

## Anlage 1

### Orientierungshilfe zur Handhabung der Verkehrssicherungspflicht im Wald

bei Gefahren durch Bäume / Baumteile / Äste, die sich im Einwirkungsbereich (einfache Baumlänge) von Straßen, Wegen, Erholungseinrichtungen etc. befinden

|  | Wege (auch Pfade, Reit- und Fahrwege)  | öffentliche Straßen, Bahnlinien, Bebauung  | Erholungseinrichtungen, Parkplätze (einschl. Zufahrten) im Wald etc.                   |
|--|--|--|--|
| <b>Baumkontrolle</b>   | grundsätzlich ist keine eigenständige Baumkontrolle erforderlich; die Kontrolle der Bäume erfolgt im Rahmen des Revierdienstes | 1 - 2 mal jährlich, je nach Verkehrsbedeutung und Gefährdungspotential der Bäume       | 2 mal jährlich   |
| <b>Vitalitätsmerkmale:</b>   |  | Schriftliche Dokumentation der Baumkontrolle erforderlich                              |  |
| abgestorbene oder abgebrochene Äste  | keine Maßnahme   | Entfernen bei akuter Gefahr (z.B. angebrochene, abgebrochene hängende, pendelnde Äste) | Entfernen bei akuter Gefahr (z.B. angebrochene, abgebrochene hängende, pendelnde Äste) |
| absterbende/abgestorbene Bäume, die offensichtlich in ihrer Statik <u>nicht beeinträchtigt</u> sind                                  | Entnahme nicht zwingend erforderlich   | umgehende Entnahme   | umgehende Entnahme   |
| <b>AUSNAHMEFALL:</b><br>die sog. „Megagefahr“ (siehe dazu die restriktive Definition auf S. 7-8 der Hinweise, vgl. Gefahr im Verzug) | Keine eigenständige Baumkontrolle erforderlich, umgehende Entnahme nur bei zufälliger Entdeckung                               | umgehende Entnahme   | umgehende Entnahme   |



## **Hinweise zur Verkehrssicherung** (aktualisiert im Dezember 2023)

- 1. Aktuelle Rechtslage im Wald und auf Waldwegen**
- 2. Umfang der Verkehrssicherungspflicht**
- 3. Einzelfälle der Verkehrssicherungspflicht**
- 4. Praktische Durchführung der Verkehrssicherung**
- 5. Verantwortung für die Durchführung**
- 6. Sensibilisierung der Waldbesucher und Waldbesucherinnen im Hinblick auf die aktuelle Gefahrenlage**
- 7. Abschließender Hinweis**

### **Anlagen**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die vergangenen Jahre und der damit einhergehende allgegenwärtige Klimawandel haben sich dramatisch auf den Zustand der Bäume in unseren Wäldern ausgewirkt. Neben zum Beispiel den durch die Borkenkäferplage geschädigten Fichten oder dem Eschentriebsterben sind nun auch zunehmend andere Baumarten, wie Buchen und Eichen, von erheblichen Schädigungen betroffen und die damit verbundenen Gefahren durch Astabbrüche und umstürzende Bäume steigen vielerorts eklatant. Diese verschärften Bedingungen haben zu Verunsicherung hinsichtlich des Umfangs der Verkehrssicherungspflichten im Wald beigetragen, so dass die gegenwärtige

1/16

#### **Verkehrsanbindung**

☎ Sie erreichen uns ab Hbf. mit den Linien 6/6A (Richtung Wiesbaden), 64 (Richtung Laubenheim), 65 (Richtung Weisenau), 68 (Richtung Hochheim), Ausstieg Haltestelle „Bauhofstraße“. 🚗 Zufahrt über Kaiser-Friedrich-Str. oder Bauhofstraße.

#### **Parkmöglichkeiten**

Parkplatz am Schlossplatz  
(Einfahrt Ernst-Ludwig-Straße),  
Tiefgarage am Rheinufer  
(Einfahrt Peter-Altmeier-Allee)



Rechtslage einer Erläuterung bedarf. Durch die mit diesem Schreiben gegebene übersichtliche Darstellung und die Vermittlung des diesbezüglichen Wissens soll erreicht werden

- Schäden von waldbesuchenden oder anderen Personen, Sachen und Gebäuden abzuwenden
- Handlungssicherheit für die Beschäftigten zu schaffen und sie vor Regress- und Schadensersatzansprüchen bzw. strafrechtlichen Sanktionen zu schützen
- Kosten der Verkehrssicherung für die Waldbesitzenden in einem angemessenen Rahmen zu halten, indem die Verkehrssicherung auf die erforderlichen und zumutbaren Maßnahmen begrenzt wird
- die Waldbesuchenden für die klimabedingten erhöhten Gefahren im Wald zu sensibilisieren

### **1. Aktuelle Rechtslage im Wald und auf Waldwegen**

Nach § 14 Abs. 1 S. 1 BWaldG i. V. m. § 22 Abs. 1 S. 1 u. 2 LWaldG darf jeder Wald zum Zwecke der Erholung betreten, wobei das Betreten auf eigene Gefahr erfolgt. In § 22 Abs. 1 S. 3 LWaldG wird weiter ausgeführt, dass neue Sorgfaltspflichten oder Verkehrssicherungspflichten der Waldbesitzenden hierdurch nicht begründet werden. Diese Formulierung macht deutlich, dass durch das freie Betretungsrecht keine Haftungserweiterung der Waldbesitzenden entstehen soll, andererseits aber die „allgemeine“ Verkehrssicherungspflicht (VSP) unberührt bleibt. Mit der Ergänzung in § 14 Abs. 1 S. 4 BWaldG, dass die Haftungsbeschränkung im Wald insbesondere für walddtypische Gefahren gilt, wurden die von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätze gesetzlich verankert.

Bei der allgemeinen VSP unterscheidet die Rechtsprechung zwischen walddtypischen und atypischen Gefahren, wobei die Waldbesitzenden den Waldbesucher lediglich, soweit möglich und zumutbar, vor den atypischen Gefahren schützen müssen (BGH vom 2. Oktober 2012 - VI-ZR 311/11, NJW 2013, 48).

**Waldtypische Gefahren** sind solche, die sich aus der Natur oder der ordnungsgemäßen Bewirtschaftung des Waldes unter Beachtung der jeweiligen Zweckbestimmung ergeben<sup>1</sup>. Auf diesen vorgegebenen Waldzustand (Wege und Bestände) muss sich grundsätzlich jeder Waldbesuchende im Rahmen seiner Eigenverantwortung einstellen.

*Beispiele:* Trockenäste in Baumkronen, Reisig im Bestand, herabhängende Äste, absterbende und abgestorbene Bäume, Schlaglöcher, unbefestigte Randstreifen und Engstellen, Auswaschungen, Steine, Wurzeln oder Glatteis.

**Atypische Gefahren** im Wald sind alle nicht durch die Natur oder die Bewirtschaftung vorgegebenen Zustände. Dies ist anzunehmen bei vom Waldbesitzer selbst oder Dritten geschaffenen Gefahrenquellen, mit denen ein vorsichtiger Waldbesuchender nicht rechnen muss, bzw. in Fällen, bei denen der Waldbesitzende einen „besonderen Verkehr“ eröffnet, anzieht oder duldet.

*Beispiele:* Forstschranken oder sonstige Hindernisse, Brücken, Treppen, Geländer, Sitzbänke und Schutzhütten, Spielgeräte, gefährliche Abgrabungen, aufgelassene historische Steinbrüche, Bodenschächte und ungewöhnliche Fahrbahnverschmutzungen.

Die Rechtslage hinsichtlich bestehender Verkehrssicherungspflichten im Wald hat sich trotz der erhöhten Risiken und veränderten Ausgangslage der waldtypischen Gefahren bislang nicht geändert. Das Grundsatzurteil des Bundesgerichtshofs (BGH) zur Verkehrssicherungspflicht aus dem Jahr 2012, mit dem festgestellt wurde, dass eine Haftung des Waldbesitzenden wegen Verletzung der Verkehrssicherungspflicht für waldtypische Gefahren grundsätzlich nicht besteht (BGH, Urteil vom 2. Oktober 2012; VI ZR 311-11), hat trotz der zunehmenden Verkehrsgefahren infolge der

---

<sup>1</sup> BGH, Urt. v. 2.10.2012, VI ZR 311/11 OLG Frankfurt, Beschl v. 30.10.2017, 13 U 111/17, VersR 2018, 107.

klimawandelbedingten Vitalitätsverluste und des vermehrten Anteils von ungepflegten Prozessschutzflächen im Wald Fortbestand (siehe dazu auch unten 3. a)

Eine klarstellende Gerichtsentscheidung des OLG Naumburg zum „Harzer Hexen-Stieg“ ist nun seit September 2023 rechtskräftig<sup>2</sup>. Das OLG hat entschieden, dass auf dem touristisch beworbenen Harzer-Hexen-Stieg in dem konkreten Fall, bei dem der Kläger von einem herabstürzenden Baum erfasst und schwer verletzt wurde, keine Verletzung einer Verkehrssicherungspflicht durch die waldbesitzende Stadt Thale vorliege. Unter Bezugnahme auf die geltende Rechtslage in Sachsen-Anhalt und die o. g. Rechtsprechung des BGHs könne der Waldbesucher, der auf eigene Gefahr den Wald betrete, nicht erwarten, dass der Waldbesitzende Sicherungsmaßnahmen gegen walddtypische Gefahren ergreift. Vielmehr haftete der Waldbesitzende selbst auf stark frequentierten und touristisch beworbenen Waldwegen nicht für walddtypische Gefahren. "Dies gilt ungeachtet der Tatsache, dass die Waldnutzung im Verlauf der Jahre zugenommen hat. Auch an stark frequentierten Waldwegen werden die Haftungsrisiken relevant, die nach den gesetzlichen Vorschriften der Waldbesucher tragen soll."

Aus dieser aktuellen Rechtsprechung lässt sich ableiten, dass **Risiken, die ein freies Bewegen in der Natur mit sich bringt, grundsätzlich zum entschädigungslos hinzunehmenden allgemeinen Lebensrisiko gehören**. Selbst auf Premiumwanderwegen gelte keine Haftung der Waldbesitzenden für walddtypische Gefahren.

**Ausnahme:** Eine Verkehrssicherungspflicht im Hinblick auch auf walddtypische Gefahren wie Astabbruch oder Baumumsturz trifft den Waldeigentümer bei an öffentliche Straßen angrenzenden Waldrändern sowie innerhalb des Waldes auch dort, wo er besondere Einrichtungen für die Öffentlichkeit vorhält oder eröffnet, mit welchen er gezielt Besucher anlockt und bei diesen eine gesteigerte Sicherheitserwartung

---

<sup>2</sup> BGH, Beschl. v. 21.9.2023 (VI ZR 357/21) zu OLG Naumburg v. 15.12.2020 (2 U 66/20).

herbeiführt, wie zum Beispiel Waldspielplätze, Grillplätze, Schutzhütten oder ausgewiesene Parkplätze. Dies bedeutet, dass jeder Einzelfall auch individuell betrachtet werden muss. Jeder Waldbesitzende, also auch die Kommunen, Private oder das Land, muss für sich die örtliche Situation im Lichte der Rechtslage selbst einschätzen und entsprechend handeln.

Jenseits der vorgenannten besonderen Einrichtungen würde es jedoch eine Überforderung der an einen Waldbesitzenden zu stellenden Anforderungen bedeuten, wollte man verlangen, alle abgestorbenen Bäume in der Nähe von Wanderwegen auf ihre Bruch- oder Umsturzgefahr zu untersuchen, wenn nicht besondere Anhaltspunkte für eine zeitlich nahe Gefahrensituation vorliegen.<sup>3</sup>

## **2. Umfang der Verkehrssicherungspflicht**

Der Begriff der Verkehrssicherungspflicht (VSP) ist gesetzlich nicht definiert, lässt sich aber wie folgt umschreiben: Wer in seinem Verantwortungsbereich durch Eröffnung, Unterhaltung oder – mit Einschränkungen – auch Duldung eines Verkehrs auf seinem Grundstück oder auf andere Weise Quellen für Gefahren schafft oder andauern lässt, hat Vorkehrungen zu treffen, die dem Schutz Dritter vor diesen Gefahren dienen.

**Anspruchsgrundlage** für einen evtl. Schadensersatzanspruch aufgrund einer Verletzung der VSP ist § 823 Abs. 1 BGB, wonach derjenige, der vorsätzlich oder fahrlässig das Leben, den Körper, die Gesundheit, das Eigentum oder ein sonstiges Recht eines Anderen widerrechtlich verletzt, dem Anderen zum Ersatz des daraus entstehenden Schadens verpflichtet ist.

In Anlehnung an diese allgemeine Regelung haben die Gerichte zur VSP eine auf den **jeweiligen Einzelfall** bezogene Rechtsprechung entwickelt, die in der Praxis eine wertende Betrachtung und Einschätzung mehrerer Faktoren sowie eine **argumentative Auseinandersetzung mit dem jeweiligen Einzelfall** erforderlich macht.

---

<sup>3</sup> Vgl. LG Braunschweig, Urteil vom 25. September 2002 – 2 O 2817/01 (321)



Für den Umfang der Verkehrssicherung im Wald sind dabei insbesondere folgende Faktoren maßgeblich:<sup>4</sup>

- **Zustand des Baumes** Baumart, Alter, Wüchsigkeit, Schäden
- **Standort des Baumes** Waldbestand, Waldweg, Straße, Parkplatz, Trimm-Dich-Pfad, Reitweg usw.
- **Art des Verkehrs** Zugänglichkeit / Frequentierung der Waldgebiete
- **Verkehrserwartung** auf welche Gefahren müssen sich Waldbesuchende einstellen?
- **Zumutbarkeit** Welche Baumkontrollen und Sicherungsmaßnahmen sind im Wald zumutbar?

### 3. Einzelfälle der Verkehrssicherungspflicht

#### a) Verkehrssicherungspflicht auf Waldwegen und im Bestand

Wie bereits dargelegt, hat der BGH in dem o. g. Urteil vom 2. Oktober 2012 klargestellt, dass zwar nach den gesetzlichen Vorgaben das Betreten des Waldes zu Erholungszwecken jedermann gestattet ist, die Benutzung des Waldes jedoch auf eigene Gefahr erfolgt. Den Waldbesitzenden, die das Betreten des Waldes dulden müssen, erwachsen dadurch keine besonderen Sorgfalts- und Verkehrssicherungspflichten. Sie haften nicht für waldtypische Gefahren, sondern nur für solche Gefahren, die im Wald atypisch sind. Dazu zählen insbesondere die Gefahren, die nicht durch die Natur bedingt sind. Die Gefahr eines Astbruchs ist dagegen grundsätzlich eine waldtypische

---

<sup>4</sup> Quelle: Senatsurteile des BGH vom 6. März 1990 - VI ZR 246/89, VersR 1990, 796, 797; vom 8. November 2005 - VI ZR 332/04, VersR 2006, 233 Rn. 9; vom 6. Februar 2007 - VI ZR 274/05, VersR 2007, 659 Rn. 14-15; vom 3. Juni 2008 - VI ZR 223/07, VersR 2008, 1083 Rn. 9; vom 9. September 2008 - VI ZR 279/06, VersR 2008, 1551 Rn. 10; vom 2. März 2010 - VI ZR 223/09, VersR 2010, 544 Rn. 5-6 und vom 15. Februar 2011 - VI ZR 176/10, VersR 2011, 546 Rn. 8-9;

Gefahr. Sie wird nicht deshalb, weil ein geschulter Baumkontrolleur sie erkennen kann, zu einer im Wald atypischen Gefahr, für die der Waldbesitzende einzustehen hätte.

Auch bei stark frequentierten Waldwegen (z. B. Premiumwanderwege) beschränkt sich die Verkehrssicherungspflicht des Waldbesitzenden auf Gefahren, die im Wald atypisch sind.<sup>5</sup> Bei Veranstaltungen im Wald wird es im Einzelfall darauf ankommen, ob und inwieweit die Veranstaltungsorganisatoren bei den Teilnehmenden ein berechtigtes Vertrauen darauf hervorgerufen haben, auch vor walddtypischen Gefahren geschützt zu sein. Ein solches Vertrauen wird keinesfalls begründet sein, wenn die Organisatoren vorab deutlich darauf hinweisen, dass es sich um eine Veranstaltung im Wald handelt, hinsichtlich dessen typischer Gefahren wie z. B. Astabbruch und Umstürzen von Bäumen keine Haftung übernommen werde.

### **Sonderfall „Megagefahr“**

Wenn auf einem Waldweg vom Waldbesitzenden erkannt wird, dass ein Baum oder Ast in allernächster Zeit mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit auf einen von Erholungssuchenden (mindestens mäßig) frequentierten Weg stürzen wird und hierbei Leibes- oder Lebensgefahr besteht („**Megagefahr**“), so gibt es bislang keine Rechtsprechung, die explizit eine Verkehrssicherungspflicht begründet. Es besteht keine rechtliche Pflicht, nach „Megagefahren“ zu suchen, es ist aber nicht auszuschließen, dass ein Gericht in diesem Ausnahmefall einer erkannten Megagefahr für den Waldbesitzenden eine Verantwortung und ggf. Haftung aus Treu und Glauben heraus (§ 242 BGB) i. V. m. den Grundrechten begründet.<sup>6</sup> Ein abgestorbener oder

---

<sup>5</sup> BGH, Beschl. v. 21.9.2023 (VI ZR 357/21) zu OLG Naumburg v. 15.12.2020 (2 U 66/20); so auch Senatsurteile des BGH vom 6. März 1990 - VI ZR 246/89, VersR 1990, 796, 797; vom 8. November 2005 - VI ZR 332/04, VersR 2006, 233 Rn. 9; vom 6. Februar 2007 - VI ZR 274/05, VersR 2007, 659 Rn. 14-15; vom 3. Juni 2008 - VI ZR 223/07, VersR 2008, 1083 Rn. 9; vom 9. September 2008 - VI ZR 279/06, VersR 2008, 1551 Rn. 10; vom 2. März 2010 - VI ZR 223/09, VersR 2010, 544 Rn. 5-6 und vom 15. Februar 2011 - VI ZR 176/10, VersR 2011, 546 Rn. 8-9; OLG

<sup>6</sup> Endres, Kommentar zum BWaldG 2022, § 14 Rn. 25



morscher Baum stellt als solcher daher keine akute Gefahr dar, solange er insbesondere keine Schiefelage aufweist. Vielmehr müssen besondere Anhaltspunkte für eine zeitlich nahe Gefahrenverwirklichung (akute Gefahr) bestehen, die dem Waldbesitzer auch bekannt ist<sup>7</sup> (z.B. eine angebrochene herabhängende Baumkrone<sup>8</sup>). Auch wenn diese „**Megagefahr**“ im Einzelfall schwer nachweisbar ist, wird empfohlen, in einem solchen Ausnahmefall der erkannten „Megagefahr“ eine Entnahme des Baumes vorzunehmen.)

#### b) Verkehrssicherungspflicht an öffentlichen Straßen und Bahnlinien

Nach den von der Rechtsprechung entwickelten Grundsätzen ist der Eigentümer des an einer öffentlichen Straße liegenden Waldgrundstücks verpflichtet, schädliche Einwirkungen auf die Verkehrsteilnehmer durch umstürzende Bäume oder abbrechende Äste zu vermeiden.<sup>9</sup> Auf die Vorteile und Zweckmäßigkeit **gemeinsamer Kontrollen** mit Straßenmeistereien entlang der öffentlichen Straßen (gewidmet gemäß § 36 Landesstraßengesetz) bzw. mit den jeweils Verantwortlichen der Deutschen Bahn AG wird hingewiesen.

Im Eisenbahnbereich gilt **§ 24 und § 24 a Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG)**. Danach ist derjenige, der die Verfügungsgewalt über ein Grundstück besitzt, verpflichtet auf dem Grundstück innerhalb eines 50 Meter breiten Streifens beidseits entlang der Gleise, gemessen von der Gleismitte des außenliegenden Gleises, die geeigneten, erforderlichen und zumutbaren Maßnahmen zu treffen, um Gefahren für die Sicherheit des Schienenverkehrs durch umsturzgefährdete Bäume, herausbrechende oder herabstürzende Äste oder sonstige Vegetation abzuwehren. Ergänzend sei an dieser Stelle auch auf § 24 a AEG hingewiesen, wonach Schienenwege betreibende Unternehmen, unbeschadet der Verpflichtung des nach § 24 Verkehrssicherungspflichtigen

---

<sup>7</sup> Hilsberg, in AFZ 2023, S. 41.

<sup>8</sup> LG Braunschweig NuR 2007, 778.

<sup>9</sup> BGH, Urteil vom 2. Oktober 2012 – ZR 311/11, NJW 2013, 48.

berechtigt sind, die Baumbestände in dem in § 24 Satz 1 genannten Bereich in angemessenen zeitlichen Abständen darauf zu sichten, ob Gefahren für die Sicherheit des Schienenverkehrs durch umsturzgefährdete Bäume, herausbrechende oder herabstürzende Äste oder sonstige Vegetation oder durch Zäune, Stapel, Haufen oder andere mit dem Grundstück nicht fest verbundene Einrichtungen nach Maßgabe der Absätze 2 bis 4 abzuwehren sind. Wird eine Sichtung durchgeführt, sollen auch solche Bäume berücksichtigt werden, auf Grund derer eine Gefährdung der Sicherheit des Schienenverkehrs noch nicht besteht, aber zu besorgen ist.

### **c) Verkehrssicherungspflicht bei Bebauung am Waldrand**

Waldbesitzer haben im Hinblick auf die Waldrandbebauung eine Verkehrssicherungspflicht und sind insoweit verantwortlich für Schäden durch Waldbäume. Für die **Bebauung am Waldrand** enthält weder das LWaldG noch die Landesbauordnung (LBauO) eine klare Abstandsregelung. Nach § 3 LBauO sind bauliche Anlagen so zu errichten, dass sie die öffentliche Sicherheit und Ordnung nicht gefährden, was grundsätzlich durch einen Regelabstand von einer Baumlänge gewährleistet ist. Hierauf haben die Forstämter im Rahmen der Anhörung zur Aufstellung von Bebauungsplänen oder der Genehmigung von Einzelbauvorhaben hinzuweisen.

Wird dieser Abstand nicht eingehalten, ist vor Erteilung der Baugenehmigung von dem Forstamt eine **Haftungsverzichtserklärung des Bauherrn für die Bebauung am Waldrand** (siehe ForstNET unter: Wissensbereich / Recht / Verkehrssicherungspflicht / Hinweise) einzufordern, die gleichzeitig als Dienstbarkeit ins Grundbuch eingetragen werden sollte. Diese Erklärung hat ausschließlich zivilrechtlichen Charakter; die strafrechtliche Verantwortlichkeit im Hinblick auf die VSP bleibt hiervon unberührt. Die Baubehörde ist nicht verpflichtet, die Baugenehmigung von einer Haftungsverzichtserklärung abhängig zu machen.



#### d) Verkehrssicherungspflicht an Erholungseinrichtungen, Parkplätzen (einschließlich Zufahrten) etc.

**Erholungseinrichtungen** (z. B. Kinderspielplätze, Grill- oder Rastplätze; Schutzhütten, Sitzbänke, Loipen, Stationen an Trimm-Dich-Pfaden, Waldlehr- oder Walderlebnispfade etc.) werden vom Waldbesitzenden oder einem anderen Berechtigten (Vertragspartner) angelegt. Von solchen Einrichtungen können atypische Gefahren für die Waldbesucher und Benutzer ausgehen. Für Erholungseinrichtungen besteht deshalb eine gesteigerte VSP des Eigentümers bzw. des Trägers; gegebenenfalls ist die Verantwortlichkeit im Hinblick auf die Wahrnehmung der VSP vom Eigentümer auf den Träger vertraglich zu delegieren. Mit zunehmendem Publikumsverkehr steigen auch die Anforderungen an die VSP; insoweit ist auch zu prüfen, ob im konkreten Einzelfall die präventive Entnahme von Bäumen angezeigt ist.

Für die Errichtung, den Betrieb und die Überwachung von **Spielplätzen** gelten besondere Regelwerke. Sofern Spielplätze im Wald in Eigenregie betrieben werden, sind die Europäischen Normen DIN EN 1176 (Kinderspielgeräte) und DIN EN 1177 (Stoßdämpfende Spielplatzböden) zu beachten. Diese geben die allgemein anerkannten Regeln der Technik wieder.

Insbesondere ist bei der Kontrolle und Wartung darauf zu achten, dass diese von sachkundigen Personen in den festgelegten Kontrollzeiträumen durchgeführt werden. Bei fehlenden persönlichen Voraussetzungen sind die Aufgaben an entsprechende Anbieter zu vergeben.

Ergänzend wird auf ein Informationsblatt der Unfallkasse Rheinland-Pfalz (*siehe ForstNET unter: Wissensbereich / Recht / Verkehrssicherungspflicht / Hinweise*) verwiesen.

Gesetzliche Anforderungen an das Aufstellen von **Wegeschränken** gibt es nicht. Vor dem Hintergrund der Rechtsprechung (OLG Köln, Urteil vom 11.05.1987, NJW-RR 1987,988) sollten die Schranken mit einer auffallenden Farbmarkierung (z.B. weiß-rot)



über die gesamte Breite versehen sein. Zusätzlich sollten auf beiden Seiten Rückstrahler (Katzenaugen) angebracht sein. Nur ausnahmsweise erforderlich ist die Aufstellung von Warnschildern, wenn sich die Schranke an einer unübersichtlichen Stelle (z.B. einer scharfen Kurve) befindet. **Beschädigte Schranken** sind umgehend abzubauen oder instand zu setzen. Nicht benötigte Schranken sind abzubauen.

#### e) Verkehrssicherungspflicht bei der Holzernte und der Holzlagerung

Nach § 22 Abs. 4 Nr. 4 LWaldG ist das Betreten von Waldflächen und Waldwegen während der Dauer des Einschlags und der **Aufarbeitung von Holz** nur mit Zustimmung der Waldbesitzenden gestattet. Dennoch befreit dieses Betretungsverbot nicht von der VSP.

Bei der **Holzernte** ist insbesondere auf die strikte Einhaltung der **Unfallverhütungsvorschriften** zu achten, weshalb z.B. auch eine Absperrung mittels über Waldwege gefällte Baumstämme nicht in Betracht kommt, da sie Rettungsmaßnahmen beeinträchtigen kann.

Bei der Aufarbeitung von Holz in der Nähe von **Stromleitungen** ist das Energieversorgungsunternehmen 10 Tage vor der Maßnahme zu informieren.

**Holzpolter** sollten nicht in unmittelbarer Nähe von Spiel-, Rast- oder Grillplätzen liegen und so angelegt werden, dass von diesen keine Gefahr für Waldbesuchende ausgehen kann (siehe *ForstNET unter: Wissensbereich / Recht / Verkehrssicherungspflicht / Hinweise / Lagerung von Holz im Wald*). Der Überwachung der mit der Holzlagerung beauftragten Unternehmen und Betriebsangehörigen kommt besondere Bedeutung zu.

Bezüglich der **Holzlagerung an öffentlichen Straßen** wird verwiesen auf das Rundschreiben an alle Forstämter vom 01.02.2005 (siehe *ForstNET unter: Wissensbereich / Recht / Verkehrssicherungspflicht / Hinweise*). Das Rundschreiben enthält insbesondere Hinweise hinsichtlich des einzuhaltenden Mindestabstandes, der notwendigen Absicherungsmaßnahmen und der Zusammenarbeit mit der zuständigen Straßenmeisterei.



#### 4. Praktische Durchführung der Verkehrssicherung

Der Aufgabenkatalog der staatlichen Forstämter in Rheinland-Pfalz (PB 3, ProduktNr. 03 07 02) vom 03.12.2003 regelt die Wahrnehmung der Aufgaben im Zusammenhang mit der VSP durch die Revierleitung.

Diesen Hinweisen zur Verkehrssicherung liegt als **Anlage 1** die „**Orientierungshilfe zur Handhabung der VSP im Wald**“ bei, die für die Durchführung der entsprechenden Kontrollen maßgeblich ist.

Auf den Grundsatz, dass abgestorbene und absterbende Bäume an öffentlichen Straßen, Bahnlinien, Bebauungen, Erholungseinrichtungen und Parkplätzen umgehend zu entfernen sind, wird hingewiesen.

##### **a) Baumkontrolle**

Zur Kontrolle des Baumbestandes genügt in der Regel eine auf die Gesundheit, Standsicherheit und Bruchfestigkeit der Bäume bezogene Sichtprüfung vom Boden aus. Sie erstreckt sich auf eine Baumlänge (tatsächliche Bestandshöhe) beidseits der Straße und der Bahnlinie bzw. des zu sichernden Objekts. Die Baumkontrollen sollten **abwechselnd im belaubten und im unbelaubten Zustand** durchgeführt werden (BGH, Urteil vom 4. März 2004 – ZR 225/03, NJW 2004, 1381).

Weitergehende Spezialuntersuchungen (Freilegen der Wurzelanläufe, Abklopfen, Anbohren, Untersuchungen vom Hubsteiger aus, Fractometeruntersuchungen u. ä.) sind nur ausnahmsweise durchzuführen, z. B. wenn alte Bäume, die eine Gefährdung für Waldbesucher darstellen könnten, erhalten werden sollen. Im Regelfall sind **geschädigte oder** aus sonstigen Gründen **nicht mehr standfeste Bäume zu entfernen**.

Nach besonderen Schadensereignissen wie Windwurf, Schneebruch oder anderen Naturereignissen, die Auswirkungen auf die Standsicherheit der Bäume haben könnten, sind in der Regel „ereignisfolgende“ **Zusatzkontrollen** erforderlich.

**Empfehlung:** Jede Revierleitung sollte sich für ihren Zuständigkeitsbereich eine Karte anlegen, in der die Häufigkeit der jährlich vorzunehmenden Baumkontrollen der unterschiedlichen Kontrollobjekte (Straßen, Parkplätze usw.) mit verschiedenen Farben markiert wird; in Zweifelsfällen kann der Untersuchungsrythmus gemeinsam mit der Forstamtsleitung festgelegt werden.

### **b) Durchführung der erforderlichen Verkehrssicherungsmaßnahmen**

Bei der Maßnahmensteuerung ist zwingend zu beachten, dass im Rahmen der Baumkontrolle festgestellte **akute Gefährdungen umgehend** beseitigt werden. Ggfls. sind in einer Prioritätenliste der Gefährdungsgrad der zu beseitigenden Bäume zu berücksichtigen und bis zur Beseitigung Abspermaßnahmen vorzunehmen. Eine akute Gefährdung ist bei einem Zustand anzunehmen, der einen unmittelbar bevorstehenden Eintritt der Verwirklichung des Risikos für Menschen und/oder Sachen darstellt.

Für Verkehrssicherungsmaßnahmen erforderliche **Straßensperrungen** bedürfen der Genehmigung der zuständigen Straßenverkehrsbehörde. Bei einer Straßensperrung ist der im Rahmen der Genehmigung erteilte Regelplan nach RSA (Regelwerk zur Sicherung von Arbeitsstellen entlang öffentlicher Straßen) unbedingt einzuhalten.

Aus Kostengründen sind insofern gemeinsame Maßnahmen mit den Straßenmeistereien des Landesbetriebs Mobilität Rheinland-Pfalz (LBM) anzustreben, deren Verantwortung für die Verkehrssicherheit an öffentlichen Straßen durch diese Hinweise zur Verkehrssicherung unberührt bleibt.

### **c) Dokumentation**

Den Revierleiterinnen und Revierleitern obliegt die **schriftliche Dokumentation** der erfolgten Kontrollen und der veranlassten Maßnahmen gemäß der **Anlage 2.**

Die Aufwendungen für Verkehrssicherungsmaßnahmen sind bei der entsprechenden Produktnummer zu verbuchen.



Die Revierleiterinnen und Revierleiter legen den Forstämtern **zum Jahresende** die **Dokumentation gemäß Anlage 2** über die Durchführung der Baumkontrollen und der veranlassten Verkehrssicherungsmaßnahmen vor.

### **5. Verantwortung für die Durchführung**

Nach dem Aufgabenkatalog der staatlichen Forstämter in Rheinland-Pfalz (PB 3, Produkt-Nr. 03 07 02) vom 03.12.2003 obliegt die Gefahrenanalyse und Vorbereitung von Verkehrssicherungsmaßnahmen der **Revierleiterin** bzw. dem **Revierleiter**.

Die Wahrnehmung der Baumkontrollen im **Körperschaftswald** ist finanziell bei staatlichem Revierdienst von den Betriebskostenbeiträgen abgedeckt. Die Finanzierung der durchzuführenden erforderlichen VSP-Maßnahmen erfolgt über den Wirtschaftsplan.

Die zivilrechtliche Haftung im öffentlichen Wald trifft im Falle einer Verletzung der VSP im Staatswald das Land und im Körperschaftswald die Kommune unabhängig davon, ob der Revierdienst durch staatliche oder kommunale Revierleiter versehen wird.

Im Privatwald trägt der private Waldbesitzende als Eigentümer das aus der Verkehrssicherungspflicht resultierende Haftungsrisiko. Im Privatwald ist es grundsätzlich nicht Aufgabe der Revierleitung, regelmäßige Baumkontrollen im Rahmen der VSP durchzuführen. Werden akute Gefahren im Privatwald festgestellt, sind diese den Waldbesitzenden oder der zuständigen allgemeinen Ordnungsbehörde zu melden.

Die im Rahmen der VSP erforderlichen Kontrollen und Maßnahmen im Privatwald fallen nur dann in den Verantwortungsbereich der Revierleitung bzw. ggfls. der Leitung der Technischen Produktion, wenn der private Waldbesitzer diese Aufgaben gemäß §31 Abs. 2 LWaldG dem Forstamt übertragen hat.

## **6. Sensibilisierung der Waldbesucher und Waldbesucherinnen im Hinblick auf die aktuelle Gefahrenlage**

Die eingangs geschilderte erhöhte Gefahrenlage im Wald, v.a. durch die Folgen des Klimawandels, sorgt dafür, dass die Verkehrssicherheit für die Waldbesucherinnen und Waldbesucher zum Teil erheblich gefährdet ist. Der Waldbesuch ist nach wie vor möglich, allerdings sollte sich jeder der möglichen Gefahrenquellen bewusst sein und wissen, mit welchen Risiken der Waldbesuch verbunden sein kann.

Auch wenn über den Klimawandel und die damit verbundenen Auswirkungen in der Öffentlichkeit und den Medien verstärkt berichtet wird, gibt es bei vielen Waldbesuchenden das persönliche Empfinden, sich auf Waldwegen und in den beförsterten Wäldern behütet und beschützt zu fühlen. Wie sich aus dem Beschluss des OLG Naumburg aus dem Jahr 2020 ergibt,<sup>10</sup> besteht zwar keine grundsätzliche Pflicht der Waldbesitzenden zur Beschilderung von Gefahrenstellen. Es wird aber dennoch dringend empfohlen, die Öffentlichkeit und insbesondere die Waldbesucher und -besucherinnen vor Ort auf die potentiellen Gefahrensituationen hinzuweisen. Im Besonderen gilt dies für ausflugssuchende Kindergärten, Schulen und Vereine. Die Botschaft der Sensibilisierung kann auf verschiedensten Wegen gestreut werden und sollte möglichst breit und durch unterschiedliche Verteiler adressiert werden. Mögliche Wege sind Pressemeldungen, Schilder, Aufkleber, Veröffentlichungen, Informationsveranstaltungen, Flugblätter etc. Auch regional betroffene Vereine und Einrichtungen wie Kindergärten, Schulen, aber auch Verbände, Kommunen und Tourismusinstitutionen sollten möglichst als zielgruppenspezifische Multiplikatoren in die Aufklärungskampagne einbezogen und ihnen dazu entsprechende Informationen angeboten werden.

Die ZdF, das Ministerium und KOMMA stehen als Ansprechpartner unterstützend zur Verfügung.

---

<sup>10</sup> Beschl. des OLG Naumburg v. 20.12.2020 (2 U 66/20)



## **7. Abschließender Hinweis**

Zur Vertiefung und Festigung der Kenntnisse zur Verkehrssicherung im Wald werden regelmäßig Fortbildungsveranstaltungen beim WBZ bzw. bei Dritten angeboten. Dabei werden nicht nur die rechtlichen Grundlagen der VSP, sondern auch weitergehende Kenntnisse über Baumkrankheiten und neue Entwicklungen über Baumkontrollmethoden vermittelt.

Diese Hinweise heben die bisherigen allgemeinen Hinweise und erläuternden Schreiben zur Verkehrssicherung im Wald durch das MKUEM und die ZdF auf und ersetzen diese.

### **Anlagen:**

Anlage 1: Orientierungshilfe zur Handhabung der Verkehrssicherungspflicht im Wald

Anlage 2: Dokumentation Verkehrssicherung

gez. Dr. Stephanie Gilfrich-Schneider

(MKUEM)

gez. Carsten Schmalfluss

(Zentralstelle d. Forstverwaltung)