

Die Verkehrssicherungspflicht in Bezug auf Bäume und die Relevanz von Stadtgrün für die Gesundheit des Menschen

vorgelegt von der AG Natürlicher Klimaschutz – Stadtgrün des Klimabeirats Friedrichshain-Kreuzberg, erstellt von Maike Specht in Zusammenarbeit mit Grüne Höfe Berlin und Greenkiez. Vorgetragen von Caroline Dostal in der Bezirksverordneten Versammlung Friedrichs-Hain Kreuzberg am 19. Januar 2023

1. Juristische und baumfachliche Grundlagen der Verkehrssicherungspflicht

Begriff: Pflichten zur Sicherung von Gefahrenquellen.

Hintergründe und Wirkungen: Eine Verpflichtung zum Tätigwerden ergibt sich aus dem allgemeinen Rechtsgrundsatz, dass derjenige, der eine Gefahrenquelle schafft oder andauern lässt, grundsätzlich verpflichtet ist, die notwendigen und zumutbaren Vorkehrungen zu treffen, um eine Schädigung Dritter möglichst zu verhindern. (...) Bei Nichtbeachtung der Verkehrssicherungspflichten kann es zu Schadenersatzansprüchen kommen. Generelle Anspruchsgrundlage eines Geschädigten bei einer Verletzung der Verkehrssicherungspflichten ist § 823 BGB.¹

Jeder Baumeigentümer haftet für die Verkehrssicherheit seiner Bäume. Verkehrssicher bedeutet, dass von einem Baum keine Gefahr für Dritte ausgeht.

Dem Baumeigentümer können Schäden, die er durch rechtzeitige Pflege und Handeln hätte verhindern können, zur Last gelegt werden. Er muss im Schadensfall nachweisen, dass er alle ihm zumutbaren (Schutz-)Vorkehrungen getroffen und den Baum regelmäßig kontrolliert hat. Erst dann ist er nicht für den verursachten Schaden verantwortlich.

Der Terminus der „zumutbaren“ Schutzmaßnahmen ist ein auslegungsfähiger Begriff und nicht genau definiert. Es bestehen keine gesetzlichen Vorgaben, wie sich die Kontrollpflicht für den Baumbesitzer ausgestaltet. Wie häufig also zum Beispiel eine Kontrolle stattfinden muss. Der BGH legte in seinem Grundsatzurteil von 1965 (VersR 1965, 475; NJW 1965, 815) fest, dass die Baumkontrollen in regelmäßigen Abständen zu erfolgen haben, ohne aber die zeitlichen Abstände zu benennen.

Bis circa 2010 besagte die Rechtsprechung, dass Bäume zweimal jährlich zu kontrollieren seien. Grund hierfür war, dass der Baum im belaubten und unbelaubten Zustand gesichtet wird und der Baumkontrolleur damit unterschiedliche Schadsymptome erkennt.

Der zweimal jährliche Kontrollturnus ist mittlerweile in Rechtsprechung und Wissenschaft umstritten. In den von der Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung – Landbau e. V. (FLL) herausgegebenen Baumkontrollrichtlinien von 2020 heißt es, „dass die früher von Instanzgerichten überwiegend geforderten zweimaligen Kontrollen pro Jahr i. d. R. aus fachlicher Sicht nicht erforderlich, sondern Ausnahmen sind. Eine einmalige Kontrolle pro

¹ <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/verkehrssicherungspflicht-48650>

Jahr ist meist völlig ausreichend.“² Dieses Regelwerk dient als einheitlicher Leitfaden für die Überprüfung der Verkehrssicherheit von Bäumen im besiedelten Raum. Die Rechtsprechung zieht es als fachliche Leitlinie heran.

Die Häufigkeit der Kontrollen ist daher nicht pauschal festzulegen, sondern hängt ab von

1. Zustand des Baumes
Baumart, Alter, Wüchsigkeit, Schäden usw.
2. Standort des Baumes
Straße, Garten, Wald, Parkplatz, Feld usw.
3. Art des Verkehrs
Verkehrshäufigkeit und Verkehrswichtigkeit
4. Verkehrserwartung
mit welchen Gefahren muss gerechnet werden, Pflicht, sich selbst zu schützen
5. Zumutbarkeit der erforderlichen Maßnahmen
auch wirtschaftliche Zumutbarkeit von Baumkontrollen und Sicherungsmaßnahmen.³

Nach Ereignissen, die den Baum schädigen können, können zusätzliche Kontrollen außerhalb der Regelintervalle nötig sein, z. B. nach Stürmen, Eisregen, Hagel, Anfahrtsschäden oder Bauarbeiten.

„Unabhängig von der Frage der Kontrolldichte ist der Verkehrssicherungspflichtige zu einer eingehenderen fachmännischen Untersuchung (...) erst dann verpflichtet, wenn bei der Regelkontrolle an dem betreffenden Baum konkrete Defektsymptome - wie etwa spärliche und trockene Belaubung, dürre Äste, äußere Verletzungen, Wachstumsauffälligkeiten oder Pilzbefall - erkennbar sind.“⁴

Werden Defektsymptome festgestellt, sind weitere Diagnoseverfahren notwendig. Als Stand der Technik gelten die Richtlinien für Baumkontrollen zur Überprüfung der Verkehrssicherheit (kurz: Baumkontrollrichtlinien) der FLL.

2. Einschlägige Rechtsprechung

In der beigefügten Excel-Tabelle „Urteile Verkehrssicherungspflicht“ finden Sie eine Auflistung der einschlägigen Rechtsprechung (ohne Anspruch auf Vollständigkeit). Die vom Bezirksamt angeführten „mehreren Anklagen und Gerichtsverhandlungen“ gegen Mitarbeitende des bezirklichen Verwaltung⁵ konnten wir bei der uns möglichen Recherche

² Vorwort, in: Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung – Landbau e. V. (FLL): Baumkontrollrichtlinien – Richtlinien für Baumkontrollen zur Überprüfung der Verkehrssicherheit, 2020, S. 5. Vgl. auch Urteil OLG Köln v. 29.7.2010, Az. 7 U 31/10.

³ Breloer, Zur Häufigkeit der Straßenbaumkontrollen: <https://www.arboristik.de/kontroll.htm#beginn>

⁴ OLG Hamm, Urt. vom 30.10.2020, 11 U 34/20.

⁵ <https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/politik-und-verwaltung/bezirksverordnetenversammlung/online/to020.asp?TOLFDNR=54456>

im Internet nicht finden; wir bitten diesbezüglich um konkretere Ausführungen/Hinweise (Aktenzeichen).

Gerichtsurteile beziehen sich immer auf den betrachteten Einzelfall. **Die jeweiligen Umstände sind erheblich für das Urteil.**

Ergebnis: In allen Fällen, in denen die Verkehrssicherungspflichtigen die o. g. Baumkontrollen durchgeführt und festgestellte Schäden innerhalb einer Frist beseitigt hatten, wurden sie vom Vorwurf der Amtspflichtverletzung freigesprochen.

Dies gilt auch, wenn im Falle erkannter Schäden engmaschig kontrolliert wurden (auch bei Pilzbefall).

Zu einer Verurteilung der Verkehrssicherungspflichtigen kam es in folgenden Fällen:

- wenn nach der Feststellung eines schwerwiegenden Baumschadens die geplante Fällung nicht umgehend erfolgte (OLG Hamm 2020, in Excel-Tabelle Zeile 23; LG Potsdam, Zeile 41),
- wenn nach der Feststellung einer Baumschädigung keine engmaschigere Kontrolle stattfand (ArbG Aachen, Zeile 25; OLG Hamm, Zeile 47),
- wenn nach ausgeführten Baumarbeiten keine ausreichende Kontrolle der Standfestigkeit erfolgte (LG Frankfurt/Oder, Zeile 43; OLG Celle, Zeile 67),
- wenn von dem mit der Kontrolle Beauftragten erhebliche Schäden nicht erkannt wurden (OLG Köln, Zeile 29; OLG Rostock, Zeile 65),
- wenn beim Baum eine besondere Wuchsform (hier: Druckzwiesel) vorlag, bei der eine bloße Sichtkontrolle nicht ausreicht, und keine weitergehende fachmännische Untersuchung erfolgte (OVG Münster, Zeile 33),
- wenn Totholz nicht innerhalb von drei Monaten entfernt wurde (LG Bochum, Zeile 35),
- wenn die Baumkontrolle aus einem fahrenden Auto bei 30-50 km/h vorgenommen wurde (LG Osnabrück, Zeile 76).

In den vergangenen Jahren wurde von Gerichten immer wieder darauf verwiesen, dass etwa **ein natürlicher Astbruch zu den allgemeinen, „naturgebundenen und daher hinzunehmenden Lebensrisiken“ gehöre** (LG Frankenthal/Pfalz, Zeile 19; OLG Saarbrücken, Zeile 39; BGH, Zeile 51; OLG Karlsruhe, Zeile 59). „Der Verkehr muss gewisse Gefahren, die auf Gegebenheiten der Natur selbst beruhen, als unvermeidlich hinnehmen. Eine absolute Sicherheit gibt es nicht. Die Verkehrssicherungspflicht verlangt es insoweit nicht, gesunde, nur naturbedingt vergleichsweise bruchgefährdetere Baumarten an Straßen oder Parkplätzen zu beseitigen oder zumindest sämtliche in den öffentlichen Verkehrsraum hineinragenden Baumteile abzuschneiden.“ (BGH, Zeile 51)

Das OLG Karlsruhe hob darauf ab, „dass es grundsätzlich begrüßenswert ist, wenn eine Stadt im Stadtkern einen möglichst hohen Baumbestand unterhält“ (Zeile 59), und pflichtet dem Urteil des OLG Koblenz bei, „dass die Wahrscheinlichkeit, durch den Astbruch gesunder Baumäste einen Schaden zu erleiden, wesentlich geringer ist als die Gefahr durch andere

erlaubte Risiken wie beispielsweise den Kfz-Verkehr als solchen“ (OLG Koblenz, 01.12.1997, Az. 12 U 1370/96).

Die jährliche Anzahl von Schadensereignissen mit Personen- und/oder Sachschaden im Zusammenhang mit Baumsturz/Astbruch konnten wir weder berlin- noch deutschlandweit eruieren. Die allermeisten dürften im Zusammenhang mit Sturmereignissen stehen, in denen die Gerichte, wurden Baumkontrollen durchgeführt und etwaige Schäden beseitigt, regelmäßig von „höherer Gewalt“ ausgehen. Sehr wahrscheinlich bewegen sich die Zahlen im niedrigen zweistelligen Bereich.

3. Relevanz von Stadtgrün für die Gesundheit des Menschen

Dass gesundes Stadtgrün ein zentrales Element der Klimaanpassung ist, dürfte unstrittig sein.⁶ Hierzu gibt es auch zahlreiche Absichtserklärungen und Empfehlungen, u. a.:

„Wir erklären: Es ist unsere Verantwortung und Verpflichtung, das Stadtgrün für zukünftige Generationen zu sichern, zu stärken und weiter zu entwickeln. Wir (...) beschließen deshalb gemeinsam diese Charta für das Berliner Stadtgrün als eine politische Selbstverpflichtung. Wir werden die Entwicklung des Stadtgrüns konsequent und nachhaltig als integralen Bestandteil der Stadtentwicklung berücksichtigen, verstetigen und weiter entwickeln.“⁷

Gerade auch den Stadtbäumen wird dabei eine wichtige Rolle zugesprochen: „Für bereits stark erwärmte Bereiche innerhalb der Stadt müssen Lösungen berücksichtigt werden, um die Überwärmung grundsätzlich zu reduzieren (z. B. Dachbegrünung, Entsiegelungsmaßnahmen, Baumpflanzungen). (...) Die Bedeutung von Grünflächen und städtischer Vegetation, insbesondere Großbäumen, von begrünten Dächern, Hinterhöfen und Fassaden zur Reduzierung des städtischen Wärmeinseleffekts nehmen zu. (...) Der innerstädtische Baumbestand sollte nachhaltig gesichert und weiterentwickelt werden.“⁸

Wie der beigefügten Excel-Tabelle „Baumfällungen/-pflanzungen 2017-2022 Xhain“ zu entnehmen ist, ist der bezirkliche Baumbestand von einem dramatischen Schwund betroffen:

In den Jahren 2017–2022 wurden in Friedrichshain-Kreuzberg insgesamt 4.125 Bäume gefällt, davon 27 wegen „Schäden im Fahr- und Gehwegbereich“ und 568 für „Baumaßnahmen“ u. Ä.

Nur in den Jahren 2019–2022 waren es 3.077 Fällungen, davon 18 wegen „Schäden im Fahr- und Gehwegbereich“ und 361 für „Baumaßnahmen“ u. Ä.

⁶ Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen, <https://gruen-in-der-stadt.de/klima-und-umwelt/klimaanpassung>

⁷ Charta für das Berliner Stadtgrün, S. 4-6; Download über <https://www.berlin.de/sen/uvk/natur-und-gruen/charta-stadtgruen/>

⁸ Deutscher Städtetag, Anpassung an den Klimawandel in den Städten. Forderungen, Hinweise und Anregungen, 2019, S. 10-14, <https://www.staedtetag.de/files/dst/docs/Publikationen/Weitere-Publikationen/2019/klimafolgenanpassung-staedte-handreichung-2019.pdf>

Dem stehen für den Zeitraum 2019–2021 bezirkswweit insgesamt 453 Baumpflanzungen gegenüber.⁹

Von den Fällungen betroffen waren auch zahlreiche Jungbäume, die aufgrund der großen Hitze und Trockenheit nicht angewachsen waren.

Es ist festzuhalten, dass

- a) das bezirkliche Grünflächenamt nicht über die ausreichenden Personal- und Finanzmittel verfügt, um ausreichende Neupflanzungen vorzunehmen, um rein zahlenmäßig die Fällungen auch nur annähernd auszugleichen, und
- b) Neupflanzungen häufig nicht zu Erfolgen führen, sondern ihrerseits in den darauffolgenden Jahren gefällt werden müssen.

Dass abgestorbene/sterbende Bäume aus Gründen der Verkehrssicherheit gefällt werden müssen, steht außer Frage. (Allerdings ist zu erwägen, an geeigneten Stellen wenigstens den Baumtorso stehen zu lassen, um Totholzhabitate zu ermöglichen, wenn an selbiger Stelle ohnehin keine Nachpflanzung geplant ist. Außerdem sind bei der Baumpflege keine größeren Eingriffe vorzunehmen, als die oben dargelegte Verkehrssicherungspflicht erfordert!)

Für Fällungen aufgrund von „Schäden im Fahr- und Gehwegbereich“ und für „Bauvorhaben“ u. Ä. sollte gemäß dem Notfallmaßnahmenkatalog des Klimabeirats Friedrichshain-Kreuzberg jedoch ein Moratorium verhängt werden.

(Begriffserläuterung „Moratorium“: „vom lateinischen ‚morari‘, das heißt ‚verzögern‘, ‚aufschieben‘. Mit ‚Moratorium‘ bezeichnet man eine Vereinbarung darüber, dass eine bestimmte Sache für eine gewisse Zeit aufgeschoben wird. Es wird noch Bedenkzeit benötigt.“¹⁰ Es bedeutet nicht, dass nie wieder ein einziger Baum gefällt werden darf.)

Der Fall der Birken-Pappel in der Kreutzigerstraße hat gezeigt, dass es durchaus Möglichkeiten gebe, Verkehrssicherheit zu schaffen, ohne dass der Baum gefällt wird (Aufstellen von Parklets oder Blumenkübeln, wie von Christian Hönig (BUND) für diesen Fall vorgeschlagen).

Im Falle jeder einzelnen Baumfällungen sind alle möglichen Alternativen zu bedenken, zu überprüfen und, wenn möglich, umzusetzen. Das Ziel muss es sein, möglichst jeden gesunden Baum zu erhalten.

Dies gebietet nicht zuletzt die behördliche Pflicht, die Gesundheit der im Bezirk lebenden Menschen bestmöglich zu schützen und zu erhalten. Die zunehmende Hitze geht mit steigenden Zahlen von Hitzetoten, auch in Berlin, einher. Der Präsident der Ärztekammer Berlin Peter Bobbert: : **„Zwischen den Jahren 2018 und 2020 gab es allein in Berlin und Brandenburg rund 1.400 Hitzetote.** Hitze ist für Menschen mit Vorerkrankungen,

⁹ <https://www.berlin.de/ba-friedrichshain-kreuzberg/politik-und-verwaltung/aemter/strassen-und-gruenflaechenamt/gruenflaechen/baeume/>. Die Baumpflanzliste für 2022 liegt noch nicht vor. Nach Aussagen von Felix Weisbrich in der Verkehrsausschusssitzung am 23.11.2022 war das Baummanagement aber vollständig mit Fällungen ausgelastet und konnte keine Pflanzungen vornehmen.

¹⁰ <https://www.bpb.de/kurz-knapp/lexika/das-junge-politik-lexikon/320813/moratorium/>

Schwangere, kleine Kinder und alle, die im Freien arbeiten, eine konkrete Gefahr. Für ältere und vorerkrankte Menschen und insbesondere für diejenigen, die alleine wohnen, sind Hitzewellen lebensbedrohlich. Wir müssen als Gesellschaft die vulnerablen Gruppen vor dieser Gefahr schützen. **Es wird unterschätzt, wie viele Menschen schon heute in Folge der Klimakrise auch hier in Berlin sterben.**¹¹

¹¹ <https://www.berlin.de/sen/wgpg/service/presse/2022/pressemitteilung.1218221.php>. Hervorhebung durch den Klimabeirat.