

Oliver Hendrichke

Verkehrssicherungspflicht in Großschutzgebieten



BfN-Skripten 84

Verkehrssicherungspflicht in Großschutzgebieten

- Problempapier -

Oliver Hendrichke

Titelbild: Hagen Kluttig (BfN)

Adresse des Autors: Dr. Oliver Hendrichke
Bundesamt für Naturschutz
Fachgebiet "Gesellschaftliche und rechtliche
Grundlagen des Naturschutzes" (II 1.2)
Konstantinstr. 110
53179 Bonn
Telefon: 0228 / 8491-234
Fax: 0228 / 8491-108

Die Beiträge der Skripten werden aufgenommen in die Literaturlatenbank „**DNL-online**“
(www.dnl-online.de).

Die BfN-Skripten sind nicht im Buchhandel erhältlich.

Herausgeber: Bundesamt für Naturschutz
Konstantinstr. 110
53179 Bonn
Telefon: 0228 / 8491-0
Fax: 0228 / 8491-200

Der Herausgeber übernimmt keine Gewähr für die Richtigkeit, die Genauigkeit
und Vollständigkeit der Angaben sowie für die Beachtung privater Rechte Dritter.
Die in den Beiträgen geäußerten Ansichten und Meinungen müssen nicht mit
denen des Herausgebers übereinstimmen.

Nachdruck, auch in Auszügen, nur mit Genehmigung des BfN.

Druck: BMU-Druckerei

Gedruckt auf 100% Altpapier

Bonn-Bad Godesberg 2003

Vorwort

Die Erfüllung von Verkehrssicherungspflichten kann den Belangen des Naturschutzes in den verschiedensten Bereichen entgegenstehen. So wird z.B. im Zuge der Ökologisierung der Waldwirtschaft vermehrt Alt- und Totholz angereichert. Insbesondere in Nationalparks wird sich hierdurch bei der gesetzlich geforderten Gewährleistung eines ungestörten Ablaufs der Naturvorgänge für den Besucher das Risiko z.B. eines Astbruchs und des Umfallens von Bäumen deutlich erhöhen. Welche Maßnahmen der Gefahrenabwehr sind hier zu verlangen, wenn die Gebiete für die Öffentlichkeit zugänglich und benutzbar gemacht werden?

In Deutschland wird von den Naturschutzpraktikern vor Ort seit langem, neuerdings immer eindringlicher, darauf hingewiesen, dass die Angst vor der Verletzung eventueller Verkehrssicherungspflichten dazu führt, dass in die Natur unangemessen stark eingegriffen wird. Die zuständigen Verkehrssicherungspflichtigen fühlen sich verunsichert.

Nachdem in jüngster Zeit ein durch Astbruch ausgelöster Unfall in einem Nationalpark Aufsehen erregte, bei dem durch Verkettung unglücklicher Umstände eine Wanderin tödlich verletzt wurde, sind verschiedene Initiativen auf Bundes- und Landesebene, aus den Reihen des Bundestags, der Nationalparkverwaltungen und der Verbände zu verzeichnen, die auf einen erheblichen Problem- und Handlungsdruck hinweisen und konkrete Aktivitäten – u.a. auf Gesetzgebungsebene – einfordern. Auch Gremien der Länder haben sich inzwischen mit dem Problem befasst.

Aus Sicht des Bundesamtes für Naturschutz ist es dringend erforderlich, die sehr heterogenen Konfliktfelder im Zusammenhang mit Verkehrssicherungspflichten genau zu sondieren, zu ordnen und die in rechtlicher Hinsicht relevanten Lösungsansätze zu untersuchen. Deshalb wurde das hier vorgelegte Problempapier zur Verkehrssicherungspflicht in Großschutzgebieten unter Berücksichtigung von Waldgebieten erstellt.

Das Skript stellt in komprimierter Form die allgemeinen rechtlichen Grundlagen, einschlägige Gerichtsurteile und Literaturaussagen zusammen, bildet Fallgruppen und nimmt Stellung zu möglichen Regelungsalternativen. Es stellt für einen Teilbereich einen strukturierten Einstieg zur Annäherung an das Thema dar. Wegen der Aktualität des Themas werden die Inhalte und Ergebnisse des Positionspapiers als BfN-Skript veröffentlicht, um sie so der weiteren Diskussion zur Verfügung zu stellen.

Prof. Dr. Hartmut Vogtmann
Präsident des Bundesamtes für Naturschutz

Inhaltsverzeichnis

Erster Teil: Allgemeine Grundlagen	4
A. Allgemeine Grundlagen der Verkehrssicherungspflicht	4
I. Begründung und rechtlicher Anknüpfungspunkt der Verkehrssicherungspflicht	4
II. Träger der Verkehrssicherungspflicht	4
III. Inhalt und Umfang der Verkehrssicherungspflicht	5
IV. Grenzen der Verkehrssicherungspflicht	6
1. Zumutbarkeit und Vorhersehbarkeit	6
2. Unbefugtes Begeben in den Gefahrenbereich und eigenverantwortliche Selbstgefährdung	7
3. Naturereignisse (höhere Gewalt)	7
4. Realisierung typischer Gefahren	8
V. Art der Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht	8
B. Verkehrssicherungspflicht im Wald	9
I. Der Einfluss der Betretensregelungen im BNatSchG und BWaldG auf die Verkehrssicherungspflicht	9
II. Fallgruppen	10
1. Waldränder an nicht ganz unbedeutenden Verkehrswegen	10
a. Wald und (öffentliche) Straßen	10
b. Wald an Bahnanlagen und Wasserstraßen	12
2. Wege von untergeordneter Verkehrsbedeutung, insbes. Waldwege	12
a. Waldwege	12
b. Verminderte Anforderungen an die Verkehrssicherung	13
c. Ausweisung für besondere Nutzungsarten (Beschilderung)	15
3. Sonstige Anlagen und Einrichtungen	15
a. Waldparkplätze	15
b. Waldspielplätze und Erholungseinrichtungen im Wald	16
4. Waldbestände (abseits von Wegen)	16
C. Zwischenergebnis	17

Zweiter Teil: Verkehrssicherungspflicht und Prozessschutz	19
A. Verkehrssicherungspflicht bei Risikoerhöhung aus waldbaulich- ökologischen Gründen (Prozessschutz, Tot- und Altholz)	19
B. Träger der Verkehrssicherungspflicht bei besonders geschützten Bäumen	20
I. Rechtsprechung zu Naturdenkmalen und Baumschutzsatzungen	21
1. Naturdenkmale	21
2. Baumschutzsatzungen	22
II. Geschützte Bestandteile einer größeren Gesamtheit	22
C. Problem der Verkehrssicherung in Großschutzgebieten	23
1. Nationalpark	23
2. Biosphärenreservat	24
Dritter Teil: Regelungsalternativen	25
A. Erforderlichkeit einer (gesetzlichen) Regelung	25
B. Bundeseinheitliches Vorgehen	26
C. Standort der Regelung	26
1. Zivilrecht (§§ 823 ff. BGB)	27
2. Forstrecht (BWaldG)	27
3. Naturschutzrecht (BNatSchG)	28
4. Untergesetzliche Regelungen	28
D. Änderungsantrag der Fraktionen der SPD und Bündnis 90/Die Grünen	29
I. Regelungsstandort	29
II. Die Formulierung im Einzelnen	29
III. Bewertung und Ergänzungsvorschlag	30
E. Fazit	32
Vierter Teil: Ausblick	32

Erster Teil: Allgemeine Grundlagen

A. *Allgemeine Grundlagen der Verkehrssicherungspflicht*

I. *Begründung und rechtlicher Anknüpfungspunkt der Verkehrssicherungspflicht*

Die Lehre von den Verkehrssicherungspflichten wurde von der Rechtsprechung im Zusammenhang mit der Problematik der deliktischen Haftung für ein Unterlassen entwickelt. Das Recht der unerlaubten Handlungen (§§ 823 ff. BGB) bezweckt den Schutz des Einzelnen gegen rechtswidrige Eingriffe Dritter in seinen Rechtskreis. Als Unrechtshandlung kommt nicht nur eine Handlung, sondern auch ein Unterlassen in Betracht. Liegt der Schwerpunkt der Vorwerfbarkeit im Unterlassen, so muss ein positiver Verstoß gegen eine Rechtspflicht festgestellt werden. Diese Rechtspflicht kann sich u.a. aus der Verkehrssicherungspflicht ergeben.

Die allgemeine Rechtspflicht, im Verkehr Rücksicht auf die Gefährdung anderer zu nehmen, beruht nach der Rechtsprechung auf dem Gedanken, dass jeder, der Gefahrenquellen schafft oder unterhält, die nach Lage der Verhältnisse erforderlichen Vorkehrungen zum Schutze anderer Personen zu treffen hat.¹ Rechtsfolge der Verletzung von Verkehrssicherungspflichten ist ein Schadenersatzanspruch des Geschädigten, der den Vermögensschaden und u.U. auch einen Schmerzensgeldanspruch umfasst.

Die Verkehrssicherungspflicht ist gesetzlich nicht geregelt, bzw. nur besondere Ausprägungen davon, z.B. in §§ 836-838 BGB (diese Sondernormen bleiben selbstverständlich unberührt). Im Übrigen handelt es sich um Richterrecht und damit Einzelfallrecht. Grundlage für einen Schadenersatzanspruch bildet nach herrschender Meinung die zivilistische Generalklausel für unerlaubte Handlungen nach § 823 Abs. 1 BGB. Die Verkehrssicherungspflicht ist also in der Regel zivilrechtlich, kann aber kraft eines Organisationsaktes oder kraft gesetzlicher Regelung zu einer öffentlich-rechtlichen Pflicht werden² und damit zur Amtshaftung führen³. Aus forstrechtlichen Bewirtschaftungsbestimmungen lassen sich allerdings keine Ansprüche Dritter ableiten.⁴

II. *Träger der Verkehrssicherungspflicht*

Es kann zwischen Handlungshaftung und Zustandshaftung unterschieden werden. Verpflichteter der Zustandshaftung ist jeder, der sachlich oder rechtlich über die Sache verfügen kann.⁵ Bei Gefahrenlagen, die von einem Grundstück ausgehen, ist der hierfür Verantwortliche verkehrssicherungspflichtig, also insbesondere der Eigentümer⁶ oder der durch Vertrag Verpflichtete.

¹ BGH, NJW 1966, 1457.

² BGH, NJW 1953, 1297; BGH 60, 54 (59); BGH, NZV 1994, 146 (148).

³ Zur Geltung des Verweisungsprivilegs in § 839 Abs. 1 S. 2 BGB vgl. BGH NJW 1992, 2476; NJW 1971, 43.

⁴ OLG Koblenz, NZV 1990, 391.

⁵ BGH, NuR 1989, 147.

⁶ Vgl. Palandt, BGB, § 823, Rn. 58; Gassner, Recht der Landschaft, 1995, S. 288.

Eine Delegation der Verkehrssicherungspflicht an Dritte ist möglich⁷, setzt aber in der Regel klare unmissverständliche Absprachen voraus⁸; denn wer die Verkehrssicherungspflicht übernimmt, wird seinerseits deliktisch verantwortlich,⁹ während sich die Pflicht des ursprünglich allein Verantwortlichen auf eine Kontroll- und Überwachungspflicht verengt.¹⁰ In Ausnahmefällen ist aber auch ein stillschweigender Übergang denkbar. Der BGH hat dies z.B. angenommen für den Fall einer Verpachtung¹¹.

Im Bereich des Waldes haften unter Umständen der Eigentümer und derjenige, der den forsttechnischen Betrieb führt, als Gesamtschuldner.¹² Wird der Revierdienst in ihrem Gemeindewald von staatlichen Landesrevierbeamten durchgeführt, haftet in der Regel für Verletzungen der Verkehrssicherungspflicht durch diese Beamten nur die Gemeinde, nicht aber das Land, da zumeist nicht die Aufgabe selbst übertragen, sondern zur ihrer Erfüllung im Wege der Organleihe Personal zur Verfügung gestellt wird.¹³

Ein Nebeneinander von Verkehrssicherungspflichten besteht auch im Zusammenhang mit Verkehrswegen. Neben der Verantwortlichkeit des Eigentümers eines an einer öffentlichen Straße angrenzenden Grundstücks besteht auch eine Straßenverkehrssicherungspflicht des Straßeneigentümers für die Straße selbst¹⁴ und in begrenztem Umfang auch für Flächen neben der Straße¹⁵.

Besondere Probleme ergeben sich, wenn Bäume naturschutzrechtlich unter Schutz gestellt werden. Hier stellt sich die Frage, unter welchen Voraussetzungen die Verkehrssicherungspflicht auf die Naturschutzbehörde übergeht.¹⁶

III. Inhalt und Umfang der Verkehrssicherungspflicht

Der Verkehrssicherungspflichtige haftet nur bei Verschulden, also bei vorsätzlichem oder fahrlässigem Handeln (Verletzung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt). Vergleichsmaßstab ist der verständige und umsichtige, in vernünftigen Grenzen vorsichtige Mensch.¹⁷ Schuldhaft bzw. vorwerfbar und damit haftungsbegründend wird eine Gefahr erst, wenn sich für ein sachkundiges Urteil die naheliegende Möglichkeit ergibt, dass Rechtsgüter anderer verletzt werden können.¹⁸ Maßstab ist dabei weder der Überängstliche noch der Sorglose, sondern „der verständige und umsichtige, in vernünftigen Grenzen vorsichtige Mensch“.¹⁹ Ob an öffentliche Verwaltungen gesteigerte Anforderungen gestellt werden können, ist strittig.²⁰

⁷ Orf, NZV 1997, 201 (204).

⁸ Orf, NZV 1997, 201.

⁹ BGH, VersR 1988, 516.

¹⁰ BGH, VersR 1989, 526.

¹¹ BGH, VersR 1984, 1190.

¹² OLG Frankfurt, DAR 1984, 116.

¹³ So z.B. für Rheinland-Pfalz BGH, VersR 1989, 477.

¹⁴ BGH, VersR 1965, 475; hierzu Orf, NZV 1997, 201 (204).

¹⁵ Orf, NZV 1997, 201 (204).

¹⁶ Vgl. hierzu unten.

¹⁷ BGH, NJW 1980, 393 und 1159.

¹⁸ BGH, VersR 1975, 812.

¹⁹ BGH, NJW 1980, 392; BGH, NJW 1980, 1159. Missverständlich daher Orf, NZV 1997, 201 (209), der den gedachten idealen Verkehrsteilnehmer als Maßstab heranzieht.

²⁰ Vgl. BGH, VersR 1959, 275 (276).

Der Umfang der Vorsorge richtet sich nach der Größe der Gefahr und der Zumutbarkeit der Maßnahme für den Eigentümer – auch hinsichtlich seiner Leistungsfähigkeit.²¹ Es sind diejenigen Vorkehrungen zu treffen, die nach den Sicherheitserwartungen des jeweiligen Verkehrs im Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren geeignet sind, Gefahren von Dritten abzuwenden, die bei bestimmungsgemäßer oder nicht ganz fernliegender Benutzung drohen.

Wer z.B. einen Verkehr eröffnet oder andauern lässt und den daraus entstehenden Gefahren begegnen kann, trägt im Rahmen der allgemeinen Grundstücks- und Straßenverkehrsicherungspflicht die Verantwortung für deren Verhinderung oder Beseitigung.²² Allein die Kenntnis des Eigentümers von der missbräuchlichen Nutzung des Waldes reicht zur Begründung eines Vertrauenstatbestandes allerdings nicht aus.²³ Die bloße Duldung ist noch keine Verkehrseröffnung²⁴, kann aber zur Haftung führen, da man „nicht die Augen verschließen darf“, insbesondere wenn unter Umständen Kinder betroffen sind oder sein können.²⁵

IV. Grenzen der Verkehrssicherungspflicht

Die Zustandshaftung des Grundstückseigentümers geht nicht so weit, dass er unterschiedslos für alle Auswirkungen verantwortlich wäre, die rein tatsächlich von seinem Grundstück ausgehen.²⁶ Ein absoluter Schutz für alle denkbaren, auch entfernt liegenden Möglichkeiten eines Schadenseintritts wird nicht verlangt, da eine jeglichen Schadensfall ausschließende Verkehrssicherungspflicht nicht erreichbar ist.²⁷ Zu treffen sind daher nur Vorkehrungen entsprechend den berechtigten Sicherheitserwartungen der Verkehrsteilnehmer²⁸.

1. Zumutbarkeit und Vorhersehbarkeit

Grenzen ergeben sich insbesondere aus der Zumutbarkeit der Sicherungsmaßnahmen und der Vorhersehbarkeit der Gefahr. Vorkehrungen müssen nur getroffen werden, soweit diese möglich und wirtschaftlich zumutbar sind²⁹ (im Hinblick auf den bestimmungsgemäßen oder nicht ganz fernliegenden Gebrauch). Die Verkehrssicherungspflicht findet dort ihre Grenzen, wo Sicherungsvorkehrungen faktisch unmöglich oder aus finanziellen oder personellen Gründen unzumutbar sind.³⁰ So ist z.B. bei einer Straße, die durch den Wald führt, eine Beseitigung des Laubs für eine nähere Wurzeluntersuchung einer Vielzahl von Bäumen unzumutbar.³¹ Die Sicherheitserwartung und das Maß des erforderlichen Selbstschutzes (bzw. der Aufsichtspflicht) richten sich ferner

²¹ Recken, in: Kolodziejcok/Recken, §14 BWaldG, Anm. 124, Rn. 20; Gassner, Recht der Landschaft, 1995, S. 288.

²² Riethmüller/Wagner, WF 1999, 121.

²³ OLG Koblenz, NZV 1990, 391.

²⁴ OLG Bamberg, VersR 1969, 85.

²⁵ BGH, VersR 1989, 155.

²⁶ Zu Hangrutschung und Grenzwirtschaftswald BGH, NuR 1989, 147.

²⁷ Orf, NZV 1997, 201 (202).

²⁸ BGH, NJW 1985, 1076.

²⁹ BGH, NJW 1978, 1629.

³⁰ Riethmüller/Wagner, WF 1999, 121 (122).

³¹ OLG Hamm, AgrarR 1993, 121.

nach der Vorhersehbarkeit und Erkennbarkeit einer Gefahr. Die Vorhersehbarkeit wurde verneint im Falle eines Domino-Effektes (d.h. ein Baum fällt auf einen anderen, der dann einen Schaden verursacht).³²

2. *Unbefugtes Begeben in den Gefahrenbereich und eigenverantwortliche Selbstgefährdung*

Die Verkehrssicherungspflicht gilt ferner nicht gegenüber Personen, die sich unbefugt in den Gefahrenbereich begeben,³³ zumal dann, wenn sich eine untypische Gefahr verwirklicht, die bei einem Befugten nicht eingetreten wäre. Wird z.B. unbefugt auf einem für Reiter gesperrten Wanderweg geritten, scheidet eine Haftung aus.³⁴ Eine Ausnahme besteht jedoch für Kinder, denn bei ihnen gelten gesteigerte Anforderungen,³⁵ weil hier stets mit einem nicht normgerechten Verhalten zu rechnen ist.³⁶ Gleichzeitig ist aber die Schutzpflicht des Aufsichtspflichtigen zu berücksichtigen.

Auch bei sonstiger eigenverantwortlicher Selbstgefährdung findet die Haftung des Verkehrssicherungspflichtigen ihre Grenzen.³⁷ Dies betrifft vor allem die Risikosportarten im Wald wie Mountainbiking, Skilauf abseits ausgewiesener Pisten und Loipen, Canyoning, wie auch so genannte Survival Games („Paint Ball“, „Gotcha“³⁸ u.ä.).³⁹

3. *Naturereignisse (höhere Gewalt)*

Keine Haftung besteht im Übrigen im Falle von bloßen Naturereignissen, also dem Wirken der Naturkräfte.⁴⁰ In diesem Falle höherer Gewalt, bei dem sich das so genannte „allgemeine Lebensrisiko“ realisiert, steht der Selbstschutz (soweit möglich und zu erwarten) im Vordergrund.⁴¹ Höhere Gewalt liegt insbesondere vor bei einem ungewöhnlich heftigen Sturm (also Beaufort 9-10).⁴² Nicht ausreichend sind dagegen Windstärken von 50-60 km/h (Beaufort 7 bis 8), da diese nicht außergewöhnlich sind, so dass es sich nicht um höhere Gewalt, sondern um eine Naturerscheinung handelt, mit der gerechnet werden muss.⁴³ Ist ein Baum also gegenüber den normalen Einwirkungen von Naturkräften hinreichend widerstandsfähig gewesen, so scheidet Schadensersatzansprüche grundsätzlich aus, denn niemand soll für Schäden haftbar gemacht werden, die faktisch unabwendbar waren.⁴⁴

Zwar hat das OLG Köln⁴⁵ in einem stark umstrittenen Urteil entschieden, dass ein Waldbesitzer auch dann haften soll, wenn ein Orkan mit Windstärke 11 bis 12 gesunde

³² OLG Stuttgart, Urt. v. 31.8.1994, 1 U 42/94.

³³ BGH, BGH, VersR 1964, 727.

³⁴ OLG Karlsruhe, Urt. v.24.1.1995, 14 U 276/94.

³⁵ BGH, AgrarR 1989, 107.

³⁶ Riethmüller/Wagner, WF 1999, 121.

³⁷ Orf, NZV 1997, 201 (202).

³⁸ Vgl. hierzu OLG Hamm, NJW 1997, 949.

³⁹ Riethmüller/Wagner, WF 1999, 121 (124)

⁴⁰ Orf, NZV 1997, 201 (202).

⁴¹ Orf, NZV 1997, 201 (202).

⁴² BGH, AgrarR 1994, 24.

⁴³ BGH, VersR 1960, 32; BGH, NJW 1985, 1773.

⁴⁴ BGH, NJW 1993, 1855.

⁴⁵ OLG Köln, WF 1991, 87.

Bäume mit fester Verwurzelung und bei günstigen Bedingungen des Bodens und der Umgebung umwirft („da ein Orkan nicht beeinflussbar ist, müssen sich die Maßnahmen auf eine Anpassung des Waldes richten“). Dies dürfte jedoch eine Einzelfallentscheidung sein, die jedenfalls nicht von der ständigen Rechtsprechung des BGH gestützt wird.

4. *Realisierung typischer Gefahren*

Der Waldbesitzer haftet nur für unvermutete, untypische Gefahren,⁴⁶ also nur für alle nicht durch die Natur oder die Art der Bewirtschaftung mehr oder minder zwangsläufig vorgegebenen Zustände. Dies sind vor allem die vom Waldbesitzer selbst geschaffenen zusätzlich in den Wald hineingebrachten Gefahrenquellen wie z.B. nicht sicher gelagerte Holzstapel und Kunstbauten (insbesondere Erholungseinrichtungen).⁴⁷ Für typische vom Wald ausgehende Gefahren im Bestand muss der Waldbesitzer dagegen regelmäßig nicht haften. Dies gilt ebenso für herabhängende Zweige, Astausbruch oder Baumsturz im Bestand.⁴⁸ Wer diesen Bereich betritt, muss die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beachten, d.h. mit den typischen Gefahren rechnen und sich darauf einstellen⁴⁹ (insbesondere bei oder nach extremen Witterungsverhältnissen wie Regen oder Sturm). Es genügt, wenn Wege generell im Rahmen ihrer Zweckbestimmung gefahrlos genutzt werden können. Wanderer und Radfahrer haben mit den Unwägbarkeiten und Gefahren der Natur zu rechnen. Weitere typische Gefahren sind Trockenzweige in den Baumkronen, herabhängende Äste nach Schneebruch oder Sturmschäden.⁵⁰

V. *Art der Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht*

Primär ist zu schützen. Der Gefahrenherd ist selbst zu erkunden, erforderlichenfalls abzuändern oder sonst in Obhut zu nehmen.⁵¹ Ist dies nicht rechtzeitig oder nicht umfassend möglich, ist der Gefährdete zu warnen⁵², abzuhalten oder zu instruieren, und zwar durch für die jeweiligen Verkehrsteilnehmer geeignete Schilder.⁵³ In Betracht kommt aber auch, auf die Erfüllung durch Dritte hinzuwirken⁵⁴. Kann eine Verkehrssicherung nicht oder nicht rechtzeitig erreicht werden und besteht eine akute Gefahr für den Waldbesucher (z.B. nach einem Windwurf), dann ist die betreffende Fläche bzw. der Weg zu sperren (vgl. z.B. § 25 Abs. 3 Nr. 4 HForstG).

⁴⁶ OLG Köln, AgrarR 1988, 52.

⁴⁷ Orf, NZV 1997, 201 (207); Riethmüller/Wagner, WF 1999, 121 (123).

⁴⁸ Riethmüller/Wagner, WF 1999, 121 (123).

⁴⁹ OLG Köln, NuR 1988, 310; Gassner, Recht der Landschaft, 1995, S. 288.

⁵⁰ Klose/Orf, Forstrecht, 2. Aufl., 1998, § 14 Rn. 48; Riethmüller/Wagner, WF 1999, 121 (123).

⁵¹ Mertens, in: Münchener Kommentar, BGB, 2. Aufl. 1986, § 823, Rn. 178; Gassner, Recht der Landschaft, 1995, S. 288.

⁵² BGH, VersR 1968, 1090.

⁵³ BGH, AgrarR 1989, 107.

⁵⁴ BGH, AgrarR 1979, 279.

B. Verkehrssicherungspflicht im Wald

I. Der Einfluss der Betretensregelungen im BNatSchG und BWaldG auf die Verkehrssicherungspflicht

Die Länder gestatten nach dem Rahmenrecht des § 56 S. 1 BNatSchG das Betreten der Flur auf Straßen und Wegen sowie auf ungenutzten Grundflächen zum Zweck der Erholung auf eigene Gefahr. Sie können gemäß § 56 S. 3 BNatSchG auch das Betreten aus wichtigen Gründen, u.a. aus solchen des Naturschutzes und Landschaftspflege, zum Schutz der Erholungssuchenden oder zur Wahrung anderer schutzwürdiger Interessen des Grundstücksbesitzers einschränken. Auch der Wald darf grundsätzlich von jedermann zum Zwecke der Erholung betreten werden (vgl. § 14 Abs. 1 S. 1 BWaldG und § 56 BNatSchG). Bei dieser Art von Gemeingebrauch wird kraft Gesetzes das Eigentum durch die öffentlichrechtliche Duldungspflicht beschränkt.

Die Betretensregelungen der Länder enthalten die Maßgabe, dass das Betreten auf eigene Gefahr erfolgt. Der Gesetzgeber hat damit ausdrücklich die Aussage getroffen, dass den Waldbesitzern oder sonstigen Nutzungsberechtigten neben den allgemeinen Verkehrssicherungspflichten keine weiteren Sicherungspflichten auferlegt werden, also keine zusätzliche Haftung übernommen werden muss.⁵⁵ Auch wird ausgeschlossen, dass durch das Betreten dem Staat oder den Gebietskörperschaften Haftungsverpflichtungen erwachsen.⁵⁶ Die generell bestehende Verantwortlichkeit aus den allgemeinen Verkehrssicherungspflichten lässt die angeführte Klausel allerdings unberührt.⁵⁷

Kann die Verkehrssicherungspflicht nicht erfüllt werden kommt unter Umständen eine Einschränkung des Betretensrechts in Betracht. § 14 Abs. 2 S. 2 BWaldG und § 56 S. 3 BNatSchG zählen beispielhaft eine Reihe von Gründen auf, welche die Einschränkung des Betretensrechts rechtfertigen. Entsprechend diesem bundesgesetzlich vorgegebenem Rahmen machen alle Länder die Genehmigung vom Vorliegen eines wichtigen Grundes abhängig⁵⁸ (vgl. § 38 Abs. 1 S. 1 WaldG BW, § 42 Abs. 1 S. 2 Nr. 2 LNatG M-V, § 54 Abs. 2 S. 2 LG NW, § 32 Abs. 1 Nr. 3 a.E. SächsNatSchG). Materielle Voraussetzung für die Genehmigung ist das Vorliegen eines wichtigen Grundes und die Vereinbarkeit der Sperre mit dem öffentlichen Interesse der Erholungsvorsorge⁵⁹ (vgl. § 11 Abs. 2 S. 2 LPfIG RP § 54 Abs. 2 S. 2 LG NW). Der Schutz der Erholungssuchenden und der Schutz der Waldbesucher stellt nach dem Naturschutz- und Waldschutzrecht der Länder stets einen wichtigen Grund dar (vgl. § 38 Abs. 1 S. 1 WaldG BW, § 10 Abs. 3 HENatG, § 42 Abs. 1 S. 2 Nr. 2 LNatG M-V). Allein in Bayern ist der Schutz der Waldbesucher kein wichtiger Grund.

⁵⁵ OLG Köln, NuR 1988, 310; Gassner, Recht der Landschaft, 1995, S. 288.

⁵⁶ Engelhardt/Brenner/Fischer-Hüftle, Art. 21, Anm. 69, Rn. 8; Gassner, Recht der Landschaft, 1995, S. 288.

⁵⁷ Orf, NZV 1997, 201 (202).

⁵⁸ Klose/Orf, Forstrecht 1998, § 14, Rn. 102

⁵⁹ Gassner, Das Recht der Landschaft, 1995, S. 276

II. Fallgruppen

Der Umfang sowie die Art und Häufigkeit der Überwachungs- und Gefahrverhütungsmaßnahmen richten sich nach dem Befund im Einzelfall.⁶⁰ Die Anforderungen an die Verkehrssicherungspflicht dürfen dabei nicht überspannt werden. Welche Sicherungsmaßnahmen von einem Waldbesitzer verlangt werden, lässt sich nicht pauschal und allgemeingültig feststellen, sondern hängt vor allem von der Lage des Waldes ab. Von wesentlicher Bedeutung ist zudem, welche Funktion der Wald erfüllt oder erfüllen soll, also ob insbesondere Anforderungen aufgrund von Naturschutz- oder Erholungsfunktionen bestehen.⁶¹

Wegen der Einzelfallbezogenheit infolge der richterrechtlichen Ausprägung, der unterschiedlichen rechtlichen Grundlagen sowie der Vielgestaltigkeit der denkbaren Sachverhalte, Risikofaktoren und der zum Teil auch subjektiven Einschätzungen erscheint es für die Darstellung der Verkehrssicherungspflichten zweckmäßig, eine Konkretisierung durch Bildung von Fallgruppen vorzunehmen.⁶² Dabei kann entsprechend den berechtigten Sicherheitserwartungen der Verkehrsteilnehmer differenziert werden von starker Vorsorge des Verkehrssicherungspflichtigen stufenweise abnehmend bis zum umfassenden Selbstschutz der Gefährdeten. Für den Umfang der Verkehrssicherungspflicht bei Bäumen ist in erster Linie deren Standort maßgeblich.⁶³ Zu unterscheiden sind Waldränder an nicht ganz unbedeutenden Verkehrswegen, Wege von untergeordneter Verkehrsbedeutung, sonstige Einrichtungen und Waldbestände.

1. Waldränder an nicht ganz unbedeutenden Verkehrswegen

Häufig reicht der Wald an Bundes-, Land-, Kreis- oder Gemeindestraßen oder an Bahnanlagen heran, also an dem öffentlichen Verkehr gewidmete Verkehrswege. Diese Fallgruppe unterscheidet sich wegen der berechtigten Sicherheitserwartungen deutlich von den übrigen.⁶⁴

a. Wald und (öffentliche) Straßen

Eine Verkehrssicherungspflicht des Waldeigentümers besteht grundsätzlich auch für Gefährdungen des Straßenverkehrs, die vom angrenzenden Waldbestand ausgehen. Dabei gilt, dass der Träger der Straßenbaulast als Straßenverkehrssicherungspflichtiger für den gesamten Straßenbereich einschließlich etwaiger Straßenbäume die Verkehrssicherungspflicht trägt. Er haftet, wenn ein als „Zubehör der Straße“ zu bezeichnender Baum umfällt und einen Schaden verursacht.⁶⁵

Soweit jedoch der durchschnittliche Beobachter einen Bereich nicht mehr als zur Straße gehörig einstufen würde, z.B. einen Waldsaum, liegt die Verantwortung beim Waldbesitzer.⁶⁶ Der Eigentümer eines an die Straße grenzenden Waldgrundstückes ist verpflichtet, Gefahren für die Verkehrsteilnehmer durch umstürzende Bäume zu ver-

⁶⁰ OLG Hamm, VersR 1994, 357.

⁶¹ Riethmüller/Wagner, WF 1999, 121 (122).

⁶² Orf, NZV 1997, 201 (202).

⁶³ Riethmüller/Wagner, WF 1999, 121 (122).

⁶⁴ Orf, NZV 1997, 201 (202).

⁶⁵ BGH, NJW 1993, 2612.

⁶⁶ Riethmüller/Wagner, WF 1999, 121 (125).

meiden, soweit er die Gefahr nach Einsicht eines besonnenen, auf dem Gebiet der Forstwirtschaft fachlich beratenen und gewissenhaften Menschen erkennen kann. Er ist daher verpflichtet den Baumbestand so anzulegen, dass er im Rahmen des nach forstwissenschaftlicher Erkenntnis Möglichen gegen Windbruch und Windwurf gesichert ist; er muss ihn auch in angemessenen Abständen auf Krankheitsbefall überwachen.⁶⁷ Stürzt ein Baum aus einem an die Straße angrenzenden Waldstück auf einen vorbeifahrenden PKW, so liegt die Haftung beim Waldbesitzer. Den Straßenverkehrssicherungspflichtigen trifft keine Haftung, weil dieser nur für den gefahrenfreien Zustand der Straße sorgen muss. Ein Baum gehört jedoch nicht zu einer Straße, wenn er innerhalb oder auch am Rande eines geschlossenen Waldstückes steht.⁶⁸

Der BGH⁶⁹ hat im Jahre 1959 entschieden, dass der Verkehrssicherungspflicht des Waldbesitzers nicht entgegenstehe, dass dieser den Verkehr auf der Straße nicht eröffnet hat, denn die Verkehrseröffnung sei nur ein Sonderfall der Herbeiführung einer Gefahrenlage unter vielen. Baumanpflanzungen entlang einer Landstraße seien in einer Weise zu gestalten, die eine über das normale Maß hinausgehende Gefährdung der Straßenbenutzer vermeidet.⁷⁰ Die Beachtung forstwirtschaftlicher Betriebsnormen entbinde nicht von solcher Pflicht, denn der Sicherheit des menschlichen Lebens gebühre unbedingter Vorrang vor wirtschaftlichem Nutzen.

Bei Benutzung einer öffentlichen Straße muss jeder davon ausgehen können, dass er bei einigermaßen geeigneten äußeren Bedingungen die Straße gefahrlos benutzen kann oder zumindest auf die mit der Benutzung verbundenen Gefahren hingewiesen wird, soweit diese nicht ohne weiteres erkennbar sind.⁷¹ Der Eigentümer hat daher gegen Gefahrenquellen, die schwer erkennbar oder schwer vorhersehbar sind, z.B. Steinschlaggefahr, entsprechende Vorkehrungen zu treffen.⁷² Der Verkehrssicherungspflichtige muss Bäume oder Teile von ihnen entfernen, die den Verkehr gefährden. Zwar stellt jeder Baum an einer Straße eine mögliche Gefahrenquelle dar, weil durch Naturereignisse sogar gesunde Bäume entwurzelt, geknickt oder Teile von ihnen abbrechen können. Erkrankung oder Vermorschung sind oft nicht äußerlich erkennbar. Das rechtfertigt aber nicht die allgemeine Entfernung aller Baume in der Nähe von Straßen.⁷³ Astbruch von gesunden Bäumen stellt nach herrschender Rechtsprechung ein allgemeines Lebensrisiko dar, für das der Verkehrssicherungspflichtige nicht einzustehen hat,⁷⁴ da der Verkehr gewisse Gefahren, die nicht auf menschlichem Handeln, sondern auf Gegebenheiten oder Gewalten der Natur beruhen, als unvermeidbar hinzunehmen hat.⁷⁵

⁶⁷ BGH, VersR 1974, 88.

⁶⁸ BGH, WF 1990, 22.

⁶⁹ BGH, VersR 1960, 32.

⁷⁰ BGH, VersR 1960, 32.

⁷¹ Orf, NZV 1997, 201 (202).

⁷² Recken, in: Kolodziejcok/Recken, §14 BWaldG, Anm. 124, Rn. 20; Gassner, Recht der Landwirtschaft, 1995, S. 288.

⁷³ BGH, VersR 1965, 475; Mantel/Schlessmann, Forstliche Rechtslehre, 1982, Band 1, S. 119.

⁷⁴ OLG Koblenz, WF 1998, 191.

⁷⁵ OLG Koblenz, WF 1996, 97 f. Zum Problem Schwarzpappel vgl. Hötzel, AgrarR 1998, 166; Riethmüller/Wagner, WF 1999, 121 (125); OLG Köln, RdL 1995, 174; OLG Düsseldorf, NJW-RR 1995, 726.

Der Verkehrssicherungspflichtige ist nach ständiger Rechtsprechung gehalten, seinen an eine Straße angrenzenden Bestand nach forstwirtschaftlichen Erkenntnissen gegen Windbruch und Windwurf in angemessenen Zeitabständen auf Krankheitsbefall zu überwachen.⁷⁶ Generell ist bei Waldbäumen mindestens eine Kontrolle pro Jahr zu empfehlen, ebenso eine Kontrolle nach außergewöhnlichen Umständen (Sturm, Eisregen u.ä.).⁷⁷ Nicht immer ist erkennbar, ob ein Baum erkrankt oder morsch ist. Grundsätzlich genügt jedoch die äußere Zustands- und Gesundheitsprüfung, eine eingehende Untersuchung ist erst dann erforderlich, wenn Anzeichen für eine besondere Gefahrenlage bestehen.⁷⁸

Es besteht keine Verpflichtung, jeden einzelnen am Straßenrand stehenden Baum eines angrenzenden Waldstücks genau auf morsche Äste hin zu untersuchen. Dies würde zum einen nicht vertretbaren Personalaufwand voraussetzen. Springt der Baum dagegen „ins Auge“,⁷⁹ bleibt also bei der erforderlichen Okular diagnose „der Blick hängen“⁸⁰, so sind weitere Maßnahmen angezeigt. Hierbei kommt es auf den Zustand des Baumes, (also Baumart, Alter, Vitalität) und dessen Standort (Einzelbaum, im Verband, Verkehrsbedeutung der Straße oder des Weges) an.

Die Kontrollgänge sollten zu Beweis zwecken stets schriftlich und ausführlich (Ort, Zeit, Kontrollierender, Beobachtungen, etc.) dokumentiert werden.⁸¹ Als fachliche Grundlage für die Tätigkeit der Baumkontrolleure ist neben die „Zusätzlichen Technischen Vertragsbedingungen und Richtlinien für Baumpflege und Baumsanierung“ (ZTV-Baumpflege), die lange Zeit als anerkannte Regeln der Technik galten, in jüngster Zeit die qualifizierte Sichtkontrolle VTA (Visual Tree Assessment) hinzugetreten, die inzwischen wohl auch von der Rechtsprechung anerkannt ist.⁸²

b. Wald an Bahnanlagen und Wasserstraßen

Für Bahnanlagen und Wasserstraßen, die als öffentliche Verkehrswege ja ebenfalls eigens für den Zweck geschaffen worden sind, eine möglichst gefahrlose Fortbewegung zu ermöglichen, finden die für Straßen geltenden Grundsätze entsprechende Anwendung.⁸³

2. Wege von untergeordneter Verkehrsbedeutung, insbes. Waldwege

a. Waldwege

Feld- und Waldwege werden nicht aufgrund einer öffentlich-rechtlichen Widmung, sondern aufgrund des naturschutzrechtlichen oder walddrechtlichen Betretungsrechts als Teil der Natur genutzt. Im Unterschied zu öffentlich gewidmeten Straßen sind Waldwege nicht eigens dafür angelegt, um von jedermann benutzt zu werden. Der Benutzerkreis

⁷⁶ Grundlegend BGH, VersR 1974, 88.

⁷⁷ Orf, NZV 1997, 201 (205); Riethmüller/Wagner, WF 1999, 121 (122).

⁷⁸ OLG Düsseldorf, VersR 1992, 467; OLG Karlsruhe, WVF 1997, 201 f.

⁷⁹ OLG Frankfurt, VersR 1988, 519.

⁸⁰ Orf, NZV 1997, 201 (205).

⁸¹ Riethmüller/Wagner, WF 1999, 121 (122).

⁸² OLG Karlsruhe, VersR 1994, 358; BGH, NJW 1997, 216; OLG Nürnberg, AgrarR 1996, 322. Vgl. hierzu Hötzel, AgrarR 1996, 76 m.w.N.

⁸³ Hierzu Orf, NZV 1997, 201 (206).

ist vielmehr eingeschränkt. Waldwege und sonstige forstliche Wirtschaftswege dienen der Erschließung eines Waldes und machen dessen Nutzung überhaupt erst möglich. Ihre Unterhaltung erfolgt regelmäßig nur in dem für die Bedürfnisse des Forstbetriebes erforderlichen Umfang. Waldwege oder Wanderwege gehören zur Flur oder zum Wald. Das Betreten erfolgt damit nach den oben genannten landesrechtlichen Regelungen „auf eigene Gefahr“. Ob es sich um einen Waldweg handelt, ist anhand der Verkehrsbedeutung⁸⁴ und des äußeren Erscheinungsbildes erkennbar⁸⁵, wobei zum äußeren Erscheinungsbild auch eine entsprechende Beschilderung gehört⁸⁶. Allein durch das Bestehen einer Beton- oder Asphaltdecke geht die Eigenschaft als Waldweg nicht verloren.⁸⁷ Bei unbefestigt durch Wald und Feld führenden Wegen, auch Radwegen, ist der Charakter als Wirtschaftsweg offenkundig.⁸⁸

b. Verminderte Anforderungen an die Verkehrssicherung

Der Umfang der Verkehrssicherungspflicht wird von dem Charakter des Weges sowie der Art und dem Ausmaß seiner Benutzung, d.h. der Frequentierung durch Dritte, bestimmt.⁸⁹ Auf einsamen Waldwegen sowie auf Wirtschaftswegen, die wenig Erholungsverkehr aufweisen, ist in der Regel hinsichtlich der Verkehrssicherungspflicht nicht mehr gefordert als in den Beständen selbst.⁹⁰ Die Sicherheitserwartungen bei Waldwegen können nicht berechtigterweise denjenigen bei Verkehrswegen mit überörtlicher Bedeutung entsprechen.⁹¹ Die Vorsorge durch den Verkehrsteilnehmer selbst tritt gegenüber der Verkehrssicherungspflicht in den Vordergrund⁹². An die Verkehrssicherungspflicht bei solchen beschränkt öffentlichen Wegen sind also nur geringe Anforderungen zu stellen.⁹³

Nach Auffassung des OLG Hamm besteht hingegen auf Waldwegen keine Verkehrssicherungspflicht, weil das sich ausschließlich aus § 2 Abs. 1 LFoG NW ergebende Benutzungsrecht als besondere Form des Gemeingebrauchs originär sei und der Wald damit nicht aufgrund einer Widmung oder Verkehrseröffnung betreten werde⁹⁴. Mit dieser Auffassung steht das Gericht allerdings (fast) allein. Lediglich *Orf* bezeichnet dies ohne nähere Begründung als „Schritt in die richtige Richtung“.⁹⁵

Die herrschende Meinung in Rechtsprechung und Schrifttum ist jedoch eine andere: Die „Benutzung auf eigene Gefahr“ ist danach so zu verstehen, dass mit der Einführung des allgemeinen Waldbetretungsrechts lediglich keine *neuen* Sorgfalts- oder Verkehrs-

⁸⁴ BGH, VersR 1976, 365.

⁸⁵ BGH, VersR 1959, 275 (276).

⁸⁶ Vgl. OLG Frankfurt, VersR 1992, 331.

⁸⁷ BGH, VersR 1976, 365.

⁸⁸ LG Heidelberg, VersR 1989, 970.

⁸⁹ Orf, NZV 1997, 201 (207).

⁹⁰ OLG Düsseldorf, VersR 1994, 617.

⁹¹ Orf, NZV 1997, 201 (207).

⁹² OLG Düsseldorf, Urt. V. 24.9.1992 – 18 U 42/92; Orf, NZV 1997, 201 (207).

⁹³ LG Heidelberg, VersR 1992, 357.

⁹⁴ OLG Hamm, VersR 1985, 597.

⁹⁵ Orf, NZV 1997, 201 (207).

sicherungspflichten begründet wurden⁹⁶ (so klarstellend § 37 Abs. 1 WaldG BW). Die allgemeine Verkehrssicherungspflicht besteht aber nach wie vor. Auch Waldwanderwege – sowohl beschränkt-öffentliche Wege als auch Privatwege – müssen den Erfordernissen der öffentlichen Sicherheit genügen.⁹⁷

Es können jedoch nicht sämtliche Gefahren ausgeschlossen werden. Der Wanderer und Reiter hat vielmehr auf Waldwegen mit den Unwägbarkeiten der Natur zu rechnen⁹⁸ und sich der vorgegebenen Beschaffenheit des Weges anzupassen⁹⁹. Die entsprechende Erkenntnisfähigkeit muss vorausgesetzt werden. Maßstab kann nicht der Spaziergänger sein, aber auch nicht der routinierte Bergwanderer. Abzustellen ist auf den durchschnittlichen Wanderer, bei dem man ein gutes Maß an Erfahrung und Vorsicht voraussetzt.¹⁰⁰ Vom Wegnutzer wird die Beobachtung der Wegefläche und eine ständige Bereitschaft zu plötzlichem Ausweichen oder plötzlicher Reduzierung seiner Fahrgeschwindigkeit verlangt.¹⁰¹ Insbesondere bei so genannten Risikosportarten wie Mountainbiking u.ä. ist selbst für die eigene Sicherheit zu sorgen, da gerade eine Betätigung abweichend von dem üblichen Erholungsverkehr gewünscht ist.¹⁰² So ist z.B. beim Skifahren für „willkürliche Abfahrten“ außerhalb der Pisten die Haftung ausgeschlossen.¹⁰³

Der Waldbesitzer hat nur solche (unvermuteten) Gefahren zu beseitigen oder vor ihnen zu warnen, die für einen die normale Sorgfalt beobachtenden Benutzer nicht rechtzeitig erkennbar sind oder vor denen er sich nicht selbst, z.B. durch Ausweichen, schützen kann.¹⁰⁴ Auf erkennbare Gefahren muss sich der Nutzer von Reitwegen¹⁰⁵ oder Radwegen¹⁰⁶ selbst einstellen. So ist im Wald z.B. „auf Sicht“ zu reiten und zu laufen (unklar ist insoweit die Rechtslage in Bezug auf Forstwegeschränken: Während das OLG Köln¹⁰⁷ wirksame Vorkehrungen zur Gefahrenvermeidung von Verkehrssicherungspflichten fordert, ist das OLG Stuttgart¹⁰⁸ der Ansicht, der Wegbenutzer müsse sich den jeweiligen Sichtverhältnissen anpassen). Das Maß der Verkehrssicherungspflicht ist umgekehrt umso höher, je weniger erkennbar die Gefahrenstelle ist und je intensiver der Weg genutzt wird.¹⁰⁹

⁹⁶ OLG Köln, NuR 1998, 310; Gassner, *Recht der Landschaft*, 1995, S. 288; zum Forstrecht vgl. Klose/Orf, § 14 Rn. 45

⁹⁷ Mantel/Schlessmann, *Forstliche Rechtslehre*, 1982, Band 1, S. 123.

⁹⁸ OLG Nürnberg 1975, 446.

⁹⁹ Vgl. zum Laufen auf Wegen eines Naherholungsgebiets OLG Düsseldorf, *VersR* 1983, 542.

¹⁰⁰ OLG Nürnberg 1975, 446

¹⁰¹ OLG Düsseldorf, Urteil vom 27.04.2001 – 7 U 11/01, *Holzzentralblatt* vom 28.6.2002.

¹⁰² Orf, *NZV* 1997, 201 (208).

¹⁰³ BGH, *NJW* 1982, 762.

¹⁰⁴ OLG Düsseldorf, Urteil vom 27.04.2001 – 7 U 11/01, *Holzzentralblatt* vom 28.6.2002.

¹⁰⁵ OLG Köln, *AgrarR* 1988, 352; LG Kleve, *HZBl.* 1998, 343.

¹⁰⁶ LG Heidelberg, *VersR* 1992, 357; *VersR* 1989, 970.

¹⁰⁷ *VersR* 1988, 1101.

¹⁰⁸ *NuL* 1988, 391.

¹⁰⁹ Vgl. insoweit die übertragbare Rechtsprechung zur Straßenverkehrssicherungspflicht OLG Brandenburg, *VersR* 1995, 1051.

c. Ausweisung für besondere Nutzungsarten (Beschilderung)

Auch bei Waldwegen, die für eine besondere Nutzungsart ausgeschildert sind (Wanderwege, Radwege, Skiloipen usw.) sind in der Regel keine erhöhten Anforderungen an die Verkehrssicherung zu stellen. Die Schilder sind nur als bloße Orientierungsmittel und Wegweiser anzusehen.¹¹⁰ Durch die Ausschilderung erhalten die Wege keine andere Zweckbestimmung, auf ihnen wird insbesondere kein öffentlicher Verkehr eröffnet. Erweiterte Pflichten sind damit im Regelfall nicht verbunden. Etwas anderes mag allerdings im Falle eines Wegezwinges anzunehmen sein¹¹¹ oder wenn nach den örtlichen Gegebenheiten ein Träger für die Benutzung bestimmter Flächen „bürgt“¹¹², z.B., wenn eine Wintersportgemeinde eine bestimmte Touren-Skiabfahrt über gemeindeeigene Grundstücke empfiehlt.¹¹³ Der Waldbesucher muss sich allerdings darauf verlassen können, dass der Weg für die ausgewiesene Nutzungsart auch geeignet ist. Dies gilt auch für Waldlehrpfade, Trimm-Dich-Pfade und ähnliche Einrichtungen.

Auch Waldwege, die als Wander- oder Radwege ausgewiesen sind, müssen von atypischen Gefahrenquellen freigehalten werden. Dies gilt um so mehr, wenn sich diese Wege im Bereich von Erholungsgebieten befinden. Der Waldbesitzer ist somit dazu verpflichtet, ihm bekannte Gefahrenquellen zu beseitigen oder davor zu warnen. Herabhängende Äste gehören auch hier zu den im Wald typischen Gefahren. Etwas anderes gilt nach Auffassung von *Riethmüller* und *Wagner* nur dann, wenn die Waldwege in einem walddesetzlich ausgewiesenen Erholungswald verlaufen oder von der staatlichen Forst- oder der Kommunalverwaltung als Wanderwege für Erholungssuchende empfohlen werden.¹¹⁴ Hier müsse der Waldbesitzer nicht erst bei Dritthinweisen auf Gefahrenquellen tätig werden, sondern regelmäßige Kontrollen durchführen und unter Umständen auch typische Waldgefahren beseitigen.

3. Sonstige Anlagen und Einrichtungen

Werden sonstige Einrichtungen speziell angelegt für die Benutzung durch jedermann, so müssen diese bei bestimmungsgemäßigem bzw. nicht ganz fernliegendem Gebrauch gefahrlos benutzt werden können.¹¹⁵ Auch hier gelten die eingangs dargelegten allgemeinen Grundsätze.

a. Waldparkplätze

Waldparkplätze sind Einrichtungen, die ausgesucht und der Allgemeinheit bewusst zur Verfügung gestellt sind. Für Waldparkplätze besteht daher auch eine allgemeine Verkehrssicherungspflicht. Den Sicherheitserwartungen entsprechend sind die Parkplätze in gewissem Umfang zu sichern. Unter dem Aspekt der Haftung für Verkehrseröffnung besteht eine erhöhte Verkehrssicherungspflicht, die eine möglichst gefahrlose Gestaltung des Waldbereichs erfordert, der den dort parkenden PKW gefährlich werden

¹¹⁰ Orf, NZV 1997, 201 (207); Klose/Orf, § 14 Rn. 45. Vgl. auch Schünemann, NJW 1985, 1514.

¹¹¹ Orf, NZV 1997, 201 (207).

¹¹² Engelhardt/Brenner/Fischer-Hüftle, Anm. 69, Art. 21, Rn. 9; Gassner, Recht der Landschaft, 1995, S. 289.

¹¹³ BGH, AgrarR 1983, 26; Gassner, Recht der Landschaft, 1995, S. 288.

¹¹⁴ Riethmüller/Wagner, WF 1999, 121 (124).

¹¹⁵ Orf, NZV 1997, 201 (208).

könnte.¹¹⁶ An die Sorgfaltspflicht im Rahmen der Verkehrssicherung werden also hohe Anforderungen gestellt, weil der Waldbesucher mit seinem KfZ bewusst auf diese Plätze gelenkt wird, sich dort aufhält und sein Auto abstellt. Die Rechtsprechung verlangt deshalb vom Waldbesitzer eine regelmäßige, mindestens halbjährige visuelle Überprüfung des angrenzenden Waldbestandes und die sofortige Beseitigung erkannter Gefahren. Der Baumbestand ist regelmäßig sorgfältig auf die Standsicherheit zu prüfen.¹¹⁷ Anders verhält es sich dagegen beim unerlaubten oder nur geduldeten Parken abseits der eingerichteten Waldparkplätze. Hier sind Einzeluntersuchungen keinem Waldbesitzer zuzumuten.¹¹⁸

b. Waldspielplätze und Erholungseinrichtungen im Wald

Schließlich sind auch Freizeiteinrichtungen im Wald, z.B. „Trimm-Dich-Pfade“ in dem Umfang verkehrssicher zu machen, dass ihre bestimmungsgemäße Benutzung grundsätzlich gefahrlos ist.¹¹⁹ Bezüglich der von den Übungen selbst ausgehenden Gefahren jedoch besteht keine Verantwortung, da diese bewusst vom Nutzer in Kauf genommen werden.¹²⁰ Für die Betriebssicherheit der Erholungsanlagen ist derjenige verantwortlich, der die Einrichtungen für die Öffentlichkeit zugänglich und benutzbar macht.¹²¹

Bei dem Schutz spielender Kinder gelten besondere Maßstäbe. Hier kommen dieselben Erwägungen zum tragen, die nach der Rechtsprechung aus sonst zu gesteigerten Verkehrssicherungspflichten Kindern gegenüber führen. So müssen besondere Vorkehrungen getroffen werden, da die Einsicht in den Selbstschutz und die spezifischen Gefahren des Waldes nicht vorhanden ist oder leicht verdrängt wird, zumindest aber nicht im selben Maß erwartet werden kann wie von Erwachsenen.¹²² Wo ein besonderer Anreiz für den kindlichen Spieltrieb besteht, muss der Gefahr, die das Kind nicht erkennen kann, durch entsprechende Sicherungsmaßnahmen begegnet werden, und sei es durch Aufstellen von Schildern, die allerdings geeignet, d.h. auch für Kinder einprägsam sein müssen.¹²³ Je näher ein Waldspielplatz an einer gefährlichen Umgebung angelegt wird, je dichter und damit sicherer muss die Abgrenzung sein.¹²⁴ Die Eltern haben allerdings die neben der Verkehrssicherungspflicht bestehende Aufsichtspflicht. Bei Verschulden eines Dritten und eines Elternteils haften diese als Gesamtschuldner.¹²⁵

4. Waldbestände (abseits von Wegen)

Rechtsprechung speziell zur Situation in Waldbeständen ist bislang nicht ergangen bzw. zumindest nicht veröffentlicht. Innerhalb dieses Bereichs besteht keine Verkehrs-

¹¹⁶ Vgl. OLG Koblenz, NVwZ-RR 1990, 169.

¹¹⁷ Mantel/Schlessmann, Forstliche Rechtslehre, 1982, Band 1, S. 123.

¹¹⁸ OLG Koblenz, NZV 1990, 391.

¹¹⁹ Riethmüller/Wagner, WF 1999, 121 (124).

¹²⁰ Vgl. BGH, NJW 1978, 1626 und 1628.

¹²¹ Mantel/Schlessmann, Forstliche Rechtslehre, 1982, Band 1, S. 121.

¹²² Orf, NZV 1997, 201 (208); Riethmüller/Wagner, WF 1999, 121 (124).

¹²³ BGH, AgrarR 1989, 107.

¹²⁴ Mantel/Schlessmann, Forstliche Rechtslehre, 1982, Band 1, S. 121.

¹²⁵ LG Hanau, NJW 1988, 74.

sicherungspflicht für von Bäumen ausgehende Gefahren.¹²⁶ Es steht ganz eindeutig die Pflicht zum Selbstschutz im Vordergrund. Der Waldbesucher hat den Wald mit den walddtypischen Gefahren so hinzunehmen, wie er sich ihm darbietet, d.h. sich umsichtig zu verhalten, auf erkennbare Gefahren (herabhängende Äste, trockene Bäume, auf dem Waldboden liegende Baumstämme und -kronen usw.) zu reagieren und ggf. den Bestand zu meiden oder zu verlassen. Regelmäßige Kontrollen des Bestandes können nicht erwartet werden.¹²⁷ Für Unfälle, die z.B. beim Sammeln von Pilzen im Wald entstehen, haftet der Waldbesitzer daher nicht.¹²⁸ Insbesondere die mangelnde Standfestigkeit von Bäumen im Bestand ist eine typische Gefahr, für die keine Verkehrssicherungspflicht besteht.¹²⁹ Nach Auffassung von *Riethmüller* und *Wagner* kommt es allerdings auch hier auf den Einzelfall an: Weiß der Waldbesitzer positiv von umsturzgefährdeten Bäumen in einem Bereich, wo sich häufig Wanderer, Beeren- oder Pilzsammler aufhalten, so sei er verpflichtet, den Gefahrenbereich zumindest deutlich zu kennzeichnen, selbst wenn er sich nicht unmittelbar an einen Waldweg oder eine Straße anschließe.¹³⁰

C. Zwischenergebnis

Die für den Konflikt zwischen Verkehrssicherungspflicht und Naturschutz in Großschutzgebieten relevante bislang ergangene Rechtsprechung betrifft soweit ersichtlich vorwiegend Waldgebiete. Den Wald- und Baumbesitzer treffen in erheblichem Umfang Verkehrssicherungspflichten bei deren Verletzung sich der Pflichtige mit Schadenersatzansprüchen in nicht zu unterschätzender Höhe konfrontiert sehen kann. Das Problem der Verkehrssicherung ist jedoch juristisch nur schwer handhabbar. Rechtsprechung und Literatur haben zwar Leitlinien herausgearbeitet, die grundsätzliche Aussagen über Art und Umfang der Verkehrssicherungspflichten für Bäume in bestimmten Fallkonstellationen zulassen. Allgemeingültige Aussagen können aber nur in sehr engen Grenzen getroffen werden. Es ist daher stets ein argumentatives Auseinandersetzen mit dem jeweiligen Einzelfall auf der Grundlage einer wertenden Betrachtung und Einschätzung mehrerer Faktoren erforderlich.¹³¹ Die starre Einzelfallbezogenheit verträgt kein starres Bewertungsmuster, sondern erfordert ein bewegliches System zur Beurteilung der Frage, ob der Waldbesitzer eine Verkehrssicherungspflicht verletzt hat.¹³² Dieses System besteht aus verschiedenen Kriterien (Faktoren), die der Waldbesitzer in seine Entscheidungsfindung einbeziehen muss. Zu nennen sind u.a. die Wahrscheinlichkeit der Gefahrenentwicklung, die möglichen Folgen eines Nichthandelns (insbesondere Schaden), objektive Möglichkeit und Zumutbarkeit von Sicherungsmaßnahmen, Möglichkeit, Üblichkeit und Zumutbarkeit des Selbstschutzes, Erkennbarkeit und Typizität der Gefahrenlage. Zur weiteren Klärung trägt die Bildung verschiedener Fallgruppen bei, in denen

¹²⁶ Orf, NZV 1997, 201 (208).

¹²⁷ Bell, SächsVBl. 2000, 1 (4).

¹²⁸ Vgl. zum Holzsammeln Mantel/Schlessmann, Forstliche Rechtslehre, 1982, Band 1, S. 123.

¹²⁹ Klöse/Orf, Forstrecht, 2. Aufl., 1998, § 14 Rn. 48; Riethmüller/Wagner, WF 1999, 121 (123).

¹³⁰ Riethmüller/Wagner, WF 1999, 121 (123).

¹³¹ Orf, NZV 1997, 201 (209).

¹³² Orf, NZV 1997, 201 (209).

unterschiedliche Tendenzen hinsichtlich der Anforderungen an die Verkehrssicherung erkennbar sind.

Zweiter Teil: Verkehrssicherungspflicht und Prozessschutz

A. *Verkehrssicherungspflicht bei Risikoerhöhung aus waldbaulich-ökologischen Gründen (Prozessschutz, Tot- und Altholz)*

Im Zuge der Ökologisierung der Waldwirtschaft werden aus waldbaulich-ökologischen Gründen u.a. vermehrt die Umtriebszeiten erhöht oder einzelne alte Bäume aus Naturschutzgründen überhaupt nicht mehr entnommen, d.h. also Alt- oder Totholz angereichert. Insbesondere in ökologischen Schutzgebieten z.B. Naturschutz- und Waldschutzgebieten mit absolutem Veränderungsverbot und bei anderen im Naturzustand belassenen Wäldern wird sich durch die Art der Bewirtschaftung mit den Jahren das Risiko eines Astbruches und des Umfallens von Bäumen deutlich erhöhen.

Nach Ansicht von Orf fällt dies unter die Gefahren, die sich aus der Bewirtschaftung ergeben und grundsätzlich hinzunehmen sind (s.o.).¹³³ Ein natürlicher Wald hat stets einen Anteil an Totholz, der durch besondere Naturereignisse noch beträchtlich erhöht werden kann.¹³⁴ Gefahren, die von den in aller Regel sich selbst überlassenen Flächen oder Einzelbäumen ausgehen, sind deshalb waldspezifische Gefahren, für die der Waldbesitzer oder seine Bediensteten im Schadensfall nicht haften. Auf Altholzinseln oder Totholzbäume sowie auf Brutbäume hat sich der Waldbesucher so einzustellen, wie er sie im Bestand vorfindet.

Für Waldwege in einem naturbelassenen Waldgebiet besteht aber im Grundsatz eine Verkehrssicherungspflicht¹³⁵. Bei der Anlage von Naturwaldzellen, Altholzinseln oder Totholzbäumen sollte der Waldbesitzer beachten, dass solche Flächen von der Natur der Sache nach nicht in den Erholungswald und andere stark frequentierte Bereiche gehören.¹³⁶ Grenzen solche sich selbst überlassenen Flächen dennoch an häufig benutzte Wege, so ist wie auch für den allgemeinen Waldbestand eine dem jeweiligen Verkehr angepasste Kontrolle und Sicherung erforderlich. Der Waldbesucher muss nur im Bestand selbst mit solchen Inseln und alten Einzelbäumen sowie den von ihnen ausgehenden erhöhten Gefahren rechnen.¹³⁷ Daher wird wegen mangelnder Erkennbarkeit von solchen Gefahren für Laien bei Waldschutzgebieten u.ä. allgemein empfohlen, in der Nähe von Altholzinseln, Totholzbäumen und Naturwaldreservaten Hinweisschilder an Feld- und Waldeingängen sowie Parkplätzen aufzustellen.¹³⁸

Dabei ist vor allem vor der ständigen Gefahr von herabstürzenden Baumteilen bei Sturm, Schnee und Gewitter zu warnen. Die Kenntnis des Wanderers um die Gefahren mindert das Vertrauensmoment und erhöht das Selbstschutzmoment.¹³⁹ So darf ein Au-

¹³³ Orf, NZV 1997, 201 (208), Fußn. 107; Klose/Orf, § 14 Rn. 49.

¹³⁴ VGH München, NuR 2000, 278.

¹³⁵ OLG Düsseldorf, Urteil vom 27.04.2001 – 7 U 11/01, Holzzentralblatt vom 28.6.2002.

¹³⁶ Breloer, Verkehrssicherungspflicht bei Bäumen, 5. Auflage, S. 54.

¹³⁷ Breloer, Verkehrssicherungspflicht bei Bäumen, 5. Auflage, S. 54.

¹³⁸ Orf, NZV 1997, 201 (208), Fußn. 107; Bell, SächsVBl. 2000, 1 (5); so auch der Erlass des Hessischen Ministeriums für Landesentwicklung, Wohnen, Landwirtschaft, Forsten und Naturschutz zur Frage der Verkehrssicherungspflicht im Wald, abgedruckt in HSGZ 1993, 378 ff.

¹³⁹ Bell, SächsVBl. 2000, 1 (5).

tofahrer beim Durchfahren eines Naturschutzgebiets nicht den Einsatz von Streusalz erwarten und hat sich den Verhältnissen durch eine verringerte Geschwindigkeit anzupassen.¹⁴⁰ Ebenso muss derjenige, der an einem im Naturzustand belassenen Wald eine Bundesstraße zum Verkehr freigibt, selbst für den Schutz der Verkehrsteilnehmer sorgen und kann sich nicht an den Waldbesitzer halten.¹⁴¹

Ebenso besteht nur für den bestimmungsgemäßen und nicht ganz fernliegenden Gebrauch eine Verkehrssicherungspflicht, so dass diese entfällt, wenn sich Personen unbefugt in den Gefahrenbereich begeben und damit kein Vertrauen in Anspruch nehmen können, zumal die bloße Kenntnis einer missbräuchlichen Nutzung keine Verkehrssicherungspflicht begründet (s.o.).¹⁴² So kann z.B. landesrechtlich das Betreten bestimmter Schutzzonen von Biosphärenreservaten oder bei flächenhaften Naturdenkmälern, Naturschutzgebieten und Nationalparks das Verlassen ausgewiesener Wege verboten sein.¹⁴³

Ob man in diesen unter ökologischen Gesichtspunkten geschützten Gebieten die Tatsache, dass Wege ausgewiesen werden, unter zivilrechtlichem Blickwinkel als Verkehrseröffnung bewerten kann¹⁴⁴, die eine Pflicht zu regelmäßigen Kontrollgängen der Wege über die Kunstbauten hinaus gebieten würde, ist zweifelhaft. Die Annahme einer solchen „Veranstalterhaftung“ entspricht vor allem wegen der Größe der Areale und mangels eines unmittelbaren finanziellen Vorteils für den „Veranstalter“ nicht den üblichen diesbezüglichen Fallgestaltungen.¹⁴⁵ Hinzu kommt, dass sich aus verwaltungsrechtlicher Betrachtung heraus eine solche Ausweisung der Wege als die Wiederherstellung des aus Naturschutzgründen eingeschränkten Betretungsrechts der Allgemeinheit darstellt, so dass diese Wege rechtlich wie Feld oder Wald zu behandeln sind.¹⁴⁶ Weiter kann hierin kein straßenrechtlicher Widmungstatbestand gesehen werden. Um allerdings eventuell gesteigerten Sicherheitsinteressen der Besucher bis hin zum gefahrlosen Begehen aus politischen Gründen entsprechen zu können, können zumindest stark frequentierte Wege dem öffentlichen Straßenrecht durch Widmung unterstellt werden.¹⁴⁷

B. Träger der Verkehrssicherungspflicht bei besonders geschützten Bäumen

Rechtsprechung zur Verkehrssicherungspflicht im Hinblick auf den Prozessschutz und die Anreicherung von Tot- oder Altholz in Großschutzgebieten oder im Waldbestand ist soweit ersichtlich bislang nicht ergangen. Es existieren lediglich verschiedene obergerichtliche Entscheidungen zur Straßenverkehrssicherungspflicht. So muss z.B. nach OLG Dresden bei Straßenbäumen erkanntes Totholz umgehend entfernt werden, um die Verkehrsteilnehmer vor der bestehenden Gefahr durch herabstürzende Äste zu

¹⁴⁰ OLG München, VersR 1992, 72.

¹⁴¹ BGH, NuR 1989, 147.

¹⁴² OLG Koblenz NZV 1990, 391.

¹⁴³ Hierzu Bell, SächsVBl. 2000, 1 (5) m.w.N.

¹⁴⁴ Vgl. Gebhard, AgrarR 1995, 389 (392).

¹⁴⁵ Bell, SächsVBl. 2000, 1 (5); Vgl. auch Schünemann, NJW 1985, 1514.

¹⁴⁶ Bell, SächsVBl. 2000, 1 (5).

¹⁴⁷ Bell, SächsVBl. 2000, 1 (5).

schützen.¹⁴⁸ Diskutiert wird im rechtswissenschaftlichen Schrifttum im Zusammenhang mit dem Naturschutz vor allem die Frage eines Pflichtenübergangs auf die Naturschutzbehörde. Hilfreich für die Einordnung der Frage, wer Träger der Verkehrssicherungspflicht in Großschutzgebieten ist, kann eventuell ein Vergleich mit der Situation bei Baumschutzsatzungen und Naturdenkmalen sein, die vorwiegender Gegenstand der bisherigen juristischen Debatte war.

I. Rechtsprechung zu Naturdenkmalen und Baumschutzsatzungen

Bei besonders geschützten Bäumen können dadurch haftungsrechtliche Probleme entstehen, dass die jeweils geltende Schutzregelung die Möglichkeit zur Durchführung von Verkehrssicherungsmaßnahmen durch den Eigentümer stark einschränkt, gegebenenfalls sogar völlig ausschließt. Soweit aber der Eigentümer aus der eigenverantwortlichen Wahrnehmung seiner Rechte durch sonstiges Recht beschränkt ist, kann er in der Regel billigerweise nicht so behandelt werden, als hätte er seine Verkehrssicherungspflichten schuldhaft vernachlässigt.

1. Naturdenkmale

Als Naturdenkmale i.S.v. § 28 BNatSchG unter Schutz gestellte Bäume sind vielfach besonders alt und folglich auch besonders umsturzgefährdet. Die Unterschutzstellung beschränkt den Eigentümer in seiner Verfügungsgewalt, ohne dass gesetzlich geregelt wäre, was dies für die Verkehrssicherungspflichten bedeutet. Es überwiegt jedoch die Ansicht, dass bei Naturdenkmalen die Verantwortlichkeit für den ungefährlichen Zustand des Naturdenkmals vom Eigentümer auf die zuständige Behörde übergeht¹⁴⁹ und sich die Verkehrssicherungspflicht des Eigentümers in eine reine Meldepflicht für Schadensindizien gegenüber der Naturschutzbehörde wandelt.¹⁵⁰ Es obliege folglich der Naturschutzbehörde, die erforderlichen Sanierungs- und Sicherungsmaßnahmen am Naturdenkmal selbst durchzuführen. Zum Teil wird die Tendenz, die behördliche Haftung auszudehnen, noch weiter geführt und z.B. auch bei den geschützten Landschaftsteilen angenommen.¹⁵¹

Diese Haftungsverschiebung vom Eigentümer auf die Naturschutzbehörde resultiert aus der Überlegung, dass die Verkehrssicherungspflicht grundsätzlich an die Verfügungsgewalt bzw. Sachherrschaft anknüpft, der Eigentümer aber gerade bei Naturdenkmalen in seiner Verfügungsgewalt stark eingeschränkt ist. Es dürfe dem Eigentümer im Schadenfall nicht zum Vorwurf gemacht werden, dass er – naturschutzrechtlich pflichtgemäß – Sicherungsmaßnahmen unterlassen hat.¹⁵² Nach einer Gegenansicht in der Literatur¹⁵³ spricht gegen diese Argumentation schon, dass kein Zurechnungsgrund vorliege. Denn der einzige Bezug zu der Behörde sei der, dass sie eine Rechtsnorm zum

¹⁴⁸ OLG Dresden, NVwZ-RR 2001, 497 f.

¹⁴⁹ LG Paderborn, NuR 1991, 47; OLG Frankfurt/Main, NuR 1990, 287; OLG Koblenz, NuR 1980, 178 ff.; BGH, VersR 1962, 262; OLG Köln, VersR 1992, 1370.

¹⁵⁰ OLG Koblenz, NuR 1980, 178; OLG Frankfurt, NuR 1990, 287.

¹⁵¹ Wichard, NuR 1980, 145 (149 f.); für den Erholungswald Gebhard, AgrarR 1995, 389 (391).

¹⁵² OLG Frankfurt, NJW 1989, 2824.

¹⁵³ Bell, SächsVBl. 2000, 1 (2 f.).

Schutz eines Gebietes erlassen hat.¹⁵⁴ Der Eigentümer bleibe weiterhin Eigentümer. Für etwaige gravierende Beschränkungen sei naturschutzrechtlich ein Härtefallausgleich oder eine Entschädigung vorgesehen, ein gesetzlicher Übergang der Pflicht liege nicht vor.

Soweit Schäden durch herabgefallene oder herumliegende Äste eines Naturdenkmals entstehen, bleibt es auch nach der herrschenden Meinung bei der Verkehrssicherungspflicht des Eigentümers, denn die Erwägungen die ansonsten zu einer Haftungsverlagerung führen, gelten hier nicht: Die Beseitigung solcher Äste unterliegt keinen naturschutzrechtlichen Verfügungsbeschränkungen, so dass keine Veranlassung besteht, den Eigentümer haftungsrechtlich zu privilegieren.¹⁵⁵

2. *Baumschutzsatzungen*

Bäume, die unter den Schutz einer Baumschutzsatzung stehen, sind nicht völlig der Verfügungsgewalt des Eigentümers entzogen. Dieser benötigt nur eine behördliche Genehmigung, wenn er den Baum fällen oder zurückschneiden will. Der Eigentümer behält folglich auch die Verkehrssicherungspflicht für seinen Baum.¹⁵⁶ Er hat jedoch einen Anspruch auf Erteilung der für die Erfüllung seiner Verkehrssicherungspflicht erforderlichen Ausnahmegenehmigungen. Die zuständige Behörde kann aber zur Haftung wegen Amtspflichtverletzung herangezogen werden, wenn sie es schuldhaft unterlassen hat, eine Ausnahmegenehmigung zu erteilen, die aus Verkehrssicherungsgründen hätte erteilt werden müssen. Die allgemeine Gefahr des Umstürzens eines Baumes ohne Vorliegen von Gefahrenindizien reicht jedoch nicht für eine Ausnahme vom Fällverbot aus.¹⁵⁷

II. *Geschützte Bestandteile einer größeren Gesamtheit*

Ähnliche aber bislang noch völlig ungeklärte Haftungsfragen wie bei Naturdenkmalen und Baumschutzsatzungen stellen sich bei Bäumen, die nicht individuell und damit für jeden erkennbar einem naturschutzrechtlichen Sonderstatus unterliegen, sondern als Bestandteile einer größeren Gesamtheit geschützt sind, (z.B. aufgrund eines Veränderungs- und Fällverbotes für Horst- und Höhlenbäume oder für stehendes Totholz im Geltungsbereich einer Naturschutzverordnung, Bäume im Geltungsbereich von arten- und biotopschutzrechtlichen Veränderungs- und Entnahmeverboten). Die damit verbundenen Probleme bei der Frage der Verkehrssicherungspflicht sind hier praktisch noch bedeutsamer, da die Zahl der so geschützten Bäume deutlich größer ist. In allen Fällen ist es dem Eigentümer grundsätzlich untersagt, Eingriffe am geschützten Baumbestand vorzunehmen. Anders als beim Naturdenkmalschutz existieren jedoch regelmäßig Vorschriften in den Schutzverordnungen, nach denen bei entsprechendem Antrag und unter den dort geregelten Voraussetzungen von der zuständigen Behörde eine Ausnahme oder Befreiung vom Veränderungsverbot erteilt werden kann. Bei derartigem flächenartigen Schutz sind die Restriktionen für den Baum- oder Waldeigentümer somit nicht so weitgehend wie beim Naturdenkmalschutz. Bäume, die sich in Großschutzgebieten befinden

¹⁵⁴ Louis, NuR 1995, 215 (216).

¹⁵⁵ Riethmüller/Wagner, WF 1999, 121 (127).

¹⁵⁶ Riethmüller/Wagner, WF 1999, 121 (127).

¹⁵⁷ OVG Berlin, NVwZ-RR 1997, 532.

den, sind nicht völlig der Verfügungsgewalt des Eigentümers entzogen. Dem Waldbesitzer ist es nicht zwingend verwehrt, einzelne Bäume, bei denen eine besondere Gefahrenlage besteht, zu beseitigen. Die Verkehrssicherungspflicht verbleibt folglich beim Waldbesitzer, denn er selbst hat es in der Hand, mit einem Ausnahme- bzw. Befreiungsantrag und der praktischen Umsetzung dessen dafür zu sorgen, dass die Gefahren, die von seinem Baum ausgehen, beseitigt werden.¹⁵⁸

C. *Problem der Verkehrssicherung in Großschutzgebieten*

1. *Nationalpark*

Nationalparke befinden sich nach § 24 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG in einem überwiegenden Teil ihres Gebiets in einem vom Menschen nicht oder wenig beeinflussten Zustand oder sind geeignet, sich in einen Zustand zu entwickeln oder in einen Zustand entwickelt zu werden, der einen möglichst ungestörten Ablauf der Naturvorgänge in ihrer natürlichen Dynamik gewährleistet. Sie haben nach § 24 Abs. 2 BNatSchG zum Ziel, im überwiegenden Teil ihres Gebiets den möglichst ungestörten Ablauf der Naturvorgänge in ihrer natürlichen Dynamik zu gewährleisten. Naturvorgänge sind alle Vorgänge, die ohne besonderes menschliches Zutun im Zusammenhang mit den Bestandteilen des Naturhaushaltes sowie im Rahmen deren Wirkungsgefüges ablaufen, also z.B. die Waldentwicklung vom Entstehen bis zum Verfall.¹⁵⁹ Es wird also die besondere Bedeutung des Entwicklungsprinzips und des Prozessschutzes herausgestellt und rechtlich abgesichert.

Nationalparke sollen gemäß § 24 Abs. 2 S. 2 BNatSchG auch der wissenschaftlichen Umweltbeobachtung, der naturkundlichen Bildung und dem Naturerlebnis der Bevölkerung dienen. Dies gilt aber nur „soweit es der Schutzzweck erlaubt“, d.h. der Prozessschutz ist gegenüber diesen Sekundärzielen vorrangig. Sollen die Nationalparke Besuchern zugänglich gemacht werden, müssen die Gebiete den oben genannten Anforderungen an die Verkehrssicherungspflicht genügen. Entlang von Straßen und Wegen, in der Nähe von Erholungseinrichtungen und Waldparkplätzen bestehen Verkehrssicherungspflichten, die nach der oben dargestellten Rechtsprechung unter Umständen zur Beseitigung von Tot- oder Altholz zwingen können. Das primäre Schutzziel von Nationalparken, der Prozessschutz, kann also durch die Pflicht zur Verkehrssicherung insbesondere in Wäldern beeinträchtigt werden. Ein ähnlicher Zielkonflikt wie beim Prozessschutz besteht zwischen Umweltbeobachtung und Verkehrssicherung, da Eingriffe durch Sicherungsmaßnahmen das Beobachtungsergebnis verfälschen. Im Bestand besteht dagegen praktisch kein Zielkonflikt, da die von Tot- und Altholz ausgehenden Gefahren hier zu den typischen Gefahren zählen, die vom Waldbesucher hinzunehmen sind.

¹⁵⁸ Vgl. VGH Kassel, NuL 1994, 29; Riethmüller/Wagner, WF 1999, 121 (127).

¹⁵⁹ Der gesetzlich festgelegte Schutzzweck der Nationalparks lässt damit auch eine Anreicherung von Totholz zu, vgl. VGH München, NuR 2000, 278.

2. *Biosphärenreservat*

Ähnliche Probleme wie in Nationalparks stellen sich in Biosphärenreservaten, die nach § 25 Abs. 1 BNatSchG in wesentlichen Teilen ihres Gebietes die Voraussetzungen eines Naturschutzgebietes erfüllen müssen (Nr. 2) und vornehmlich der Erhaltung, Entwicklung oder Wiederherstellung einer durch hergebrachte vielfältige Nutzung geprägten Landschaft und der darin historisch gewachsenen Arten- und Biotopvielfalt, einschließlich Wild- und früherer Kulturformen wirtschaftlich genutzter oder nutzbarer Tier- und Pflanzenarten, dienen (Nr. 3). Die Kriterien der UNESCO sehen vor, dass die Kernzone von Biosphärenreservaten vor allem dem Schutz und der Entwicklung natürlicher, vom Menschen nicht beeinflusster Ökosysteme zu dienen hat – nach gängiger deutscher Terminologie also ein Totalreservat sein muss. Darüber hinaus ist sie der entsprechenden Umweltbeobachtung und der Forschung zu widmen.¹⁶⁰

¹⁶⁰ Vgl. hierzu Kolodziejcok, in: Kolodziejcok/Recken, § 14a BNatSchG, Rn. 17.

Dritter Teil: Regelungsalternativen

A. *Erforderlichkeit einer (gesetzlichen) Regelung*

Aussagen der Rechtsprechung zur Frage, inwieweit sich der Naturschutz auf den Umfang der Verkehrssicherungspflichten auswirkt, sind nur ansatzweise vorhanden. In diesem Zusammenhang ist insbesondere auf die Entscheidung des OLG München hinzuweisen, wonach ein Autofahrer beim Durchfahren eines Naturschutzgebiets nicht den Einsatz von Streusalz erwarten darf und sich den dortigen Verhältnissen anzupassen hat.¹⁶¹ Es ist daher durchaus gerechtfertigt in naturschutzrechtlichen Schutzgebieten geringere Anforderungen an die Verkehrssicherungspflicht zu stellen als in anderen Gebieten. Hierbei sind je nach Schutzziel auch Differenzierungen zwischen den einzelnen Gebietskategorien unter Berücksichtigung der Zonierung (Pufferzonen, Kerngebiete etc.) denkbar. Eine generelle Reduzierung der Verkehrssicherungspflicht auf Null wird aber wohl ohne gesetzgeberische Weichenstellung von der Rechtsprechung bei keiner Schutzkategorie vorgenommen werden.

Nicht wenige Forstwirte und sonstige Verkehrssicherungspflichtige fühlen sich durch die nicht immer ganz einheitliche Judikatur, z.B. die abweichende Rechtsprechung des OLG Hamm (s.o.), verunsichert und vom Gesetzgeber allein gelassen, wenn es um Fragen der Verkehrssicherungspflicht geht. In der Praxis besteht das Problem, dass – auch in Nationalparks und Kernzonen von Biosphärenreservaten – teilweise überhöhte Sicherheitsanforderungen geltend gemacht werden (z.B. sehr breite Korridore am Rand von Waldwegen, die von Tot- und Altholz freigehalten werden). Anzustreben wäre eine größere Rechtssicherheit für den Eigentümer und Waldbesucher. Dies würde insbesondere die Bereitschaft des Eigentümers erhöhen, in seinem Wald mehr „Wildnis“ zuzulassen. Insgesamt sollte eine Richtung weg von der „Vollkasko-Mentalität“ eingeschlagen werden.

Regelungsbedarf besteht primär für den Bereich des Prozessschutzes im Hinblick auf die Gefahren durch Anreicherung von Tot- und Altholz. Sonstige Fragen der Verkehrsicherung im Wald, wie z.B. die Unterhaltung von Spielgerät auf Waldspielplätzen, sind allenfalls hinsichtlich der finanziellen Belastungen relevant. Hier besteht aus Sicht des Naturschutzes keine Veranlassung zur Verminderung des Schutzniveaus. Ein besonderer Augenmerk sollte auf die Verringerung der Verkehrssicherungspflichten auf und entlang von Waldwegen mit nur untergeordneter Verkehrsbedeutung gerichtet werden. Eine Regelung sollte in jedem Fall für besonders schützenswerte Gebiete (z.B. als Teil der Schutzausweisung) erfolgen. Für Waldgebiete, die keinem besonderen Schutzstatus unterliegen, ist zu prüfen, ob eine Beschränkung des Tot- und Altholzes auf den Bestand abseits von Wegen vertretbar wäre.

Um den insbesondere in Nationalparks und den Kernzonen von Biosphärenreservaten auftretenden Zielkonflikt zwischen Verkehrssicherung einerseits sowie Umweltbeobachtung und Prozessschutz andererseits zugunsten des Naturschutzes zu lösen, sind in erster Linie Regelungen empfehlenswert, die konkrete Anforderungen an die Verkehrs-

¹⁶¹ OLG München, VersR 1992, 72.

sicherung vorgeben und damit mittelbar auf die Rechtsprechung der Zivilgerichte einwirken. Die gesetzlichen und konkretisierenden untergesetzlichen Vorgaben sowie der öffentlich-rechtliche Gebietscharakter werden von der Rechtsprechung als Indiz für die berechtigten Sicherheitserwartungen der Waldbesucher herangezogen. Sie könnten indirekt die im Verkehr erforderliche Sorgfalt mitbestimmen, die bei der Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht zu beachten ist. Ob sich die Rechtsprechung diese Maßstäbe zu eigen macht, bleibe indes abzuwarten.

Zudem ist von vornherein eine weitere Einschränkung zu machen: Sofern die Verkehrssicherungspflicht im Wald nicht gänzlich ausgeschlossen wird, bleibt immer ein gewisser Unsicherheitsfaktor für den Verkehrssicherungspflichtigen bestehen, da die Rechtsprechung stets auch die Umstände des Einzelfalls zu berücksichtigen hat (s.o.). Dennoch kann der gesetzlichen Regelung eine erhebliche Anstoßfunktion und Ausstrahlungswirkung zukommen.

B. Bundeseinheitliches Vorgehen

Empfehlenswert ist ein bundeseinheitliches Vorgehen. Die Wahrnehmung zumindest der Rahmengesetzgebungskompetenz sowie der konkurrierenden Gesetzgebungskompetenz durch den Bund ist zur Wahrung der Rechts- und Wirtschaftseinheit im gesamtstaatlichen Interesse sowie zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse erforderlich (Art. 72 Abs. 2 GG, auch i. V. m. Art. 75 GG). Die Regelung der Verkehrssicherung bezieht sich auf einen Sachverhalt, der über die Grenzen eines Landes hinausweist und nicht primär von örtlichen oder regionalen Besonderheiten geprägt ist. Die Bewältigung dieses Sachverhaltes ist nur durch eine bundeseinheitliche Regelung zu erreichen. Zumindest die Vorgabe eines bundeseinheitlichen Rahmens ist zur Wahrung der Rechtseinheit erforderlich.

Wie im Bereich des Gebietsschutzes sowie der allgemeinen Bestimmungen des Naturschutz- und Waldrechts ist zudem die Schaffung eines allgemeinen Handlungsrahmens für Bürger und Wirtschaft erforderlich, der im gesamten Bundesgebiet im Wesentlichen der gleiche sein muss. Ansonsten bestünde die Gefahr einer Zersplitterung rechtlicher Regelungszusammenhänge, die es dem Bürger (z.B. einem Wanderer beim Überschreiten einer Landesgrenze) erschweren würde, sich in zumutbarer Weise in dem jeweils zu beachtenden Recht und den jeweiligen Verkehrssicherungsstandards zu orientieren. Eine bundeseinheitliche Regelung der Frage der Verkehrssicherung ist daher geeignet und notwendig, um einer Auseinanderentwicklung der Lebensverhältnisse in den verschiedenen Regionen des Bundesgebiets entgegenzuwirken und die Wirtschaftseinheit in den verschiedenen Regionen des Bundesgebiets zu wahren.

C. Standort der Regelung

Zu klären ist zunächst, welcher Standort für eine Regelung des Konfliktes zwischen Verkehrssicherungspflicht und Prozessschutz geeignet ist und ob eventuell mehrere Regelungsstandorte erforderlich sind.

1. *Zivilrecht (§§ 823 ff. BGB)*

Soll das Ziel des Prozessschutzes ohne Abstriche verfolgt werden, bietet sich zur Konfliktlösung nur die Möglichkeit, entweder die Betretensrechte oder aber die Verkehrssicherungspflichten einzuschränken. Ansatzpunkt für eine unmittelbare Beschränkung oder gar einen Ausschluss der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht wäre das Bürgerliche Recht, für das dem Bund gemäß Art. 74 Abs. 1 Nr. 1 GG die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz zusteht. Eine Regelung im Umfeld der §§ 823 ff. BGB ist nicht grundsätzlich ausgeschlossen, das Problem ist aber zu speziell und zu eng mit umweltschutzrechtlichen Fragen verknüpft als dass es im Zivilrecht sinnvoll verortet werden könnte. Zudem ist die Verkehrssicherungspflicht (bewusst?) nicht unmittelbar in den §§ 823 ff. BGB geregelt, so dass eine geeignete tatbestandliche Anknüpfungsmöglichkeit nicht besteht.

2. *Forstrecht (BWaldG)*

Erforderlich und zielführend erscheint eine auf Art. 74 Nr. Abs. 1 Nr. 17 GG gestützte Regelung im Bundeswaldgesetz (BWaldG), da Wälder in besonderem Maße von dem Konflikt zwischen Prozessschutz und Verkehrssicherungspflicht betroffen sind. Hier bietet sich als regelungssystematischer Anknüpfungspunkt insbesondere die Regelung in § 14 BWaldG an, die bereits das Betreten des Waldes näher geregelt. § 14 Abs. 1 BWaldG bestimmt, dass das Betreten des Waldes zum Zwecke der Erholung (S. 1), das Radfahren, Fahren mit Krankenfahrstühlen und Reiten im Wald nur auf Straßen und Wegen gestattet ist und die Benutzung auf eigene Gefahr geschieht (S. 3). Hieran ließe sich in der Weise anknüpfen, dass die Formulierung „auf eigene Gefahr“ näher konkretisiert und daraufhingewiesen wird, dass nicht – wie von der Rechtsprechung zur bisherigen Fassung angenommen – lediglich festgestellt werden soll, dass keine weitergehenden Verkehrssicherungspflichten begründet, sondern darüber hinausgehend auch die allgemeinen Verkehrssicherungspflichten eingeschränkt werden sollen. So könnten beispielsweise die von Tot- und Altholz ausgehenden Gefahren (wie herabhängende Zweige, Astausbruch oder Baumsturz) als typische Gefahren des Waldes bezeichnet werden, die der Besucher allgemein, d.h. auch auf Waldwegen hinzunehmen hat. Eine solche Einschränkung der Verkehrssicherungspflicht wäre allerdings recht weitgehend.

Als milderes Mittel wäre die Schaffung eines dritten Waldtyps im BWaldG zu erwägen. Neben Schutzwald (§ 12 BWaldG) und Erholungswald (§ 13 BWaldG) könnte als neue Kategorie (z.B. als § 14 Abs. 3 oder § 14a BWaldG) ein „Wildniswald“ oder „Gefahrenwald“ eingeführt werden, in dem die Verkehrssicherungspflicht ausgeschlossen oder stark eingeschränkt ist. Dies würde eine räumlich begrenzte Regelung ermöglichen, die nicht allgemein in allen Wäldern gilt, aber sowohl Großschutzgebiete als auch sonstige naturnahe Wälder erfassen kann. Derartig gebietsbezogen könnten Vorschriften über Art und Umfang der erforderlichen Verkehrssicherungsmaßnahmen sowie die Kennzeichnung von Gefahrenbereichen sein. Insbesondere hinsichtlich der Gefahrenbeschreibung ist eine bundeseinheitliche Regelung zweckmäßig, um den Wiedererkennungseffekt zu verstärken, z.B. durch ein Piktogramm ähnlich den Verkehrsschildern nach der Straßenverkehrsordnung (StVO), das aber neben dem Hinweis auf den Haftungsausschluss auch um eine textliche Beschreibung der Gefahren ergänzt werden muss.

Sollten schließlich die forstrechtlichen Betretensrechte eingeschränkt werden, ist deren Verhältnis zu den naturschutzrechtlichen Betretensrechten zu beachten¹⁶²: In den Bundesländern besteht überwiegend eine echte (Ideal-)Konkurrenz, d.h. nur ausnahmsweise wird das naturschutzrechtliche Betretensrecht von dem forstrechtlichen Betretensrecht verdrängt. Zudem wird in einigen Ländern das Betretensrecht entweder nur durch das Naturschutzgesetz oder das Forstgesetz eröffnet. Es ist daher angezeigt, die gesetzgeberischen Änderungen der jeweiligen Betretensrechte sowie die Konkretisierung der Formulierung „auf eigene Gefahr“ untereinander abzustimmen.

3. *Naturschutzrecht (BNatSchG)*

Eine isolierte Regelung im Forstrecht wäre nicht ausreichend, um den Konflikt zwischen Naturschutz und Verkehrssicherung in Großschutzgebieten zu lösen, denn auch außerhalb des Waldes finden ungestörte Abläufe der Naturvorgänge mit ihrer natürlichen Dynamik statt, die zu Gefährdungen der Besucher führen können. Zu denken ist beispielsweise an Steinschlag im Zusammenhang mit Felslebensräumen. Zur Regelung der Verkehrssicherung im Waldgesetz muss somit eine Regelung im Naturschutzrecht hinzutreten.

Für das Naturschutzrecht gilt das zum Forstrecht Gesagte im Wesentlichen entsprechend. Denkbar sind auch hier (als ultima ratio) die Einschränkung des Betretensrechts, die Konkretisierung der Formulierung „auf eigene Gefahr“ in § 56 BNatSchG, die Differenzierung nach bestimmten Schutzkategorien (insbesondere Nationalparke und Biosphärenreservate, §§ 24 f. BNatSchG) bzw. die Untergliederung der Schutzgebiete nach Nutzungsintensitäten. Um eine Problemlösung für alle Schutzgebieteskategorien offen zu halten, kann auch die allgemeine Vorschrift des § 22 BNatSchG als Regelungsstandort gewählt werden.

Die Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich aus der Zuständigkeit zur Rahmengesetzgebung auf dem Gebiet des Naturschutzes und der Landschaftspflege (Art. 75 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 GG). Dabei hat der Bundesgesetzgeber die Grenzen der Rahmengesetzgebungskompetenz zu beachten. Diese lässt im Wesentlichen nur Leitlinien für den Landesgesetzgeber und ausnahmsweise in Einzelheiten gehende oder unmittelbar geltende Regelungen zu. Diese Grenzen sind durch die Grundgesetzänderung im Jahre 1994 noch enger gezogen worden. Damit lassen sich voraussichtlich nicht alle Erwartungen an eine neue Regelung zur Verkehrssicherungspflicht auf der Bundesebene erfüllen.

4. *Untergesetzliche Regelungen*

Eine Regelung über eine allgemeine Verwaltungsvorschrift des Bundes scheidet aus, da die Anwendung des Art. 84 Abs. 2 GG nicht in Betracht kommt und eine besondere Ermächtigung des Bundes hierfür Verwaltungsvorschriften zu erlassen, nicht vorhanden ist. Den Ländern wäre es aber möglich, sich auf einheitliche Kriterien zu einigen und einheitlich abgestimmte Landesverwaltungsvorschriften zu erlassen. Bereits derzeit sind Regelungen zur Verkehrssicherungspflicht in Schutzgebietsverordnungen möglich. So

¹⁶² Vgl. hierzu ausführlich Nolte, Die Erholungsfunktion des Waldes, 1997, S. 128 ff.

wird die Frage der Verkehrssicherungspflicht z.B. in §4 Abs. 3 des Entwurfs einer Schutzgebietsverordnung für den NLP Sächsische Schweiz geregelt.

D. Änderungsantrag der Fraktionen der SPD und Bündnis 90/Die Grünen

Der Änderungsantrag der Fraktionen der SPD und Bündnis 90/Die Grünen zum „Entwurf eines Gesetzes zur Änderung futtermittelrechtlicher Vorschriften und zur Änderung sonstiger Gesetze“ sieht die Aufnahme eines neuen Artikel 4 zur Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes vor. In § 22 Abs. 3 des Gesetzes zur Neuregelung des Rechts des Naturschutzes und der Landschaftspflege und zur Anpassung anderer Rechtsvorschriften (BNatSchGNeuregG) vom 25. März 2002 in der Fassung der Bekanntmachung vom 3. April 2002 (BGBl. I S. 1202) soll hiernach folgende Nr. 4 angefügt werden: „4. die Erklärung bestimmt auch die erforderlichen Vorkehrungen zur Abwehr von Gefahren und Unfällen.“ Zur Begründung des Änderungsantrags wird u.a. angeführt: „Die Änderung regelt die Unfallverhütung (Verkehrssicherungspflicht) in Schutzgebieten als Teil der Schutzausweisung. Die Vorgabe gibt indirekt den Sorgfaltsmaßstab vor, den die Verwaltungen der Großschutzgebiete bei der Wahrnehmung ihrer Verkehrssicherungspflicht anzulegen haben.“

I. Regelungsstandort

Eine Regelung des Verhältnisses zwischen Verkehrssicherung und Naturschutz, insbesondere dem Prozessschutz, im Naturschutzrecht erscheint durchaus sinnvoll. Dies gilt auch für die Wahl der allgemeinen Vorschrift des § 22 BNatSchG (Erklärung zum Schutzgebiet) als Regelungsstandort. Gegenüber den Standorten in § 24 und § 25 BNatSchG bietet der vorgeschlagene Standort den Vorteil, dass neben Nationalparks und Biosphärenreservaten erforderlichenfalls auch sonstige Gebietskategorien bis hin zu Naturdenkmälern und geschützten Landschaftsbestandteilen (z.B. Alleen) einbezogen werden können. Die grundsätzliche Bereitstellung des Instruments der Festlegung von Verkehrssicherungsmaßnahmen für alle Schutzgebietskategorien ist jedenfalls zu begrüßen. Eine rein naturschutzrechtliche Regelung, die alle Wälder erfasst, ist damit jedoch ausgeschlossen.

II. Die Formulierung im Einzelnen

Inhaltlich bestehen keine Bedenken gegen den Vorschlag, die erforderlichen Vorkehrungen zur Abwehr von Gefahren und Unfällen in der Schutzgebietserklärung zu bestimmen.

Betrachtet man die vorgeschlagene Formulierung, fällt aber auf, dass sie sprachlich nicht zu der geltenden Fassung des § 22 Abs. 3 BNatSchG passt. Der Katalog des Absatzes 3 wird mit der Formulierung „Die Länder erlassen insbesondere Vorschriften über“ eingeleitet. Die Anfügung einer Nr. 4 mit dem Wortlaut „die Erklärung bestimmt auch die erforderlichen Vorkehrungen zur Abwehr von Gefahren und Unfällen“ ist daher im Satzbau wenig geglückt. Es ist daher entweder eine inhaltliche Veränderung oder eine Änderung des Standorts der Regelung zur Verkehrssicherung vorzunehmen.

Als Alternative zur vorgeschlagenen Formulierung wären für die Ergänzung des BNatSchG zwei Möglichkeiten denkbar: Soll der Regelungsstandort in Absatz 3 beibehalten werden, wäre es denkbar, unter Verzicht auf den Passus „Erklärung bestimmt

auch“ als Nummer 4 lediglich die Formulierung „die erforderlichen Vorkehrungen zur Abwehr von Gefahren und Unfällen“ anzufügen. In seiner inhaltlichen Aussage knüpft die vorgeschlagene Fassung aber eher an den Absatz 2 des § 22 BNatSchG an, der bestimmt, welche konkreten Inhalte die Schutzgebietserklärung erfasst. Sollte der gesamte Passus zur Verkehrssicherung in seinem bisherigen Wortlaut der Vorschrift des § 22 Abs. 2 BNatSchG zugeordnet werden, so könnte er als neuer Satz 2 eingefügt werden. Der bisherige Satz 2 würde dann zu Satz 3. Gesetzgebungstechnisch sinnvoller wäre es aber, auf die den Einleitungspassus des Satzes 1 wiederholende Formulierung „die Erklärung bestimmt auch“ zu verzichten und die Formulierung „die erforderlichen Vorkehrungen zur Abwehr von Gefahren und Unfällen“ an das Ende der bereits bestehenden und der Einleitung entsprechenden aussagegleichen Aufzählung im ersten Halbsatz des Satzes 1 zu setzen, also dem Wort „Verbote“ folgen zu lassen. Zur besseren Übersichtlichkeit könnte Satz 1 dann eventuell als nummerierter Katalog gefasst werden.

III. Bewertung und Ergänzungsvorschlag

Es stellt sich die Frage, ob nicht begleitende Regelungen erforderlich oder zumindest zweckdienlich wären. Die vorgeschlagene Änderung steht im engen Sachzusammenhang mit dem Betreten der Flur und der damit verbundenen Gefahrtragung. Diese Verknüpfung sollte auch im Gesetz deutlich werden, um zu gewährleisten, dass das Ziel der vorgeschlagenen Änderung, die Reduzierung der Verkehrssicherungspflichten, tatsächlich erreicht wird und in Schutzgebietserklärungen nicht nur zusätzliche (nicht abschließend geregelte) Anforderungen an die Verkehrssicherung gestellt werden.

Die Vorschrift des § 56 BNatSchG sollte daher um einen Satz 5 ergänzt werden, der folgenden Inhalt haben könnte: „Die Länder bestimmen, in welchen Schutzgebieten oder Teilen von Schutzgebieten nach § 22 Abs. 1 beim Betreten Gefahren hinzunehmen sind, die sich aus dem Schutzzweck ergeben.“ Alternativ hierzu könnte in Anknüpfung an die jeweiligen Sicherungsvorkehrungen bestimmt werden, dass soweit die Erklärung nach § 22 Abs. 2 BNatSchG (neu) keine Vorkehrungen zur Abwehr von Gefahren und Unfällen bestimmt, die sich aus dem Schutzzweck ergebenden Gefahren hinzunehmen sind.

Grundsätzlich ist auch für Wälder außerhalb von naturschutzrechtlichen Schutzgebieten ein höherer Tot- und Altholzanteil wünschenswert. Ein umfassender Ausschluss der Verkehrssicherungspflicht im Wald ist jedoch allein aus diesem Grund nicht sinnvoll. Für atypische Gefahren sollten – selbst in Großschutzgebieten – weiterhin die bisherigen Sicherungspflichten gelten. Auf und entlang der Wege von Erholungswäldern i.S.v. § 13 BWaldG sollten auch in Zukunft Maßnahmen zur Verkehrssicherung durchgeführt werden.

Ähnlich wie im Naturschutzrecht besteht aber gleichermaßen im Forstrecht ein Bedürfnis, besonders schützenswerte Gebiete, in denen dem Prozessschutz ein Vorrang gegenüber dem Sicherheitsinteresse der Waldbesucher eingeräumt werden soll, von den strengen Anforderungen der Verkehrssicherungspflicht zu befreien. Sinnvoll wäre insoweit die Einführung einer neuen Waldkategorie, die unabhängig von naturschutzrechtlichen Schutzgebietsausweisungen die Vereinbarkeit von Verkehrssicherung und Prozessschutz sichert.

Eine entsprechende Vorschrift (z.B. als § 14 Abs. 3 BWaldG) könnte lauten: „Wald kann zu Wildniswald erklärt werden, wenn es das Ziel des Prozessschutzes erfordert,

Waldflächen nur eingeschränkt gegen Gefährdungen von Waldbesuchern zu sichern. Die für den Wildniswald typischen Gefahren sind vom Waldbesucher hinzunehmen. Das Nähere regeln die Länder. Sie können insbesondere Vorschriften erlassen über die Verkehrssicherung sowie das Verhalten und die Warnung der Waldbesucher.“

Da der Begriff der „Wildnis“ sehr unterschiedlich interpretiert wird und die Beschilderung als „Wildniswald“ eine starke Anziehungswirkung für Survival- und Extremsportarten entfalten könnte, sind eventuell Ersatzbegriffe wie „Gefahrenwald“ oder „Wald mit besonderer Gefährdungen“ vorzuziehen. Alternativ zu dem im Vorschlag verwendeten Schlagwort „des Prozessschutzes“ kann auch die Formulierung „der Gewährleistung eines möglichst ungestörten Ablaufs der Naturvorgänge in ihrer natürlichen Dynamik“ gewählt werden. Speziell auf das Hauptproblem im Wald abgestellt wäre (alternativ oder kumulativ) auch die Formulierung „der Anreicherung von Tot- und Altholz“ denkbar. Das Ziel der Einschränkung der Verkehrssicherungspflicht ginge dann über den Bereich des Prozessschutzes hinaus, da Totholz z.B. auch durch künstliche Eingriffe angereichert werden kann (Belassen von Kronenholz und minderwertiger Abschnitte im Wald u.ä.). Auch eine gezielte Anreicherung von Altholz ist im Rahmen ordnungsgemäßer forstlicher Bewirtschaftung möglich. Eine Beschränkung auf die Tot- und Altholzproblematik würde allerdings die Berücksichtigung anderer Problembereiche, wie z.B. Böschungen und Gewässer in Bergbaufolgelandschaften, ausschließen.

Nicht zwingend aber durchaus möglich wäre ein Vorrang des Naturschutzrechts, wonach es der Erklärung zum Wildniswald nicht bedarf, wenn im betreffenden Gebiet nach sonstigen landesrechtlichen Vorschriften (insbesondere des Naturschutzrechts) die mit der Verkehrssicherung konfligierenden Prozessschutzziele gesichert sind.

Grundrechtliche Schutzpflichten des Staates dürften der Wahrnehmung der dargestellten Regelungsoptionen zur Beschränkung der Verkehrssicherungspflicht nicht entgegenstehen. Der Staat hat sich aktiv schützend vor die in den Grundrechten geschützten Rechtsgüter zu stellen. Eine zu konkretem Handeln zwingende Schutzpflicht hat das Bundesverfassungsgericht wiederholt aus dem Recht auf Leben und körperliche Unversehrtheit (Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG) abgeleitet.¹⁶³ Den staatlichen Organen steht allerdings ein weiter Einschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsspielraum zu, der auch Raum lässt, konkurrierende öffentliche und private Interessen zu berücksichtigen.¹⁶⁴ Eine Verletzung kann nur festgestellt werden, wenn die öffentliche Gewalt Schutzvorkehrungen überhaupt nicht getroffen hat oder die getroffenen Maßnahmen entweder gänzlich ungeeignet oder völlig unzulänglich sind, das gebotene Schutzziel zu erreichen, oder erheblich dahinter zurückbleiben („Untermaßverbot“).¹⁶⁵ Eine solche evidente Vernachlässigung staatlicher Schutzpflichten dürfte vorliegend auszuschließen sein. Zum einen werden nur bestimmte Waldgebiete aus sachlich gerechtfertigten Gründen eingeschränkt gesichert, zum anderen ist auch in den anzubringenden Hinweistafeln eine Form des Schutzes zu sehen, die dem Waldbesucher die Entscheidungsfreiheit im Rahmen einer zulässigen Selbstgefährdung lässt.

¹⁶³ BVerfGE 49, 89 (142); 53, 30 (57); 56, 54 (73); 77, 381 (402 f.).

¹⁶⁴ BVerfGE 77, 170 (214); 85, 191 (212).

¹⁶⁵ BVerfGE 77, 170 (215); BVerfG, NJW 1998, 975 (976).

E. Fazit

Die Verkehrssicherungspflicht in Großschutzgebieten sollte durch eine bundesgesetzliche Regelung eingeschränkt werden. Der Antrag der Fraktionen der SPD und Bündnis 90/Die Grünen zur Änderung des Bundesnaturschutzgesetzes ist grundsätzlich geeignet, dieses Ziel zu fördern, sollte aber sprachlich geringfügig geändert und durch ergänzende Regelungen im Bundesnaturschutzgesetz und im Bundeswaldgesetz flankiert werden. Hierbei ist es aus Sicht des Naturschutzes wünschenswert, auch andere Bereiche außerhalb von Nationalparks und Kernzonen von Biosphärenreservaten mit einzubeziehen, denn das Problem der Verkehrssicherungspflicht im Konflikt mit dem Naturschutz ist ein umfassendes und grundsätzliches. Insbesondere für Gebiete ohne Schutzstatus sollte versucht werden, über Sachverständige, technische Regelwerke u.Ä. auf die Zivilgerichte einzuwirken. Erforderlich ist zudem eine Öffentlichkeitsarbeit, die in der breiten Bevölkerung mehr Verständnis für die natürlichen Abläufe in der Natur und die damit verbundenen Gefahren schafft.

Vierter Teil: Ausblick

Das vorliegende Problempapier kann nur einen kurzen Überblick über einige wichtige Probleme der Verkehrssicherungspflicht insbesondere in den Großschutzgebieten und den (die Rechtsprechung und Literatur besonders beschäftigenden) Waldgebieten geben. Für eine Vielzahl von Fragen auch in benachbarten Problemfeldern besteht weiterer Forschungs- und Klärungsbedarf.

So hat beispielsweise die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen „Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume“ (ESAB) vorgelegt, die von einem Arbeitsausschuss erstellt worden sind, dem ganz überwiegend Straßenbaufachleute angehören. Die Interessen des Naturschutzes wurden hierbei nur unzureichend berücksichtigt. In diesem Zusammenhang ist insbesondere auch ein vom Gesamtverband der Versicherungswirtschaft bestelltes Rechtsgutachten von Prof. Dr. Gerrit Manssen, Lehrstuhl für öffentliches Recht an der Universität Regensburg, zu erwähnen, das eine staatliche Pflicht zum Verzicht auf die Neuanpflanzung von Bäumen am Straßenrand verfassungsrechtlich und einfachgesetzlich herleitet. Es bestehen berechtigte Zweifel, ob hierbei der Staatszielbestimmung des Art. 20a GG hinreichend Rechnung getragen wurde. Bei Umsetzung der Empfehlungen wäre der Erhalt wertvoller Alleen langfristig gefährdet.

Eine umfassende Bewältigung des Konflikts zwischen Verkehrssicherungspflicht und Naturschutz in all seinen Facetten setzt die Kenntnis der verkehrssicherungsrechtlichen Regelungen und der Praxis in den Ländern voraus. Zu untersuchen wäre die Verschränkung von zivilem und öffentlichem Haftungsrecht sowie von Naturschutz-, Bau-, Straßen-, Wald- und Wasserrecht. Umstritten ist ferner die Trägerschaft der Verkehrssicherungspflicht, also die Frage eines eventuellen Haftungsübergangs auf die jeweilige Schutzbehörde. Nicht hinreichend geklärt ist auch der Einfluss der einfachgesetzlichen und verfassungsrechtlichen Betretensrechte bei der Einschränkung der Verkehrssicherungspflicht. Um eine kohärente Regelung zu erzielen, ist eine Gesamtschau und nähere Analyse aller in Betracht kommender Problemfelder erforderlich.

Literatur

- Bell, Albrecht*: Die Verkehrssicherungspflicht insbesondere beim Betreten der freien Natur unter Berücksichtigung von ökologischen Schutzgebieten. In: Sächsische Verwaltungsblätter (SächsVBl.) 2000, S. 1-6.
- Bergeest, Jan*: Die rechtlich geforderte Verkehrssicherungspflicht in Forstbetrieben im Verhältnis zu deren finanziellen Mitteln. Göttingen 1999.
- Breloer, Helge/Mattheck, Claus*: Erhaltung und Sicherheit von Baum-Naturdenkmalen. In: LÖBF-Mitteilungen 19 (1994), Heft 2, S. 43-48.
- Breloer, Helge*: Verkehrssicherungspflicht bei Bäumen aus rechtlicher und fachlicher Sicht. 5. Aufl. Braunschweig 1996.
- Drees, Hans*: Die Verkehrssicherungspflicht des Waldbesitzers – eine Aufgabe mit unterschiedlichen Anforderungen? In: NuR 1989, S. 164-166.
- Engelhardt, Dieter/Brenner, Walter/Fischer-Hüftle, Peter*: Naturschutzrecht in Bayern mit Kommentar zum Bayerischen Naturschutzgesetz. Loseblattsammlung. Stand: Oktober 2001 (19. Erg.-Lfg.). München.
- Freistaat Sachsen, Staatsministerium für Umwelt und Landwirtschaft*: Verkehrssicherungspflicht im Wald. Leitfaden für den sächsischen Privatwaldbesitzer. Dresden 2000.
- Fröhlich, H. J.*: Unfallgeschehen und Unfallhaftung in der Forstwirtschaft. In: AgrarR 1977, S. 360-361.
- Gassner, Erich/Bedomir-Kahlo, Gabriele/Schmidt-Räntsch, Annette/Schmidt-Räntsch, Jürgen*: Bundesnaturschutzgesetz, Kommentar. München 1996.
- Gassner, Erich*: Das Recht der Landschaftspflege. Gesamtdarstellung für Bund und Länder. Radebeul 1995.
- Gebhard, Hugo*: Verkehrssicherungspflicht und Wald. In: AgrarR 1995, S. 389-398.
- Günther, Jörg-Michael*: Baumschutzrecht. Zur Anwendung von Baumschutzsatzungen und -verordnungen. München 1994.
- Günther, Jörg-Michael*: Die zivilrechtliche Haftung bei geschützten Bäumen. In: NuR 1994, S. 373-376.
- Hessisches Ministerium für Landesentwicklung, Wohnen, Landwirtschaft, Forsten und Naturschutz*: Zur Frage der Verkehrssicherungspflicht im Wald. In: HGZ 1993, S. 378-381.
- Hötzel, Hans-Joachim*: Schuldhaftige Verletzung der Verkehrssicherungspflicht bei Bäumen – mehr Rechtssicherheit durch die Anwendung des Visual Tree Assessment (VTA) als neuentwickelter Methode der Baumkontrolle. In: Agrarrecht 1996, S. 76-82.
- Hötzel, Hans-Joachim*: Verkehrssicherungspflicht und zivilrechtliche Haftung für geschützte Bäume. In: AgrarR 1999, S. 236-240.
- Hötzel, Hans-Joachim*: Verkehrssicherungspflicht für Bäume – BGH-Rechtsprechung und aktuelle Fragen. In: AgrarR 1998, S. 163-167.
- Klose, Franz/Orf, Siegfried*: Forstrecht. Kommentar zum Waldrecht des Bundes und der Länder, 2. Aufl. Münster Köln 1998.

- Kolodziejcok, Karl-Günther/Recken, Josef/Apfelbacher, Dieter/Iven, Klaus*: Naturschutz, Landschaftspflege und einschlägige Regelungen des Jagd- und Forstrechts. Ergänzbare Kommentierung und Sammlung der nationalen und internationalen Rechtsgrundlagen der Sicherung von Natur und Landschaft, des Artenschutzes, des Wildschutzes sowie der Erhaltung des Waldes. Loseblattsammlung. Stand: April 2002 (45. Lfg.).
- Kuler*: Pflege und Erhaltung von Alleebäumen aus der Sicht der Verkehrssicherung und des Naturschutzes – Kontrolle, Pflege, langfristige Planung. In: Straßenbetriebsdienst, FGSV-Kolloquium. Köln (ohne Jahrgang). S. 42-48.
- Louis, Hans Walter*: Buchbesprechung von Günther, Baumschutzrecht. In: NuR 1995, S. 215-216.
- Mantel, Kurt/Schlessmann, Hein*: Forstliche Rechtslehre, 1982, Band 1.
- Rebmann Kurt/Säcker, Franz Jürgen* (Hrsg.): Münchener Kommentar, Band 3, 2. Schuldrecht, Besonderer Teil (§§ 652-853). 2. Aufl. 1986.
- Nolte, Martin*: Die Erholungsfunktion des Waldes. Einfachgesetzliche Rechtsansprüche des Erholungsuchenden und ihre Grenzen unter besonderer Berücksichtigung des Strassen- und Wegerechts, des Forst- und Waldrechts und des Naturschutzes. Kiel 1997.
- Orf, Siegfried*: Aus der Rechtsprechung zur Verkehrssicherungspflicht des Waldbesitzers. In: NZV 1997, S. 201-209.
- Otto, Franz*: Die Verkehrssicherungspflicht und die Haftung für geschützte Bäume. In: NJW 1996, S. 356-361.
- Otto, Franz*: Empfehlungen zum Schutz vor Unfällen mit Aufprall auf Bäume (ESAB). In: UPR 2001, S. 429-431.
- Palandt, Otto*: Bürgerliches Gesetzbuch. 54. Aufl. München 1995.
- Riethmüller, Anne/Wagner, Stefan*: Verkehrssicherungspflicht in der Forstwirtschaft. In: Wertermittlungsforum 3/1999, S. 121-127.
- Schünemann, Wolfgang*: Bergsteigen im Schutz von Verkehrspflichten. In: NJW 1985, S. 1514-1515.
- Schwarz, Klaus*: Verkehrssicherung und Fledermausschutz im Wald. In: Nyctalus 6 (1998), S. 439-449.
- Wichardt, Hans-Jürgen*: Störerhaftung und Verkehrssicherungspflicht des Eigentümers trotz naturschutzrechtlicher Verfügungsbeschränkungen? In: NuR 1980, S. 145-150.