

DIE VERKEHRSSICHERUNGSPFLICHT – ALTE PROBLEME UND NEUE STANDARDS?

von Armin Braun

Der letzte Vortrag am Ende eines langen Veranstaltungstages, zumal an einem Freitag im Hinblick auf das unmittelbar bevorstehende Wochenende, ist gleichermaßen undankbar wie dankbar, birgt besondere Risiken, aber auch besondere Chancen. Herr Rechtsanwalt Schumacher, der die heutige Veranstaltung allein als hervorragender Organisator und ansonsten als entspannter Zuhörer genießen darf, hat in vergleichbarer Situation seinen Vortrag einmal wie folgt eingeleitet: „Nach solch spannenden Vorträgen und hochkarätigen Referenten, was soll ich jetzt nach einem an sich schon hinreichend langen Seminartag noch sagen und sie aus der Lethargie nach der verdienten Kaffeepause reißen?“⁽¹⁾ Das besondere Risiko für den Abschlussreferenten liegt darin, dass oft ein Großteil der Teilnehmer von den vorangegangenen Vorträgen bereits vollgestopft ist wie ein Nürnberger Trichter, das nahende Ende der Veranstaltung herbeisehnt, ebenso wie das bevorstehende Wochenende. Der ein oder andere hat möglicherweise bereits einen vorzeitigen Abgang eingeplant im Hinblick auf günstige Zugverbindungen oder dringende Anschlussstermine, sodass sich mitunter vor oder im Laufe des letzten Vortrages die Reihen bereits lichten. Es gilt also, die Spannung hochzuhalten, die Teilnehmer nicht allzu sehr zu langweilen und nicht nur zu informieren, sondern wohl dosiert auch ein wenig zu unterhalten. Dann aber bietet ein solcher letzter Vortrag die besondere Chance, zumindest vorübergehend im Gedächtnis der Teilnehmer haften zu bleiben und einen angenehmen, gleitenden Übergang in den bevorstehenden Feierabend bzw. das bevorstehende Wochenende zu gewährleisten. Ich werde mein Bestes geben, diese Chance zu nutzen. Ob es mir gelingt, müssen letztlich Sie, sehr geehrte Damen und Herren, am Ende der Veranstaltung entscheiden.

DIE VERKEHRSSICHERUNGSPFLICHT: EINE SPHINX MIT VIELEN GESICHTERN

Der Begriff der Verkehrssicherungspflicht taucht in keinem Gesetz auf und ist demgemäß auch nirgendwo gesetzlich definiert. Er ist vielmehr im Laufe mehr als eines Jahrhunderts von der Rechtsprechung entwickelt worden als Teilaspekt der allgemeinen Deliktshaftung aus § 823 BGB bzw. der Amtshaftung aus § 839 BGB, soweit die Verkehrssicherungspflicht hoheitlich wahrgenommen wird. Danach hat jeder, der einen Verkehr eröffnet, also Gefahrenquellen schafft oder für sie verantwortlich ist, notwendige Schutzvorkehrungen gegen die daraus für Dritte resultierenden Risiken zu treffen.⁽²⁾ Von zentraler Bedeutung, insbesondere unter Berücksichtigung der historischen Entwicklung, ist der Umstand, dass es sich bei der Haftung für die Verletzung von Verkehrssicherungspflichten überwiegend um eine Haftung für Unterlassung handelt, nämlich die Unterlassung zumutbarer und gebotener Sicherungsmaßnahmen. Dass eine Haftung für Unterlassung grundsätzlich in Frage kommt, ist seit mehr als hundert Jahren unstrittig, allein deshalb aber noch keineswegs selbstverständlich. Nach Inkrafttreten des BGB zum 1.1.1900 hatte das Reichsgericht erstmalig im Jahre 1902 Gelegenheit, die Rechtsfrage zu klären, ob eine Haftung für Unterlassung aus § 823 BGB überhaupt in Betracht

kommt. Ein auf einem öffentlichen Weg stehender alter, morscher Baum, der in der Unterhaltungslast des preußischen Fiskus stand, war umgefallen und hatte Schäden am Grundstück des Klägers verursacht. Während das OLG Marienwerder als Berufungsinstanz generell noch eine Haftung für Unterlassen nach dem BGB abgelehnt hatte und infolgedessen die Klage abgewiesen hatte, hat das Reichsgericht in dieser Entscheidung erstmalig die Möglichkeit einer Haftung des Eigentümers für unterlassene Sicherungsmaßnahmen nach dem damals ganz neuen BGB bejaht.⁽³⁾ In dieser Entscheidung hat das Reichsgericht erstmalig postuliert, dass „jetzt ein jeder auch für Beschädigungen durch seine Sachen insoweit aufkommen solle, als er dieselben bei billiger Rücksichtnahme auf die Interessen des anderen hätte verhüten müssen“.⁽⁴⁾

Mit dieser Grundsatzentscheidung hat schon das Reichsgericht die Weichen gestellt für eine Haftung des Verkehrssicherungspflichtigen wegen unterlassener Sicherungsmaßnahmen aufgrund richterlicher Einzelabwägung, woran sich letztlich in über hundert Jahren nichts geändert hat. Das Reichsgericht selbst hat in den darauf folgenden Jahrzehnten in zahlreichen Einzelfällen nur sehr zurückhaltend eine Haftung des Verkehrssicherungspflichtigen angenommen und nur geringe Anforderungen an die Verkehrssicherungspflicht gestellt. Demgegenüber hat sich in der Rechtsprechung des BGH spätestens bereits seit den 50er Jahren des 20. Jahrhunderts eine zunehmend strengere Rechtsprechung zu Lasten des Verkehrssicherungspflichtigen entwickelt. Erst in den letzten 10–20 Jahren scheint demgegenüber in der Rechtsprechung das Pendel wieder zurückzuschlagen zu einer stärkeren Betonung der Eigenverantwortung der Verkehrsteilnehmer und im Großen und Ganzen weniger strengen Anforderungen an die Verkehrssicherungspflicht.⁽⁵⁾

ARMIN BRAUN

ist Volljurist und seit 1.7.1993 als Referent für Haftpflichtschäden bei der GVV-Kommunalversicherung VVaG tätig. Bei dem Beitrag handelt es sich um die schriftliche Fassung eines Referats, das Herr Braun auf dem 6. Hamm-Bochumer Haftpflichttag der Kanzlei Dr. Eick & Partner Rechtsanwälte mbH am 25. September 2015 in Hamm gehalten hat. Die Vortragsform ist beibehalten worden.

STANDARDS

Kommen wir damit übergangslos zum zweiten zentralen Begriff meines Vortragsthemas, den Standards. Was ist überhaupt ein „Standard“? Der Duden lehrt uns hierzu unter anderem Folgendes: „etwas, was als muster-gültig, modellhaft angesehen wird und wonach sich anderes richtet; Richtschnur, Maßstab, Norm“. ⁶⁾ Wikipedia klärt uns weiterführend wie folgt auf: „Ein **Standard** ist eine vergleichsweise einheitliche oder vereinheitlichte, weithin anerkannte und meist angewandte (oder zumindest angestrebte) Art und Weise, etwas herzustellen oder durchzuführen, die sich gegenüber anderen Arten und Weisen durchgesetzt hat.“ Zur Bedeutung heißt es dort weiter: „Im Englischen wurde Standard in seiner heutigen Bedeutung ursprünglich nur in der Form des Königsstandards gebraucht. Im Namen oder Zeichen (der Standarte) des Königs festgelegte Normen wurden als maßgebend betrachtet. Ein Standard ist so eine Art Sammelpunkt, um den man sich schart – ähnlich der Standarte („ein an einer Stange gehisstes Feldzeichen, meist ein plastisches Bild, das den Versammlungsort eines Truppenteils in der Schlacht markierte und so zum Insigne dieses Truppenteils wurde“). ⁷⁾ Nicht vorenthalten will ich Ihnen schließlich noch ein Zitat des visionären Bill Gates, das wie folgt lautet: „Um einen neuen Standard zu erschaffen, braucht es etwas, das nicht nur ein bisschen anders ist; es braucht etwas, das wirklich neu ist und die Fantasie der Menschen beschäftigt und der Macintosh ist, von allen Geräten, die ich gesehen habe, der einzige, der diesen Standard erreicht.“ ⁸⁾

Wie wir soeben bereits gesehen haben, werden im Bereich der Verkehrssicherungspflichten Standards, also auch neue Standards, maßgeblich von der Rechtsprechung gesetzt, aber nicht ausschließlich. Neue Standards werden gelegentlich auch vom Gesetzgeber gesetzt oder bilden sich im Zuge neu entstehender oder sich herausbildender anerkannter Regeln der Technik heraus. Kommunale Standards bewegen im Übrigen auch bereits seit langem die Kommunalversicherer. So sei an dieser Stelle daran erinnert, dass bereits am 12.11.1997 in Köln ein von der Bundesarbeitsgemeinschaft Deutscher Kommunalversicherer und der Bundesvereinigung der kommunalen Spitzenverbände veranstaltetes Symposium mit hochrangigen Referenten und Teilnehmern

stattfand zum Thema „Kommunale Standards – Anforderungen an Verkehrssicherungspflichten“. ⁹⁾ Immer noch zeitlos aktuell und sehr lesenswert ist der damals gehaltene Eröffnungsvortrag von Deutsch, dem Altmeister des Haftungsrechtes, mit dem Titel „Haftungserhebliche Standards“. ¹⁰⁾

STRASSENVERKEHRSSICHERUNGSPFLICHT, HAFTUNG FÜR DESOLATEN GEHWEG-ZUSTAND TROTZ ERKENNBARKEIT FÜR DIE VERKEHRSTEILNEHMER?: DAS URTEIL DES BGH VOM 05.07.2012 – III ZR 240/11 – UND SEINE FOLGEN FÜR DIE RECHTSPRECHUNG DER INSTANZGERICHTE

Bei manchen Kommunen hat das Urteil des BGH zwar nicht wie eine Bombe eingeschlagen, aber doch zumindest für einen Paukenschlag gesorgt. Was war geschehen? Eine ältere Dame war in Berlin im September 2009 auf einem ihr bestens bekannten und seit Jahren benutzten Weg über eine Vertiefung von etwa 2–2,5 cm gestürzt und hatte sich hierbei nicht unerheblich verletzt. Das Landgericht Berlin und das Kammergericht gaben der Klage im Wesentlichen unter Berücksichtigung eines geringen Mitverschuldens von 10% statt. Das Kammergericht ließ die Revision zum BGH maßgeblich deshalb zu, weil es nach eigener Einschätzung von der Rechtsprechung verschiedener anderer Oberlandesgerichte abwich, nach der die Erkennbarkeit einer Gefahrenquelle jedenfalls im Ergebnis zum Haftungsausschluss führt. ¹¹⁾ Der BGH hat die Revision des beklagten Landes Berlin zurückgewiesen. Dabei hat der BGH verallgemeinernd darauf hingewiesen, dass die Erkennbarkeit kein isolierter Gesichtspunkt ist, der zwangsläufig zum Haftungsausschluss führt. Der Benutzer müsse sich vielmehr zusätzlich auf die Gefahr einstellen können. Dies sei bei einem seit Jahren in einem erkennbar schlechten Gesamtzustand befindlichen Weg für einen Verkehrsteilnehmer, der darauf angewiesen sei, diesen fortlaufend zu nutzen, nicht mehr gewährleistet. Darüber hinaus hat der BGH eine Abweichung von der Rechtsprechung anderer Oberlandesgerichte wegen unterschiedlicher Fallgestaltungen nicht gesehen. Hierauf komme es vorliegend aber auch bereits deshalb

nicht an, weil jedenfalls für das Land Berlin eine Verkehrssicherungspflichtverletzung wegen der Erkennbarkeit der Gefahrenquelle nicht ausscheide. Dies ergebe sich aus § 7 Abs. 6 S. 2 i.V.m. § 7 Abs. 2 S. 5 BerlStrG, der vom Straßenverkehrssicherungspflichtigen eine alsbaldige Wiederherstellung der Verkehrssicherheit fordert. Abschließend hat der BGH es sich nicht nehmen lassen, hervorzuheben, dass der pauschale Hinweis des beklagten Landes auf fehlende Haushaltsmittel den Pflichtigen nicht exkulpiert. ¹²⁾

Welche Auswirkungen hatte dieses Urteil des BGH auf die Rechtsprechung der Instanzgerichte in anderen Ländern? Hatte es überhaupt irgendwelche Auswirkungen? Die Antwort auf diese Frage beinhaltet zugleich die Antwort auf die Frage, ob vorliegend ein neuer Standard durch den BGH gesetzt worden ist oder lediglich ein Standard durch den Landesgesetzgeber Berlin für das Land Berlin. Um es vorwegzunehmen: Nach den bisherigen Erfahrungen hatte die Entscheidung des BGH keinerlei Auswirkungen auf die ständige Rechtsprechung der Oberlandesgerichte in anderen Bundesländern. Wegen fehlender vergleichbarer landesrechtlicher Regelungen wie in Berlin hat das OLG Stuttgart bereits im Jahre 2013 eine Übertragbarkeit des BGH-Urteils auf vergleichbare Fälle im Land Baden-Württemberg abgelehnt. ¹³⁾ Gleichermaßen haben dies in der Folge bislang mit gleichlautender Begründung das OLG Saarbrücken für das Saarland im Jahre 2014 sowie das OLG Koblenz für Rheinland-Pfalz und das OLG Köln für Nordrhein-Westfalen im Jahre 2015 beurteilt und entsprechende Klagen abgewiesen, in denen die Kläger sich maßgeblich auf die BGH-Entscheidung berufen hatten. ¹⁴⁾ Der Verfasser hat sich für alle übrigen Bundesländer einmal die Mühe gemacht, die einschlägigen Straßengesetze auf vergleichbare Regelungen wie im Land Berlin zu durchforsten mit dem Ergebnis, dass eine vergleichbare Regelung in keinem anderen Bundesland existiert. Selbst für das Land Berlin hat zwischenzeitlich das dortige Kammergericht in zwei Entscheidungen eine Haftung für Berlin trotz der dortigen landesrechtlichen Regelungen verneint, wenn die Gefahrenquelle erkennbar **und** beherrschbar ist, da die Beherrschbarkeit der Gefahrenquelle einen verkehrsunsicheren Zustand ausschließe ¹⁵⁾ und darauf hingewiesen, dass Kontrollen genügen und zum Haftungsausschluss führen,

solange diese nicht erkennbar unzureichend sind, um einen verkehrssicheren Straßenzustand zu gewährleisten.¹⁶⁾

Als Fazit bleibt an dieser Stelle festzuhalten, dass der BGH durch seine Entscheidung keinen neuen Standard gesetzt hat. Ein neuer, möglicherweise die Leistungsfähigkeit der Verwaltung überfordernder Standard, ist allein vom Landesgesetzgeber in Berlin gesetzt worden, pikanterweise in dem Bundesland mit der zum 31.12.2013 zweithöchsten Prokopfverschuldung von 16 Bundesländern.¹⁷⁾ Wie sinnvoll oder unsinnig ein solches Vorgehen des Gesetzgebers ist, mag jeder selbst entscheiden.

UMFANG DER STRASSENVERKEHRSSICHERUNGSPFLICHT BEI SCHLAGLÖCHERN AUF ÖFFENTLICHEN FAHRBAHNEN:

PARADIGMENWECHSEL IN DER RECHTSPRECHUNG IN NORDRHEIN-WESTFALEN SEIT 2012

Zum Umfang der Straßenverkehrssicherungspflicht bei dem alten Massenphänomen der durch Schlaglöcher verursachten Fahrzeugschäden auf öffentlichen Fahrbahnen hat es seit 2012 einen Paradigmenwechsel speziell in der Rechtsprechung in Nordrhein-Westfalen gegeben. Seither ist es zumindest in NRW gefestigte Rechtsprechung, dass die Verkehrsteilnehmer selbst auf Autobahnen Schlaglöcher mit einer Tiefe bis 10 cm hinzunehmen haben und auf allen übrigen, auch verkehrswichtigen Straßen eine Schlaglochtiefe zwischen mindestens 15 bis zu 20 cm.¹⁸⁾ Vergleichbar niedrige Standards, was den Zustand öffentlicher Fahrbahnen angeht, waren zumindest dem Verfasser vorher allenfalls im Hinblick auf verkehrsunbedeutende Nebenstraßen oder Wirtschaftswege bekannt. Wie konnte es zu dieser Entwicklung kommen? Hierzu können naturgemäß nur Mutmaßungen angestellt werden. Was den Zeitpunkt der ersten Entscheidungen angeht, die Schadenfälle aus dem Winter 2010/2011 betreffen, fällt allerdings auf, dass nachweislich die Winter 2009/2010 und 2010/2011 im Vergleich zu vielen Vorjahren außergewöhnlich streng waren und nicht nur statistisch nachweisbar zu einer eklatanten Häufung von Glätteunfällen führten¹⁹⁾, sondern auch zu einer Häufung von Frostaufbrüchen, die

wiederum vermehrt zu Schäden, verursacht durch Schlaglöcher, führten. Die zuständigen Straßenbaulastträger kamen in den genannten Zeiträumen mit der Ausbesserung der zahlreichen Schlaglöcher kaum noch hinterher. Dies führte wohl dazu, dass vermehrt solche Fälle einer gerichtlichen Klärung zugeführt wurden, weil für die zuständigen Haftpflichtversicherer das erforderliche haftungsbegründende Verschulden der Kommunen nicht erkennbar war. In der Vergangenheit wurden bei deutlich geringeren Stückzahlen solche Fälle vermehrt einer außergerichtlichen, vergleichswise Einigung zugeführt, zumal diese Fälle als Einzelfälle betrachtet in aller Regel wirtschaftlich eher unbedeutend sind. Zumindest hat der Verfasser das so in der Vergangenheit praktiziert.

Interessant ist ein Blick auf die Rechtsprechung in anderen Bundesländern, ebenfalls beschränkt auf den Zeitraum ab 2012. Hier zeigt sich das interessante Phänomen, dass durchgehend strengere Anforderungen an den Straßenverkehrssicherungspflichtigen gestellt werden und bereits bei weit niedrigeren Schlaglochtiefen die Gerichte von abhilfebedürftigen Gefahrenquellen ausgehen. So hat das OLG Koblenz noch im Jahre 2014 bei einer Schlaglochtiefe von 10 cm bei einer Ortsdurchfahrt eine Haftung des Straßenbaulastträgers bejaht.²⁰⁾ Das LG Rostock hat sogar eine Schlaglochtiefe von nur 7–8 cm als abhilfebedürftige Gefahrenquelle angesehen, die im konkreten Fall zu einer Haftung geführt hat.²¹⁾ Beim OLG Nürnberg hat noch 2013 unverständlicherweise eine Schlaglochtiefe von 10 cm in einem Bankett zur vollen Haftung des Straßenverkehrssicherungspflichtigen geführt.²²⁾ Das Kammergericht hat selbst im Jahre 2015 noch eine Schlaglochtiefe von nur 5 cm auf einer Berliner Hauptverkehrsstraße als abhilfebedürftige Gefahrenquelle angesehen und die Haftung allein mangels Verschuldens des Straßenbaulastträgers aufgrund durchgeführter Straßenkontrollen abgelehnt.²³⁾ Ebenso hatte beim OLG München im Jahre 2012 eine Schlaglochtiefe von 5 cm auf einer als Radweg empfohlenen kurvenreichen Gefällestrecke bereits zur Haftung geführt.²⁴⁾

Die vorgenannten Beispiele zeigen eindrucksvoll, dass sich andernorts offenbar die neue Rechtsprechung in NRW noch nicht herumgesprochen zu haben scheint und dort nach wie vor deutlich strengere Standards herr-

schen. Aus Sicht der Kommunalversicherer bleibt nur zu hoffen, dass sich dies baldmöglichst ändert und auch die Rechtsprechung außerhalb von NRW zu realistischeren und zeitgemäßen Maßstäben gelangt, die sowohl der wirtschaftlichen Zumutbarkeit für die Kommunen als auch der Eigenverantwortung der Verkehrsteilnehmer angemessen Rechnung tragen.

GESTEIGERTE VERKEHRSSICHERUNGSPFLICHTEN GEGENÜBER BEHINDERTEN ODER MOBILITÄTSBEEINTRÄCHTIGTEN?

Zu dieser Problematik gibt es eine instruktive, neue Entscheidung des OLG Hamm vor dem Hintergrund des von dem nordrhein-westfälischen Gesetzgeber eingeführten § 9 Abs. 2 S. 2 Straßen- und Wegegesetz NRW, wonach der Straßenbaulastträger verpflichtet ist, Belange von Behinderten und Mobilitätsbeeinträchtigten zu berücksichtigen. Gleichwohl hat das OLG Hamm, anders als die Vorinstanz, die Klage eines Radfahrers, der sich auf diese Regelung berufen hatte, abgewiesen. Das OLG Hamm hat betont, dass sich der Umfang der Verkehrssicherungspflicht weiterhin an den Sicherheitserwartungen eines durchschnittlichen Verkehrsteilnehmers orientiert. In § 9 Abs. 2 S. 2 Straßen- und Wegegesetz NRW handele es sich um bloße Planungsvorgaben des Gesetzgebers für die Neuanlage von Straßen, ohne dass sich hieraus unmittelbare haftungsrechtliche Konsequenzen im Schadensfall ergeben.²⁵⁾ Die Entscheidung des OLG Hamm kann nur uneingeschränkt begrüßt werden, da jede andere Betrachtungsweise zu vollkommen unkalkulierbaren, neuen Belastungen für die Straßenbaulastträger führte.

Dessen ungeachtet setzt die Rechtsprechung im Einzelfall in durchaus nachvollziehbarer Weise höhere Standards an den Verkehrssicherungspflichtigen in Bereichen, die bekanntermaßen gehäuft von älteren oder mobilitätsbeeinträchtigten Menschen aufgesucht werden, beispielsweise Friedhöfe oder Altersheime. In diesem Zusammenhang hat in jüngster Zeit das OLG Schleswig-Holstein erhöhte Anforderungen an die Verkehrssicherungspflicht für eine Parkplatzzuwegung zu einem Klinikeingangsbereich im Hinblick auf das

dortige Publikum gestellt und eine mindestens tägliche, unter Umständen auch zweimal tägliche Reinigungspflicht, im Hinblick auf herbstlichen Laubfall und hieraus resultierende Sturzgefahren gefordert.²⁶⁾ Ein interessantes, gegenläufiges Beispiel ist ein Hinweisbeschluss des OLG Koblenz, der zur Berufungsrücknahme der dortigen Klägerin führte. Eine ältere Dame war im Rahmen einer geführten Wanderung gestürzt und hatte sich nicht unerheblich verletzt, weil sie mit den zum Unfallzeitpunkt herrschenden ungünstigen Witterungsverhältnissen in Verbindung mit den topographischen Verhältnissen nicht zurecht kam und ihre diesbezüglichen Fähigkeiten möglicherweise überschätzt hatte. Nachdem das erstinstanzlich zuständige LG Koblenz die Klage abgewiesen hatte, wies das OLG Koblenz darauf hin, dass die Berufung keine Erfolgsaussicht habe und empfahl die Berufungsrücknahme. Dabei hat das OLG Koblenz dankenswerterweise darauf hingewiesen, dass der Veranstalter einer Wanderung sich bei der Verkehrssicherungspflicht nur an Durchschnittswandern orientieren muss.²⁷⁾

VERKEHRSSICHERUNGSPFLICHT FÜR BÄUME

Verkehrssicherungspflichten bei Pappeln auf Parkplatz

Von grundsätzlicher Bedeutung ist das Urteil des BGH vom 06.03.2014 – III ZR 352/13 –.²⁸⁾

Der Entscheidung lag folgender Sachverhalt zugrunde:

Der Kläger parkte im Juni 2011 sein Fahrzeug auf einem öffentlichen Parkplatz, an welchem ein Grünstreifen angrenzte, auf dem einige etwa 50–60 Jahre alte Pappeln standen. Von einer dieser Pappeln fiel ein grünbelaubter Ast auf sein Fahrzeug und beschädigte dieses.

Das erstinstanzliche LG Meiningen hat die auf Schadenersatz gegen die beklagte Stadt gerichtete Klage abgewiesen. Das LG hat erkannt, dass es zu der in Rede stehenden Rechtsfrage, ob den Verkehrssicherungspflichtigen speziell auf Parkplätzen eine gesteigerte Verkehrssicherungspflicht bei natürlichem Astbruch von Weichhölzern wie Pappeln trifft, im Jahre 2010 in kurzem zeitlichen Abstand zwei divergierende Entschei-

dungen verschiedener Oberlandesgerichte gab. Während das OLG Karlsruhe diese Frage verneint hatte²⁹⁾, hatte das OLG Saarbrücken diese Frage bejaht und generell die Fällung von Pappeln als auf Parkplätzen ungeeignete Bäume gefordert oder alternativ die Sperrung vorhandener Parkplätze mit Pappelbestand.³⁰⁾ In Auseinandersetzung mit den unterschiedlichen Rechtsauffassungen der vorgenannten Oberlandesgerichte gab das LG Meiningen der Rechtsauffassung des OLG Karlsruhe den Vorzug und wies die Klage ab.³¹⁾

Auf die Berufung des Klägers hat das OLG Thüringen die erstinstanzliche Entscheidung aufgehoben und die Klage unter Berücksichtigung eines Mitverschuldens des Klägers von 1/3 dem Grunde nach für gerechtfertigt erklärt. Das OLG Thüringen hat sich der Rechtsauffassung des OLG Saarbrücken angeschlossen mit der Begründung, da Pappeln zu den für natürliche Astbrüche anfälligen Baumarten gehörten, die dazu neigten, auch in gesundem Zustand Äste abzuwerfen, stellten diese eine verkehrssicherungsrechtlich relevante ständige Gefahrenquelle dar. Jedenfalls bei einer Baumart wie der Pappel, bei der atypisch ein ungleich höheres Risiko von Abwürfen gesunder Äste bestehe als bei anderen Bäumen, sei an Verkehrsflächen, auf denen Fahrzeuge auch für längere Zeit abgestellt und sich regelmäßig Menschen zum Ein- und Aussteigen bewegen würden, die Grenze des zu tolerierenden naturgegebenen Lebensrisikos überschritten. An solchen Orten seien Pappeln zu gefährlich, da die Vermeidung von Sach- und Personenschäden Vorrang haben müsse. Ein deutlicher Warnhinweis auf die jederzeit bestehende Astbruchgefahr sei das der Beklagten abzuverlangende Minimum an Gefahrverhütung gewesen. Wenn möglicherweise der Beklagten ein sofortiges Fällen aller Pappeln aus Haushaltsgründen unmöglich gewesen sei und ihr unter Zumutbarkeitsgesichtspunkten zunächst noch nicht hätte abverlangt werden können, so sei zumindest die Sperrung der Parkflächen unumgänglich gewesen. Den Kläger treffe allerdings ein Mitverschulden von 1/3, da er als Anwohner Kenntnis von Astabwürfen in der Vergangenheit gehabt haben müsse und es nur eine Frage der Zeit gewesen sei, bis ein Ast ein unter den Pappeln geparktes Fahrzeug beschädigen werde.³²⁾ Gegen das Berufungsurteil hat das OLG Thüringen die Revision zugelassen aufgrund der Abweichung von der Entscheidung

des OLG Karlsruhe.

Der BGH hat die Entscheidung des OLG Thüringen durch Urteil vom 06.03.2014 – III ZR 352/13 – aufgehoben und die Klage insgesamt abgewiesen. Der amtliche Leitsatz lautet wie folgt: „Ein natürlicher Astbruch, für den vorher keine besonderen Anzeichen bestanden haben, gehört auch bei hierfür anfälligeren Baumarten grundsätzlich zu den naturgebundenen und daher hinzunehmenden Lebensrisiken. Eine straßenverkehrssicherungspflichtige Gemeinde muss daher bei gesunden Straßenbäumen auch dann keine besonderen Schutzmaßnahmen ergreifen, wenn bei diesen – wie z.B. bei der Pappel oder bei anderen Weichhölzern – ein erhöhtes Risiko besteht, dass im gesunden Zustand Äste abbrechen und Schäden verursacht werden können.“³³⁾

Der Senat fasst zunächst nochmals die ständige Rechtsprechung des BGH zu Grundsatz, Inhalt und Umfang der Straßenverkehrssicherungspflicht bei Bäumen zusammen. Ausgehend von diesen Grundsätzen kommt der BGH zu dem Ergebnis, dass die beklagte Stadt, die im Sommer 2010 und im Winter 2010/2011 zuletzt vor dem Schadeneintritt eine ordnungsgemäße Baumkontrolle der Pappeln durchgeführt hat, ihre Verkehrssicherungspflicht nicht verletzt hat. Die streitgegenständliche Pappel und der den Schaden verursachende Ast waren vor dem Schadensfall gesund. Sodann zeigt der Senat auf, dass die Rechtsfrage, ob über die dargelegten Grundsätze hinaus bei gesunden Bäumen, bei denen wie bei der Pappel oder anderen Weichhölzern ein erhöhtes Risiko des Astabbruchs in gesundem Zustand besteht, der Verkehrssicherungspflichtige weitergehende Schutzmaßnahmen ergreifen muss, in der Rechtsprechung der Instanzgerichte umstritten ist. Der Senat schließt sich der überwiegenden Rechtsprechung an, dass natürlicher Astbruch, für den vorher keine besonderen Anzeichen bestanden haben, auch bei hierfür anfälligeren Baumarten grundsätzlich dem allgemeinen Lebensrisiko unterfallen. Die Verkehrssicherungspflicht gebiete nicht, gesunde, nur naturbedingt vergleichsweise bruchgefährdetere Baumarten an Straßen oder Parkplätzen zu beseitigen oder zumindest als niederschwelligere Maßnahmen den Luftraum unter solchen Bäumen abzusperren oder Warnschilder aufzustellen. Insbesondere erteilt der BGH der Auffassung des OLG Thüringen eine klare Absage, die Gefahrenlage

auf Parkplätzen stelle sich grundlegend anders – nämlich gravierender – als auf Straßen dar, weil ein geparktes Auto sich zeitlich länger in der Gefahrenzone aufhalte als ein auf einer Straße mit entsprechendem Baumbestand fahrendes Auto. Abgesehen davon, dass im fließenden Verkehr deutlich mehr Fahrzeuge in den Gefahrenbereich gelangten, sei beim Absturz von Baumteilen auf fahrende Fahrzeuge auch die Gefahr von erheblichen Sach- und Personenschäden größer als bei Astabbrüchen auf abgestellte Fahrzeuge. Folgerichtig stelle die Gefahrenlage kein geeignetes Differenzierungskriterium zur Ableitung erhöhter Sorgfaltsanforderungen für Parkplätze dar. Die Einstufung von Pappeln und gleichartigen Weichhölzern als im Verkehrsinteresse grundsätzlich zu beseitigende Gefahrenquelle würde folglich dazu führen, all diese Bäume im Einflussbereich von Personen oder Sachen zu entfernen oder den gesamten Einzugsbereich räumlich abzusperren oder jedenfalls ein Warnschild aufzustellen. Dies überspanne die Anforderungen an die Verkehrssicherungspflicht. Etwas anderes ergebe sich auch nicht daraus, dass im konkreten Fall bereits in den Jahren vor dem Schadensfall Äste, ohne Schäden anzurichten, von einzelnen Pappeln abgefallen sind. Auch der Umstand, dass die beklagte Stadt überobligatorisch den Entschluss gefasst habe, die Pappeln im Zuge einer Überplanung der gesamten Grünflächen zu entfernen, spiele für die ausschließliche noch objektiven Gegebenheiten zu bestimmende Frage der Verkehrssicherungspflicht keine Rolle.

Die Entscheidung des BGH ist uneingeschränkt zu begrüßen. Der BGH hat dankenswerter Weise einen von den Oberlandesgerichten Saarbrücken und Thüringen postulierten neuen Standard abgewehrt, wonach generell auf Parkplätzen alle vorhandenen besonders bruchgefährdeten Weichhölzer hätten entfernt werden müssen oder alternativ, was vollkommen unrealistisch und politisch überhaupt nicht durchsetzbar erscheint, alle Parkplätze mit solchem Baumbestand hätten gesperrt bzw. einer anderen Nutzung zugeführt werden müssen. Nicht wenige Kommunen hatten nach Kenntnis des Referenten bereits seinerzeit auf das Urteil des OLG Saarbrücken mit entsprechenden Baumfällmaßnahmen reagiert. Eine differenzierte Anmerkung zu dem Urteil von Gebhard findet sich in AUR 2014, 222. Gebhard begrüßt grundsätzlich ebenfalls die Entschei-

dung im Hinblick auf den vorhandenen Altbestand an Pappeln und anderen Weichhölzern. Er kritisiert aber, dass der BGH es seiner Auffassung nach verabsäumt habe, einige klärende Hinweise im Hinblick auf Neuanpflanzungen dieser Baumarten zu geben. Neuanpflanzungen von Weichholzarten im öffentlichen Raum seien in jedem Fall unter Gesichtspunkten der Verkehrssicherungspflicht zu vermeiden.³⁴⁾ Diese Kritik ist nach Auffassung des Verfassers insoweit unberechtigt, als im konkret zur Entscheidung anstehenden Fall der BGH hierzu schlicht keinerlei Anlass gehabt hat. Grundsätzlich ist Gebhard aber durchaus zuzustimmen, dass nach heutigem Erkenntnisstand die Kommunen bei Neuanpflanzungen im öffentlichen Straßenraum sich an der jeweils aktuellen Straßenbaumliste des Arbeitskreises Stadtbäume der GALK orientieren sollten. Nicht geeignet für den öffentlichen Straßenraum aufgrund erhöhten natürlichen Astbruchs sind danach beispielsweise der Götterbaum, die Silberweide und die Graupappel.³⁵⁾

Baumkontrollintervall: Differenzierte Kontrollintervalle nach FLL-Baumkontrollrichtlinien oder starre Halbjahreskontrollen nach tradierter Rechtsprechung?

Nachdem das OLG Köln bereits durch Urteil vom 29.07.2010 in einer Grundsatzentscheidung die differenzierten Kontrollintervalle nach den FLL-Baumkontrollrichtlinien als aktuellen Stand der Technik anerkannt hat³⁶⁾ und diese Entscheidung zwischenzeitlich bestätigt hat³⁷⁾, haben sich dieser Auffassung mittlerweile das LG Aachen in zwei rechtskräftigen Entscheidungen³⁸⁾ und das LG Köln in einem weiteren rechtskräftigen Urteil³⁹⁾ angeschlossen. Ohne dass es im konkreten Fall hierauf entscheidungserheblich überhaupt angekommen wäre, hat das LG Köln eingehend den aktuellen Stand der Technik auch im Hinblick auf das Baumkontrollintervall nach den FLL-Baumkontrollrichtlinien dargelegt.⁴⁰⁾ Die Klage ist mangels schuldhafter Verkehrssicherungspflichtverletzung abgewiesen worden.

Andere Gerichte fordern hingegen nach wie vor auch in jüngster Zeit noch die früher in der Rechtsprechung der Instanzgerichte verbreitete starre Halbjahreskontrolle. So ist das OLG Hamm in einem neueren Urteil nach wie vor der Auffassung, nach ständiger auch vom Bundesgerichts-

hof nicht beanstandeter Rechtsprechung des OLG Hamm sei zur Wahrung der Verkehrssicherungspflicht grundsätzlich eine zweimal jährlich vom Boden aus durchgeführte äußere Sichtprüfung des Baumes erforderlich, aber auch ausreichend, ungeachtet der von einem Teil der Rechtsprechung seit einigen Jahren vertretenen Auffassung, eine starre Halbjahreskontrolle sei fachlich überholt.⁴¹⁾ Ebenso – allerdings im Gegensatz zum OLG Hamm ohne Problembewusstsein – hat das OLG Saarbrücken in einem unveröffentlichten Urteil an dem pauschalen Halbjahreskontrollintervall bei Bäumen festgehalten unter Berufung auf vollkommen veraltete und überholte Rechtsprechung verschiedener Oberlandesgerichte.⁴²⁾ Ebenfalls an dieser veralteten Rechtsprechung zum Baumkontrollintervall festgehalten hat ohne Problembewusstsein das LG Arnsberg in einem neueren rechtskräftigen Urteil.⁴³⁾

Die Rechtsprechung der Instanzgerichte ist demgemäß derzeit noch vollkommen uneinheitlich, wobei es in den seltensten Fällen aber überhaupt entscheidungserheblich auf das Baumkontrollintervall ankommt. Es bleibt also zunächst abzuwarten, ob in einem Fall, in dem es entscheidungserheblich hierauf ankommt, der BGH einmal Gelegenheit erhält, sich hierzu konkreter als in der Vergangenheit zu äußern, wo generell nur von einer Baumkontrolle „in angemessenen Zeitabständen“ die Rede war⁴⁴⁾, um insoweit Rechtssicherheit für alle verkehrssicherungspflichtigen Baumeigentümer zu schaffen.

KOMMUNALER WINTERDIENST

Besondere Beachtung verdient ein ganz aktuelles Urteil des BGH vom 23.07.2015 zur Räum- und Streupflicht bei Fußgängerüberwegen. Der BGH hat in dieser Entscheidung bekräftigt, dass eine Streupflicht nur auf belebten **und** unentbehrlichen Fußgängerüberwegen besteht, ungeachtet etwas anderes nahelegender landesrechtlicher Regelungen, wie im zu entscheidenden Fall in Schleswig-Holstein. Darüber hinaus hat der BGH betont, dass die Grundsätze der Räum- und Streupflicht auf Gehwegen auf Fußgängerüberwegen keine Anwendung finden, da dies zu einer ungerechtfertigten Privilegierung des Fußgängerverkehrs gegenüber dem Fahrverkehr führen würde, wenn auf

Fahrbahnen untergeordneter Verkehrsbedeutung allein den Pflichtigen unzumutbare Räum- und Streumaßnahmen auf Fußgängerüberwegen durchgeführt werden müssten. Die besondere und für viele neue Erkenntnis des BGH ist aber, dass Zebrastreifen **nicht** zwangsläufig belebte und unentbehrliche Fußgängerüberwege darstellen.⁴⁵⁾ In der Rechtsprechung der Instanzgerichte wurde bislang überwiegend generell von einer Räum- und Streupflicht auf Zebrastreifen und ampelgesicherten Überwegen ausgegangen.⁴⁶⁾ Freimütig muss der Autor einräumen, dass auch er bislang diesem Rechtsirrtum unterlegen war und diesen sogar noch publiziert hat.⁴⁷⁾ Umgehende Besserung sei an dieser Stelle gelobt! Mit der vorgenannten Entscheidung hat der BGH mit guten Gründen einen Standard, der sich in der Vergangenheit in die Rechtsprechung der Instanzgerichte eingeschlichen hatte, auf ein sinnvolles und zumutbares Maß zurückgeführt.

FAZIT

Gesetzgeberische Vorgaben können Standards bei der Verkehrssicherungspflicht und nachfolgend die Haftung beeinflussen. Beispielhaft sei in diesem Zusammenhang der thematisierte § 7 Abs. 6 S. 2 i.V.m. § 7 Abs. 2 S. 5 BerlStrG genannt. Dies kann im Einzelfall zu unterschiedlichen Ergebnissen bei gleich gelagerten Sachverhalten in verschiedenen Bundesländern führen. Das ist der Preis des Föderalismus. Dies gilt aber nicht, solange der Gesetzgeber sich auf bloße Planungsvorgaben und die Formulierung politischer Zielvorstellungen beschränkt wie in § 9 Abs. 2 S. 2 StrWG NRW (Zielvorstellung: Barrierefreiheit). Ebenso wenig gilt dies, wenn landesrechtliche Regelungen dem Wortlaut nach ständiger höchstrichterlicher Rechtsprechung entgegenstehen wie beispielhaft § 45 Abs. 2 S. 1 StrWG Schleswig-Holstein, was den BGH zumindest im Bereich des Winterdienstes generell zu einschränkender Auslegung veranlasst. Die Rechtsprechung in NRW nimmt eine Vorreiterrolle zur Begrenzung der Haftung des Straßenbaulastträgers für Schlaglochsäden ein, der weite Verbreitung auch in anderen Bundesländern gewünscht sei. Die Rechtsprechung der Instanzgerichte zum Baumkontrollintervall ist uneinheitlich und harrt einer Entscheidung durch den BGH.

Anmerkungen:

- 1) Schumacher, Aktuelle Entwicklungen im Staats- und Amtshaftungsrecht, BADK-Information 4/2013, 192.
- 2) Ständige Rechtsprechung, vgl. nur beispielhaft BGH VersR 1985, 839, zuletzt BGH, Urteil vom 24.07.2014 – III ZR 550/13 –, BADK-Information 3/2014, 151; ausführlich: Schumacher, Handbuch der Kommunalhaftung, 5. Aufl. 2015, S. 280 ff.; Edenfeld, Grenzen der Verkehrssicherungspflicht, VersR 2002, 272 m.w.N..
- 3) RGZ 52, 373.
- 4) RGZ 52, 373, 379.
- 5) Ausführlich und sehr instruktiv hierzu Bohrer, Der morsche Baum, Frankfurt a.M. 2010, Diss. Mannheim, S. 231 ff.
- 6) www.duden.de/rechtschreibung/Standard.
- 7) www.wikipedia.org/wiki/Standard.
- 8) Bei einer Konferenz über Macintosh, 1984, zitiert nach www.gutzitiert.de/zitat_autor_william_henry_iii_bill_gates_thema_fortschritt...
- 9) Ausführlich BADK-Information, Sonderheft und Tagungsband Symposium „Kommunale Standards – Anforderungen an Verkehrssicherungspflichten“, März 1998.
- 10) Deutsch, Sonderheft (a.a.O., Anm. 9), 8.
- 11) KG Berlin, Urteil vom 30.09.2011 – 9 U 11/11 –, VersR 2012, 236.
- 12) BGH, Urteil vom 05.07.2012 – III ZR 240/11 –, BADK-Information 3/2012, 128 = VersR 2012, 1434.
- 13) OLG Stuttgart, Urteil vom 10.07.2013 – 4 U 26/13 –, juris.
- 14) OLG Saarbrücken, Urteil vom 16.10.2014 – 4 U 168/13 –, juris; OLG Koblenz, Urteil vom 02.04.2015 – 1 U 1083/14 –, OLG Köln, Beschluss vom 20.04.2015 i.V.m. dem Hinweisbeschluss vom 09.03.2015, GVV-Mitteilungen 3/2015, III.
- 15) KG Berlin, Urteil vom 08.11.2013 – 9 U 24/12 –, juris.
- 16) KG Berlin, Urteil vom 20.02.2015 – 9 U 188/13 –, juris.
- 17) www.de.wikipedia.org/wiki/Staatsverschuldung_Deutschlands.
- 18) OLG Köln, Urteil vom 31.05.2012, GVV-Mitteilungen 3/2012, VIII; OLG Hamm, Beschluss vom 03.08.2012 – I-11 U 6/12 –, OLG Hamm, Urteil vom 14.06.2013 – I-11 U 158/12 –, OLG Hamm, Beschluss vom 08.01.2014 – 11 U 76/13 –, juris; LG Aachen, Urteil vom 11.07.2013 – 12 O 556/12 –, LG Dortmund, Urteil vom 04.02.2015 – 21 O 310/14 –, LG Essen, Urteil vom 30.03.2015 – 4 O 287/14 –, LG Essen, Urteil vom 13.04.2015 – 4 O 115/13 –, LG Essen, Urteil vom 13.07.2015 – 4 O 76/15 –.
- 19) Vgl. hierzu Itzel, MDR 2013, 197, 199.
- 20) OLG Koblenz, Urteil vom 26.05.2014 – 12 U 13/12 –, juris.
- 21) LG Rostock, Urteil vom 02.05.2012 – 10 O 656/11 –, juris.
- 22) OLG Nürnberg, Beschluss vom 05.08.2013 – 4 U 631/13 –, juris.
- 23) KG Berlin, Urteil vom 20.02.2015 – 9188/13 –, juris.
- 24) OLG München, Beschluss vom 07.05.2012 – 1 U 4292/11 –, juris.
- 25) OLG Hamm, Urteil vom 23.07.2014 – 11 U 107/13 –, BADK-Information 2/2014, 102.
- 26) OLG Schleswig-Holstein, Urteil vom 08.10.2013 – 11 U 16/13 –, juris.
- 27) OLG Koblenz, Hinweisbeschluss vom 18.02.2013 – 5 U 34/13 –, MDR 2013, 785.
- 28) BGH, BADK-Information 2/2014, 102.
- 29) OLG Karlsruhe, Urteil vom 21.10.2010 – 12 U 103/10 –, VersR 2011, 925.
- 30) OLG Saarbrücken, Urteil vom 29.06.2010

- 4 U 482/09 –, VersR 2011, 926.
- 31) LG Meiningen, Urteil vom 17.09.2012 – 3 O 1031/11 –.
 - 32) OLG Thüringen, Urteil vom 30.07.2013 – 4 U 847/12 –.
 - 33) BGH, BADK-Information 2/2014, 102.
 - 34) Gebhardt, AUR 2014, 222.
 - 35) GALK-Straßenbaumliste, Stand März 2012.
 - 36) OLG Köln, VersR 2010, 1328.
 - 37) OLG Köln, Urteil vom 24.03.2011 – 7 U 88/10 –.
 - 38) LG Aachen, Urteil vom 21.06.2012 – 12 O 33/12 – und Urteil vom 16.05.2013 – 12 O 57/13 –.
 - 39) LG Köln, Urteil vom 17.04.2014 – 5 O 456/13 –.
 - 40) S. 4 Urteilsdruck.
 - 41) OLG Hamm, Beschluss vom 04.11.2013 – I-11 U 38/13 –, juris Rdnr. 15 f.
 - 42) OLG Saarbrücken, Urteil vom 13.03.2014 – 4 U 397/12 –, S. 16 f. Urteilsdruck.
 - 43) LG Arnsberg, Urteil vom 17.04.2014 – I 2 O 3/14 –, S. 4 Urteilsdruck.
 - 44) BGH NJW 1965, 815; BGH NJW 2004, 1381; BGH VersR 2005, 843.
 - 45) BGH, Urteil vom 23.07.2015 – III ZR 86/15 –, BADK-Information 4/2015, 154 (in diesem Heft).
 - 46) So OLG Hamm, ZfS 1996, 9; OLG Hamm, Urteil vom 08.03.1991 – 9 U 85/90 –; LG Bonn, Urteil vom 23.12.2011 – 1 O 248/11 –; LG Trier, Urteil vom 20.05.1998 – 4 O 409/97 –.
 - 47) Braun, BADK-Information 3/2013, 123, 127; wohl auch Wichmann, Straßenreinigung und Winterdienst in der kommunalen Praxis, 7. Aufl. 2013, Rdnr. 83.

Herausgeber

Bundesarbeitsgemeinschaft Deutscher Kommunalversicherer
Aachener Straße 952-958 · 50933 Köln
Telefon (02 21) 4 89 07-0
Telefax (02 21) 4 89 07-77
Internet: www.badk.de
E-Mail: info@badk.de

Verantwortlich für den Inhalt:

Dr. Thomas Bielefeld, Köln

Redaktion:

Bernhard Wolf, Köln
Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit Genehmigung des Herausgebers.

Druck:

Agence Zwo, Brühl

Wir bitten die Verwaltungen, sich in allen Fragen, die die Lieferung der BADK-Informationen betreffen, unmittelbar an den für sie zuständigen Kommunalversicherer zu wenden.