

*Im Dezember 2004 ist die endgültige Fassung erschienen:*

## Die neue FLL-Baumkontrollrichtlinie

Von Armin Braun, Bonn

Im Mai 2003 hat sich bei der Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau (FLL) ein Regelwerksausschuss (RWA) „Verkehrssicherung/Baumkontrollen“ gegründet mit dem Ziel, ein Regelwerk zur Verkehrssicherungspflicht bei Bäumen zu erstellen, das dem aktuellen fachlichen Standard entspricht und eine wertvolle Hilfe für die Praxis bieten soll. Im Dezember 2004 ist die endgültige Fassung der FLL-Baumkontrollrichtlinie erschienen.

### Entstehungsgeschichte

In zahlreichen Bereichen der Verkehrssicherungspflicht existieren Vorschriften, die Handlungsanweisungen für die Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht beinhalten. Nur beispielhaft erwähnt werden sollen in diesem Zusammenhang die zahlreichen DIN-Vorschriften etwa für Kinderspielplätze, Kinderspielgeräte, Sportplätze und Sportgeräte oder die zahlreichen Unfallverhütungsvorschriften der verschiedenen Berufsgenossenschaften. Vergleichbare Regelungen für den Bereich der Verkehrssicherungspflicht bei Bäumen haben bislang gefehlt. Zu Art und Umfang der Verkehrssicherungspflicht bei Bäumen konnte letztlich allein zurückgegriffen werden auf die zahlreiche und im Einzelfall nicht immer widerspruchsfreie Rechtsprechung. Vor diesem Hintergrund wurde in der Praxis ein Regelungsbedarf erkannt. Dieser ergab sich gerade aus Sicht von Fachleuten daraus, dass nicht alle Vorgaben der Rechtsprechung zur Verkehrssicherungspflicht bei Bäumen dem aktuellen fachlichen Stand von Wissenschaft und Praxis entsprechen.

### Aufbau und Gliederung der Baumkontrollrichtlinie

Die Richtlinie gliedert sich in fünf Abschnitte nebst einem Anhang. Im einleitenden ersten Abschnitt werden Geltungsbereich und Zweck der Richtlinie dargelegt. Der zweite Abschnitt befasst sich mit den rechtlichen Rahmenbedingungen der

Baumkontrolle auf Grundlage der Rechtsprechung des BGH sowie mit dem aktuellen Stand der hieraus zu ziehenden fachlichen Konsequenzen. Im dritten Abschnitt geht es um die fachlichen Grundlagen der Baumkontrolle, insbesondere um Entwicklungen, die die Verkehrssicherheit beeinträchtigen können. Das Herzstück der Richtlinie ist der vierte Abschnitt, der sich eingehend mit der Baumkontrolle befasst. Im abschließenden fünften Abschnitt finden sich Hinweise für den Schadensfall. Der Anhang der Richtlinie besteht aus einem Quellen-/Literaturverzeichnis, einem umfangreichen Register mit Begriffsbestimmungen und einem Musterkontrollblatt für die Regelkontrolle.

### Wesentlicher Inhalt der Richtlinie

#### Abschnitt 1: Geltungsbereich, Zweck

Die Richtlinie gilt für Bäume, die aus Gründen der Verkehrssicherungspflicht kontrolliert werden müssen, z.B. Bäume an Straßen, Wegen, Plätzen, Spiel- und Sportanlagen, in Grün-, Freizeit- und Erholungsanlagen, auf Friedhöfen. Da der für den Baum Verantwortliche der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht folgend grundsätzlich verpflichtet ist, Schäden durch Bäume an Personen oder Sachen zu verhindern, sind regelmäßige Kontrollen erforderlich, um Schäden und Schadenssymptome an Bäumen zu erkennen, zielgerichtete Maßnahmen einleiten zu können und somit der Verkehrssicherungspflicht zu genügen und Haftungsansprüche abzuwenden. Mit der Richtlinie sollen für die Überprüfung der Verkehrssicherheit von Bäumen allgemein gültige Grundsätze und Anforderungen aufgestellt werden, die die gesicherten Erkenntnisse der Wissenschaft und die Erfahrungen der Praxis wiedergeben.

#### Abschnitt 2: Rechtliche Rahmenbedingungen

Ausgangspunkt der rechtlichen Rahmenbedingungen für die Baumkontrolle ist zunächst der Begriff der Verkehrssicherungspflicht. Ein allgemeiner Haftungsbestand der Verkehrssicherungspflichtverletzung existiert ebenso wenig wie eine gesetzliche Definition des Begriffs Verkehrssicherungspflicht. Der Begriff der Verkehrssicherungspflicht ist von der Rechtsprechung entwickelt worden als Teilaspekt der allgemeinen Deliktshaftung gemäß § 823 BGB bzw., soweit die Verkehrssicherungspflicht hoheitlich wahrzunehmen ist, auch der Amtshaftung nach § 839 BGB. 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 [1]. Ausgehend von den vorgenannten Grundsätzen ist auch der Baumeigentümer bzw. der auf andere Weise für den Baum Verantwortliche für den verkehrssicheren Zustand der Bäume verantwortlich und demnach grundsätzlich verpflichtet, Schäden durch Bäume an Personen oder Sachen zu verhindern.

Die Richtlinie beschreibt sodann den richtungweisenden Charakter der beiden Urteile des BGH vom 21.1.1965 und 4.3.2004 [2] für den Umfang der Verkehrssicherungspflicht bei Bäumen auf öffentlichen Grundstücken. Hier hat der BGH grundlegende Aussagen zu Inhalt und Umfang der Verkehrssicherungspflicht bei Straßenbäumen getroffen, die in seiner Rechtsprechung sowie der Rechtsprechung der Instanzgerichte fortentwickelt und ausdifferenziert wurden, im Kern aber nach wie vor gültig sind. Die Kernsätze der Entscheidung aus dem Jahre 1965, bestätigt durch die Entscheidung aus dem Jahre 2004, sollen daher nachfolgend kurz dargelegt werden:

Ausgangspunkt ist für den BGH die Straßenverkehrssicherungspflicht als wichtiger Unterfall der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht. In diesem Zusammenhang betont der BGH, dass nicht verlangt werden kann, eine Straße ständig völlig frei von Mängeln und Gefahren zu halten, da dies objektiv unmöglich ist.

Im Rahmen der Straßenverkehrssicherungspflicht fordert der BGH vom Pflichtigen eine regelmäßige Kontrolle der Straßen. Eine solche Straßenkontrolle hat in

A. Braun ist Volljurist und seit 1.7.1993 als Referent in der Haftpflichtschadenabteilung bei der GVV-Kommunalversicherung VVaG tätig. Er ist Mitglied des RWA und des AK „Verkehrssicherung/Baumkontrollen“ bei der FLL.

Gekürzte und überarbeitete Fassung eines Beitrages, der in BADK-Information 4/2004, 170 erschienen ist.

angemessenen Zeitabständen zu erfolgen.

Was den Umfang der Straßenkontrollen anbelangt, fordert der BGH allgemein nach dem jeweiligen Stand der Erfahrungen und Technik geeignete und genügend erscheinende Sicherungen, mit denen den Gefahren vorbeugend Rechnung getragen wird, die nach der Einsicht eines besonnenen, verständigen und gewissenhaften Menschen erkennbar sind. Dann seien zur Gefahrenbeseitigung objektiv erforderliche und nach objektiven Maßstäben zumutbare Maßnahmen zu ergreifen.

Im Hinblick auf Bäume präzisiert der BGH sodann diese Anforderungen wie folgt:

Ausreichend, aber auch erforderlich ist zunächst eine sorgfältige äußere Sichtkontrolle, also eine äußere Gesundheits- und Zustandsprüfung. Hierzu gehört nicht die laufende Überwachung der Straßenbäume durch Spezialisten.

Eine eingehende fachmännische Untersuchung muss erst bei Feststellung verdächtiger Umstände veranlasst werden. Die Notwendigkeit einer eingehenden Untersuchung kann sich ergeben aus besonderen Umständen, die dem Einsichtigen weitergehende Untersuchungen angezeigt erscheinen lassen, beispielhaft aus trockenem Laub, dürren Ästen oder verdorrten Teilen, aus äußeren Verletzungen oder Beschädigungen, dem hohen Alter des Baumes, dem Erhaltungszustand, der Eigenheit seiner Stellung, dem statischen Aufbau usw.

Zu den im Gefahrenfall zu ergreifenden Maßnahmen stellt der BGH fest, *„dass der Pflichtige Bäume oder Teile von ihnen entfernen (muss), die den Verkehr gefährden, insbesondere wenn sie nicht mehr standsicher sind oder herabzustürzen drohen.“*

Der BGH hebt in diesem Zusammenhang hervor, dass *„(eine) schuldhafte Verletzung der Verkehrssicherungspflicht (...) in solchen Fällen nur vor(liegt), wenn Anzeichen erkannt oder übersehen worden sind, die nach der Erfahrung auf eine weitere Gefahr durch den Baum hinweisen.“*

Schließlich weist der BGH noch darauf hin, dass eine Behörde als Straßenverkehrssicherungspflichtige ihre Dienstweisungen an die zuständigen Mitarbeiter so halten muss, dass diese ihre Sichtkontrollen sachgemäß und Erfolg versprechend vornehmen können, um bei Gefahrenverdacht sogleich Spezialuntersuchungen zu veranlassen. So müssten die Straßenkontrollen insbesondere angewiesen werden, bei den Baumkontrollen, deren Zahl zweckmäßig festzulegen sei, zumindest hin und wieder den Stammfuß bis zum Erdboden zu besichtigen und diesen dazu erforderlichenfalls freizulegen [3].

Als fachliche Konsequenzen wird in der Richtlinie aus den rechtlichen Rahmenbe-

dingungen der zutreffende Schluss gezogen, dass die Anforderungen an die Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht zunächst auf eine rein visuelle Kontrolle des Baumes hinauslaufen. Verlangt wird eine sorgfältige äußere Gesundheits- und Zustandskontrolle vom Boden aus. Die Entwicklung der wissenschaftlichen Erkenntnisse und die Erfahrungen der Praxis im Bereich Baumpflege und Baumkontrolle in den letzten Jahren haben gezeigt, dass der Zustand des Baumes im Hinblick auf die Verkehrssicherheit in der Regel visuell zuverlässig beurteilt werden kann.

Was das Kontrollintervall für die visuelle Kontrolle von Bäumen anbelangt, so hat der BGH sich in keiner seiner Entscheidungen auf ein konkretes Kontrollintervall festgelegt, sondern eine Kontrolle „in angemessenen Zeitabständen“ gefordert [2]. In der Rechtsprechung der Instanzgerichte, insbesondere verschiedener Oberlandesgerichte, hat sich bislang die Forderung nach einer zweimaligen Kontrolle im Jahr, die zumindest grundsätzlich zu erfolgen habe, nämlich einmal im belaubten und einmal in unbelaubtem Zustand, durchgesetzt [4]. Derlei starre Intervalle für die Regelkontrolle, die für alle Bäume und alle Standorte gleich angewendet werden, sind aber weder fachgerecht noch angemessen im Sinne der BGH-Rechtsprechung. Vielmehr sind Umfang und Häufigkeit von Baumkontrollen im Wesentlichen abhängig von der berechtigten Sicherheitserwartung des Verkehrs, dem Zustand des Baumes und der Baumart, den Standortbedingungen und dem Lebensalter des Baumes. Angemessene Zeitabstände müssen diese Faktoren berücksichtigen.

Für die Durchführung der Regelkontrollen ist vom BGH seinerzeit keine fachliche Qualifikation festgelegt worden. Nach fachlich gesicherter Erkenntnis besteht aber die Notwendigkeit, dass eine zuverlässige visuelle Beurteilung von Bäumen in Form der fachlich qualifizierten Inaugenscheinnahme durch fachlich geeignete Kräfte durchgeführt werden muss und über die Ergebnisse ein Nachweis zu führen ist.

Bleiben nach der Regelkontrolle durch fachlich qualifizierte Inaugenscheinnahme Zweifel über die Verkehrssicherheit, müssen zur Feststellung einer möglichen Verkehrsgefährdung eingehende Untersuchungen durch Fachkräfte mit spezieller Aus- und/oder Weiterbildung durchgeführt werden.

### **Abschnitt 3: Fachliche Grundlagen für die Baumkontrolle**

In diesem Abschnitt werden zunächst die Grundlagen zum „Lebewesen Baum“ dargestellt und anschließend maßgebliche Entwicklungen, die die Verkehrssicherheit beeinträchtigen können. Hierbei handelt

es sich insbesondere um Totholzbildung, die unterschiedliche Ursachen haben kann, Kronenfehlentwicklungen, Ausbreitung von Splint- und Kernfäulen, die Freistellung von Bäumen sowie Verletzungen von statisch wirksamen Wurzeln.

### **Abschnitt 4: Baumkontrolle**

Der vierte Abschnitt der Richtlinie bildet unter der Überschrift „Baumkontrolle“ deren Herzstück. Der Abschnitt gliedert sich in die Unterabschnitte „Grundsätze“, „Faktoren für die Häufigkeit von Baumkontrollen“, „Regelkontrolle“, „Eingehende Untersuchungen“, „Zusatzkontrolle“ und „Kontrollnachweise“.

Grundsätzlich bedürfen alle Bäume im Geltungsbereich der Richtlinie einer regelmäßigen Kontrolle in Form der Sichtkontrolle durch fachlich qualifizierte Inaugenscheinnahme, im Regelwerk „Regelkontrolle“ genannt. Nur ausnahmsweise ergibt sich aus der Regelkontrolle die Notwendigkeit eingehender Untersuchungen. Nach extremen Witterungsereignissen, nach Schadensfällen, nach erheblichen Veränderungen im Baumumfeld oder erheblichen Eingriffen in den Baum sind Zusatzkontrollen durchzuführen. Maßgebliche Faktoren für die Häufigkeit von Baumkontrollen sind insbesondere die berechtigten Sicherheitserwartung des Verkehrs/Verkehrslage, der Zustand des Baumes, Standort und Veränderungen im Baumumfeld sowie Baumart, Entwicklungsphase und Alter des Baumes. Die berechtigten Sicherheitserwartung des Verkehrs ergibt sich maßgeblich aus der einschlägigen Rechtsprechung und hängt im Wesentlichen von der Verkehrsbedeutung ab [1]. Beim Zustand des Baumes ist v.a. zwischen gesunden und leicht geschädigten Bäumen sowie stärker geschädigten Bäumen zu unterscheiden. Eine maßgebliche Neuerung der Richtlinie besteht insbesondere in der Berücksichtigung verschiedener Entwicklungsphasen des Baumes. Der Baumbestand wird je nach Standzeit in die drei Entwicklungsphasen Jugend-, Reife- und Alterungsphase eingeteilt. Dabei erstreckt sich die Jugendphase in der Regel über 15 Jahre Standzeit, die Reifephase je nach Baumart und Standortverhältnissen zumeist von 15 bis ca. 50 bzw. ca. 80 Jahren Standzeit, während die Alterungsphase je nach Baumart und Standortverhältnissen ab ca. 50 bzw. ab ca. 80 Jahren Standzeit beginnt.

Der Unterabschnitt zur Regelkontrolle gliedert sich in deren Durchführung, die Kontrolle in der Jugendphase, die Regelkontrolle in der Reife- und Alterungsphase, die Kontrollintervalle, das weitere Vorgehen und die fachliche Eignung zur Durchführung der Regelkontrolle. Die Regelkontrolle erfolgt als Sichtkontrolle in Form der „fachlich qualifizierten Inaugenscheinnahme“ vom Boden aus, wobei je-

## Die neue FLL-Baumkontrollrichtlinie

Die neue FLL-Baumkontrollrichtlinie gilt für alle Bäume, die aus Gründen der Verkehrssicherungspflicht kontrolliert werden müssen und richtet sich an Kommunen, Kommunale Gebietskörperschaften und andere Baueigentümer, Sachverständige, Baumpfleger, Ausführungsbetriebe und Landschaftsarchitekten.

Die Broschüre ist für 25,- € bei der Geschäftsstelle der FLL zu beziehen.

Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau e.V. (FLL);  
Colmantstr. 32, 53115 Bonn;  
Tel.: 0228/690028; Fax: 0228/690029;  
E-Mail: info@fll.de; www.fll.de

der Baum einzeln und von allen Seiten im Kronen-, Stamm- und Wurzelbereich visuell zu kontrollieren ist. Dabei sind erforderlichenfalls einfache Werkzeuge zu verwenden, während die Verwendung darüber hinausgehender spezieller Geräte keine Regelkontrolle darstellt, sondern eine eingehende Untersuchung. Bei ordnungsgemäß durchgeführten Pflegekontrollen in der Jugendphase der Bäume sind keine weiteren Kontrollen erforderlich. Für die Regelkontrolle in der Reife- und Alterungsphase listet die Richtlinie nicht abschließend, aber umfangreich die wichtigsten „verdächtigen Umstände“ auf, die der Baumkontrolleur zu beachten hat, von der Krone über den Stamm bis zum Stammfuß und den Wurzelbereich sowie Veränderungen im Baumumfeld.

Bei den Kontrollintervallen führt die Richtlinie weg von den starren Halbjahreskontrollen, die bislang in der Rechtsprechung verbreitet sind [4], zu insgesamt weniger häufigen und differenzierteren Kontrollintervallen. Danach bedürfen Jungbäume grundsätzlich keiner gesonderten Verkehrssicherheitskontrolle. Grundsätzlich ist die Regelkontrolle einmal jährlich durchzuführen, wobei das Kontrollintervall um max. 3 Monate überschritten werden kann. Dies gilt für alle stärker geschädigten Bäume in der Reife- und Alterungsphase sowie für gesunde und leicht geschädigte Bäume in der Alterungsphase auf Plätzen mit höherer berechtigter Sicherheitserwartung des Verkehrs. Eine Regelkontrolle im Zweijahresabstand genügt bei gesunden oder leicht geschädigten Bäumen in der Reifephase bei höherer berechtigter Sicherheitserwartung des Verkehrs und in der Alterungsphase bei geringerer berechtigter Sicherheitserwartung des Verkehrs. Nur alle 3 Jahre sind Bäume in der Reifephase zu kontrollieren, die gesund oder leicht ge-

schädigt sind auf Plätzen mit geringerer berechtigter Sicherheitserwartung des Verkehrs. Eine Halbjahreskontrolle ist hingegen nur ganz ausnahmsweise notwendig, beispielsweise bei Naturdenkmälern mit starken Schäden. Wichtig für die Praxis ist der Hinweis, dass für Bäume einer Anlage in unterschiedlichen Entwicklungsphasen, jedoch ohne Besonderheiten, einheitliche Kontrollintervalle festgelegt werden können. Wem infolgedessen die Differenzierung bei den Kontrollintervallen in der Praxis organisatorisch zu kompliziert ist, kann beispielsweise einheitlich für alle Bäume die Jahreskontrolle einführen, die immer noch eine Halbierung der Baumkontrollen gegenüber der bislang gängigen Rechtsprechung darstellt.

Nach Durchführung der Regelkontrolle ist das weitere Vorgehen festzulegen. Entweder wird kein Handlungsbedarf festgestellt oder es besteht Handlungsbedarf. Sofern ein solcher besteht, ist dessen Dringlichkeit festzulegen. Die wichtigsten Alternativen eines festgestellten Handlungsbedarfs sind etwa eine Abstimmung mit der zuständigen Fachabteilung, eine weitere Inaugenscheinnahme z.B. mittels Hubarbeitsbühne oder Kletterseiltechnik, baumpflegerische Maßnahmen, die Fällung (nur bei eindeutigem Schadenbild), Änderung des Regelkontrollintervalls oder eingehende Untersuchungen.

Die fachliche Eignung zur Durchführung der Regelkontrolle knüpft nicht an eine bestimmte Ausbildung des Baumkontrolleurs an, sondern an dessen ausreichende Fachkenntnisse. Hierzu sind Baumkontrolleure praktisch einzuarbeiten und ihre fachlichen Kenntnisse regelmäßig zu vertiefen. Sie müssen die in der Richtlinie aufgeführten Schäden und Schadsymptome erkennen können, diese insgesamt beurteilen können und erkennen können, ob weiterer Handlungsbedarf besteht. Eingehende Untersuchungen sind erforderlich bei Zweifeln über die Verkehrssicherheit und/oder zu treffende Maßnahmen nach Durchführung der Regelkontrolle. Sie erfordern Fachkräfte mit spezieller Aus- bzw. Weiterbildung sowie langjähriger Übung und Erfahrung.

Nach extremen Witterungsereignissen, Schadensfällen, erheblichen Veränderungen im Baumumfeld oder erheblichen Eingriffen in den Baum muss in den betroffenen Bereichen eine Zusatzkontrolle auf offensichtliche Schäden, z.B. angebrochene/lose Äste oder Umsturzgefahr, erfolgen. Der letzte Unterabschnitt des vierten Abschnitts der Richtlinie befasst sich mit der Dokumentation. Sinnvollerweise ist zu diesem Zweck der Baumbestand zu ermitteln und eine Grunderfassung durchzuführen zur Festlegung der Kontrollintervalle. Über die Baumkontrollen sind Nachweise zu führen, die zumindest Ort, Datum, Unterschrift, beurteilte Bäume, Ergebnis

der Kontrolle und weiteres Vorgehen festhalten.

## Abschnitt 5: Hinweise für den Schadensfall

Der abschließende fünfte Abschnitt enthält kurze Hinweise für den Schadensfall, insbesondere die Beweissicherung. Hervorzuheben sind in diesem Zusammenhang insbesondere die Fotodokumentation und Sicherstellung von Baumteilen.

## Anhang

Der Anhang der Richtlinie besteht aus einem Quellen-/Literaturverzeichnis, einem normativen Anhang mit alphabetisch aufgeführten Begriffsbestimmungen sowie einem Musterkontrollblatt für die Regelkontrolle.

## Neuerungen, Probleme, Ausblick

Bereits im Einspruchsverfahren ist der Gelbdruck der Richtlinie auf reges Interesse und breite Resonanz in Fachkreisen gestoßen. Dabei wurde ganz überwiegend das Erscheinen einer solchen Richtlinie aufgrund eines bestehenden Regelungsbedarfs grundsätzlich begrüßt.

Soweit teilweise Kritik geübt wurde an der fehlenden Erwähnung bestimmter Methoden oder Auseinandersetzung mit diesen im Rahmen der Baumkontrolle, etwa VTA (= Visual Tree Assessment) [5], waren sowohl der Regelwerksausschuss als auch der Arbeitskreis übereinstimmend der Auffassung, eine Richtlinie, deren zentraler Gegenstand die Regelkontrolle in Form der Sichtkontrolle ist, müsse methodenneutral sein, ohne auf einzelne Methoden einzugehen. Diese spielen im Rahmen der Sichtkontrolle letztlich keine entscheidende Rolle, sondern maßgeblich im Rahmen der eingehenden Untersuchungen. Insoweit ist seitens der FLL die Herausgabe einer weiteren Richtlinie geplant, die sich detaillierter mit der eingehenden Untersuchung befasst.

Eine Baumkontrollrichtlinie muss sich zwangsläufig innerhalb der vorgegebenen rechtlichen Rahmenbedingungen bewegen. Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass der insoweit letztlich allein maßgebliche BGH zur Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht grundsätzlich allein eine rein visuelle Baumkontrolle fordert [2]. Dies steht auch nach wie vor in Einklang mit den aktuellen wissenschaftlichen Erkenntnissen und Erfahrungen der Praxis. Schließlich ist von erheblicher Bedeutung, dass der BGH regelmäßige Kontrollen allein „in angemessenen Zeitabschnitten“ fordert [2], ohne sich ausdrücklich der in der Rechtsprechung der Oberlandesgerichte postulierten Forderung nach einer Halbjahreskontrolle [4] anzu-

schließen. Ein solches starres Kontrollintervall in derart kurzen Zeitabständen lässt sich nach übereinstimmender Auffassung von Baumfachleuten auch nicht rechtfertigen. Schließlich ist noch hervorzuheben, dass nach der Rechtsprechung des BGH weder das Alter noch Vorschädigungen eines Baumes für sich allein genommen eine gesteigerte Beobachtungspflicht des Verkehrssicherungspflichtigen erfordern [6].

Hinsichtlich der fachlichen Grundlagen ist besonders hervorzuheben, dass biologische Veränderungen des Zustands von Bäumen, die zu einer Gefährdung der Verkehrssicherheit führen können, langsam vonstatten gehen und es infolgedessen in der Regel erst nach Jahren zu einer Gefährdung der Verkehrssicherheit kommen kann.

Im Rahmen des Einspruchsverfahrens, aber auch bereits innerhalb des Regelwerksausschusses und des Arbeitskreises ist ein Bedürfnis der Praxis erkennbar geworden, möglichst exakt zu bestimmen, wann genau – etwa ab welcher exakten Windstärke – ein unvorhersehbares Ereignis vorliegt, das einerseits eine Haftung wegen höherer Gewalt ausschließt und andererseits möglicherweise Zusatzkontrollen erforderlich macht. Diesem nachvollziehbaren praktischen Bedürfnis konnten und wollten letztlich der RWA und der AK nicht entsprechen. Eine solche Festlegung wäre haftungsrechtlich letztlich nicht haltbar, sodass bewusst die Formulierung des nicht anderweitig besetzten Begriffs des „extremen Witterungsereignisses“ gewählt wurde. Insoweit kommt der Praktiker vor Ort letztlich um eine Einzelfall bezogene Prüfung nicht herum.

Bei den Faktoren für die Häufigkeit von Baumkontrollen wurde teilweise gefordert (entsprechend dem s.g. Hamburger Modell, s. a. AFZ-DerWald 10/2004), allein auf den Zustand des Baumes abzustellen, insbesondere die Baumart außer Betracht zu lassen, ebenso wenig wie eine Einteilung in drei verschiedene Entwicklungsphasen vorzunehmen – mit Ausnahme der Jugendphase der Bäume – und das Baumalter nicht zu berücksichtigen. Letztlich haben der Ausschuss und auch der Arbeitskreis sich aber mit großer Mehrheit mit guten fachlichen Gründen für die in dem Regelwerk vorgenommene Differenzierung entschieden. Soweit gegen deren Handhabung praktische Erwägungen ins Feld geführt werden, greifen diese letztlich nicht. Die Richtlinie sieht nämlich ausdrücklich vor, dass für Bäume einer Anlage in unterschiedlichen Entwicklungsphasen, jedoch ohne Besonderheiten, einheitliche Kontrollintervalle festgelegt werden können.

Im Hinblick auf die Berücksichtigung der berechtigten Sicherheitserwartung des Verkehrs und einer hieraus resultie-

renden Unterscheidung in Örtlichkeiten mit entsprechend höherer oder geringerer Verkehrsbedeutung wurde im Rahmen des Einspruchsverfahrens der Einwand aus der Praxis vorgebracht, dass keine ausreichend klaren Kriterien für eine Differenzierung vorlägen. Schematisch lassen sich solche aus haftungsrechtlicher Sicht auch nicht vorgeben. Dieses durchaus nachvollziehbare Problem für den Praktiker stellt sich aber auch in anderen Bereichen der Verkehrssicherungspflicht in vergleichbarer Form. Man denke hier etwa nur an die Erstellung eines Stufenplans [7] im Rahmen der Straßenverkehrssicherungspflicht, wo alle Straßen entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung in verschiedene Kategorien eingeteilt werden müssen, um das erforderliche Kontrollintervall entsprechend dieser Verkehrsbedeutung festzulegen. Dies kann in Zweifelsfällen ebenfalls zu nicht unerheblichen Schwierigkeiten führen.

Bei der Durchführung der Regelkontrolle wurde besonders intensiv diskutiert, ob hierzu generell, erforderlichenfalls oder überhaupt nicht die Verwendung einfacher Werkzeuge gehört. Nach intensiver fachlicher Diskussion haben sich hier sowohl der Arbeitskreis als auch der Regelwerksausschuss für die Kompromisslösung entschieden, dass erforderlichenfalls einfache Werkzeuge zu verwenden sind, da dies nicht mit besonderen Kosten verbunden ist und ein Baumkontrolleur mit ausreichenden Fachkenntnissen solche in der Regel auch mit sich führt.

Die „verdächtigen Umstände“, auf die bei der Regelkontrolle insbesondere zu achten ist, sind in der Richtlinie ausführlich enumerativ, aber nicht abschließend, aufgezählt. Über die Aufnahme oder Nichtaufnahme einzelner Merkmale in diese „Checkliste“ wurde sowohl im Regelwerksausschuss als auch im Arbeitskreis bei einzelnen Merkmalen unter den Baumexperten durchaus lebhaft diskutiert. In ihrer jetzigen Form stellt die Liste jedenfalls den unter Fachleuten hergestellten Konsens dar.

Bei der fachlichen Eignung zur Durchführung der Regelkontrolle ist wichtig, dass es letztlich auf die ausreichenden Fachkenntnisse und eine entsprechende praktische Einarbeitung des Baumkontrolleurs ankommt, unabhängig davon, wie diese erlangt worden sind, und nicht auf einen bestimmten formalen Ausbildungsabschluss. Letzteres war kurzzeitig durchaus in der Diskussion, wurde nach eingehender Debatte im Ergebnis aber einhellig verworfen.

Dass bereits allein aus Gründen der Beweissicherung im Schadenfall Baumkontrollen durch geeignete Nachweise zu dokumentieren sind, ist aus Sicht des kommunalen Haftpflichtversicherers eine Selbstverständlichkeit. Wichtig ist in die-

sem Zusammenhang, dass die Kontrollnachweise nicht zwingend Einzelbaum bezogen geführt werden müssen. Ebenso wichtig ist, dass der Richtlinie im Anhang zwar ein sehr hilfreiches Musterkontrollblatt für die Baumkontrolle beigelegt ist, dieses aber nur eine von vielen Möglichkeiten einer ordnungsgemäßen Dokumentation darstellt. Entscheidend ist insoweit letztlich weniger die Form als der Inhalt der Dokumentation.

Beweismittel sollten im Schadensfall mindestens drei Jahre lang aufbewahrt werden, zumindest bis zum endgültigen Verfahrensabschluss.

Abschließend bleibt zu hoffen, dass die in einer Erstauflage von 2.500 Exemplaren erschienene Baumkontrollrichtlinie ihrem Anspruch entsprechend eine wertvolle Hilfe für die Praxis bietet und dort auch möglichst große Verbreitung, Anwendung und Zuspruch findet. Hierfür wird es letztlich maßgeblich auch auf die Akzeptanz der Richtlinie durch die Rechtsprechung und deren Eingang in künftige Rechtsprechung zur Verkehrssicherungspflicht bei Bäumen ankommen. Zur Nagelprobe wird es hier insbesondere bei der Fragestellung kommen, ob und in welchem Umfang die Rechtsprechung bereit ist, aufgrund übereinstimmender Erkenntnisse der Fachwelt von der bislang weit verbreiteten, aber nirgendwo fachlich begründeten, starren Halbjahreskontrolle abzurücken. Die Erkenntnis, auf welche einhellige Ablehnung diese bislang gängige Rechtsprechung bei Fachleuten stößt, war auch für den Verfasser durchaus überraschend und gewöhnungsbedürftig. Hier sollte letztlich aber die Kraft der fachlichen Argumente auch die Rechtsprechung überzeugen. Auch für die beiden Richter der Amtshaftungskammer des LG Köln, die an der Erstellung der Richtlinie beratend mitwirkten, war diese fachliche Erkenntnis ebenso neuartig wie überraschend. Hier wird nicht nur nach Einschätzung der beteiligten Richter, sondern nach Einschätzung aller an der Richtlinie Mitwirkenden sicherlich noch viel Informations- und Überzeugungsarbeit zu leisten sein. Dass diese letztlich erfolgreich sein und gelingen möge, ist der neuen Baumkontrollrichtlinie zu wünschen.

#### Literaturangaben:

- [1] Ständige Rechtsprechung, vgl. nur BGH, Urteil vom 21.05.1985 – VI ZR 235/83 –, VersR 1985, 839; ausführlich: Bergmann/Schumacher, Die Kommunalhaftung, 3. Aufl. 2002, Rdnr. 1. [2] BGH NJW 1965, 815; BGH NJW 2004, 1381. [3] BGH NJW 1965, 815. [4] OLG Koblenz, Urteil vom 02.02.1987 – 12 U 990/86 –, OLG Koblenz, GVV-Mitteilungen 3/2002, V = DAR 2002, 218; OLG Hamm, Urteil vom 26.01.1993 – 9 U 152/92 –, OLG Hamm, VersR 1997, 1148 = ZfS 1997, 203; OLG Düsseldorf, BADK-Information 1997, 105 = VersR 1997, 463; OLG Köln, Urteil vom 20.08.1998 – 7 U 27/98 –, OLG Dresden, MDR 2001, 937; OLG Brandenburg, BADK-Information 2002, 164 = VersR 2002, 504 = ZfS 2002, 171. [5] HÖTZEL (2004): Verkehrssicherungspflicht für Bäume – Zehn Jahre Rechtsprechung zum Visual Tree Assessment, VersR 2004, 1234. [6] BGH NJW 2004, 1381 unter Hinweis auf OLG Stuttgart VersR 1994, 359. [7] BADK-Sonderheft „Haftungsrechtliche Organisation im Interesse der Schadenverhütung“, 3. Auflage vom Dezember 2003, S. 60.