherungspflicht für Bäume zu finden. So hatte sich beispielsweise das OLG Hamm³⁾ mit einem Unfall zu befassen, bei dem ein Wohnmobil mit seinen Aufbauten gegen einen in 3,6 m Höhe in die Fahrbahn geneigten Platanenstamm gefahren war. In den Urteilsgründen heißt es auch:

„Wie in den letzten Jahren zunehmend in das allgemeine Bewusstsein gedrungen ist, besteht an der Erhaltung des Baumbestands auch an öffentlichen Straßen ein allgemeines Interesse, so dass zwischen den Belangen der Verkehrssicherheit und den ökologischen Interessen an der Erhaltung des Baumbestands abzuwägen ist.

Hierbei ist den ökologischen Interessen an Straßen von nur geringer Verkehrsbedeutung in höherem Maß Rechnung zu tragen, als den Straßen von erheblicher Verkehrsbedeutung ... Bestimmend für die Verkehrsbedeutung sind die Umstände des Einzelfalls, die Art und das Maß der Verkehrssicherungspflicht nach den gegebenen Verkehrsverhältnissen wie nach der Art des Wegs, seiner Verkehrswichtigkeit, der Größe einer Ortschaft und ähnlichem festlegen.“

4. Die Anhaltepflicht des Kraftfahrers

Das Schleswig-Holsteinische OLG hatte in einem Urteil vom 7. April 1993⁴⁾ ebenso argumentiert. Es ging in dem zugrundeliegenden Rechtsstreit um einen Lkw - Fahrer, der in einem Wohngebiet gegen den unterhalb von 4 m Höhe in die Fahrbahn ragenden Ast gefahren war. Hier hatte das Gericht verlangt, dass der Fahrer notfalls hätte anhalten müssen, wenn die Straße bei entgegenkommendem Verkehr nicht breit genug zum Ausweichen gewesen sei. Das OLG Dresden hat im vorliegenden Fall diese Anhaltepflicht sogar dem Kraftfahrzeugführer auf einer Bundesstraße auferlegt. Er hätte, *„wenn er wegen des Gegenverkehrs an dem Baum nicht mehr mit*

einem ausreichendem Abstand vorbeifahren konnte, vorher anhalten müssen, um den grob sorgfaltswidrig handelnden Überholer passieren zu lassen.“

Das OLG Dresden sah ein Mitverschulden in dem Nichthalten und rechnete auch die durch den hohen Aufbau des Lkw gesteigerte Betriebsgefahr hinzu, so dass sich der geltend gemachte Schadensersatzanspruch letztlich um 50 % minderte. Der Zivilprozess ist ein Beweisprozess. Insofern hat sich der Lkw-Fahrer, wenn er sich entlasten will, nachzuweisen, dass er dem in die Fahrbahn ragenden Ast nicht ausweichen und nicht anhalten konnte. Die Rechtsprechung geht grundsätzlich davon aus, dass derjenige, der auf ein Hindernis auffährt, entweder zu schnell oder unaufmerksam gefahren ist. Die Grundlagen einer solchen tatsächlichen Vermutung muss der mit einem in die Fahrbahn ragenden Ast kollidierende Kfz-Fahrer erschüttern, das heißt er muss in diesem Ausnahmefall seine Unschuld beweisen.

5. Die Pflicht zum Freischneiden des Lichtraumprofils an Bundesstraßen und Ausfallstraßen

Das Mitverschulden des Geschädigten kann in einem unterschiedlichen Prozentsatz seinen Schadensersatzanspruch mindern, es enthebt den Baumeigentümer aber nicht von seiner grundsätzlichen Verkehrssicherungspflicht hinsichtlich des Lichtraumprofils. Diese Verkehrssicherungspflicht wiederum beinhaltet nicht notwendigerweise, dass der Luftraum an allen Straßen gleichermaßen völlig in der für Fahrzeuge mit Maximalabmessungen notwendigen Höhe freizuhalten ist. Mit zunehmendem Verkehrsaufkommen sind aber strengere Maßstäbe an die Verkehrssicherungspflicht anzulegen. Dazu führt das OLG Dresden aus:

„Bei Straßen von erheblicher Verkehrsbedeutung, namentlich Bundesstraßen und Ausfallstraßen ... erscheint es im Interesse der Verkehrssicherheit und des Schutzes der Rechtsgüter der Verkehrsteilnehmer unabweislich, dass der Verkehrsraum in dem Umfang, in dem er von Fahrzeugen mit den gesetzlich maximal zulässigen Abmessungen in Anspruch genommen werden kann, von Bäumen und Ästen ebenso wie von sonstigen störenden Einflüssen freigehalten wird ... Dieser Schutz gilt für den Luftraum („Lichtraum“) über der Fahrbahn, wobei der Lichtraum über der Fahrbahngrenze nicht lotrecht, sondern nach dem Winkel zu ermitteln ist, ... so dass auch der über dem äußeren rechten, nur noch vom Bordstein begrenzte Fahrbahnrand gelegene Luftraum verkehrssicherungspflichtig ist.“

Diese Feststellung des Gerichts ist für die Praxis beim Freischneiden des Lichtraumprofils, das heißt für die dabei vorzunehmenden Abmessungen, von Bedeutung.

6. Verkehrszeichen zum eingeschränkten Lichtraumprofil entbinden nicht von der Haftung

Beachtung verdient auch die nur in einem Nebensatz enthaltende Klarstellung des OLG Dresden, dass Warnschilder mit Hinweis auf ein eingeschränktes Lichtraumprofil, wie sie durch die StVZO zugelassen sind, nicht geeignet sind, die Haftung des Baumeigentümers für in die Fahrbahn hineinragende Äste auszuschließen. Das wird vielfach angenommen, weil Gerichte hier ein Mitverschulden des Kfz-Fahrers - je nach Fallgestaltung - angenommen haben. Aber allein durch Hinweisschilder lässt sich grundsätzlich keine Haftung ausschließen, sondern der Umfang der Haftung kann unter Umständen eingeschränkt werden. Das gilt in anderen Fällen der Verkehrssicherungspflicht ebenso für das Schild „*Betreten auf eigene Gefahr*“ wie für andere Hinweisschilder auf mögliche Gefahren.

Allerdings, so führt das OLG Dresden mit Blick hier auf die Bäume an Bundesstraßen aus, *„gelten für Überführungen mit niedrigen Durchfahrten insoweit Besonderheiten, weil sie deutlicher wahrnehmbar sind und weil vor ihnen auf leichtere und wirkungsvollere Art, nämlich durch Anbringen von Markierungen und Maßgaben gewarnt werden kann. Bei Bäumen bleibt dagegen, weil Hinweise durch Warnschilder nicht ausreichen (OLG Köln a.a.O., BGH VersR 1968, 73) und fahrbahnbeschränkende Maßnahmen regelmäßig ausscheiden, als einziges Mittel die Entfernung des Hindernisses“.*

Das OLG Dresden, das offensichtlich falsche Schlussfolgerungen befürchtete, sah sich sofort im Anschluss an diese Feststellung in den Urteilsgründen zu dem Hinweis veranlasst: *„Der Senat weist ausdrücklich darauf hin, dass zur Beachtung der Verkehrssicherungspflicht des ‚Lichtraums‘ ein generelles Fällen von Alleebäumen - auch entlang von Bundesstraßen - nicht erforderlich ist.“*

1) BGH I.M 823 - EA - BGB Nr. 16; BGH VersR 1968, 72; BGHZ 60,54.

2) KG VersR 1971,183; OLG München VersR1988,859; OLG Düsseldorf VersR 1989, 273; OLG Köln VersR 1991, 1206

3) OLG Hamm VersR 1995, 1206

4) OLG Schleswig VersR 1994, 359

Freihaltung des Lichtraumprofils an Straßen im Wald

- Wer trägt die Kosten?

Helge Breloer

Die Forstbehörden vertreten teilweise die Ansicht, die Freihaltung des Lichtraumprofils an Straßen im Wald obliege allein dem Straßenbaulastträger und dieser habe auch die Kosten zu tragen. Es gibt beispielsweise eine entsprechende Mitteilung der Forstdirektion West des Landes Mecklenburg-Vorpommern an alle Forstämter. Diese Ansicht beruht jedoch auf einer fehlenden Beachtung der nachbarrechtlichen Vorschriften §§ 910, 1004 BGB sowie der Nichtbeachtung der einschlägigen Vorschriften der Straßengesetze. In Mecklenburg-Vorpommern ergibt sich die Kostenlast des Waldbesitzers aus § 36 Abs. 3 u. 4 StrWG-MV.

In der genannten und noch heute kursierenden Mitteilung vom 6. April 1995 werden die Forstämter in Mecklenburg-Vorpommern ausdrücklich darauf hingewiesen, dass der Straßenbaulastträger allein für die Einhaltung des Lichtraumprofils zuständig sei. Der Straßenbaulastträger sei für den Luftraum über der Straße (§ 2 StrWG-MV) verantwortlich, und dessen Freihaltung für den Verkehr gehöre zu seinen Aufgaben (§ 11 StrWG-MV). Ihn treffe die Verkehrssicherungspflicht und Unterhaltungspflicht, und damit habe der Straßenbaulastträger auch die Kosten der erforderlichen Maßnahmen wie des Rückschnitts von in die Straße ragenden Ästen zu tragen.

Dabei wird zunächst vergessen, dass nicht nur den Straßenbaulastträger, sondern auch den Waldbesitzer eine Verkehrssicherungspflicht hinsichtlich seiner an die Straße grenzenden Waldbäume trifft. Er ist verpflichtet, nachteilige Einwirkungen zu vermeiden, die von seinem Grundstück ausgehen und die Teilnehmer am öffentlichen Straßenverkehr gefährden. (1) Solche nachteiligen Einwirkungen gehen unter anderem von in das Lichtraumprofil hineinwachsenden Ästen aus.

Zur Abgrenzung der Verkehrssicherungspflicht zwischen Straßenbaulastträger und Waldeigentümer bzw. Waldbesitzer als Straßenanlieger hat der BGH darauf abgestellt, ob der Baum als Zubehör zur Straße gehört (2) - dann trifft die Verkehrssicherungspflicht den Straßenbaulastträger - oder aber zum Wald (3) - dann trifft die Verkehrssicherungspflicht den Waldbesitzer. Hier kommt es außerdem darauf an, ob der Baum „unauffällig“ im Wald steht. Der BGH hatte ausgeführt, ein am Rande eines an die Straße grenzenden Waldstücks stehender Baum könne der

Straße nicht zugerechnet werden, solange er keine Eigentümlichkeiten aufweise, die ihn vom Waldsaum abheben und äußerlich der Straße zuordnen. Dies gilt heute als grundsätzliches Kriterium.

In beiden Entscheidungen des BGH ging es um umgestürzte Bäume. Für Gefahren durch Äste gilt nichts anderes. Zur Verkehrssicherungspflicht gehört die Vorsorge, dass von den Bäumen keine Gefahren für andere, auch für die Benutzer einer vorbeiführenden Straße, ausgehen. Da Kraftfahrzeuge bis zu einer Höhe von 4 m die Straße befahren, kann von Ästen, die tiefer in die Straße ragen, eine Gefahr für den Verkehr ausgehen. Führt eine Straße durch den Wald, so hat der Waldbesitzer auch eine eigene Pflicht, die in die Straße ragenden Äste, von denen eine Gefahr ausgehen kann, zu entfernen, auch wenn der Straßenbaulastträger insoweit in der vorrangigen Pflicht ist.

Die Straßengesetze geben dem Straßenbaulastträger das Recht, vom Anlieger zu verlangen, dass er den Rückschnitt seiner Bäume zur Freihaltung des Lichtraumprofils duldet. Beseitigt der Waldbesitzer die Äste selbst, so kommt er einer eigenen Verpflichtung, nämlich seiner eigenen Verkehrssicherungspflicht nach. Die Kosten kann er nicht vom Straßenbaulastträger ersetzt verlangen. Beseitigt der Straßenbaulastträger die Äste, kann er umgekehrt die Kosten vom Waldbesitzer fordern. Als Eigentümer des Straßengrundstücks wird der Straßenbaulastträger durch die herüberragenden Zweige von angrenzenden Waldbäumen in der Nutzung seines Straßengrundstücks beeinträchtigt. Ihm steht deshalb auch nach den nachbarrechtlichen Vorschriften, hier nach §§ 910, 1004 BGB, ein Abschneiderecht zu. Dies hat der BGH im Zusammenhang mit der nachbarrechtlichen Verpflichtung zur Beseitigung von Störungen bereits in einem Urteil vom 8.6.1979 (4) entschieden. Die Leitsätze des Urteils (betr. StrWG NW) lauten:

„Der Straßeneigentümer kann auch im Anwendungsbereich des Landesstraßengesetzes von dem Eigentümer angrenzender Waldstücke verlangen, daß er in den Verkehrsraum ragende Äste beseitigt. Dem steht nicht entgegen, daß er nach LStrG § 30 Abs. 2 auch das Recht auf Duldung der Beseitigung verkehrsbeeinträchtigender Anpflanzungen hat.“

Der Straßenbaulastträger kann also sowohl die Entfernung der Äste im Lichtraumprofil nach den Bestimmungen der Straßengesetze öffentlich-rechtlich durchsetzen und dabei die Duldungspflicht des Waldbesitzers einfordern oder aber

auf bürgerlich-rechtlicher Grundlage als Eigentümer des Straßengrundstücks gegen den Waldbesitzer als Grundstücksnachbarn vorgehen. (5) Der Straßenbaulastträger hat als Eigentümer sowohl das Abschneiderecht hinsichtlich herübertagender Äste von Bäumen auf Nachbar- bzw. Anliegergrundstücken gemäß § 910 BGB sowie den daneben bestehenden Anspruch aus § 1004 BGB auf Beseitigung von Störungen seines Straßengrundstücks. In das Lichtraumprofil hereinragende Äste stören das Straßengrundstück. In solchen Fällen kann der Straßenbaulastträger als gestörter Eigentümer die Kosten für die Beseitigung der Störung (Freischnitt des Lichtraumprofils), wenn er sie selbst vornimmt, vom Waldbesitzer nach §§ 812, 910, 1004 BGB zurückfordern.

Teilweise ist die Kostenlast auch in den Landesstraßengesetzen festgelegt. So schreibt beispielsweise § 35 Abs. 3 StrWG-MV ausdrücklich vor, dass Anpflanzungen, die den Verkehr gefährden, nicht angelegt oder unterhalten werden dürfen. Anderenfalls kann der Straßenbaulastträger nach § 35 Abs. 4 StrWG-MV die Beseitigung innerhalb einer angemessenen Frist verlangen oder die Beseitigung auf Kosten des Waldbesitzers selbst vornehmen. Bei Gefahr im Verzug kann der Straßenbaulastträger sofort handeln.

Ergebnis

Soweit Äste von Waldbäumen in die Straße ragen, gilt deshalb abschließend:

- ◆ dass dem Straßenbaulastträger als Verkehrssicherungspflichtigem die Freihaltung des Lichtraumprofils in erster Linie obliegt, dass aber auch den Waldbesitzer eines an die Straße grenzenden Waldstücks eine Verkehrssicherungspflicht hinsichtlich der in das Lichtraumprofil ragenden Äste trifft,
- ◆ dass der Waldbesitzer, wenn er selbst Äste abschneidet, seiner Verkehrssicherungspflicht nachkommt und dies deshalb auf seine Kosten tun muss, dass die Tragung der Kostenlast aber auch teilweise in den Landesstraßengesetzen festgelegt ist,
- ◆ dass der Straßenbaulastträger den Waldbesitzer zur Beseitigung der störenden Äste auffordern kann, aber auf Grund seiner in den Straßengesetzen festgelegten

Befugnisse und der Duldungspflicht des Waldbesitzers die Äste auch selbst abschneiden kann,

- ◆ dass der Straßenbaulastträger darüber hinaus ein Abschneiderecht nach §§ 910, 1004 BGB hat, soweit die in die Straße ragenden Äste der Waldbäume die Nutzung des Straßengrundstücks, also den Verkehr, beeinträchtigen,
- ◆ dass der Straßenbaulastträger in allen Fällen die Kosten für das Abschneiden der Äste entweder nach den bürgerlich-rechtlichen Vorschriften der §§ 812, 910, 1004 BGB zurückfordern oder aber auf Grund entsprechender Vorschriften in den Straßengesetzen vom Waldbesitzer verlangen kann.

Die Kosten für die Freihaltung des Lichtraumprofils hinsichtlich der von Waldbäumen in die Straße hereinragenden Äste hat der Waldbesitzer zu tragen.

Literatur:

- (1) OVG NW, Urt.v.24.1.1972, DÖV 72, 651, BGH VersR 1960, 32 und BGH VersR 1974, 88
- (2) BGH, Urt.v.1.7.1993, NJW 1993, 2612
- (3) BGH, Urt.v.19.1.1989, VersR 1989, 477
- (4) BGH NJW 1979, 2515 zitiert bei Fickert, Kommentar zum Straßenrecht in Nordrhein-Westfalen, Deutscher Gemeindeverlag, 3. Aufl., § 32 StrWG, Rdn. 10 ff.
- (5) Fickert, a.a.O. § 30 Rdn. 16, Klose/Orf, Forstrecht, Kommentar zum Waldrecht des Bundes und der Länder, Aschendorff Rechtsverlag, 2. Aufl., § 14 Rdn. 44 b

VERKEHRSSICHERUNGSPFLICHT IM ERHOLUNGSWALD

Helge Breloer

Waldflächen können nach einigen Landesforstgesetzen speziell als Erholungswald ausgewiesen werden. Die betroffenen Waldeigentümer, vor allem Städte und Gemeinden, befürchten eine Zunahme ihrer Verkehrssicherungspflicht, über deren Umfang oft Unklarheit herrscht. Der nachfolgende Beitrag, seinerzeit von der Stadt Kiel als Gutachten in Auftrag gegeben, soll hier zur Klärung beitragen. Die Ausführungen gelten grundsätzlich auch für den faktischen Erholungswald, das heißt den nicht gesetzlich ausgewiesenen aber tatsächlich als Erholungswald frequentierten Wald.

1. Allgemeine Grundsätze der Verkehrssicherungspflicht im Wald

Das Bundeswaldgesetz und ihm folgend die Landesforstgesetze gestatten grundsätzlich das Betreten des Waldes auf eigene Gefahr. Weder aus dem Benutzungsrecht des Waldbesuchers auf eigene Gefahr noch aus der Duldungspflicht des Waldbesitzers - u.U. gegen seinen Willen - folgt, daß der Waldbesucher jede Gefahr im Wald selbst zu verantworten hat und den Waldbesitzer keine Verkehrssicherungspflicht trifft.

„Die Verkehrssicherungspflicht setzt nicht voraus, daß der Grundstückseigentümer einen Verkehr aus freien Stücken eröffnet, sondern knüpft an die durch die tatsächliche Zulassung geschaffene und von ihm beherrschbare Gefahrenlage an. Eine gesetzliche Duldungspflicht des Eigentümers - oder das entsprechende Benutzungsrecht des einzelnen - sind deshalb für das Entstehen der Verkehrssicherungspflicht ohne Bedeutung. ... Hiernach hat der Waldbesitzer zwar keine besonderen Vorkehrungen gegen die typischen Gefahren des Waldes wie Fahrspuren in Wegen, herabhängende Äste o.ä. zu treffen, er muß die Besucher aufgrund seiner ‚normalen‘ Verkehrssicherungspflicht jedoch soweit möglich vor atypischen Gefahren schützen. ... Atypisch sind alle nicht durch die Natur oder die Art der Bewirtschaftung mehr oder minder zwangsläufig vorgegebenen Zustände, insbesondere also die vom Waldbesitzer selbst geschaffenen Gefahrenquellen. ...

Dazu gehören auch den Weg sperrende Hindernisse wie die hier in Rede stehende Forstschranke.“(1)

Für die Verkehrssicherungspflicht im Wald gelten im Prinzip die gleichen Grundsätze, wie sie von der Rechtsprechung ganz allgemein für die Verkehrssicherungspflicht für Bäume aufgestellt wurden. Diese Rechtsprechung besteht zwar aus weit über 2000 Einzelfallentscheidungen, die nicht unbesehen übertragen werden können. Es haben sich jedoch generelle Anforderungen an die Verkehrssicherungspflicht des Baumeigentümers herausgebildet, die sich wie ein roter Faden durch alle Entscheidungen ziehen.

Art und Umfang der erforderlichen Baumkontrollen und Sicherungsmaßnahmen sind stets abhängig von:

1. Zustand des Baumes

(Baumart, Alter, Wüchsigkeit, Schäden usw.)

2. Standort des Baumes

(Wald, Straße, Parkplatz, Feld usw.)

3. Art des Verkehrs

(Verkehrswichtigkeit und Verkehrshäufigkeit)

4. Verkehrserwartung

(mit welchen Gefahren muß gerechnet werden, Pflicht sich selbst zu schützen)

5. Zumutbarkeit der erforderlichen Maßnahmen

(auch wirtschaftliche Zumutbarkeit von Baumkontrollen und Sicherungsmaßnahmen)

6. Status des Verkehrssicherungspflichtigen

(hinsichtlich des Haftungsumfangs: Behörde - Leiter, Bediensteter -, Privatmann)(2)

Für die Verkehrssicherungspflicht im Wald hat die Ziffer 4 besondere Bedeutung. Im Hinblick auf das Betreten des Waldes gilt grundsätzlich, dass hier der Waldbenutzer mit den typischen Gefahren des Waldes zu rechnen hat und sich deshalb entsprechend umsichtig verhalten und erkennbare Gefahren meiden muss. Auf der anderen Seite ist der Waldbesitzer verpflichtet, die Gefahren, mit denen der

Waldbenutzer nicht rechnen musste, zu beseitigen. Die Verkehrssicherungspflicht gilt aber nicht uneingeschränkt, wie der Bundesgerichtshof (BGH) in ständiger Rechtsprechung (3) festgestellt hat, wobei er auch die wirtschaftliche Zumutbarkeit mit in seine Erwägungen einbezogen hat. Im übrigen hat der BGH in seiner grundsätzlichen Entscheidung zur Straßenverkehrssicherungspflicht(4) festgestellt, dass sowohl das Erkennen von Gefahren wie auch die Sicherung vor Gefahren stets mit objektiven Maßstäben zu messen ist und dass es dabei auf den jeweiligen Stand der Erfahrungen und Technik ankommt.

Maßgebend für den Umfang der Verkehrssicherungspflicht ist dabei der typische Verkehr, wie er für die konkreten Verhältnisse in Betracht kommt. Mit dem Umfang des Verkehrs wachsen auch die Anforderungen an den Verkehrssicherungspflichtigen. (5)

Da mit der Erklärung eines Waldgebietes zum Erholungswald auch der Umfang des Verkehrs zunimmt, ist grundsätzlich von einer Steigerung der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht des Waldbesitzers auszugehen.

Wie sich dies im einzelnen auswirkt, soll nachfolgend untersucht werden.

2. Die Verkehrssicherungspflicht im Bestand des Wirtschaftswaldes

Grundsätzlich trifft den Waldbesitzer im gewöhnlichen, d.h. im bewirtschafteten Waldbestand selbst keine Verkehrssicherungspflicht hinsichtlich der von den Bäumen ausgehenden Gefahren und damit auch keine Haftung für Schäden durch Bäume. Das gilt ebenso für Gefahren, die von herabhängenden Zweigen oder heraustretenden Wurzeln ausgehen wie für den Astausbruch oder Baumsturz. Wer den Wald betritt, muss mit diesen Gefahren rechnen, insbesondere bei extremen Witterungsbedingungen wie Sturm oder starkem Niederschlag.

Der Waldbesitzer ist nicht verpflichtet, die Bäume regelmäßig auf Gefahren für Waldbesucher hin zu untersuchen und Vorsorgemaßnahmen zum Schutz der Waldbesucher zu treffen. Der Waldbesitzer ist im Bestand aber nur für die typischen Waldgefahren von der Haftung befreit. In bezug auf atypische Gefahren wie z.B.

Wegesperrungen bleibt er verkehrssicherungspflichtig, wie auch in dem eingangszitierten Urteil des Oberlandesgerichts (OLG) Köln(6) festgestellt wurde. Außerdem kommt es auf die Lage des Waldbestandes an. Je näher dieser an Straßen und Bebauung heranrückt und je mehr er für den Verkehr geöffnet wird, desto größer werden die Verkehrssicherungspflichten des Waldbesitzers.(7)

3. Die Verkehrssicherungspflicht im Bestand des Erholungswaldes

Es fragt sich, ob diese allgemein in der Rechtsprechung anerkannten Grundsätze auch für den Erholungswald gelten, der beispielsweise gemäß § 20 Abs. 1 Ziff. 2 LFG SH auch außerhalb der Waldwege auf eigene Gefahr betreten werden darf. Hinsichtlich des Betretens auf eigene Gefahr gilt das bereits Ausgeführte. Es entbindet den Waldbesitzer nicht von seiner allgemeinen Verkehrssicherungspflicht. Diese ist im Bestand generell so weit heruntergestuft, dass er an den Bäumen außerhalb der Wege in keiner Weise Maßnahmen zur Gewährleistung der Verkehrssicherungspflicht vornehmen muss.

Betrachtet man die allgemeinen Grundsätze, die den Umfang der Verkehrssicherungspflicht bestimmen, so trifft hier einerseits zu, daß gegenüber dem gewöhnlichen Waldbestand im Erholungswald ein gesteigerter Besucherverkehr herrscht, der gewollt ist, d.h. durch die Ausweisung zum Erholungswald geradezu herbeigeführt wird. Dieses erhöhte Verkehrsaufkommen zieht gewöhnlich auch gesteigerte Verkehrssicherungspflichten nach sich. Aber auch im Erholungswald bleibt es bei der Verkehrserwartung, dass im Wald Äste aus den Bäumen brechen können, Wurzeln hoch stehen können, Äste im Wald liegen und Bäume bei Sturm, Regen und Eis umstürzen können. Mit dem gesteigerten Verkehrsaufkommen ändert sich nichts an der Pflicht des Waldbesuchers, sich selbst vor Gefahren zu schützen. Wieweit hinsichtlich ausgewiesener Wanderwege und sonstiger Einrichtungen etwas anderes gilt, wird noch behandelt.

Auch im Erholungswald gilt für den Waldbestand selbst, daß den Waldbesitzer hier keine besondere Verkehrssicherungspflicht trifft und er nicht haftet, wenn es zu Schäden außerhalb der Wege durch herabfallende Äste oder umstürzende Bäume kommt.

Dabei macht es grundsätzlich keinen Unterschied, ob es sich um jungen oder alten Wald handelt. Der Waldbesucher, der über keine speziellen Fachkenntnisse verfügt oder verfügen muss, muss sich aber vorhalten lassen, dass jedem Einsichtigen die grundsätzlich von Bäumen und insbesondere von alten Bäumen ausgehenden Gefahren bekannt sind. Allerdings sind mit Zunahme der Überalterung eines Bestandes auch erhöhte Verkehrssicherungspflichten des Waldbesitzers denkbar. So hat das OLG Koblenz in einem Urteil vom 5.12.19989 (8) festgestellt: *„Es mögen ganz besondere Ausnahmesituationen denkbar sein - etwa eine erkannte sehr hohe Leib- und Lebensgefährdung von Waldbesuchern im Bereich durchgreifend erkrankter Bestände mit vielfältiger akuter Baumsturzgefahr - in denen eine Güter- und Pflichtenabwägung trotz des Grundsatzes des Waldbetretens auf eigene Gefahr besondere Sicherungsmaßnahmen des Waldeigentümers gebietet, sei es durch systematische Bestandsüberprüfung und sofortige Fällung aller akut umsturzgefährdeten Bäume oder durch sichere Absperrung des gefährdeten Gebietes mit ausreichenden Warnhinweisen auf die Gefahr.“* Das OLG Koblenz, das eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht des Waldbesitzers bei verbotswidrigem Parken im Wald zu prüfen hatte, stellte ausdrücklich klar, dass eingehende Baumuntersuchungen im Wald grundsätzlich unzumutbar sind: *„Erst eine ... individuelle Klopfprobe hätte die konkrete Umsturzgefahr erkennen lassen. Solche Einzeluntersuchungen, gar noch in periodischen Abständen, sind jedenfalls bei im Waldesinneren stehenden Bäumen keinem Waldbesitzer zumutbar. Sie ergeben sich auch nicht aus der forstrechtlichen Walderhaltungs- und Bewirtschaftungspflicht (§ 11 BWaldG und §§ 21,30,31 RhPffForstG).*

Diese Vorschriften dienen neben der Sicherung der Holzproduktion (vgl. auch BGH, RdL 1988, 219 Sp.2 Abs. 5) der Erhaltung des naturnahen Lebensraumes. Pflichten zu Schutz und Sicherung des Verkehrs im Walde und entsprechende Ansprüche Dritter gegen die Waldbesitzer lassen sich daraus grundsätzlich nicht herleiten (vgl. auch BGH, NuR 1989, 147).“

Diese Entscheidung zeigt einmal mehr, dass es sich bei den Urteilen zur Verkehrssicherungspflicht immer um Einzelfallentscheidungen handelt und definitive Aussagen darüber, dass eine Verkehrssicherungspflicht in diesem Umfang grundsätzlich besteht oder nicht besteht, so nicht getroffen werden können. Je nach Lage des Falles verschieben sich die Maßstäbe.

Bezogen auf die Verkehrssicherungspflicht für den Waldbestand bedeutet dies, daß hier zwar grundsätzlich weder eine Baumkontrollpflicht noch eine besondere Sicherungspflicht besteht. Ist jedoch - und hier stellt der Erholungswald dann doch zunehmende Anforderungen an den Waldbesitzer - der dem gesteigerten Besucherverkehr geöffnete Erholungswald durchgehend überaltert und erkrankt und stellt er eine über das normale Maß hinausgehende Gefährdung der Besucher dar, so muß der Waldbesitzer tätig werden. Wann dies der Fall ist, kann strittig werden. Hier sind nunmehr hohe Anforderung an den Nachweis der überdurchschnittlichen Gefährdung zu stellen, den der Geschädigte zu führen hat.

Gefahren im gewöhnlichen Waldbestand – auch wenn es sich um Erholungswald handelt - sind vom Waldbesucher hinzunehmen. Dazu gehören auch Gefahren von vereinzelt und auch von einer größeren Anzahl alter Bäume. Wenn jedoch der Bestand durchgehend erkrankt ist oder es sich um einen sich selbst überlassenen Bestand, beispielsweise sog. Naturwaldparzellen oder Totholzinseln handelt, sind weitere Überlegungen anzustellen.

4. Verkehrssicherungspflicht in Naturwaldparzellen oder Totholzinseln

Werden im Wald sogenannte Naturwaldzellen, Altholzinseln oder auch Totholz als Brutbäume ausgewiesen, so ändert sich an der Verkehrssicherungspflicht, wie sie für den Waldbestand allgemein gilt, zunächst nichts.

Es obliegt allerdings dem Waldbesitzer, geeignete Flächen für solche Bestände auszuwählen, die schon vom Schutzzweck und der Natur der Sache her nicht in den Erholungswald, also den stark frequentierten Wald gehören. Es ist also zu unterscheiden zwischen dem gewöhnlichen Waldbestand mit dem normalen Anteil an alten Bäumen und dem bewusst sich selbst überlassenen, d.h. nicht mehr bewirtschafteten Wald.

Soweit sich Naturwaldzellen und Altholzinseln im Erholungswald oder in der Nähe frequentierter Verkehrswege befinden, müssen sie entsprechend gekennzeichnet und gesichert werden. Ein solcher Teil des Waldes muß gegebenenfalls wirksam unzugänglich gemacht werden.

Das stößt in der Praxis auf erhebliche Schwierigkeiten. Dies gilt auch für Maßnahmen zur Wiederherstellung der Verkehrssicherheit. Letztere müßten im wesentlichen in der Fällung der betroffenen Bäume bestehen, wodurch der besondere Schutz solcher Altbestände unmöglich gemacht wird. Gerade das Beispiel des Erholungswaldes zeigt, daß Baumerhaltung und Verkehrseröffnung sich in vielen Fällen gegenseitig ausschließen oder in der Praxis auf unüberwindbare Hürden stoßen.

Im Ergebnis bleibt festzustellen, daß sich selbst überlassene Waldbestände mit einem hohen Totholzanteil nicht in den Erholungswald gehören. Wenn sie dennoch dort angelegt werden, gilt nicht die allgemeine und im Waldbestand völlig heruntergestufte Verkehrssicherungspflicht des Waldbesitzers, sondern es stellen sich erhöhte Anforderungen an den Waldbesitzer. Gefordert wird eine für alle Verkehrsteilnehmer erkennbare Kennzeichnung der Gefahr oder eine wirkungsvolle Absperrung. Eine Beseitigung der Gefahr ist nicht möglich, weil dies letztlich nur durch die Beseitigung des Bestandes möglich wäre.

5. Die Verkehrssicherungspflicht entlang der Wege im Erholungswald

Mit der Zunahme des Verkehrs im Erholungswald trifft den Waldbesitzer entlang der Wege eine zunehmende Verkehrssicherungspflicht in dem Maße, in dem die Wege für den Besucherverkehr angelegt oder ausgebaut werden und entsprechend genutzt werden.

Aber auch hier kann die Verkehrserwartung des Waldbesuchers nicht dahin gehen, dass angelegte Wege und Einrichtungen im Wald völlig gefahrlos betreten werden können, weil sie speziell für ihn angelegt wurden. Der Waldbesucher muß mit den typischen Gefahren, die von Bäumen ausgehen, rechnen und für seine Sicherheit Sorge tragen. Wieweit auf der anderen Seite der Waldbesitzer bzw. die zuständige Behörde verpflichtet ist, die Bäume auf eventuell drohende Gefahren zu kontrollieren und vorhandene Gefahren zu beseitigen, kann nicht allgemein und abschließend beantwortet werden. Mit Zunahme des Verkehrs gilt auch im Erholungswald die Pflicht zur Kontrolle der an den Wegrändern stehenden Bäume. Das gilt nicht nur für die unmittelbar am Rand stehenden, sondern auch für die hinteren Bäume, die eventuell auf den Weg stürzen könnten. Aber an diese Baumkontrollpflicht und die

eventuelle Sicherungspflicht des Waldbesitzers sind wesentlich geringere Anforderungen als an die Verkehrssicherungspflichten für Straßen außerhalb des Waldes zu stellen. Das gilt auch für die Intensität der Baumkontrollen und für die Zeitabstände. Wiederum kommt es auf den Zustand der Bäume und die Art der Nutzung der Wege an.

An Waldwegen im Erholungswald wird mindestens einmal im Jahr eine Baumkontrolle gefordert werden können, bei vorgeschädigten oder alten Bäumen unter Umständen auch zweimal im Jahr. Grundsätzlich ist auch hier eine Sichtkontrolle ausreichend. Eingehende fachmännische Untersuchungen unter Einsatz von speziellen Untersuchungsgeräten können und müssen aus Zeit- und Kostengründen in der Regel nicht durchgeführt werden.

Der reinen Sichtkontrolle vom Boden aus – dies ist die Regelkontrolle – kommt im Wald besondere Bedeutung zu. Dabei müssen allerdings auch die Sichtkontrollen nach dem heutigen Stand der Erfahrungen und Technik durchgeführt werden. Dazu gehört die in der Praxis und Rechtsprechung anerkannte Sichtkontrolle VTA (Visual Tree Assessment), die vor allem Forstleuten oft nicht ausreichend bekannt ist. Die Sichtkontrolle VTA bietet die Möglichkeit, eine Vielzahl von Defekten anhand äußerlich erkennbarer Anzeichen, d.h. bereits an der Baumgestalt, zu erkennen und auch auf ihre Gefährlichkeit hin zu beurteilen. Diese Sichtkontrolle wird noch erläutert.

Für den Verkehrssicherungspflichtigen ist neben der Art der Baumkontrolle auch der Umfang der Verpflichtung zur Sicherung vor walddtypischen Gefahren von Bedeutung. Während diese Verpflichtung im Waldbestand selbst- auch im Erholungswald wie bereits ausgeführt - grundsätzlich nicht besteht, nimmt sie entlang der Wege im Erholungswald mit der Häufigkeit des Verkehrs zu. Aber auch hier geht die Sicherungspflicht nicht so weit wie vergleichsweise an öffentlichen Straßen im städtischen Raum. Da auch der Besucher des Erholungswaldes mit gewissen walddtypischen Gefahren wie Ast- und Baumbrüchen rechnen muss, muss der Waldbesitzer nur solche walddtypischen Gefahren beseitigen, die über das übliche und erwartete Maß hinausgehen. Er muss deshalb auch nicht das Totholz aus den Bäumen entlang der Wege entfernen, zumindest nicht im Regelfall. Erst wenn es sich um eine akute Gefahr beispielsweise durch den drohenden Umsturz eines pilzbefallenen Baumes handelt und der Waldbesucher als Laie diese Gefahr nicht erkennen kann, muss der Waldbesitzer handeln und Sicherungsmaßnahmen

ergreifen. Hier kann auch das Maß zur Handlungspflicht des Waldbesitzers gefunden werden.

Der verkehrssicherungspflichtige Waldbesitzer muss solche Gefahren beseitigen, die er als Fachmann als akut erkennen kann, die aber einem Laien, also dem gewöhnlichen Waldbesucher, unbekannt sind, so dass dieser sich auf die Gefahren nicht einstellen kann.

Dabei kommt es nicht nur hinsichtlich der Baumkontroll- sondern auch hinsichtlich der Baumsicherungspflichten immer auf die Zumutbarkeit der Maßnahmen an.

Davon geht auch das LG Münster in einem Urteil zur Verkehrssicherungspflicht auf Wald- und Wanderwegen (9) aus und stellt fest, daß sich Inhalt und Umfang der Verkehrssicherungspflicht nach den zur Abwendung von Verkehrsgefahren objektiv erforderlichen und zumutbaren Maßnahmen richten unter Berücksichtigung des Zwecks der Einrichtung und des Verkehrs, dem der Weg dient. Dabei hat der Verkehrssicherungspflichtige in geeigneter und objektiv zumutbarer Weise Gefahren auszuräumen, die für den sorgfältigen Benutzer nicht oder nicht rechtzeitig erkennbar sind und auf die er sich nicht oder nicht rechtzeitig einzustellen vermag. Das Gericht stellt hier auf den durchschnittlichen Wanderer ab, von dem es ein gewisses Maß an Erfahrung und Vorsicht verlangt.

Baumkontrollen und Sicherungsmaßnahmen, wie sie im Stadt- und Straßenbereich inzwischen Standard sind, können nicht in gleicher Weise vom Waldbesitzer gefordert werden. Im Wald können aus Zeit- und Kostengründen und auch aufgrund der mangelnden oder erschwerten Zugangsmöglichkeiten in der Regel keine Hubarbeitsbühnen eingesetzt werden, keine Kronensicherung und keine aufwendigen Baumpflegearbeiten durchgeführt werden. Ausnahmen sind lediglich für einzelne und besonders geschützte Bäume denkbar.

Wenn bei Bäumen an Waldwegen eine akute Bruch- oder Ausbruchgefahr festgestellt wird, so besteht die Sicherungsmaßnahme grundsätzlich in der Fällung des betreffenden Baumes. Selbstverständlich können nicht alle Bäume an Wegen im Wald gefällt werden, an denen irgendwelche Defektsymptome mit VTA festgestellt werden. Es können auch nicht alle Bäume gefällt werden, von denen eine Gefahr ausgeht. Es muss sich schon um eine akute und für den Waldbesucher nicht

erkennbare Gefahr handeln. Der Waldbesucher, der beispielsweise Totholz in einer Baumkrone sieht, hat sich auf Waldwegen auch im Erholungswald auf diese Situation einzustellen. Etwas anderes kann unter Bäumen an Sitzbänken, Trimm-Dich-Geräten oder speziellen Waldeinrichtungen gelten, zu deren Benutzung der Waldbesucher eingeladen oder aufgefordert wird.

Der Waldbesitzer hat für die Bäume entlang der Wege im Erholungswald nur eine begrenzte Baumkontroll- und Sicherungspflicht. Ihm ist grundsätzlich nur eine Sichtkontrolle vom Boden aus zuzumuten und die Fällung von Bäumen nur bei Vorliegen einer akuten Bruchgefahr, die vom Waldbesucher nicht erkannt werden kann und vor der er sich nicht – in ebenfalls zumutbarer Weise – schützen kann. Baumpflegearbeiten, Kronensicherungen und das Entfernen von Totholz aus Bäumen an Waldwegen sind auch im Erholungswald in der Regel unzumutbar.

6. Verkehrssicherungspflicht entlang öffentlicher Straßen

Das OLG Koblenz hat in dem zitierten Urteil (10) in seinen Leitsätzen festgestellt:

„Die den Waldeigentümer treffende Verkehrssicherungspflicht kann eine Untersuchung auf Gesundheit und Standfestigkeit von Waldbäumen erfordern, die im Fallbereich einer durch den Wald führenden Straße stehen.“

Bei Straßen, die durch den Wald führen, stellt sich immer wieder die Frage, wieweit der Waldbesitzer und wieweit der Straßenbaulastträger verkehrssicherungspflichtig ist. Das OLG Koblenz stellt dazu fest, dass *„unabhängig von der straßenrechtlichen Verkehrssicherungspflicht und mit dieser konkurrierend ... auch die allgemeine Verkehrssicherungspflicht“* des Waldeigentümers bestehe. *„Der Eigentümer muss im Rahmen des Möglichen und Zumutbaren dafür sorgen, dass von seinem Wald – jedenfalls soweit er an eine öffentliche Straße angrenzt – keine Gefahren für andere ausgehen.“* Das Gericht bezieht sich weiter auf das grundlegende Urteil des BGH vom 30.10.1973 (11), das in vielen späteren Entscheidungen zitiert wird und in dem es heißt:

„Der Eigentümer des an einer öffentlichen Straße liegenden Waldgrundstücks ist demgemäß mit Rücksicht auf den Straßenverkehr verpflichtet, schädliche Einwirkungen auf die Verkehrsteilnehmer durch umstürzende Bäume zu vermeiden,

soweit er die Gefahr nach Einsicht eines besonnenen und auf dem Gebiete der Forstwirtschaft fachlich beratenen und gewissenhaften Menschen erkennen konnte. Er ist daher verpflichtet, den Baumbestand so anzulegen, daß er im Rahmen des nach forstwirtschaftlicher Erkenntnis Möglichen gegen Windbruch und Windwurf gesichert ist; er muß ihn auch in angemessenen Zeitabständen auf Krankheitsbefall überwachen.“

Die Abgrenzung, wann der Straßenbaulastträger und wann der Waldbesitzer als Verkehrssicherungspflichtiger zuständig ist, hat der BGH zunächst in einem Urteil vom 19.1.1989 (12) vorgenommen. Hier ging es um Schäden, die durch einen Baum entstanden waren, der aus einem an die Straße grenzenden Waldstück auf einen vorbeifahrenden Pkw gestürzt war. Der BGH hat hier festgestellt, dass den Straßenverkehrssicherungspflichtigen keine Pflichtverletzung traf, weil dieser nur für den gefahrenfreien Zustand der Straße haftete. Der Baum gehörte hier nicht zur Straße, weil er „*innerhalb eines geschlossenen Waldstücks*“ stand. „*Er stand zwar am Rand dieses Waldstücks, trat aber in keiner Weise hervor, weil er keine Eigentümlichkeiten aufwies, die ihn vom Waldsaum abhoben und äußerlich der Straße zuordneten. Unter diesen Umständen kann nicht angenommen werden, daß ein Baum von der allgemeinen Verkehrsauffassung der Straße zugeordnet wird. Die Verkehrssicherungspflicht erstreckt sich auf ihn so lange nicht, als er unauffällig im Wald steht.*“ Der BGH stellte damit den Straßenverkehrssicherungspflichtigen frei. Hier haftete der Waldeigentümer.

In einem späteren Urteil vom 1.7.1993 (13) hat der BGH dann den Straßenverkehrssicherungspflichtigen für einen Baum an der Straße haftbar gemacht, der bei Sturm umgestürzt war und eine Garage beschädigt hatte. Der BGH stellte ausdrücklich klar, dass es sich im Gegensatz zu dem im vorgenannten Urteil behandelten Fall hier um einen Baum handelte, der als Zubehör der Straße anzusehen war. Auf diese Unterscheidung kommt es also an, wenn Straßen durch Waldgebiete führen:

Ist der umgestürzte Baum dem Wald zuzuordnen oder der Straße? Je nachdem ist in erster Linie der Waldeigentümer oder der Straßenbaulastträger verantwortlich. (14)

Das schließt je nach Fallgestaltung weitere Verantwortlichkeiten nicht aus. Ragen beispielsweise aus einem Waldbestand ausbruchgefährdete Äste über die Straße, so muss der Straßenbaulastträger tätig werden, auch wenn der Baum nicht zur Straße, sondern zu einem Waldbestand gehört. Bei akuter Gefahr für den Straßenverkehr kann der Straßenbaulastträger nicht erst den Waldeigentümer zu den ihm an sich obliegenden Maßnahmen auffordern, sondern er muss die Gefahr beseitigen. Bei einem Unfall kann sich der Geschädigte hier wahlweise an den Straßenbaulastträger halten oder an den Waldbesitzer oder an beide. Der Straßenbaulastträger hat seinerseits gegebenenfalls Ansprüche gegen den Waldbesitzer.

Es stellt sich noch die Frage, ob den Waldeigentümer die erhöhten Verkehrssicherungspflichten gegenüber der Straße auch dann treffen, wenn der Bestand älter als die Straße ist, die Straße also durch seinen ehemals geschlossenen Bestand gelegt wurde.

Das OLG Koblenz hat in dem mehrfach zitierten Urteil dazu ebenfalls Stellung genommen, ohne die Frage abschließend zu klären. Es heißt in den Urteilsgründen:

„Das Maß der den Waldeigentümer treffenden Verkehrssicherungspflicht ist unter Berücksichtigung des Grundsatzes zu bestimmen, daß das Betreten des Waldes auf eigene Gefahr geschieht ... Unter Berücksichtigung neuerer Tendenzen (vgl. hierzu Drees, NuR 1989, 164/165) erscheint es zumindest zweifelhaft, einen Waldeigentümer im Grenzbereich zu Straßen verschärften Sicherheitsanforderungen zu unterwerfen, jedenfalls dann, wenn der Waldbestand älter ist als die durch ihn gelegte Straße. Dann wäre im Zweifel allein der straßenrechtlich Verkehrssicherungspflichtige dafür verantwortlich, daß durch naturbedingte Einwirkungen aus dem angrenzenden Wald kein Verkehrsteilnehmer zu Schaden kommt. Der Frage der zeitlichen Priorität von Wald und Straße braucht der Senat indessen nicht nachzugehen. Denn selbst wenn man in Übereinstimmung mit der vor 1. zitierten Rechtsprechung eine regelmäßige Untersuchungspflicht der Waldeigentümer auf Gesundheit und Standfestigkeit der am Straßenrand und nahe bei der Straße stehenden Bäume annimmt, wäre dies nur in dem für die Sicherheit des auf der Straße pulsierenden Verkehrs erforderlichen Umfang geboten, also beschränkt auf einen Randstreifen neben der Straße, aus dem heraus Bäume auf die Straße fallen können.“

Im Ergebnis bleibt festzustellen, dass auch bei der Anlage einer öffentlichen Straße durch einen bestehenden Wald der Waldbesitzer nicht von seiner Kontroll- und Sicherungspflicht für die Bäume entlang der Straße entoben ist. Je nach Fallgestaltung kann aber der Straßenverkehrssicherungspflichtige mithaften, wenn es zu Unfällen kommt.

7. Verkehrssicherungspflicht an Parkplätzen im Wald

Der Waldbesitzer ist für Parkplätze im Wald verkehrssicherungspflichtig und muss den Benutzern ein gefahrloses Parken ermöglichen. Das bedeutet, dass an Parkplätzen eine erhöhte Verkehrssicherungspflicht besteht. Der Parkplatzbenutzer erwartet, dass er durch die umstehenden Bäume nicht zu Schaden kommt. Allerdings sind dieser Verkehrserwartung ebenfalls Grenzen durch die Eigenart des Waldes gesetzt. Wer bei Sturm seinen Pkw auf einem Waldparkplatz abstellt, muß sich im Schadensfall eventuell ein Mitverschulden anrechnen lassen. Das gilt hinsichtlich ausgewiesener Parkplätze im Wald.

Anders ist die Rechtslage, wenn im Wald oder am Waldrand auf nicht als Parkplatz ausgewiesenen Flächen geparkt wird. Dies war der Fall in dem schon mehrfach zitierten Urteil des OLG Koblenz. In den Leitsätzen des Urteils wird festgestellt:

„Wer seinen Pkw im Walde abseits der öffentlichen Straßen und Parkplätze parkt, handelt grundsätzlich verbotswidrig und auf eigene Gefahr.

Die Kenntnis des Waldeigentümers von der missbräuchlichen Nutzung seines Waldes durch parkenden Ausflugsverkehr begründet grundsätzlich keine besondere Verkehrssicherungspflicht mit der Folge gezielter Baumuntersuchungen auf Abbruch- und Umsturzgefahr in diesem Waldbereich.“

8. Verkehrssicherungspflicht für Kindergärten und Schulen im Wald und für sogenannte Waldkindergärten

A. Kindergärten und Schulen im Wald

Wenn sich Kindergärten oder Schulen als feste Einrichtung, also mit Gebäuden, im Wald befinden, besteht eine erhöhte Verkehrssicherungspflicht sowohl hinsichtlich der Waldwege – hinsichtlich der öffentlichen Straßen gelten keine Besonderheiten -, die zum Kindergarten oder zur Schule führen, als auch hinsichtlich des Waldbestandes in unmittelbarer Umgebung des Kindergartens oder der Schule.

Die Rechtsprechung hat seit jeher hohe Anforderungen an die Verkehrssicherungspflicht gestellt, wenn es um den Schutz von Kindern geht, sei es an Spielplätzen, Teichen, Brunnen oder anderen Einrichtungen. Daran ändert sich nichts, wenn sich die Einrichtung im Wald befindet. Zwar kann und muss auch hier kein absolut gefahrfreier Zustand hergestellt werden, aber der Waldeigentümer ist zu erhöhten Kontrollen und Sicherungsmaßnahmen verpflichtet.

Die Verkehrssicherungspflicht trifft auch den Träger des Kindergartens oder der Schule. Wenn Waldeigentümer und Kindergarten- oder Schulträger nicht identisch sind, sind gegebenenfalls vertragliche Regelungen hinsichtlich der Verkehrssicherungspflicht erforderlich. Die Wirksamkeit der vertraglichen Übertragung der Verkehrssicherungspflicht ist von der Rechtsprechung anerkannt, zum Beispiel vom Eigentümer auf den Mieter oder Pächter. Der Eigentümer – auch der Waldeigentümer – wird allerdings niemals völlig frei. Er kann zwar die Verkehrssicherungspflicht vertraglich – hier auf den Kindergarten- oder Schulträger - übertragen, aber er behält eine Überwachungspflicht. Er muß beispielsweise überprüfen, ob der Kindergarten- oder Schulträger seinen Verkehrssicherungspflichten auch tatsächlich und ausreichend nachkommt.

Die Verkehrssicherungspflicht für Kindergärten oder Schulen im Wald beinhaltet regelmäßige Kontrollen des Waldbestandes entlang der Wege zum Kindergarten und in den von den Kindern besuchten Waldflächen. Die Zeitabstände der Kontrollen richten sich nach Art, Alter und Zustand der Bäume. Zweimal jährliche Kontrollen können hier in der Regel gefordert werden. Auch hier ist grundsätzlich nur eine Sichtkontrolle vom Boden aus durchzuführen, die aber wesentlich intensiver sein muß als beispielsweise entlang von allgemeinen Wald- und Wanderwegen im Erholungswald. Beim Feststellen verdächtiger Umstände sind eingehende Untersuchungen – z.B. auch mit dem Resistograph – erforderlich, wenn man sich nicht bereits zur Fällung des Baumes entschlossen hat. Entsprechend dem Untersuchungsergebnis sind nunmehr auch unter Umständen aufwendige

Baumpflegemaßnahmen wie Totholzentfernung oder eine Kronensicherung erforderlich.

Der Waldbestand in der Nähe von Kindergärten und Schulen ist intensiv – in der Regel zweimal im Jahr – durch Sichtkontrolle vom Boden aus zu überprüfen. Beim Feststellen verdächtiger Umstände, muss sofort gehandelt werden, sei es, dass der Baum eingehend nach dem heutigen Stand der Technik untersucht und dem Untersuchungsergebnis entsprechend behandelt oder aber dass er gefällt wird.

B. Waldkindergärten

Unter Waldkindergärten versteht man Kindergartengruppen, die keine festen Kindergartenunterkünfte besitzen, sondern sich den ganzen Tag bei Wind und Wetter im Wald aufhalten. Diese Kindergartengruppen laufen und spielen überall in den Waldbeständen, frühstücken dort, bei Regen zum Teil unter aufgespannten Planen, und tun dies sowohl bei gutem als auch bei schlechtem, windigem und stürmischem Wetter.

Auch hinsichtlich der Verkehrssicherungspflicht für Kinder, die sich in Gruppen unter Aufsicht im Wald aufhalten, gelten die vorangegangenen grundsätzlichen Ausführungen zur Verkehrssicherungspflicht im Erholungswald. Den Waldbesitzer trifft in der Regel keine besondere Verkehrssicherungspflicht, da er grundsätzlich diese Art der Waldkindergärten, die vom allgemeinen Betretungsrecht zum Zweck der Erholung umfasst sind, zu dulden hat. Ihn trifft die Verkehrssicherungspflicht nur in dem beschriebenen Umfang.

Für die Sicherheit der Kinder ist in erster Linie der Veranstalter der Waldkindergärten verantwortlich, und zwar in erhöhtem Maße. Sollte der Waldbesitzer, z.B. eine Stadt, auch Veranstalter der Waldkindergärten sein, so trifft die erhöhte Verkehrssicherungspflicht auch die Stadt. Da Kinder nicht die Möglichkeit haben, Gefahren durch Bäume richtig einzuschätzen und dementsprechend selbst für ihre Sicherheit mit Sorge zu tragen, sind an die Aufsichtspflicht der Veranstalter der Waldkindergärten – die dann auch die Verkehrssicherungspflicht mit umfasst – die hohen Anforderungen zu stellen, welche die Rechtsprechung grundsätzlich bei der

Aufsicht vor allem kleiner Kinder aufstellt. Der Veranstalter der Waldkindergärten muß dafür Sorge tragen, daß die Spiele nicht in solchen Teilen des Waldes stattfinden, in denen mit akuter Gefährdung der Kinder beispielsweise bei stürmischem Wetter zu rechnen ist. Wenn beispielsweise eine Stadt Waldbesitzer und Veranstalter der Waldkindergärten ist, hat sie zwar auch die Möglichkeit, durch Sicherungsmaßnahmen an den Bäumen die Gefahren für die spielenden Kinder auszuschließen bzw. zu minimieren, was sich aber in der Praxis wegen des Umfanges der erforderlichen Maßnahmen vor allem in altem Waldbestand nicht realisieren läßt und auch dem Zweck des Erholungswaldes zuwiderläuft. Selbstverständlich gilt auch hier, daß im Wald niemals ein völlig gefahrenfreier Zustand erreicht werden kann. Auch hier kommt es stets auf die Umstände des Einzelfalles an. Bei Unfällen wird in erster Linie die Verletzung der Aufsichtspflicht geprüft. Von dem Veranstalter der Waldkindergärten wird ein hohes Maß an Kenntnis der Gefahren, die von Bäumen ausgehen können, verlangt werden. Von daher ist es sinnvoll, die Aufsichtskräfte entsprechend schulen zu lassen.

Da Waldkindergärten nicht an feste Orte gebunden sind, ist es nicht möglich, den Wald entsprechend gefahrenfrei zu halten. Den Waldeigentümer trifft keine erhöhte Verkehrssicherungspflicht. Es ist vielmehr Aufgabe des Trägers des Waldkindergartens – und damit der Aufsichtskräfte -, für die Sicherheit der Kinder Sorge zu tragen. Dazu müssen die Aufsichtskräfte entsprechend fachlich geschult werden. Ist der Waldeigentümer auch Träger des Waldkindergartens, so obliegen ihm diese Pflichten.

9. Zu den Baumkontrollen

siehe Ziffer 9

10. Zur Verantwortlichkeit des Baumkontrolleurs

siehe Ziffer 3

11. Ergebnis

Die Frage nach der Haftung des Verkehrssicherungspflichtigen (Behörde) im Erholungswald kann entsprechend den vorangegangenen Ausführungen abschließend wie folgt beantwortet werden:

- (1) Grundsätzlich kann ein Schadensersatzanspruch ausgeschlossen werden, wenn es außerhalb der Wege zu Schäden kommt, also im (wenn auch speziell) bewirtschafteten Waldbestand des Erholungswaldes. Dabei macht es grundsätzlich keinen Unterschied, ob es sich um jüngeren Wald oder älteren Wald handelt. Ausnahmen sind bei sogenannten Naturwaldzellen, Totholzinseln und ähnlichen Beständen denkbar, die sich selbst überlassen werden und von denen besondere Gefahren ausgehen. Diese nicht bewirtschafteten Waldbestände gehören grundsätzlich nicht in den Erholungswald. Sie sind notfalls wirksam zu kennzeichnen oder unzugänglich zu machen.
- (2) Wenn es zu Schäden im Waldbestand des Erholungswaldes kommt, sind strafrechtliche Folgen für die verantwortlichen Mitarbeiter in der Regel ausgeschlossen. Wenn es zu Schäden im nicht bewirtschafteten Wald kommt, sind strafrechtliche Folgen zwar nicht völlig ausgeschlossen, aber eher unwahrscheinlich.
- (3) Waldbestände im Bereich der Erholungswaldverordnungen müssen nur entlang der Wege oder in der Nähe besonderer Einrichtungen regelmäßig kontrolliert werden. Die Entfernung von Totholz ist in der Regel unzumutbar, denn der Waldbesucher hat sich auf die typischen Waldgefahren einzustellen. Dazu gehört, dass morsche Äste aus den Bäumen brechen können.
- (4) Wenn sich Kindergärten oder Schulen mit Gebäuden in den Waldbeständen befinden, erhöht sich die Verkehrssicherungspflicht deutlich. Die Waldbestände, die von den Kindern im Zusammenhang mit dem Besuch des Kindergartens betreten werden, sind regelmäßig zu kontrollieren und ausreichend gegen Umsturz von Bäumen und Astausbrüchen u.ä. zu sichern.
Wenn es sich um Waldkindergärten handelt, also Kindergartengruppen, die keine festen Kindergartenunterkünfte besitzen, sondern sich den ganzen Tag bei Wind und Wetter im Wald aufhalten, trifft die Verkehrssicherungspflicht in erster Linie den Träger des Waldkindergartens. Dieser hat die Aufsichtskräfte entsprechend fachlich zu schulen, dass sie Gefahren im Wald rechtzeitig erkennen und für die Sicherheit der Kinder Sorge tragen können.

(5) Auch nach Aufhebung der Erholungswaldverordnung ändert sich die rechtliche Situation kaum, weil Art und Umfang der erforderlichen Baumkontrollen und Sicherungsmaßnahmen stets von den eingangs genannten sechs Kriterien abhängen. Hier spielt besonders der Verkehr eine Rolle, der sich nach der Aufhebung der Erholungswaldverordnung wahrscheinlich nicht so schnell ändern wird. Bleiben aber die Kriterien die gleichen, so gelten auch die gleichen Anforderungen an die Verkehrssicherungspflicht. Erst wenn der Zustrom der Waldbesucher deutlich nachlässt, kann eine andere Situation eintreten.

Literatur

- 1) OLG Köln, Urteil vom 11.5.1987, AgrarR 1988, 52
- 2) OLG Koblenz, Urteil vom 5.12.1989, NVwZ-RR 1990, 169
- 3) BGH, Urteil vom 5.7.1990, VersR 1990, 1148
- 4) BGH, Urteil vom 21.1.1965, VersR 1965, 475; NJW 1965, 815
- 5) Ausführlich zur Verkehrssicherungspflicht im Wald: Klose/Orf, Forstrecht, Kommentar zum Waldrecht des Bundes und der Länder, Aschendorff Münster 2. Auflage, 1998, § 14 Anm. 42-67
- 6) Siehe (1)
- 7) Breloer, Verkehrssicherungspflicht bei Bäumen aus rechtliche und fachlicher Sicht, Heft 2 der Reihe „Bäume & Recht“, Thalacker Braunschweig, 5. Auflage 1996
- 8) Siehe (2)
- 9) LG Münster, Urteil vom 8.3.1989, Das Gartenamt 38 (1989), 57
- 10) Siehe (2)
- 11) BGH, Urteil vom 30.10.1973, Vers 1974, 88
- 12) BGH, Urteil vom 13.7.1989, NVwZ-RR 1998, 395 WF 1990, 22
- 13) BGH, Urteil vom 1.7.1993, NJW 1993, 2612
- 14) Orf, Aus der Rechtsprechung zur Verkehrssicherungspflicht des Waldbesitzers, NZV 1997, 201 ff.
- 15) Mattheck, Breloer, Handbuch der Schadenskunde von Bäumen, Rombach Freiburg i.Brsch. 1994
- 16) Mattheck, Breloer, Feldanleitung für Baumkontrollen mit VTA – Visual Tree Assessment, LA 6/1992; Deutscher Gartenbau 37/1992; Das Gartenamt 2/1993; Neue Landschaft 3/1993
- 17) Marko Wäldchen, Borngasse 33, 418 Buseck: Blätter zu Bäumen – Praxis der Baumkontrollen im Wald
- 18) Dujesiefken, Die Beurteilung der Verkehrssicherheit bei Bäumen, Tagungsband 14. Österreichische Baumpflegegetage 11./12.11.1998 in Wien

Verkehrssicherungspflicht für geschützte Bäume

Helge Breloer

Bei geschützten Bäumen ist zu unterscheiden zwischen solchen, die als **Naturdenkmal** ausgewiesen sind, und solchen, die einer **Baumschutzsatzung** unterliegen. Die Verkehrssicherungspflicht ist unterschiedlich geregelt. Bei Naturdenkmalen obliegt sie in erster Linie den Naturschutzbehörden, bei durch Baumschutzsatzung geschützten Bäumen dagegen verbleibt sie zunächst beim Baumeigentümer, und dieser wird nur in besonderen Fällen von dieser Pflicht befreit.

Die Haftung für Bäume als Naturdenkmale

In der **Rechtsprechung** ist einhellig die vorrangige Verkehrssicherungspflicht der Naturschutzbehörde für Bäume, die zum Naturdenkmal erklärt wurden, festgestellt worden.

Diese Rechtsprechung ist nicht nur – wie vereinzelt behauptet – zum Reichsnaturschutzgesetz ergangen. Das Oberlandesgericht Frankfurt hat sich eingehend mit der Verantwortlichkeit für Baumnaturdenkmale auseinandergesetzt, und zwar in einem Urteil vom 30. 3. 1989 (1), also nach dem Inkrafttreten des Bundesnaturschutzgesetzes. Hier heißt es:

"Die Friedhofslinde ist ein Naturdenkmal, für das in erster Linie die untere Naturschutzbehörde, also der Landkreis, die Verantwortung trägt. Der Beklagten als Eigentümerin ist es weitgehend nicht möglich, von sich aus Sicherungsmaßnahmen zu ergreifen. Handlungen, die zu einer Zerstörung, Beschädigung, Veränderung oder nachhaltigen Störung des Naturdenkmals führen können, sind ihr untersagt (§ 14 Abs. 2 HENatG, § 17 Abs. 2 BNatSchG). Wegen dieser begrenzten Einwirkungsmöglichkeit ist bei einem Naturdenkmal eine Verkehrssicherungspflicht nur insoweit gegeben, als der Eigentümer verpflichtet ist, das Naturdenkmal auf seine Gefährlichkeit hin zu beobachten und, wenn Anlaß zur Besorgnis ist, bei der unteren Naturschutzbehörde vorstellig zu werden (OLG Celle NJW 1957, 1637). Dabei sind auch dem Beobachten Grenzen gesetzt. Eingehende Untersuchungen wie Bohrspanentnahmen oder Wurzelgrabungen muß der Eigentümer der Naturschutzbehörde überlassen. Ihm bleibt im wesentlichen nur die Möglichkeit, durch Besichtigen und Abklopfen sich ein Bild zu verschaffen."

Der private Eigentümer ist in der Regel auch gar nicht in der Lage, die Sicherheit eines alten Baumes zu beurteilen. Selbst die Naturschutzbehörden ziehen in besonders schwierigen Fälle Sachverständige hinzu. Da der Eigentümer nur zur Sichtkontrolle und zum Abklopfen verpflichtet ist, dies aber nach dem heutigen Stand von Wissenschaft und Technik nicht ausreichend ist, beispielsweise die für die Standsicherheit der alten Bäume ausschlaggebenden Holzfestigkeiten zu überprüfen, stünde der durch umstürzende Baumnaturdenkmale Geschädigte schutzlos da.

Für das Oberlandesgericht Köln steht in seinem Urteil vom 11. 6. 1992 (2) fest, dass in jedem Fall die untere Naturschutzbehörde verkehrssicherungspflichtig ist. Das Gericht hat nur die rechtliche Beurteilung für den Fall offen gelassen, in dem das Baumnaturdenkmal an einer öffentlichen Straße steht:

"Die Frage, ob bei einem als Naturdenkmal eingetragenen Straßenbaum neben der unteren Naturschutzbehörde auch der Straßenbaulastträger verkehrssicherungspflichtig hinsichtlich des Zustands des Baums ist, bleibt unentschieden."

In Baden-Württemberg können nach § 24 NatSchGBW Schutz- und Pflegemaßnahmen durch die Naturschutzbehörde angeordnet werden. Dies ergibt keine andere Beurteilung als in den Fällen, in denen solche Maßnahmen zu dulden sind. Die Duldungspflicht ist nicht rein formaljuristisch zu sehen. Auch bei der Anordnung von solchen Maßnahmen besteht eine Duldungspflicht, da diese Maßnahmen durchgesetzt werden können. Der Handlungsspielraum des Eigentümers eines Baumnaturdenkmals ist in diesen Fällen in der Praxis keinesfalls größer. Im übrigen bleibt es auch hier bei der Tatsache, dass der Baumeigentümer die erforderlichen Schutz- und Pflegemaßnahmen selbst nicht beurteilen kann. Wäre der Baum nicht als Naturdenkmal ausgewiesen, würde er vielfach vorzeitig gefällt oder unnötig zurückgeschnitten und verstümmelt. Dies soll die Unterschutzstellung gerade verhindern.

Das Landgericht Paderborn hat in einem Urteil vom 11. 8. 1988 (3) zur Meldepflicht des Eigentümers eines Baumnaturdenkmals Stellung genommen. (Hier haftete der Eigentümer wegen Verletzung der Meldepflicht.) In den Leitsätzen heißt es:

"Die Verkehrssicherungspflicht des Eigentümers verwandelt sich bei als Naturdenkmal geschützten Bäumen in die Form einer Meldepflicht, soweit dem Eigentümer aufgrund des Änderungsverbot es eigene Eingriffe in die Substanz des Naturdenkmals verwehrt sind."

Dies ist auch der richtige Ansatz. Denn soweit dem Eigentümer Rechte genommen werden, kann er auch keine Pflichten mehr haben. Die Untersuchung muss sich also in erster Linie darauf richten, wie viele Rechte dem Eigentümer genommen sind. Das ist von der Natur der Sache her in ganz erheblichem Umfang der Fall. Baumnaturdenkmale sind nun einmal durchweg sehr alte Bäume.

Der Eigentümer ist als Laie in der Pflege solcher Bäume fast immer völlig überfordert, weil er die Gesetzmäßigkeiten dieser Bäume nicht kennt. Der - gegenüber der Baumschutzsatzung - verstärkte Schutz durch die Ausweisung eines Baumes als Naturdenkmal bezweckt die Erhaltung und folglich eine fachgerechte Pflege des Baumes, die schon für den Fachmann eine äußerst komplizierte Angelegenheit sein kann. Diese Realität gilt es zu beachten. Und soweit die einzelnen Landesnaturschutzgesetze die Anordnung bestimmter Pflegemaßnahmen durch die Naturschutzbehörden vorsehen, wird in jedem Einzelfall auch noch zu prüfen sein, ob solche Pflegemaßnahmen nicht über das hinausgehen, was dem Baumeigentümer im Rahmen der Sozialbindung seines Eigentums durch die Unterschutzstellung noch zugemutet werden kann.

Der Handlungsspielraum des Eigentümers eines Baumnaturdenkmals ist durch die besondere Eigenart dieser Bäume, d. h. durch die erhöhte und eine spezielle fachliche Behandlung erfordernde Pflegebedürftigkeit dieser Bäume, jedenfalls sehr eng. Das war zu Zeiten des Reichsnaturschutzgesetzes trotz abweichenden Gesetzeswortlauts genauso wie heute zu Zeiten des Bundesnaturschutzgesetzes. Die diesen Handlungsspielraum begrenzenden Rechte der Naturschutzbehörden begründen auf der anderen Seite Pflichten, und zwar Amtspflichten der Naturschutzbehörde.

Sieht man sich in der **Praxis** um, so wird man feststellen, dass nicht nur die Naturschutzbehörden der Länder Brandenburg, Bremen und Nordrhein-Westfalen sich für verkehrssicherungspflichtig halten. Auch in anderen Ländern überwachen die Naturschutzbehörden die Baumnaturdenkmale in eigener Verantwortung. In Niedersachsen beispielsweise, wo nach vereinzelter Ansicht der Privateigentümer für Baumnaturdenkmale verkehrssicherungspflichtig bleibt, pflegen und überwachen die Naturschutzbehörden ihre wertvollen Baumnaturdenkmale mit hohem Kostenaufwand, was auch für die Hinzuziehung von Sachverständigen in Zweifelsfällen gilt. Wäre die Rechtslage anders, so wären die Ausgaben des Landeshaushaltes für Naturdenkmale in mindestens sechsstelliger Höhe nicht zu verantworten.

Im **Schrifttum** hat schon 1988 Fiedler (4) zur Verkehrssicherungspflicht bei Naturdenkmalen Stellung genommen und unter Hinweis auf ein Urteil des Oberlandesgerichts Koblenz vom 10. 1. 1979 (5) festgestellt: "Die Abwehr der Gefahr, die von einem Naturdenkmal ausgeht, obliegt der Naturschutzbehörde und zwar eigenständig und primär, nicht erst nach erfolgter Gefahrenanzeige durch den Eigentümer oder Nutzungsberechtigten."

Fiedler behandelt auch die für die Praxis so überaus wichtige Frage der Kostenlast: "Dabei muß bedacht werden, daß der Gesetzgeber dem Eigentümer erhebliche Rechte nimmt. Auf der anderen Seite darf er dann den Eigentümer nicht so behandeln, als sei er noch Inhaber aller Rechte, insbesondere bei der Auferlegung der kostenpflichtigen Gefahrenbeseitigung. Eine Möglichkeit, den Eigentümer zu den Kosten der Pflegemaßnahmen heranzuziehen, gibt es nach der derzeitigen Rechtslage nur, soweit die Schutzverordnung ihm noch Einwirkungsmöglichkeiten beläßt, was regelmäßig nicht der Fall sein wird. Grundsätzlich läge es nahe, den Eigentümer an den ohnehin auch ohne Unterschutzstellung erforderlich gewordenen Aufwendungen zu beteiligen. Im Baudenkmalrecht wird ja der Eigentümer auch zur Erhaltung verpflichtet. Dort ist aber als grundlegender Unterschied festzustellen, daß der Eigentümer nie angehalten ist, über ein wirtschaftlich vertretbares Maß hinaus zur Erhaltung beizutragen. Überschreiten z. B. die notwendigen Erhaltungsmaßnahmen seine finanziellen Möglichkeiten, so kann er von der Gemeinde stets die Übernahme verlangen. Die Vermutung spricht also dafür, daß der Eigentümer über die ‚Belastung‘ der Ausweisung eines Naturdenkmals auf seinem Grundstück hinaus nicht weiter finanziell beeinträchtigt werden soll, zumal er auch keine Möglichkeit mehr hat, aus seinem Eigentumsrecht noch wirtschaftlichen Nutzen zu ziehen (wie etwa der Eigentümer eines Baudenkmal)."

Die Haftung der Naturschutzbehörde für Bäume als Naturdenkmale ergibt sich nicht wie bei der Verkehrssicherungspflicht aus § 823 BGB, sondern die Behörde haftet nach Amtshaftungsgrundsätzen gemäß § 839 BGB in Verbindung mit Art. 34 GG für die Sicherheit der Naturdenkmale. Die Amtshaftung ist im Hinblick auf die Überwachung von Bäumen inhaltlich mit der Verkehrssicherungspflicht gleich, was in der Rechtsprechung unbestritten ist.

In der juristischen Literatur hat sich zuletzt Dr. Günther (6), mit der zivilrechtlichen Haftung bei geschützten Bäumen befasst. Für Naturdenkmale bejaht auch er die Haftung der Naturschutzbehörde für die Verkehrssicherheit unter zahlreichen weiteren Literaturhinweisen und führt dann aus:

"Darf aber der Eigentümer aus Naturschutzgründen regelmäßig keine Verkehrssicherungsmaßnahmen ergreifen, dann kann es ihm andererseits grundsätzlich bei rückschauender Betrachtung nach einem Schadensfall nicht haftungsrechtlich zum Nachteil gereichen, wenn er - naturschutzrechtlich pflichtgemäß - derartige Maßnahmen gerade nicht ergriffen hat. Der Eigentümer hat auch keine Möglichkeit, z. B. die Gefahrenquelle ‚Baum‘ dauerhaft zu beseitigen. Die Rechtsprechung geht deshalb bei Bäumen als Naturdenkmal zu Recht davon aus, daß grundsätzlich die Naturschutzbehörde für die Gefahrenabwehr zuständig ist."

Hinsichtlich der Kostenlast vertritt Dr. Günther die gleiche Ansicht wie Fiedler: "Der Naturschutzbehörde obliegt es, notwendige und oft teure baumchirurgische Maßnahmen am Naturdenkmal durchzuführen, wenn sie zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit notwendig sind."

Die Haftung für Bäume, die der Baumschutzsatzung unterliegen

Bei Bäumen, die einer **Baumschutzsatzung** oder **Baumschutzverordnung** unterliegen, verbleibt die Verkehrssicherungspflicht grundsätzlich beim Eigentümer. Aber auch für den privaten Baumeigentümer endet die Verkehrssicherungspflicht dort, wo er in seiner Verfügungsgewalt beschränkt ist. Der Umfang der Verkehrssicherungspflicht richtet sich stets nach den tatsächlichen und rechtlichen Möglichkeiten der Gefahrenabwehr. Diese Feststellung des Oberlandesgerichts Frankfurt in seinem Urteil vom 30. 3. 1989 gilt nicht nur für Bäume, die als Naturdenkmale ausgewiesen sind, sondern für alle geschützten Bäume. Wenn die Naturschutzbehörde beispielsweise dem Antrag des Baumeigentümers auf Fällung wegen Umsturzgefahr des Baumes nicht stattgibt und danach tritt durch den Sturz des Baumes ein Schaden ein, so haftet die Naturschutzbehörde nach Amtshaftungsgrundsätzen (§ 839 BGB i. V. m. Art. 34 GG). Diese Ansicht wird in der Literatur auch von Lübke-Wolff (7) vertreten:

"Soweit zur Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht erforderliche Maßnahmen einem satzungsrechtlichen Verbot unterliegen, ist der Eigentümer verpflichtet, eine satzungsrechtlich diesbezüglich vorgesehene Ausnahmegenehmigung einzuholen und sodann die Maßnahmen auf eigene Kosten durchzuführen bzw. durchführen zu lassen. Allerdings ist der Eigentümer gehindert, seiner an sich bestehenden Verkehrssicherungspflicht nachzukommen, wenn die beantragte Ausnahmegenehmigung ihm verweigert wird; insoweit kann er daher auch nicht haftbar gemacht werden. Falls aufgrund der Verweigerung der Ausnahmegenehmigung ein Schaden eintritt, haftet stattdessen die Gemeinde, die die Erteilung der Genehmigung fehlerhaft verweigert hat, nach Amtshaftungsgrundsätzen (Art. 34 GG, § 839 BGB)."

Ebenso entschied das Oberlandesgericht Hamm in seinem Urteil vom 9. 1. 1993 (8). Die rechtliche Argumentation des Gerichts ist für den Laien schwer nachvollziehbar ist. Es kommt hier darauf an, ob der Geschädigte Dritter im Sinn des § 839 BGB ist. Die Behörde haftet nach dieser Vorschrift nur für die Verletzung der ihr "einem Dritten gegenüber obliegenden Amtspflicht". Die Baumschutzsatzung dient jedoch in erster Linie öffentlichen Interessen, das heißt dem Schutz und der Erhaltung der Bäume und nicht dem Schutz Dritter. Es gibt aber wie hier Ausnahmen von diesem Grundsatz, und das Oberlandesgericht Hamm, mit dessen Rechtsprechung die Behörden konfrontiert werden, führt dazu aus:

"Ein Interessenbezug der Amtspflicht gegenüber einem Geschädigten kann auch dann vorliegen, wenn die Pflicht - wie hier bei der Ausführung der Regelungen der Baumschutzsatzung - an sich den Interessen der Allgemeinheit zu dienen bestimmt ist. Er muß auch in derartigen Fällen jedenfalls dann bejaht werden, wenn die zur Erfüllung der Amtspflicht eingesetzten hoheitlichen Maßnahmen den Verkehrssicherungspflichtigen daran hindern, in seinen Verantwortungsbereich fallende Gefahrenquellen zu beseitigen, und der Schaden des Geschädigten gerade auf der Verhinderung der Verkehrssicherung beruht.

Eine solche Erstreckung des Schutzbereichs der Amtspflicht ist deshalb geboten, weil die hoheitliche Einwirkung des Amtspflichtsträgers bei derartigen Konstellationen ein Verschulden des Verkehrssicherungspflichtigen ausschließt und dem Geschädigten dadurch die Möglichkeit genommen wird, seinen Schaden von diesem ersetzt zu verlangen.

Die Bekl. hat durch die Verweigerung der beantragten Fällgenehmigung tatsächlich die Beseitigung der von dem Schadensbaum ausgehenden Sturzgefahr unmöglich gemacht und damit die Eheleute S. an der Erfüllung ihrer Verkehrssicherungspflicht gehindert."

Die Kosten des Sachverständigengutachtens

Wenn zur Beurteilung der Frage, ob ein geschützter Baum umsturz- oder bruchgefährdet ist, die Hinzuziehung eines Sachverständigen erforderlich ist, muss geklärt werden, wer den Sachverständigen zu beauftragen und die Kosten des Gutachtens zu tragen hat.

Nachdem festgestellt wurde, dass in der Regel die Naturschutzbehörde für Schäden durch einen als Naturdenkmal ausgewiesenen Baum haftet, kann es nicht zweifelhaft sein, dass auch die Naturschutzbehörde eventuell einen Sachverständigen hinzuziehen und bezahlen muss.

Bei Bäumen, die der Baumschutzsatzung unterliegen, gab es in dieser Frage bisher einige Unsicherheiten. Diese dürften aber vom Grundsatz her durch das Urteil des Oberverwaltungsgerichts Münster vom 8. 10. 1993 (9) geklärt sein.

Zunächst gilt es, festzustellen, dass bei der Beantragung einer Befreiung durch den Baumeigentümer - sei es zur Fällung oder zum Rückschnitt eines geschützten Baumes - die Behörde in eigener Verantwortung zu entscheiden hat. Sie kann nicht diese ihr im Rahmen der Baumschutzsatzung obliegende Entscheidungs- verpflichtung auf den Baumeigentümer abwälzen, indem sie von ihm verlangt, dass er ein Gutachten über den - gefährlichen - Zustand des Baumes vorlegt. Auch hier gilt der Grundsatz, dass derjenige, dem Rechte in bestimmten Umfang genommen werden, in eben diesem Umfang auch keine Pflichten mehr haben kann. Darf der Eigentümer nicht selbst darüber entscheiden, ob er seinen Baum fällen oder zurückschneiden darf, dann muss er auch nicht die fremde Entscheidung, hier die Entscheidung der Behörde über die Fällung oder den Rückschnitt, bezahlen und - wie gerade das Urteil des Oberlandesgerichts Hamm zeigt - auch nicht verantworten. Das ist eine logische Folgerung. Ob unter diesen Voraussetzungen die Bestimmung in vielen Baumschutzsatzungen, wonach der Antragsteller das Vorliegen einer Gefahr durch den Baum nachzuweisen hat, überhaupt gültig ist, wurde bisher gerichtlich noch nicht entschieden. Das Oberverwaltungsgericht Münster hat in dem Urteil vom 8. 10. 1993 diese Frage nicht geprüft, sondern die entsprechende

Bestimmung als gültig unterstellt und nur hinsichtlich des Umfangs wie folgt ausgelegt:

"Eine Gefahr setzt . . . voraus, daß der Eintritt des Schadens mit hinreichender Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist. Dabei sind an die ‚hinreichende‘ Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts in den hier in Rede stehenden Fällen jedoch nur geringe Anforderungen zu stellen . . . Würde dem betreffenden Baumeigentümer auferlegt, den exakten, jeden Zweifel ausschließenden Nachweis einer solchen Wahrscheinlichkeit des Schadenseintrittes zu führen, um die Genehmigung zum Fällen oder zur sonstigen Behandlung des Baumes zu erhalten, würde das zu einer unvertretbaren, von ihm auch unter dem Aspekt der Sozialbindung seines Eigentums nicht mehr hinnehmbaren Belastung führen. Zum einen würde er mit einem unvertretbaren Risiko belastet, wenn er einen möglicherweise gefährlichen Baum nicht bereits beseitigen oder jedenfalls behandeln lassen könnte, sobald äußere Anzeichen auf eine mögliche Gefahrenlage hinweisen. Zum anderen wären bei einem über den Anschein hinausgehenden Wahrscheinlichkeitsnachweis in aller Regel Untersuchungen am Baum durchzuführen, die erheblich kostenträchtig sind und damit den Eigentümer des Baumes über die gewöhnlichen Erhaltungs- und Pflegekosten des Baumes hinaus zusätzlich finanziell belasten."

Damit dürfte feststehen, dass der Eigentümer von geschützten Bäumen grundsätzlich nicht verpflichtet ist, einen Sachverständigen auf seine Kosten hinzuziehen, um den Nachweis für von seinem geschützten Baum ausgehenden Gefahren zu führen.

Ergebnis

Für Bäume, die als Naturdenkmal ausgewiesen sind, haftet grundsätzlich in erster Linie die Naturschutzbehörde. Den Eigentümer des Naturdenkmals trifft in der Regel nur eine - und zwar begrenzte - Beobachtungs- und Meldepflicht.

Für Bäume, die der Baumschutzsatzung unterliegen, haftet grundsätzlich der Eigentümer. Erst wenn er durch die Verweigerung einer beantragten Fäll- oder Behandlungserlaubnis durch die Behörde an der Erfüllung seiner Verkehrssicherungspflicht gehindert wird, haftet die Behörde, und zwar nach Amtshaftungsgrundsätzen (§ 839 BGB i. V. m. Art. 34 GG).

Zum Nachweis der Gefährlichkeit eines geschützten Baumes muss der Baumeigentümer nicht auf seine Kosten ein Sachverständigengutachten vorlegen.

Literatur

- (1) NJW 1989, 2825 und NuR 1990, 287
- (2) VersR 1992, 1370
- (3) NuR 1991, 47
- (4) Fiedler: Zur Frage der Verkehrssicherungspflicht bei Naturdenkmalen, BZ 1988, 124 ff.
- (5) NuR 1980, 178

- (6) Günther: Die zivilrechtliche Haftung bei geschützten Bäumen, NuR 1994, 374 ff.
- (7) Lübbe-Wolff: Umweltschutz durch kommunales Satzungsrecht (Bauleitplanung - Abfall - Abwasser - Abgaben - Baumschutz), Erich Schmidt Verlag, Berlin 1993
- (8) NZV 1994, 27
- (9) NVwZ-RR 1994, 256; NuR 1994, 253

Zweifelhaftes Rechtsgutachten verspricht Verkehrssündern Schadensersatz vom Staat bei Unfällen an Bäumen

von Helge Breloer

Dem Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) erweckt den Eindruck, als sei ihm jedes Mittel recht, wenn es um Kostensenkung geht, in diesem Fall um Kostensenkung auf Kosten der Bäume. Es geht darum, die Bäume vom Straßenrand zu verbannen, weil sie die Ursache der vielen „Baumunfälle“ sein sollen. Jetzt will der GDV, so ein Zeitungsbericht, durch ein Rechtsgutachten den Gemeinden und Straßenbauern „auch auf juristischem Weg das Anlegen neuer Alleen an Straßen verleiden“.

Der GDV arbeitet sehr effizient, wohl wissend, welcher Mittel er sich bedienen muss, um Wirkung zu erzielen. Hier führte der Weg zunächst über die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), welche im Oktober 1999 einen Entwurf für „Richtlinien zum Schutz vor Baumunfällen“ (RSB) erarbeitete unter federführender Mitwirkung von Volker Meewes, der im Auftrag des GDV bereits 1995 eine Studie über „Baum-Unfälle“ erarbeitete. Diese Studie mit zahlreichen statistischen Erhebungen über Unfälle an Bäumen, eine wahre Schreckensbilanz, wurde zur Grundlage der geplanten Richtlinien gemacht.

Gegen die RSB, welche die Pflanzung von Straßenbäumen im Ergebnis unmöglich machen, erhob sich in der Fachwelt ein Sturm der Entrüstung, der bei dem Begriff „Baumunfälle“ begann (als wenn Bäume in die Straße springen und Unfälle verursachen) und sich über den Missbrauch des Begriffs der Verkehrssicherheit fortsetzte bis zu den falschen Relationen zu und Schlüssen aus den Statistiken. Hier wurde das gezielte Operieren mit der Angst der Verantwortlichen in den RSB kritisiert. Nicht der Baum, sondern der – und zwar in der Regel der rasende und/oder alkoholisierte Kfz-Fahrer – verursacht den Unfall.

Unter dem Druck dieser Proteste änderte sich in einem neuen Entwurf vom Februar 2001 die Überschrift der bisherigen RSB zwar in ESAB = „Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume“. Aber es änderte sich nichts am Inhalt (im Text ist ohnehin wieder von „Baumunfällen“ die Rede) und am Ziel. Im übrigen sind

Empfehlungen in der Praxis der öffentlichen Verwaltung genauso wirkungsvoll wie Richtlinien, das heißt sie werden ebenso wie diese widerspruchlos befolgt, denn es wird sich keine Behörde in Gegensatz zu Empfehlungen einer vorgesetzten Dienststelle stellen, zumal die Empfehlungen grundsätzlich als Erlass an die nachgeordneten Dienststellen weitergegeben werden.

Der GDV geht mit den Unfallstatistiken von Volker Meewes gezielt in die Öffentlichkeit und in Fachkreise, hier mit Mitteilung Nr. 39, „Aufprallgeschwindigkeiten, Unfälle und Unfallfolgen von Baumunfällen“. Um den Druck zu erhöhen und die Ziele rechtlich zu untermauern, gab der GDV ein Rechtsgutachten bei Professor Dr. Gerrit Manssen, Universität Regensburg, in Auftrag. Dessen Recherchen führten - ganz im Sinn des GDV - zu einem geschickt formulierten Ergebnis, das den Schluss nahe legt, aus Sicherheitsgründen sei das Anpflanzen von Bäumen an Straßen unzulässig und haftungsbegründend für die öffentliche Hand.

Selbstverständlich steht zur Absicherung des Autors im Vorspann „Die rechtlichen Aussagen in der Untersuchung stellen allein die wissenschaftliche Auffassung des Verfassers dar.“ Aber das interessiert nicht mehr, wenn diese Dinge in die Presse gebracht werden, wie beispielsweise in der Frankfurter Rundschau vom 21.3.2001 unter der Überschrift „Der Tod am Baum“ zu verfolgen ist. In diesem Zeitungsbeitrag zeigen sich die wahren Absichten aller Beteiligten in Sätzen wie:

- Alleen sind für Autofahrer gefährlich. Trotzdem werden immer noch neue Bäume am Fahrbahnrand gepflanzt. „Viele Straßenbauer haben den Baum als Hindernis überhaupt noch nicht wahrgenommen“, klagt Volker Meewes.
- „Kollidieren Kraftfahrer mit Bäumen, können sie den Staat unter bestimmten Umständen auf Schadensersatz verklagen“, sagt Professor Gerrit Manssen von der Universität Regensburg, der für den Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) ein Rechtsgutachten erstellt hat.
- Bereits seit 1993 ist allgemein bekannt, wie gefährlich Bäume am Fahrbahnrand für Autofahrer sind“, meint der Staatsrechtler, „wer danach weiter ungeschützt Bäume an die Straße pflanzt, muss dafür aufkommen.“

Wie das verstanden werden soll, steht lapidar - und wie immer vereinfacht und deshalb wirkungsvoll - am Anfang des Zeitungsartikels:

- **Ein Rechtsgutachten verspricht Verunglückten, die mit einem Baum kollidieren, Schadensersatz vom Staat**

Und zum „wirksamen Schutz gegen Baumunfälle“ (!) heißt es unter anderem:

- **- an neuen Straßen niemals Bäume pflanzen**

Zum Glück ist die Rechtsprechung nicht der Auffassung von Professor Dr. Manssen, wie man beispielsweise - in etwas anderem Zusammenhang - dem Urteil des Oberlandesgerichts Koblenz vom 1.12.1997 (NZV 1998, 378) zur Verkehrssicherungspflicht entnehmen kann:

„Gelegentlich natürlicher Astbruch, für den vorher keine besonderen Anzeichen bestehen, gehört zu den naturgegebenen Lebensrisiken, für die der Verkehrssicherungspflichtige nicht einzustehen braucht und die in unserer Zivilisation hinzunehmen sind. Die Wahrscheinlichkeit, durch den Abbruch gesunder Baumäste einen Schaden zu erleiden, ist wesentlich geringer als die Gefahr, durch andere erlaubte Risiken zu Schaden zu kommen (beispielsweise den Kfz-Verkehr), ganz abgesehen davon, daß unsere Zivilisation darauf bedacht sein muß, möglichst viele gesunde Bäume zu erhalten. Diese sind für Klima und Wasserhaushalt hierzulande unersetzlich und auch gem. Art. 20 a GG zu schützen, der seit 1994 den Umweltschutz zu einem Staatsziel erklärt hat.“

Das OLG Dresden hat sich in einem Urteil vom 2. 10.1996 – 6 U 321/96 – im Zusammenhang mit der Einhaltung des Lichtraumprofils zu der Bemerkung veranlasst gesehen:

„Der Senat weist ausdrücklich darauf hin, dass zur Beachtung der Verkehrssicherungspflicht des ‚Lichtraums‘ ein generelles Fällen von Alleebäumen - auch entlang von Bundesstraßen - nicht erforderlich ist.“

Das OLG Hamm erklärt in einem Urteil (VersR 1995, 1206):

„Wie in den letzten Jahren zunehmend in das allgemeine Bewusstsein gedrungen ist, besteht an der Erhaltung des Baumbestandes auch an öffentlichen Straßen ein allgemeines Interesse, so dass zwischen den Belangen der Verkehrssicherheit und den ökologischen Interessen an der Erhaltung des Baumbestandes abzuwägen ist.“

Die Urteile könnte man fortsetzen, und es ließe sich der von Professor Dr. Manssen in seinem Gutachten zitierten Rechtsprechung sowie deren Auslegung eine noch umfangreichere Rechtsprechung mit ganz anderer Auslegung entgegensetzen. Gefragt sind jedoch keine Rechtsansichten, sondern schlagkräftige und stichhaltige Argumente. Und die lauten:

- **Wer gegen einen Baum fährt, hat in der Regel gegen Vorschriften des Straßenverkehrsrechts verstoßen. Das berechtigt nicht zu Schadensersatzforderungen.**
- **Bäume sind auch keine „gefährlichen Sachen“ im Rechtssinne, für die der Baumeigentümer schlechthin haften muss.**

Zum Schluss werden GDV und FGSV aufgefordert, sich endlich mit der Studie von Polizeidirektor Anhäuser zu befassen und diese mit zu berücksichtigen:

Verkehrssicherheitsgrün*

Ein Konzept zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr.

*Verkehrssicherheitsgrün ist als eine planvolle Anpflanzung von Sträuchern und Bäumen im Verkehrsraum zu verstehen, mit deren Hilfe fahrpsychologische Wirkungen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit erreicht werden.