

Allgemeine Grundsätze der Verkehrssicherungspflicht im Wald

Das Bundeswaldgesetz und ihm folgend die Landesforstgesetze gestatten grundsätzlich das Betreten des Waldes auf eigene Gefahr. Weder aus dem Benutzungsrecht des Waldbesuchers auf eigene Gefahr noch aus der Duldungspflicht des Waldbesitzers - u.U. gegen seinen Willen - folgt, dass der Waldbesucher jede Gefahr im Wald selbst zu verantworten hat und den Waldbesitzer keine Verkehrssicherungspflicht trifft. Der Grundsatz lautet, dass der Waldeigentümer nicht für die typischen Waldgefahren, wohl aber für atypische, nicht vorhersehbare Gefahren haftet, wie beispielsweise schon früher das OLG Köln in einem Urteil vom 11.5.1987 (AgrarR 1988, 52) feststellt.

Gemäß Urteil des BGH vom 2.10.2012 – VI ZR 311/11 – haftet der Waldbesitzer grundsätzlich nicht für walddtypische Gefahren. Der BGH hat damit eine lange vermisste Klarstellung vorgenommen und für planmäßig bewirtschaftete Wälder und deren Forstwirtschaftswege die Sicherung der Waldbesucher vor walddtypischen Gefahren verneint.

Das Urteil des OLG Saarbrücken vom 9.11.2011 – 1 V177/10-46 - , dass bei Kolleginnen und Kollegen in der Waldbetreuung mit nicht funktionsgebundenen Wäldern für Irritationen gesorgt hat, ist damit aufgehoben.

Damit ist das Thema Verkehrssicherung im Wald wieder auf die Sach- und Rechtslage der Einzelfallentscheidungen vor 2010 zurückgeführt worden, - aber nun bei Präzisierung der zu beachtenden Punkte innerhalb der zu bejahenden Verkehrssicherungspflicht im Wald. Diese gilt uneingeschränkt für alle atypischen Gefahren, für alle walddtypischen Gefahren zusätzlich zu allen Verkehrswegen, zu schützenden Sachwerten (Bebauung...) und an Orten mit besonderer Einladungsfunktion (Spielplatz...) oder auf Grund sonstiger bewusster Eigentümerentscheidung zur Waldfunktion (z.B. Waldpark, Radroute, Sportstrecke...).

Dabei kommt es nicht auf die Stärke der Frequentierung, sehr wohl aber auf den Eigentümerwillen zur Duldung oder Eröffnung eines bewussten und gelenkten Verkehrs an. Da in der erläuternden Begründung von einem überspannten Ausmaß und Umfang der

Verkehrssicherungspflicht gesprochen wird, ist also eine eigentümergepflichtete Abwehr vor Gefahren (mindestens bei allen atypischen Risiken) und bei Verkehrseröffnung gegeben. Noch nicht definierte Grenzen werden zunehmend dort gesehen, wenn Eigentümer oder Nutzungsberechtigte nicht nur dulden, sondern funktional einen Verkehr eröffnen. Bestätigt ist damit eine Verkehrssicherungspflicht an allen Öffentlichen Verkehrsflächen, zu sonstigen Objekten und grundsätzlich vor atypischen Gefahren.

Im Hinblick auf das Betreten des Waldes gilt grundsätzlich, dass hier der Waldbenutzer mit den typischen Gefahren des Waldes zu rechnen hat und sich deshalb entsprechend umsichtig verhalten und erkennbare Gefahren meiden muss. Auf der anderen Seite ist der Waldbesitzer verpflichtet, die Gefahren, mit denen der Waldbenutzer nicht rechnen musste, zu beseitigen.

Bundesarbeitskreis Verkehrssicherung

Der Bundesarbeitskreis Verkehrssicherung traf sich am 16.9.2024 auf der Forststation Rheinelbe. Zunächst führte Kollege Oliver Balke durch den einzigartigen Industriewaldkomplex. In diesen sind Kunstobjekte aus ehemaligen Bestandteilen der Industrialisierung des Ruhrgebiets integriert. Intensive waldpädagogische Arbeit wird in der zentralen Forststation geleistet. Die Exkursion umfasste also auch die Fragestellungen bezüglich der Verkehrssicherungspflicht für Waldkindergärten, waldpädagogische Veranstaltungen, an Aufenthaltsorten (zum Beispiel Bänken), die erforderliche Statikprüfung bei Bauwerken, ermöglichte aber auch intensive Einblicke in diese prozessschutzorientierte Waldfläche und herausragende Ausblicke auf die inzwischen durchgegrünte Ruhrgebietskulisse.

In der anschließenden Tagung wurde die Intensität von Baumkontrollen an der Außengrenze von Wald zur Bebauung erörtert, die Bedeutung der verkehrsrechtlichen Widmung für Verkehrswege im Wald bezüglich der Verantwortung für den Waldbesitzer betont und die Geländerhöhe von Brückensicherungen besprochen.

Ein weiterer Themenkomplex beschäftigte sich mit der Zumutbarkeit von Baumkontrollen bei echter Unzugänglichkeit (Brombeeren, Steilhänge, Absturzgefahr).

Das nächste Treffen ist für 2026 in Berlin angedacht.

VI. Gelsenkirchener Verkehrssicherheitstag Wald, Bäume und Sicherheit

Die erneut ausgebuchte Veranstaltung (100 Teilnehmer) ist eine Veranstaltung des Bundes Deutscher Forstleute Nordrhein-Westfalen und des Landesbetriebes Wald und Holz Nordrhein-Westfalen zum Themenkreis mit den Schwerpunkten: Wald, Bäume und Sicherheit für forstliches bzw. baumfachliches Fachpublikum in NRW und findet alle 2 Jahre am Standort des Regionalforstamtes Ruhrgebiet statt.

Themen am 17.9.2024 waren unter anderem:

Der Artenschutz im Wald bei der baumbezogenen Verkehrssicherungspflicht, - mit Hinweisen zur Anwendung außerhalb des Waldes; die Baumkontrollorganisation an der Autobahn, das Vegetationsmanagement an der Bahn – Maßnahmen für eine sturmefeste Verkehrssicherung,

aktuelle Haftungsfragen zur Verkehrssicherungspflicht für Bäume und Auswirkungen von Kalamität und Klimawandel sowie aktuelle Rechtsprechung zur Verkehrssicherungspflicht. Dieter Jünemann, ehemals Wald und Holz, erläuterte konkret und nachvollziehbar das Konfliktfeld zwischen Artenschutz und Maßnahmen der Verkehrssicherung und zeigte die Lösungsmöglichkeiten auf.

Dr. Frank Eilermann präsentierte für die Autobahn GmbH des Bundes das modern aufgestellte System der Baumschauen und Baumarbeiten an Bundesautobahnen.

Simon Winkler-Portmann stieg nach fundierten Erläuterungen der Leistungen von Eisenbahninfrastrukturunternehmen am Beispiel der DB Infra GO und den Anforderungen an Waldeigentümer an Bahnlinien bei der Verkehrssicherungspflicht in eine sehr konstruktive Diskussion mit dem Forum zu den Möglichkeiten und Grenzen der Abarbeitung von Baumgefahren aus Waldflächen für die Bahnlinien ein. Dieses gemeinsame aufeinander zugehen wird bei diesem Thema der entscheidende Schritt bleiben.

Werner Liebeton vom Kommunalen Schadensausgleich in Bochum erläuterte praxisorientiert und anschaulich wesentliche Urteile zu Haftungsfragen nach Unfallereignissen. Wichtige Botschaften sind zum Beispiel: Ein Verkehrsschild sagt noch nichts über eine Widmung aus oder dass sich eine walddtypische Gefahr durch ihre Quelle bestimmt. Die kritische Auseinandersetzung mit der Begrifflichkeit „Megagefahr“ hat der Jurist Liebeton ebenso anschaulich in die Tagung eingebracht wie die Grundsätze bei der erforderlichen Qualifikation von Baumkontrolleuren.

Der leitende Justitiar des Landesbetriebes Wald und Holz Yuri Kranz fokussierte besonders auf die Auswirkungen des Klimawandels im Hinblick auf sich möglicherweise verändernde Sichtweisen bei der Verkehrssicherungspflicht. Die Rechtsprechung hat aber bisher eindeutig diesen Themenkreis analog der auch gesetzgeberisch fixierten zunehmenden Naturnähe der Waldflächen in die Risikosphäre des Waldbesuchers gestellt und den Waldeigentümer von Haftungen auch weiterhin befreit. Anzeichen für eine Abkehr von dem Grundsatz sich als Nutzer selbst vor walddtypischen Risiken zu schützen ist durchgängig nicht erkennbar. Die Tagungsteilnehmer können wie in der Vergangenheit die Vortragsinhalte Link-basiert als Nachschlagewerk für sich selber herunterladen. Ein VII. Gelsenkirchener Verkehrssicherheitstag ist für September 2026 fest vorgesehen.

Verkehrssicherung@BDF-online.de

Roland Haering / 10.10.2024