

Schwerpunkte der Beratung der Mitglieder lagen im Betrachtungszeitraum beim Thema

1. VSP an Bahngleisen nach Änderung des AEG in 2021/2022 und

(siehe verschiedene Berichterstattungen in BDF Aktuell oder Rückblick VI. Gelsenkirchener Verkehrssicherheitstag Wald – 2024 -)

2. bei der Erstellung von Lichtraumprofilen im Rahmen der VSP.

Beim Thema Lichtraumprofil gilt es zu unterscheiden die Varianten:

- I. angrenzend öffentlicher Verkehrsraum
- II. Privatstraße/Weg

Zu I.: Lichtraumprofil

Orientierung in der Meinungsbildung an Y.Kranz, *beck-online*, Zitiermöglichkeit: PdK NW D-5; Lichtraumprofil

„Immer wieder stehen auch Fragen im Zusammenhang mit der Herstellung des sog. Lichtraumprofils im Fokus. Mit dem Begriff wird der „lichte“, also freie Raum über einem Verkehrsweg bezeichnet. In der Vergangenheit stellte sich diese Frage nicht allzu oft, da sich oftmals die Träger der jeweiligen Straßenbaulast pauschal um das Lichtraumprofil gekümmert haben, auch wenn Waldbäume betroffen waren, ohne an die Waldbesitzer heranzutreten. In Zeiten knapper Kassen verzichteten die Träger der Straßenbaulast zunehmend auf nicht zwingend vorgeschriebene Aufgaben und versuchen, die Waldbesitzer in die Verantwortung zu nehmen. Dies reicht bis zur Forderung, das Lichtraumprofil vollständig freizuhalten, also quasi einen vollflächigen Blick in den blauen Himmel zu ermöglichen.

Verkehrssicherungspflichtig für Straßenbäume, also solche Bäume, die tatsächlich im öffentlichen Verkehrsraum stehen, sind die Träger der Straßenbaulast (§§ 43, 44 StrWG NRW). Nach der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs ist ein Baum, der am Rand eines an einer öffentlichen Straße angrenzenden Waldstücks steht, nur dann der Straße zuzuordnen, wenn er Eigentümlichkeiten aufweist, die ihn vom Waldsaum abheben. Solange er unauffällig im Wald steht, erstreckt sich die öffentlich-rechtliche Verkehrssicherungspflicht des Straßenbaulastträgers nicht auf ihn (BGH, Urt. vom 19.1.1989 – III ZR 258/87 –, juris; OLG Hamm, Urt. vom 30.6.2023 – I-11 U 51/22 –, juris).

Dies gilt jedoch nicht für Waldbäume, deren Äste in den öffentlichen Verkehrsraum ragen, hier trifft die Verkehrssicherungspflicht den jeweiligen Waldbesitzer. Dies gilt auch dann, wenn die Straße nachträglich durch den Wald geführt wurde. Beachtet werden muss, dass die dabei aus dem bisherigen Bestand freigestellten Bäume besonders schadensgeneigt sind.

Es ist grundsätzlich so, dass Teile von Anpflanzungen, die von einem an die öffentliche Straße grenzenden Grundstück in das Lichtraumprofil der Straße hineinragen und so einen sog. Überwuchs bilden, in NRW nach der Rechtsprechung des OVG NRW eine Sondernutzung darstellen (OVG NRW, Beschl. vom 29.5.2024 – 11 A 119/23 –, juris und vom 21.7.2009 – 11 A 701/07 –). Als Sondernutzung bezeichnet man die Benutzung der Straßen über den Gemeingebrauch hinaus (§ 18 Abs. 1 Satz 1 StRWG NRW). Die Sondernutzung bedarf der Erlaubnis der Straßenbaubehörde. Eine Erlaubnis für die Waldbesitzer, ihre Bäume in das Lichtraumprofil hineinwachsen zu lassen, gibt es nicht, sie würde auch nicht erteilt werden. Damit ist Überwuchs von Bäumen, der in das Lichtraumprofil hineinragt, als ungenehmigte Sondernutzung zu sehen. Nicht als Sondernutzung gilt hingegen die unterirdische, aber durchaus oberflächennahe Durchwurzelung einer Straße durch Bäume von den Nachbargrundstücken. Dies gilt selbst dann, wenn es zu Aufwölbungen der Straßendecke kommt, da solche Schäden als bloße Folge eines Vorgangs, der selbst nicht erlaubnispflichtig ist, regelmäßig ebenfalls weder erlaubnispflichtig noch überhaupt erlaubnisfähig sind, selbst wenn sie die Verkehrssicherheit verringern sollten (VG Aachen, Urt. vom 17.2.2021 – 10 K 5218/17 –).

Gemäß § 22 StrWG NRW kann der Straßenbaulastträger die erforderlichen Maßnahmen zur Beendigung der Sondernutzung anordnen. Das bedeutet, dass der Straßenbaulastträger die Waldbesitzer durch Bescheid mit Androhung der Ersatzvornahme verpflichten kann, das Lichtraumprofil im erforderlichen Maße freizuhalten. Schneidet der Waldbesitzer das Lichtraumprofil nicht frei, kann der Straßenbaulastträger auf Kosten des Waldbesitzers den Lichtraum freischneiden lassen und sodann dem Waldbesitzer die Kosten durch einen entsprechenden Kostenbescheid auferlegen.

Das gleiche Ergebnis kann der Straßeneigentümer auch durch ein zivilrechtliches Vorgehen erreichen, indem er den Waldbesitzer auf die Beseitigung der in den Verkehrsraum ragenden Äste in Anspruch nimmt und dies erforderlichenfalls durch eine Klage vor den Zivilgerichten durchsetzt (BGH, Urt. vom 8.6.1979 – V ZR 46/78 –, juris). Anspruchsgrundlage ist dann § 1004 Abs. 1 BGB.

33

Die teilweise geäußerte Auffassung, das Lichtraumprofil sei komplett und sogar gefahrenunabhängig freizuschneiden, ist jedoch unzutreffend (vgl. hierzu OLG Koblenz, Urt. vom 15.12.2003 – 12 U 1392/02 –). Die Verkehrssicherungspflicht für das Lichtraumprofil ist vielmehr je nach Verkehrsbedeutung der Straße variabel (Gebhard, Verkehrssicherungspflicht der Waldbesitzer, S. 54; OLG Düsseldorf, Urt. vom 19.4.2023 – 18 U 45/22 –, juris). Das Maß der einzuhaltenden Sorgfalt zum Schutz vor einem in den Straßenraum hineinragenden Baumteil ist insbesondere anhand folgender Kriterien zu bestimmen: Verkehrsbedeutung der Straße (unter Berücksichtigung des Verkehrs von Fahrzeugen mit höheren Aufbauten), Fahrbahnbreite, Erkennbarkeit der Gefahrenstellen, Höhe des hineinragenden Astes sowie Abwägung zwischen den Belangen der Verkehrssicherheit einerseits und dem ökologischen Interesse an der Erhaltung des Baumbestands andererseits (Schleswig-Holsteinisches OLG, Beschl. vom 22.10.2020 – 7 U 100/20 –). Aus den § 32 Abs. 2 StVZO, § 22 Abs. 2 StVO ergibt sich für Fahrzeuge eine maximal zulässige Höhe von 4 Metern. Die Rechtsprechung ist sich jedoch einig, dass es nicht erforderlich ist, das Lichtraumprofil grundsätzlich in dieser Höhe frei zu schneiden (OLG Düsseldorf, Urt. vom 19.4.2023 – 18 U 45/22 –, juris). Aufgrund des öffentlichen Interesses an der Erhaltung des

Baumbestands an öffentlichen Straßen ist zwischen diesem Interesse und den Belangen der Verkehrssicherheit abzuwägen. In welcher Höhe das Lichtraumprofil freizuhalten ist, hängt von der Verkehrsbedeutung der Straße ab, wobei zwischen viel und wenig befahrenen Straßen unterschieden werden muss. Bei Straßen von minderer Verkehrsbedeutung, bei geringer Verkehrsdichte und Schnelligkeit des Verkehrs kann von Fahrzeugführern besonders hoher Fahrzeuge erwartet werden, dass sie neben dem eigentlichen Verkehrsgeschehen auch den Luftraum oberhalb der Straße beobachten (Schleswig-Holsteinisches OLG, Beschl. vom 22.10.2020 – 7 U 100/20 –) und ihre Fahrweise entsprechend anpassen (OLG Düsseldorf, Urt. vom 19.4.2023 – 18 U 45/22 –, juris).

Wenn starke Äste eines Baumes in den Verkehrsraum hineinragen und nicht abgeschnitten werden, muss vor den Gefahrenästen durch entsprechende Warntafeln gewarnt werden, wenn die Verkehrsbedeutung der Straße nicht ganz gering ist. In Zweifelsfällen sollte ein freies Lichtraumprofil von 4 Metern angestrebt werden. Darüber hinaus ist zu prüfen, ob Äste oberhalb von 4 Metern bruchgefährdet sind bzw. ob oberhalb von 4 Metern Totäste in der Krone liegen, die jederzeit auf die Straße fallen können.

Soweit Straßenbäume erst in einer Höhe von 4 m den Luftraum über einer solchen zweispurigen Straße erreichen, liegt ein in jeder Hinsicht verkehrssicherer Zustand vor (OLG Düsseldorf, Urt. vom 19.4.2023 – 18 U 45/22 –, juris).

Eine Sicherung des Lichtraumprofils ist auch an Schienenwegen erforderlich. Gem. § 24 Satz 1 Nr. 1 3. Var. AEG sind Grundeigentümer innerhalb eines 50 m breiten Streifens beidseits entlang der Gleise verpflichtet, den Bahnverkehr vor Gefahren für die Sicherheit des Schienenverkehrs oder andere Rechtsgüter zu bewahren.“

II. Privatstraße (Zitiervorschläge: Hengst/Majcherek StrWG NRW/Hengst/Majcherek StrWG NRW § 1 3.2

„Privatwege sind alle Wege, die entweder nicht von einer Gebietskörperschaft oder nicht durch hoheitliche Widmung zum Verkehr bereitgestellt wurden oder deren beabsichtigte Widmung am Fehlen der dinglichen Verfügungsbefugnis gescheitert war. An ihnen bestehen insbesondere kein Gemeingebrauch und keine Straßenbaulast. Die Rechtsverhältnisse der Privatstraßen und -wege bestimmen sich – insbesondere sachenrechtlich – nach bürgerlichem Recht. Der Eigentümer kann bestimmen, ob und ggf. welche berechnigte Dritte in welchem Ausmaß nach Art und Umfang sein Grundstück zum Verkehr benutzen dürfen (§ 903 BGB). Dabei sind aber gesetzliche Regelungen zur Nutzung derartiger Wege zu beachten, so z. B. § 57 Abs. 2 Satz 2 LNatSchG NRW (Betretungsbefugnis) und § 14 Abs. 1 Satz 2 BWaldG. Sein Grundeigentum unterliegt (abgesehen von der möglichen Anordnungsbefugnis der Straßenverkehrsbehörde und gesetzlichen Verpflichtungen) jedenfalls nicht den Bindungen einer öffentlichen Sachherrschaft.“

Ein VII. Gelsenkirchener Verkehrssicherheitstag ist für September 2026 fest vorgesehen.
Details folgen im Frühjahr 2026.

Das nächste (analoge) Treffen im Bundesarbeitskreis Verkehrssicherung soll in Berlin stattfinden. Details ab Frühjahr 2026.

Verkehrssicherung@BDF-online.de

gez. Roland Haering / 28.07.2025