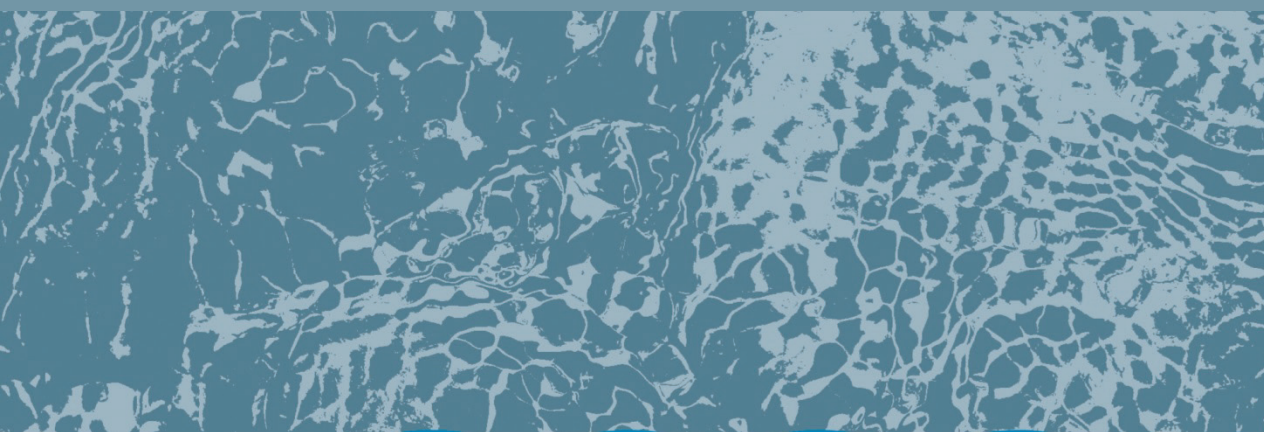


Arbeitshilfe

Damit nichts passiert...

Verkehrssicherungspflichten
an kleinen Gewässern

Empfehlungen



wasser



Gewässer
Nachbarschaften
Bayern



Bayerisches Landesamt für
Umwelt



Arbeitshilfe

Damit nichts passiert...

**Verkehrssicherungspflichten
an kleinen Gewässern**

Empfehlungen



**Gewässer
Nachbarschaften
Bayern**

Impressum

Arbeitshilfe: Damit nichts passiert... Verkehrssicherungspflichten an kleinen Gewässer - Empfehlungen

Herausgeber:

Bayerisches Landesamt für Umwelt (LfU)

Bürgermeister-Ulrich-Straße 160

86179 Augsburg

Tel.: 0821 9071-0

Fax: 0821 9071-5556

E-Mail: poststelle@lfu.bayern.de

Internet: www.lfu.bayern.de

Bearbeitung/Text/Konzept:

LfU, Referat 62, Gerd Huth, Uwe Kleber-Lerchbaumer, Referat 64, Wolfgang Gröbmaier, Dr. Thomas Henschel, Eva Schnippering

Bayerisches Staatsministerium für Umwelt und Gesundheit, Stefan Wedding, Elena Wille

Wasserwirtschaftsamt Deggendorf, Bernd Baumann

Wasserwirtschaftsamt Donauwörth, Thomas Beck

Wasserwirtschaftsamt Ingolstadt Ralf-Michael Umlauf

Wasserwirtschaftsamt München, Thomas Atzenhofer

Redaktion:

LfU, Referat 64, Eva Schnippering

Bildnachweis:

Text

Rottenberger, Martin (WWA Bad Kissingen) S. 22

Vortrag

Atzenhofer, Thomas, Wasserwirtschaftsamt München: F. 19 r.; Baumann, Bernd, Wasserwirtschaftsamt Deggendorf: F. 27; Rottenberger, Martin, WWA Bad Kissingen: F. 24; Kugler, Thomas, Bayerisches Landesamt für Gesundheit und Lebensmittelsicherheit, LGL: F.8 li; Schaufuß, Daniela, Stadt München: F15; Schnippering, Eva Simone, Landesamt für Umwelt; F. 1, 5, 6 r., 8 r., 20; Schoberer, Raimund, Regierung der Oberpfalz: F. 6 li. u. m., 13, 14, 16, 18, 19 li., 21, 22, 26, 28, 29 ,31; Wasserwirtschaftsamt Regensburg: F. 25

Stand:

Juni 2012

Diese Druckschrift wurde mit großer Sorgfalt zusammengestellt. Eine Gewähr für die Richtigkeit und Vollständigkeit kann dennoch nicht übernommen werden. Sofern in dieser Druckschrift auf Internetangebote Dritter hingewiesen wird, sind wir für deren Inhalte nicht verantwortlich.

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	5
1.1	Vorwort	5
1.2	Einführung und Gliederung	5
2	Allgemeines zur Verkehrssicherungspflicht	7
2.1	Definition der Verkehrssicherungspflicht	7
2.2	Umfang der Verkehrssicherungspflicht	7
2.3	Adressat der Verkehrssicherungspflicht	8
2.4	Geschützter Personenkreis	9
2.5	Folgen einer Verletzung der Verkehrssicherungspflicht	9
2.5.1	Strafrechtliche Verantwortlichkeit	9
2.5.2	Zivilrechtliche Haftung	10
2.6	Dokumentation der Kontrollen	12
3	Beispiele zu Verkehrssicherungspflichten an kleinen Gewässern	12
3.1	Gemeingebrauch und Verkehrssicherungspflicht ^[14]	12
3.2	Gewässerunterhaltung und Verkehrssicherungspflicht	15
3.3	Straßen und Wege am Gewässer	16
3.4	Bäume am Gewässer	18
3.5	Anlagen am Gewässer	23
3.6	Biber	23
4	Fazit	25
5	Literaturverzeichnis	25

1 Einleitung

1.1 Vorwort

► Folie 1: Thema

Gewässer sind Anziehungspunkte für viele Freizeitaktivitäten, wie spazieren gehen, Rad fahren, baden oder auch angeln. Hierfür werden oft Wege am und Zugänge zum Gewässer geschaffen.

In den letzten Jahren werden zunehmend ehemals begradigte Gewässer wieder renaturiert, was die Attraktivität zusätzlich steigert.

Deswegen müssen sich die Gemeinden in ihrer Funktion als Grundstückseigentümer und -besitzer oder als Unterhaltungspflichtige vermehrt mit Fragen der Verkehrssicherungspflicht befassen. Die Unsicherheit, wie mit dem Thema Verkehrssicherung umgegangen werden soll, ist allerdings in der Regel sehr groß, da die Verkehrssicherung nicht gesetzlich geregelt ist. Die Anforderungen an den Verkehrssicherungspflichtigen werden zu einem großen Teil durch die Rechtsprechung definiert. Eine klare Regelung, was in welcher Situation zu veranlassen ist, gibt es nicht. Die Verkehrssicherungspflicht sagt vielmehr nur aus, dass die im Verkehr erforderliche Sorgfalt anzuwenden ist, um niemanden zu schädigen.

Die Arbeitshilfe soll einen Beitrag dazu leisten, für die Gefahrenpunkte am Gewässer zu sensibilisieren, und Hinweise zur Gefahrenabwehr geben. Einen Anspruch auf Vollständigkeit erhebt sie dabei nicht, da die vielgestaltigen Fallkonstellationen Einzelfälle sind. Bei Schadensfällen wird immer eine individuelle Einzelfallentscheidung zu treffen sein.

Da die Verkehrssicherung in Verbindung mit den Ausprägungen des Richterrechts (Definition s.h. Kapitel 2.2) und der Entwicklung der laufenden Rechtsprechung zu sehen ist, kann sie nicht als starr angesehen werden, sondern sie befindet sich in einem stetigen Wandel.

1.2 Einführung und Gliederung

► Folie 2: Zeitungsartikel

Anfang Januar 2012 war in der Mittelbayerischen Zeitung ein Artikel über ein Ehepaar zu lesen, welches schwer verletzt worden war, nachdem ein Baum ihr Auto getroffen hatte. Zuvor hatten sie die Straßensperre eines Landwirtes missachtet, der Baumfällarbeiten durchführte. Unvorsichtigerweise waren sie über die Wiese um die Absperrung herum gefahren.

Aus dem Artikel lässt sich nicht entnehmen, ob die Absperrung korrekt war bzw. ob die Eheleute selbst schuld waren oder der Landwirt eine Mitschuld trägt. Er soll jedoch Anlass dazu geben, darüber nachzudenken, wie korrekte Absperrungen bei Baumfällarbeiten auszusehen haben, um eine mögliche Gefährdung Dritter zu minimieren.

Da Baumfällarbeiten auch typische Unterhaltungsarbeiten am Gewässer sein können, werden im zweiten Teil der Arbeitshilfe Hinweise zum korrekten Absperrungen gegeben. Die Arbeitshilfe beschränkt sich aber nicht nur auf Bäume am Gewässer, sondern greift auch andere typische Fallkonstellationen im Umkreis des Gewässerunterhaltungspflichtigen auf, die eine Verkehrssicherungspflicht nach sich ziehen können.

► Folie 3: Gliederung

Der erste Teil der Arbeitshilfe beschäftigt sich mit **allgemeinen Aspekten zur Verkehrssicherungspflicht**. Es werden folgende Punkte angesprochen:

- Definition der Verkehrssicherungspflicht
- Umfang der Verkehrssicherungspflicht
- Adressat der Verkehrssicherungspflicht
- Geschützter Personenkreis
- Folgen einer Verletzung der Verkehrssicherungspflicht
- Dokumentation der Kontrollen

Anschließend werden typische Fallgestaltungen aufgegriffen, mit denen Grundstückseigentümer und Gewässerunterhaltungspflichtige bei ihrer täglichen Arbeit konfrontiert sein können.

- Gemeingebrauch und Verkehrssicherungspflicht
- Gewässerunterhaltung und Verkehrssicherung
- Verkehrssicherungspflicht bei Straßen und Wegen am Gewässer
- Verkehrssicherungspflicht bei Bäumen am Gewässer
- Verkehrssicherungspflicht bei Anlagen am Gewässer
- Verkehrssicherungspflicht bei Bibervorkommen

Hinweis:

Diese Arbeitshilfe erhebt keinen Anspruch auf Vollständigkeit. Weitere Informationen sind z. B. im Entwurf des DWA Merkblattes M616 „Verkehrssicherungspflicht bei Ausbau und Unterhaltung von Fließgewässern – Empfehlungen zur Handhabung“ und unter dem Gliederungspunkt 12.5 Literatur zu finden. Beratung und Hilfestellung bieten zudem die Landratsämter und die Wasserwirtschaftsämter.

Darüber hinaus sind weitere Informationen in den einschlägigen DIN-Normen und Unfallverhütungsvorschriften zu finden.

Neben vorliegendem Textteil sind auch Vortragsfolien enthalten, auf die jeweils in roter Schrift verwiesen werden. Zu der vorliegenden Arbeitshilfe können ergänzend die Themen „Gehölzpflege und Uferschutz“, „Unterhaltung innerorts“ und „Hochwasser an kleinen Gewässern“ herangezogen werden.

Vorschlag: Zu Beginn des Gewässer-Nachbarschaftstages kann eine Ideensammlung durchgeführt werden, um die aktive Beteiligung der Teilnehmer zu fördern und um in die Thematik einzuführen. Die Diskussion kann in einer Gruppenarbeit erfolgen. Dazu können die beiliegenden Fragekarten verwendet werden. ► **Fallbeispiele**

Der Powerpoint-Vortrag umfasst ein umfangreiches Spektrum an verschiedenen Beispielen zur Verkehrssicherungspflicht und gibt die Möglichkeit für den Nachbarschaftsberater, auf die Belange des Landkreises einzugehen und den Umfang des Vortrages entsprechend zu kürzen.

Da das Thema auch Kenntnisse im rechtlichen Bereich erfordert, empfiehlt es sich, den zuständigen Juristen des Landratsamtes mit einzubeziehen.

2 Allgemeines zur Verkehrssicherungspflicht

2.1 Definition der Verkehrssicherungspflicht

► Folie 4: Definition der Verkehrssicherungspflicht

Die Verkehrssicherungspflicht ist eine allgemeine Rechtspflicht. Sie steht neben den Pflichten, die sich aus einem Vertrag ergeben können oder durch ein Gesetz auferlegt sind. Sie kann sich aber auch mit diesen decken.

Die Verkehrssicherung fordert, das eigene Verhalten so einzurichten, dass Schädigungen Dritter vermieden werden. Jeder, der in seinem Verantwortungsbereich Gefahrenquellen schafft oder andauern lässt, hat die Pflicht, die notwendigen und zumutbaren Vorkehrungen zu treffen, um Schäden anderer zu verhindern. Demzufolge sind Vorkehrungen erforderlich, die nach der Sicherheitserwartung des jeweiligen Verkehrs im Rahmen des wirtschaftlich Zumutbaren geeignet sind, Gefahren von Dritten abzuwenden, mit denen bei bestimmungsgemäßer Benutzung oder naheliegendem Fehlgebrauch zu rechnen ist.

Ein bekanntes Beispiel der Verkehrssicherungspflicht ist z. B. die Schneeräumpflicht. Im Winter haben Hauseigentümer dafür zu sorgen, dass der Schnee geräumt ist und bei Glätte gestreut wird. Die Schneeräumpflicht heißt jedoch nicht, dass auch zur Nachtzeit geräumt sein muss. Außerdem muss der Spaziergänger bei extremen Wetterverhältnissen die erforderliche Sorgfalt walten lassen.

2.2 Umfang der Verkehrssicherungspflicht

► Folie 5: Umfang der Verkehrssicherungspflicht

Der Umfang der Verkehrssicherungspflicht ist nicht gesetzlich geregelt, sondern durch das Richterrecht und die Rechtsprechung geprägt. Die Verkehrssicherungspflicht ist daher stets eine Einzelfallentscheidung.

(Definition Richterrecht: Von Richterrecht spricht man, wenn die Gerichte in übereinstimmender und ständiger Rechtsprechung im Wege der Rechtsfortbildung abstrakte Rechtssätze entwickeln und diese bei ihrer Entscheidungsfindung regelmäßig (mit-) berücksichtigen.)^[20]

Der Umfang der Verkehrssicherungspflicht bemisst sich nach folgenden Kriterien:

- 1) Generell sind Sicherungsmaßnahmen vom zu erwartenden Verkehr abhängig. Wo – etwa wegen eines ausdrücklichen Verbots – erkennbar üblicherweise kein Verkehr stattfindet, kann grundsätzlich nicht erwartet werden, dass der Pflichtige Sicherungsmaßnahmen ergreift. Eine Verkehrssicherungspflicht besteht aber dann, wenn atypische Gefahren gegeben sind oder mit einem verbotswidrigen Verhalten oder Fehlverhalten zu rechnen ist.
- 2) Die Sicherungsmaßnahmen hängen von dem Erkennungsvermögen und dem Gefahrenpotential ab. Kinder haben z. B. ein niedrigeres Erkennungsvermögen als Erwachsene. Deswegen müssen bei Kindern umfangreiche Sicherungsmaßnahmen ergriffen werden. Selbstverständlich müssen bei einem hohen Gefahrenpotential auch hochwertigere Sicherungen durchgeführt werden.
- 3) Je größer die Wahrscheinlichkeit der Schädigung und je schwerer der drohende Schaden ist, desto höher ist das Maß des wirtschaftlich Zumutbaren. Zum Beispiel sind bei Waldbäumen an einem Waldweg die Wahrscheinlichkeit der Schädigung und die Schwere des Schadens geringer, als bei Bäumen an einer viel befahrenen Straße.

4) Das Gefährdungspotential muss für den Sicherungspflichtigen erkennbar sein. Eine Sicherung aller theoretisch möglichen Gefahren ist nicht umsetzbar.

Unabhängig davon sind auf jeden Fall die einschlägigen DIN-Normen und Unfallverhütungsvorschriften zu beachten. Sie können Anhaltspunkte dazu geben, welche Sicherungsmaßnahmen sinnvoll sind. Allerdings sind sie nicht abschließend. Bei besonderen Gefährdungspotentialen können im Einzelfall auch darüber hinaus gehende Sicherungsmaßnahmen geboten sein.

Beispiel (Foto im Vortrag):

An einem Gewässer besteht die Gefahr von plötzlich auftretenden Flutwellen. Da das Gefahrenpotential sehr hoch ist (Gefahr des Ertrinkens) und sich der Gewässerabschnitt im Innenbereich mit einem hohen Verkehrsaufkommen (beidseitig sind Wege u.a. auch für Fußgänger) befindet, wurde eine relativ aufwendige Sicherung vorgenommen, indem beidseitig des Gewässers im etwa 100 Meter Abstand Schilder aufgestellt wurden. Positiv hervorzuheben ist hierbei, dass die Gefahr nicht nur textlich beschreiben wird – was Kinder nicht lesen könnten, sondern auch bildlich dargestellt wird (Piktogramm).

2.3 Adressat der Verkehrssicherungspflicht

► Folie 6: Wer ist zuständig?

Verpflichtet zur Verkehrssicherung ist grundsätzlich derjenige, der für den Bereich der Gefahrenquelle verantwortlich ist und imstande ist, der Gefahrenlage zu begegnen sowie die zur Gefahrenabwehr erforderlichen Maßnahmen zu treffen. Dabei ist zu unterscheiden zwischen einer Gefahrenquelle durch Sachen oder durch Verhalten. Wenn das Verhalten die Gefahrenquelle ist, ist derjenige in der Pflicht, der das Verhalten steuern kann. Das kann z. B. ein Autofahrer sein, der so fahren muss, dass er keinen anderen schädigt.

Bei Gefahren, die von Sachen ausgehen, ist derjenige in der Pflicht, der die tatsächliche Sachherrschaft ausübt. Das kann z. B. der Grundstücksbesitzer, auf dessen Grundstück Bäume stehen, sein. Im wasserwirtschaftlichen Bereich kann das aber auch der Anlagenbetreiber sein, der für den ordnungsgemäßen Betrieb seiner Anlage zuständig ist.

Übertragung der Verkehrssicherungspflicht auf Dritte

► Folie 7: Übertrag auf Dritte

Die Übertragung der Verkehrssicherungspflicht auf Dritte ist grundsätzlich möglich.

Wenn Dritte mit der Durchführung von Unterhaltungsarbeiten beauftragt werden, sollte als Bestandteil des Vertrages auch die Einhaltung der Verkehrssicherungspflicht mit aufgenommen werden. Das allein ist aber nicht ausreichend. Der Auftraggeber muss sich vergewissern, dass der zu Beauftragende bereit und in der Lage ist, die Verkehrssicherung auch tatsächlich zu übernehmen. Zudem muss er den Beauftragten überwachen und kontrollieren.

Beispiel: Die Schneeräumspflicht kann von dem Hauseigentümer auf einen privaten Räumdienst übertragen werden. Trotzdem muss der Hauseigentümer in regelmäßigen Abständen kontrollieren, ob der private Räumdienst seiner Pflicht rechtzeitig und sorgfältig nachkommt.

2.4 Geschützter Personenkreis

► Folie 8: Wer hat Anspruch auf Schutz?

Nicht jede beliebige Person hat Anspruch auf Schutz. Grundsätzlich gilt die Verkehrssicherungspflicht nur gegenüber denjenigen Personen, mit deren Gefährdung der Verpflichtete üblicherweise rechnen muss.

Beispiele:

Betreten Personen unerlaubterweise ein Gelände, das abgesperrt ist oder wo entsprechende Schilder aufgestellt sind, so muss für diese Personen grundsätzlich keine Verkehrssicherung geleistet werden.

Fährt ein Autofahrer mit seinem Fahrzeug auf einen Weg, der für Kfz gesperrt ist, und tritt ein Schaden am Auto durch ein Schlagloch oder einen tief hängenden Ast ein, so kann er grundsätzlich nicht geltend machen, dass die Verkehrssicherungspflicht verletzt wurde.

Hiervon gibt es allerdings eine Ausnahme:

Es ist trotz Hinweisen mit einer bestimmungswidrigen Nutzung oder Fehlverhalten Dritter zu rechnen: Wenn (wie im rechten Bild dargestellt) eine Beschilderung nicht ausreicht und der Verkehrssicherungspflichtige das erkennt, muss er handeln, indem er z. B. eine zusätzliche Umzäunung vornimmt. Auch bei Kindern ist ein besonders strenger Maßstab anzulegen, da Kinder ein geringeres Vermögen haben, Gefahren zu erkennen und Situationen richtig einzuschätzen.

2.5 Folgen einer Verletzung der Verkehrssicherungspflicht

► Koreferat zur Haftung

Hinweis: Das Thema Haftung ist sehr anspruchsvoll und erfordert fundierte juristische Kenntnisse. Wenn es gewünscht ist, diesen Bereich zu vertiefen, sollte unbedingt ein Koreferat durch einen Juristen angefragt werden. Nachstehend werden die wichtigsten Eckpunkte in vereinfachter Form dargestellt.

Die Verletzung der Verkehrssicherungspflicht kann sowohl zu einer strafrechtlichen Verantwortlichkeit als auch zu einer zivilrechtlichen Haftung für den entstandenen Schaden führen.

2.5.1 Strafrechtliche Verantwortlichkeit

Die strafrechtliche Verantwortlichkeit definiert sich durch das Strafgesetzbuch (StGB). Denkbare Straftatbestände bei Verkehrssicherungspflichten sind Körperverletzung, Tötungsdelikte oder Sachbeschädigung.

Die Folgen der strafrechtlichen Verantwortlichkeit ist die Ahndung der Tat durch den Staat mittels einer Geld- oder Freiheitsstrafe.

Im Bundeszentralregister werden die strafrechtlichen Verurteilungen geführt. Im Führungszeugnis erscheint in der Regel bei der Erstverurteilung nur ein Eintrag, wenn die Geldstrafe höher als 90 Tagessätze ist oder wenn die Gefängnisstrafe mehr als drei Monate beträgt. Im Behördenführungszeugnis können bereits kleinere Vergehen aufgeführt werden.

Wichtig: Die strafrechtliche Verantwortlichkeit trägt stets der Handelnde und damit der Bestenstete allein! Eine Übernahme durch den Freistaat Bayern oder die Kommune kommt nicht in Betracht!

2.5.2 Zivilrechtliche Haftung

► Folie 9: Folgen einer Verletzung

Neben der strafrechtlichen Verantwortlichkeit gibt es die zivilrechtliche Haftung für den entstandenen Schaden in Form von Schadensersatz. Zu unterscheiden sind die unmittelbare Staatshaftung, die Amtshaftung und die persönliche Haftung des Bediensteten.

Allgemeine Grundsätze für die zivilrechtliche Haftung

Voraussetzung für eine zivilrechtliche Haftung nach den §§ 823 ff. BGB (Bürgerliches Gesetzbuch) ist, dass das Verhalten des Schädigers tatbestandsmäßig, rechtswidrig, schuldhaft (d. h. vorsätzlich oder fahrlässig) und kausal war.

Rechtswidrig bedeutet, dass gegen Vorschriften oder Gesetze verstoßen wurde („Jemand hat ein Unrecht begangen“), ohne dass ausnahmsweise eine Rechtfertigungsgrund (z. B. Notwehr) vorgelegen hat.

Bei der Frage, ob das Handeln schuldhaft war, unterscheidet man zwischen Vorsatz und Fahrlässigkeit. Vorsatz setzt Wissen und Wollen der Tatbestandsverwirklichung voraus. Dies bedeutet, dass die Herbeiführung der Schädigung wenigstens billigend in Kauf genommen wird. Absichtliches Vorgehen stellt die schärfste Form des Vorsatzes dar, ist aber nicht zwingend erforderlich.

Unter den Begriff der Fahrlässigkeit fällt generell das Außerachtlassen der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt. Welche Anforderungen an die Sorgfalt zu stellen sind, bemisst sich nach dem einschlägigen Verkehrskreis. Die Rechtsprechung definiert verschiedene Formen der Fahrlässigkeit.

Der Grad der Fahrlässigkeit hat insbesondere Auswirkungen auf die Arbeitnehmerhaftung gegenüber dem Arbeitgeber im Innenverhältnis (Regress). Eine leichte Fahrlässigkeit ist im Allgemeinen für den Beschäftigten entschuldbar: Bei der täglichen Arbeit ist es oft kaum zu vermeiden, dass unbeabsichtigt kleinere Fehler auftreten. Bei der groben Fahrlässigkeit wird dasjenige außer Acht gelassen, was sich einer umsichtigen, verständigen Person aus dem Verkehrskreis des Handelnden hätte aufdrängen müssen. Es ist von einem hohen Maß an unentschuldbarer Pflichtverletzung auszugehen. Für Beamte regelt § 48 Beamtenstatusgesetz das Innenverhältnis zum Dienstherrn: Danach haben Beamte, die vorsätzlich oder grob fahrlässig eine ihnen obliegende Pflicht verletzen, dem Dienstherrn den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.

Die dritte Voraussetzung ist die Kausalität. Das bedeutet, dass ein Zusammenhang zwischen dem Verhalten/Handlung des Schädigers und dem Schaden bestehen muss.

Unmittelbare Staatshaftung

Unmittelbare Staatshaftung bedeutet, dass der Staat (Bund, Land, Kommunen) als Körperschaft des öffentlichen Rechts selbst haftet.

Zu unterscheiden sind zwei Fallgruppen: die Haftung für Verrichtungsgehilfen und die Haftung für verfassungsmäßig berufene Vertreter.

Die Haftung für den Verrichtungsgehilfen (§§ 831, 823 BGB) und den verfassungsmäßig berufenen Vertreter (§§ 31, 89, 823 BGB) bedeutet, dass der Staat für Schäden durch Personen, die in seinem Auftrag oder als seine Vertreter handeln, grundsätzlich haften muss. Der Umfang der Haftung definiert sich nach § 823 Abs. 1 BGB:

(1) Wer vorsätzlich oder fahrlässig das Leben, den Körper, die Gesundheit, die Freiheit, das Eigentum oder ein sonstiges Recht eines anderen widerrechtlich verletzt, ist dem anderen zum Ersatz des daraus entstehenden Schadens verpflichtet.

Amtshaftung (Mittelbare Staatshaftung)

Die Amtshaftung ist in § 839 BGB i. V. m. Art. 34 GG (Grundgesetz) geregelt.

Artikel 34 GG lautet:

Verletzt jemand in Ausübung eines ihm anvertrauten öffentlichen Amtes die ihm einem Dritten gegenüber obliegende Amtspflicht, so trifft die Verantwortlichkeit grundsätzlich den Staat oder die Körperschaft, in deren Dienst er steht. Bei Vorsatz oder grober Fahrlässigkeit bleibt der Rückgriff vorbehalten. Für den Anspruch auf Schadensersatz und für den Rückgriff darf der ordentliche Rechtsweg nicht ausgeschlossen werden.

§ 839 Abs. 1 BGB lautet:

(1) Verletzt ein Beamter vorsätzlich oder fahrlässig die ihm einem Dritten gegenüber obliegende Amtspflicht, so hat er dem Dritten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen. Fällt dem Beamten nur Fahrlässigkeit zur Last, so kann er nur dann in Anspruch genommen werden, wenn der Verletzte nicht auf andere Weise Ersatz zu erlangen vermag.

Handelt es sich um eine Amtshaftung haftet über Art. 34 GG im **Außenverhältnis** (Geschädigter zu Staat bzw. Bediensteten) **nur der Staat** und nicht der Bedienstete persönlich. Aber im Innenverhältnis (Staat - Bediensteter) ist der Rückgriff (Regress) des Staates bei vorsätzlichem oder grob fahrlässigem Verhalten des Bediensteten möglich (Art. 34 S. 2 GG). Die Geltendmachung des Regressanspruchs durch den Staat gegenüber dem Bediensteten unterliegt jedoch Beschränkungen, insbesondere aus dem Grundsatz der Fürsorge. Die Vorteile der Amtshaftung liegen dabei klar auf der Hand: zum einen wird der Bedienstete entlastet und zum anderen wird der Geschädigte durch einen solventen Schuldner entschädigt.

Eine Amtshaftung in diesem Sinne ist dann gegeben, wenn folgende Tatbestandsmerkmale vorliegen: Ausübung eines öffentlichen Amtes, Verletzung einer Amtspflicht, Drittbezogenheit (gegenüber einem Bürger) der Amtspflicht, Verschulden, Schaden, Kausalität und kein Haftungsausschluss / keine sonstigen Haftungsbeschränkungen. Eine genaue Erläuterung der genannten Tatbestandsmerkmale wird an dieser Stelle nicht vorgenommen. Die Aufzählung soll nur zeigen, dass vielfältige Voraussetzungen vorliegen müssen, damit es sich um eine Amtshaftung handelt.

Persönliche Haftung des Bediensteten

Vorrang der Amtshaftung

Die Rechtsprechung geht im Grundsatz davon aus, dass auch in Bezug auf die öffentlichen Sachen und insbesondere auch in Bezug auf die öffentlichen Straßen, Wege, Plätze sowie Wasserstraßen eine privat-rechtliche Verkehrssicherungspflicht besteht, deren Verletzung durch das bürgerlich-rechtliche Deliktsrecht sanktioniert wird (s. hierzu Münchener Kommentar, Bürgerliches Gesetzbuch, § 839 BGB, Rdnr.177). Sie lässt aber Ausnahmen vom privatrechtlichen Haftungsregime zu, bspw. wenn der Gesetzgeber bestimmt, dass für bestimmte Sachbereiche die Verkehrssicherung den zuständigen Verwaltungsträgern "als Amtspflicht in Ausübung öffentlicher Gewalt" obliegen soll.

Ein Beispiel hierfür ist die sog. Straßenverkehrssicherungspflicht nach Art. 72 Bayerisches Straßen- und Wegegesetz (s. hierzu Münchener Kommentar, Bürgerliches Gesetzbuch, § 839 BGB, Rdnr.182). Bei der Verletzung einer solchen öffentlich-rechtlichen Verkehrssicherungspflicht haftet im Außenverhältnis über Art. 34 GG nur der Staat. Eine persönliche Haftung des Bediensteten im Außenverhältnis ist damit ausgeschlossen.

Privatrechtliche Verkehrssicherungspflicht

Ist eine derartige Fallgestaltung nicht gegeben, so bleibt es bei der privatrechtlichen Verkehrssicherungspflicht. In diesen Fällen gibt es neben der unmittelbaren Staatshaftung für den Verrichtungshelfen oder verfassungsmäßig berufenen Vertreter (= derjenige Beamte, Angestellte oder Arbeiter, der die Verkehrssicherungspflicht nicht beachtet hat) auch die persönliche Haftung des jeweils Handelnden. Zwar wird in der Praxis der Geschädigte in der Regel den Staat (als solventen Schuldner) verklagen, er hätte aber grundsätzlich auch die Möglichkeit, direkt den Bediensteten zu verklagen.

Wird der Bedienstete selbst vom Geschädigten in Anspruch genommen, haftet er im Außenverhältnis (Geschädigter – Handelnder/Beklagter) zunächst alleine. Im Innenverhältnis hat der Arbeitnehmer gegenüber seinem Arbeitgeber ggf. aber einen arbeitsrechtlichen Haftungsfreistellungsanspruch: Die Beteiligung des Arbeitnehmers hängt überwiegend von dem Verschuldensgrad ab. Bei Vorsatz zahlt er voll, bei leichtester Fahrlässigkeit zahlt grundsätzlich der Arbeitgeber den gesamten Betrag.

2.6 Dokumentation der Kontrollen

► Folie 10: Dokumentation

Im Schadensfall ist es hilfreich, wenn man mittels einer schriftlichen Dokumentation beweisen kann, dass man an der Schadensstelle war und dort keine Auffälligkeiten festgestellt hat. Dokumentationen sind nicht nur für Baumkontrollen sinnvoll, sondern auch für Gewässerbegehungen usw. und die Überwachung sonstiger gefährlicher Stellen. Mit der Dokumentation kann nachgewiesen werden, dass man der Verkehrssicherungspflicht nachgekommen ist.

Auf dem Dokumentationsblatt sind das Datum, der Ort (ggf. ergänzt durch einen Lageplan), das Gewässer, der Kontrollierende (plus Unterschrift), was kontrolliert wurde und evtl. Schadstellen/Vorkommnisse festzuhalten. Für die Stellen, an denen Gefahren bzw. Defizite erkannt werden, ist zudem zu vermerken, welche Maßnahmen erforderlich sind. Das können z. B. sein: ein sofortiges Handeln (z. B. Wegsperrung), eine erneute Kontrolle oder Behebung des Schadens zu einem späteren Zeitpunkt, wenn keine unmittelbare Gefahr hiervon ausgeht.

Beispiel: Bei einem Weg muss kontrolliert werden, ob die Beschilderungen vorhanden sind, wie der Zustand des Weges ist, ob das Lichtraumprofil ausreicht usw.

3 Beispiele zu Verkehrssicherungspflichten an kleinen Gewässern

3.1 Gemeingebrauch und Verkehrssicherungspflicht^[14]

Naturnahe Gewässer sind nicht nur beliebte Aufenthaltsorte, sondern werden auch zum Planschen oder Baden genutzt.

a) Betretung der freien Landschaft - Grundsätze

Das Recht auf Naturgenuss und Erholung in der freien Natur ist in Bayern als Grundrecht geschützt (vgl. Art. 141 Abs. 3 Bayerische Verfassung i.V.m. Art. 26 Abs. 1 BayNatSchG). Insbesondere können alle Teile der freien Natur von jedermann unentgeltlich betreten werden (Art. 27 Abs. 1 BayNatSchG). Dabei muss jedoch mit Natur und Landschaft pfleglich umgegangen und auf die Belange der Grundstückseigentümer Rücksicht genommen werden (Art. 26 Abs. 2 BayNatSchG). Bei organisierten Veranstaltungen besteht ein Betretungsrecht nur dann, wenn nach Art und Umfang der Veranstaltung und

nach den örtlichen Gegebenheiten keine Beeinträchtigung der betroffenen Grundstücke zu erwarten ist (Art. 32 BayNatSchG). Darüber hinaus kann die Naturschutzbehörde das Erholungsrecht aus zwingenden Gründen des Gemeinwohls durch Verordnung oder Anordnung untersagen bzw. beschränken (Art. 31 BayNatSchG). Außerdem kann der Grundeigentümer sein Grundstück unter den Voraussetzungen des Art. 33 BayNatSchG für Erholungssuchende sperren, z.B. wenn andernfalls die zulässige Nutzung erheblich eingeschränkt wäre. Landwirtschaftlich und gärtnerisch genutzte Flächen dürfen während der Nutzzeit nur auf vorhandenen Wegen betreten werden (Art. 30 Abs. 1 BayNatSchG). Sofern Schutzgebiete und sonstige Schutzvorschriften (wie z.B. über gesetzlich geschützte Biotope) betroffen sind, müssen die entsprechenden Schutzbestimmungen beachtet werden. Der Gemeingebrauch an Gewässern bestimmt sich gem. Art. 27 Abs. 4 BayNatSchG nach § 25 WHG und Art. 18 BayWG.

Das Betreten der freien Landschaft erfolgt auf eigene Gefahr. Der Grundstückseigentümer bzw. Gewässerunterhaltungsverpflichtete ist zur Duldung des Betretens verpflichtet. Er schafft dadurch keine Gefahrenquelle und er eröffnet damit keinen Verkehr. Risiken, die ein freies Bewegen in der Natur mit sich bringen, gehören zum entschädigungslos hinzunehmenden allgemeinen Lebensrisiko. Durch die Betretungsbefugnis entstehen für den Grundstückseigentümer keine zusätzlichen Verkehrssicherungspflichten. Er haftet nicht für typische, sich aus der Natur ergebende Gefahren. Gemeint sind damit nicht nur die allgemeinen Naturgefahren wie Windbruch oder Blitzeinschlag, sondern auch die naturraumtypischen Gefahren des jeweiligen Gebiets (z.B. Moorgebiet, Hochgebirge). Für Bäume besteht grundsätzlich keine Pflicht, die Benutzer vor baumtypischen Gefahren (z.B. Instabilität durch Wildverbiss) zu schützen. Eine Verantwortlichkeit besteht hingegen für unvermutete, atypische Gefahren, die nicht durch die Natur zwangsläufig vorgegeben sind. Gemeint sind Gefahren, die über das übliche Maß hinausgehen, zu einer besonderen Gefährdung führen und nicht ohne weiteres erkennbar oder vermeidbar sind (vgl. § 60 BNatSchG).

Dies ist z. B. ein Holzstapel, der nicht ordnungsgemäß gelagert ist, aufgestellte Fallen oder Abgrabungen. Der Eigentümer muss hier entsprechende Vorkehrungen treffen, z. B. Aufstellen eines Warnschildes, Einzäunung oder Entfernung der Gefahr.

In Bezug auf die Gewässer ist in der Praxis oft die Nutzung der Ufergrundstücke durch Badende im Rahmen des freien Betretungsrechts nicht ganz unproblematisch, da häufig Müll in Kombination mit gefährlichen Glasscherben hinterlassen wird. An stark frequentierten Grundstücken ist daher der Eigentümer in der Pflicht, in angemessenen Abständen das Grundstück zu kontrollieren und eine Reinigung vorzunehmen. ^[1]

b) wasserrechtlicher Gemeingebrauch

Baden im Gewässer

► Folie 13: Freies Baden

Jeder kann im Rahmen des Gemeingebrauchs gemäß Artikel 18 Abs. 1 S. 1 BayWG in Gewässern baden oder planschen. Dies erfolgt wie die Nutzung der Grundstücke grundsätzlich auf eigene Gefahr.

Allerdings gilt auch hier, dass vor atypischen Gefahren gewarnt werden muss.

Der Unterhaltungspflichtige bzw. Gewässergrundstückseigentümer kann selbstverständlich nicht für jeden beliebigen Badeunfall haftbar gemacht werden. Ist ihm aber bekannt, dass an bestimmten Stelle gebadet wird und sind in diesem Bereich besondere Gefahren zu erwarten, mit denen normalerweise nicht gerechnet werden muss (bspw. starke Strömung,), so muss er Warn- und Verbotstafeln aufstellen oder ggf. weitergehende Maßnahmen ergreifen.

Boot fahren^[16]

► Folie 14: Boot fahren

Das Befahren von Gewässern mit kleinen Booten ohne eigene Triebkraft fällt ebenfalls grundsätzlich unter den wasserrechtlichen Gemeingebrauch. Der Gemeingebrauch ist von dem Gewässereigentümer und dem Unterhaltungspflichtigen zu dulden. Durch die Ausübung des Gemeingebrauchs werden grundsätzlich keine Verkehrssicherungspflichten ausgelöst.

Durch die Duldungspflicht des Gewässereigentümers und des Unterhaltungspflichtigen wird keine Gefahrenquelle geschaffen oder unterhalten. Allerdings besteht auch hier die Pflicht, bekannte Gefahrenquellen, die der Bootsfahrer nicht erkennen kann oder mit denen er grundsätzlich nicht rechnen muss, in geeigneter und objektiv zumutbarer Weise zu beseitigen.

Sollten dennoch Situationen beobachtet werden, die einen Gewässerabschnitt für die Ausübung des Gemeingebrauchs unbrauchbar machen könnten (weil der Gewässerzustand wegen besonderer Hindernisse, Strömungsverhältnisse u. ä. Gefahren für Leib und Leben bergen könnte), so ist die zuständige Kreisverwaltungsbehörde als Sicherheitsbehörde zu unterrichten. Es obliegt deren Ermessensentscheidung, ob zur Regelung des Gemeingebrauchs entsprechende Maßnahmen ergriffen werden. Dies kann z. B. eine vorübergehende Sperrung des Gewässerabschnittes sein.

Surfen

► Folie 15: Surfen

An einigen wenigen Gewässern in Bayern kann aufgrund der Gegebenheiten gesurft werden. Bekanntestes Beispiel ist der Eisbach in München. Auch das Surfen fällt unter den wasserrechtlichen Gemeingebrauch. Die Stadt München weist durch eine entsprechende Beschilderung auf die besondere (atypische) Gefahr hin.

Hinweis:

Anlegen von Strukturen am oder im Gewässer^[14]

► Folie 16: Anlegen von Strukturen

Mit der Duldung der Ausübung des Gemeingebrauchs durch den Gewässereigentümer und den Unterhaltungspflichtigen, wird von diesen grundsätzlich aber keine Gefahrenquelle geschaffen oder unterhalten mit der Folge, dass sie dann die notwendigen Vorkehrungen zur Sicherheit Dritter zu ergreifen hätten.

Sobald der Unterhaltungspflichtige oder der Gewässereigentümer aber gezielt Strukturen anlegt, um den Zugang oder die Erlebniszufriedenheit von Gewässern zu verbessern, steigen damit auch die Anforderungen an die Verkehrssicherungspflicht. Bei „Kunstabauten“, bei welchen es sich in der Regel um Anlagen in, an und über oberirdischen Gewässern handelt, ist es dem Verkehrssicherungspflichtigen zuzumuten, dass er diese regelmäßig kontrolliert. Beispiel aus der Rechtsprechung: Auf einem Baggersee hatte sich ein Floß aus der Verankerung gelöst und war ins seichte Wasser getrieben, wo es als „fatale“ Sprunggelegenheit genutzt wurde. Der Betreiber musste dafür haften.

Bei der Verbesserung des Zugangs an Gewässern ist auf folgendes zu achten:^[19]

- keine senkrecht abfallenden Ufer
- Zugänge möglichst flach anlegen und ins seichte Gewässer führen
- Fallhöhen kleiner 60 cm
- rutschfeste Materialien verwenden, kippstabil, keine scharfen Kanten, fugenlose Übergänge.

Zur Querung des Gewässers werden gerne Steine verwendet. Im Hinblick auf die Verkehrssicherung ist das als nicht ganz unproblematisch zu bewerten. Es ist auf jeden Fall darauf zu achten, dass sie stabil gelagert sind und möglichst rutschfeste Oberflächen besitzen.

Für Kinder hat Wasser eine besonders hohe Anziehungskraft. Bei der Gestaltung von „Wasserspielplätzen“ sind deshalb besonders strenge Anforderungen zu beachten. Die DIN 18034 „Kinderspielplätze“ gibt folgende Hinweise:

- Wassertiefe kleiner 40 cm
- Gute Wasserqualität (Badegewässer)
- Sichere (flache) Zu- und Abgänge am Ufer
- Wasserbecken mit einem rutschhemmenden Belag
- Einfriedung gegenüber Straßen und anderen Gefahren.

Es sollte bei der Planung und bei der Bauausführung ein Sachverständiger (z. B. TÜV) mit einbezogen werden.

3.2 Gewässerunterhaltung und Verkehrssicherungspflicht

► Folie 11: Abgrenzung

Die Verkehrssicherungspflicht ist nicht identisch mit der Gewässerunterhaltungspflicht. Maßnahmen, die aus Gründen der Verkehrssicherungspflicht erforderlich sind, müssen nicht unbedingt aus Gründen der Gewässerunterhaltung geboten sein und umgekehrt. Die Verkehrssicherungspflicht bezieht sich deshalb darauf, alle für die Verkehrssicherheit erforderlichen und zumutbaren Maßnahmen zu treffen, während die Gewässerunterhaltung grundsätzlich die Erhaltung eines letztlich vom Bewirtschaftungsziel und vom Maßnahmenprogramm abhängigen Zustands zum Inhalt hat.

Die Gewässerunterhaltung ist eine öffentlich-rechtliche Verpflichtung, die gegenüber der Allgemeinheit besteht. Ein einklagbares Recht des Einzelnen auf Gewässerunterhaltung gibt es nicht. Allerdings besteht gegebenenfalls ein Anspruch des Einzelnen auf Schadensersatz, wenn er durch eine mangelnde Gewässerunterhaltung einen Schaden (z. B. Verletzung seines Eigentums) erlitten hat.

Die Verkehrssicherungspflicht und Gewässerunterhaltungspflicht können jedoch ineinander übergehen bzw. nebeneinander stehen:

- Wenn infolge einer Nicht- oder Schlechterfüllung der Gewässerunterhaltungspflicht ein Dritter geschädigt wird, so kann darin auch eine Verletzung der Verkehrssicherungspflicht liegen. Den Nachweis der Kausalität muss der Geschädigte erbringen.
- Wenn der Unterhaltungspflichtige in seinem Verantwortungsbereich eine Gefahrenquelle oder einen gefahrdrohenden Zustand schafft, hat er die Pflicht, alle ihm zumutbaren Maßnahmen zu treffen, um eine Schädigung anderer zu verhindern.

Beispiel: Uferanbruch durch ein eingetieftes Gewässer

► Folie 27: Uferanbruch

Linkes Bild: Nahe am Gewässer verläuft eine Straße auf einer kleinen Böschung. Das Gewässer ist eingetieft. Vermutlich durch die Eintiefung hat sich ein Uferanbruch ausgebildet, der die Böschungsstabilität gefährdet.

Rechtes Foto: Die Eintiefung des Gewässers wurde durch den Einbau von Querriegeln und von Lehm auf die Gewässersohle (zur Verhinderung von Umläufigkeiten) gestoppt. Im direkten Bereich der Straße wurde der Uferanbruch mit Wasserbausteinen gesichert. In Sinne einer ökologisch orientierten Unterhaltung ist bei Gewässern, in denen Steine nicht typisch sind, grundsätzlich auf Wasserbausteine zu verzichten. In Sonderfällen (hohes Schutzbedürfnis) wie in dem aufgezeigten Beispiel kann ausnahmsweise davon abgewichen werden.

In dem vorgestellten Beispiel hätte **aus Gründen der allgemeinen Gewässerunterhaltung allenfalls der Uferanbruch saniert werden** müssen. Die Sicherung bzw. **Befestigung** des Uferanbruchs **mittels Wasserbausteinen im Bereich der Straße** dient dem Schutz der Straße und ist vom Straßenbaulastträger als Sonderunterhaltungslast durchzuführen (vgl. Art. 22 Abs. 4 BayWG). Zugleich wurde der Straßenbaulastträgers **im Rahmen** der Wahrnehmung **seiner Verkehrssicherungspflicht tätig**.

Beispiel für Schadensersatz aus unterlassener Unterhaltung: Überschwemmung durch verschlammtes/zugewachsenes Gewässer^{[6][7]}

► Folie 28: Verschlammtes Gewässer

Gemäß § 39 WHG hat der Unterhaltungspflichtige u. a. für einen schadlosen Wasserabfluss zu sorgen. Das bedeutet, dass bei normalen Abflussverhältnissen der Abfluss gewährleistet sein muss. Es bedeutet nicht, dass der Unterhaltungspflichtige zu intensiven Räummaßnahmen verpflichtet ist, um die Überschwemmungsgefahr von Grundstücken zu senken. Gewässerräumungen sind aus wasserwirtschaftlicher Sicht nur dann durchzuführen, wenn sie wasserwirtschaftlich erforderlich sind. Sie sind bestandserhaltend und nicht tiefer als die ursprüngliche Sohle durchzuführen.

Der Einzelne hat kein einklagbares Recht auf Räumung eines Gewässers. Im Falle einer Schädigung seines Grundstückes oder Gebäudes durch eine Überschwemmung muss er nachweisen, dass die unterlassene Räumung eines Gewässers ursächlich für die Überschwemmung war und dass sein Grundstück bei einer Räumung des Gewässers nicht überflutet worden wäre.

Hierzu folgende Orientierungssätze aus einem Gerichtsurteil des Brandenburgischen Oberlandesgerichts vom 19.4.2011:

„Die Pflicht nach § 28 Abs. 1 WHG a. F., den ordnungsgemäßen Zustand für den Wasserabfluss zu erhalten, ist auf das für den Wasserabfluss Notwendige begrenzt, d. h. dass Unterhaltungsarbeiten wie Reinigung und Räumung des Gewässerbetts nicht notwendig sind, solange bei normalen Verhältnissen das Wasser abgeführt wird.

Der Anspruchsteller muss im Rahmen des § 823 Abs. 1 BGB die behauptete Kausalität unterlassener Entkrautungsmaßnahmen für die Überflutung der von ihm bewirtschafteten Flächen nachweisen.

Es gibt keinen Erfahrungssatz, dass sich Überflutungen eines Flusses regelmäßig auf eine unzureichende Entkrautung oder Beräumung des Gewässers zurückführen lassen.“

3.3 Straßen und Wege am Gewässer

► Folien 17 und 18:

Oft sind zur Unterhaltung der Gewässer Wege zum oder am Gewässer notwendig. Darüber hinaus werden häufig gezielt Wege zum Rad fahren oder spazieren gehen angelegt, um den Freizeitwert eines Ortes zu erhöhen.

Zur Klärung, wer für die Verkehrssicherungspflicht zuständig ist, muss zunächst unterschieden werden, ob es sich um einen öffentlichen oder einen privaten Weg handelt.

Öffentliche Wege

Für straßenrechtlich gewidmete öffentliche Wege ist der jeweilige Straßenbaulastträger zuständig – unabhängig von den Eigentumsverhältnissen. Straßenbegleitende (unselbstständige) Geh- und Radwege entlang von Bundes-, Staats- und Kreisstraßen sind Bestandteil dieser Straßen und deswegen fällt die Verkehrssicherung dem jeweiligen Baulastträger zu.

Der Baulastträger ist z. B. der Bund für Bundesstraßen, das Land bei Staatsstraßen oder der Kreis/kreisfreie Gemeinde für Kreisstraßen. Die Gemeinden sind für Gemeindestraßen (Ortsstraßen und Gemeindeverbindungsstraßen) sowie für ausgebaute öffentliche Feld- und Waldwege zuständig. Für nicht ausgebaute Feld- und Waldwege sind diejenigen zuständig, deren Grundstücke über die Wege bewirtschaftet werden. Eine Gemeinde kann aber mittels einer Satzung diese Wege in ihre Baulast überführen.

Ein selbstständiger Radweg ist ein beschränkt öffentlicher Weg, für den ebenfalls die Gemeinde zuständig ist.

Aber auch Private können Baulastträger sein, wenn sie einen öffentlichen Eigentümerweg einem beschränkten oder unbeschränkten Verkehr zur Verfügung stellen

Private Wege

Alle sonstigen nicht dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Wege sind Privatwege, für die der Grundstückseigentümer verkehrssicherungspflichtig ist. Private Wege können Grundstückszufahrten sowie Wirtschafts- und Unterhaltungswege sein.

Bei Privatwegen in der freien Natur regelt sich die zulässige Nutzung nach der Zustimmung oder der Duldung des Grundstückseigentümers.

Anforderungen an die Verkehrssicherungspflicht

Wie im Kapitel 12.2.2 ausgeführt, sind die Maßnahmen in Abhängigkeit der Sicherheitserwartung des berechtigten Verkehrs und des wirtschaftlich Zumutbaren zu treffen. Zudem sind atypische Gefahren zu berücksichtigen.

Bei öffentlichen Wegen ist bei der Feststellung des Umfangs der Verkehrssicherungspflicht primär auf die überwiegende Verkehrsfunktion abzustellen.

Unabhängig von öffentlichen oder privaten Wegen muss sich der Benutzer eines Weges auf den erkennbaren Zustand eines Weges einstellen. Insbesondere bei Wegen im Außenbereich oder bei Wirtschaftswegen sind eine unebene Schotterdecke oder Verschmutzungen durch landwirtschaftliche Fahrzeuge vom Verkehrsteilnehmer hinzunehmen.

Wichtig ist aber, dass der Verkehrsteilnehmer den Zustand erkennen kann. Bei nicht erkennbaren Gefahren oder plötzlich auftretenden Gefahrstellen muss der Verkehrssicherungspflichtige Schutzmaßnahmen z. B. durch entsprechende Beschilderung vornehmen.

Zusatzinformation: Ausweisung von Radwegen

Problematisch ist es für die privaten Wegeeigentümer, wenn Radwege über ihre Wege ausgewiesen werden. Grundsätzlich hat zwar die Beschilderung von Radwegen keine unmittelbare Auswirkung auf den Umfang der Verkehrssicherungspflicht, da aber eine Ausweisung in der Regel zu einer erhöhten Frequentierung des Weges führt, steigt zwangsläufig das Haftungsrisiko. Hier sollten die Gemeinde oder der Träger des Rad- und Wandernetzes zum einen frühzeitig das Gespräch mit den Betroffenen suchen, zum anderen das zusätzliche Haftungsrisiko oder die Mehraufwendungen für Versicherungen übernehmen.

Beispiele

► Folie 19: Beispiele

In dem dargestellten linken Beispiel befindet sich im Weg eine Mulde, die bei Hochwasser überströmt wird. Mittels einer Beschilderung wird vor dieser Gefahr gewarnt. Positiv hervorzuheben ist, dass es sich nicht nur um einen textlichen Hinweis handelt, sondern die Gefahr zusätzlich bildlich dargestellt ist. So können auch Kinder das Schild verstehen.^[4]

3.4 Bäume am Gewässer

► Folie 20: Bäume am Gewässer

Bäume am Gewässer befinden sich im Spannungsfeld zwischen ökologischen Anforderungen und der Verkehrssicherungspflicht.

Ufergehölze haben aus ökologischer Sicht vielfältige Anforderungen. In Bezug auf das Gewässer spenden sie Schatten und halten dadurch im Sommer die Temperatur im Gewässer niedrig. Dadurch ist der Sauerstoffgehalt im Gewässer höher und die Verkräutung im Gewässer niedriger. Des Weiteren bieten Gehölze einen Puffer zu Nährstoffeinträgen aus angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzungen. Die Wurzeln der Gehölze sichern außerdem das Ufer und bieten Kleinlebewesen durch das Lückensystem Lebensraum. Zu guter Letzt dient das herabfallende Laub als Nahrung für Mikroorganismen und Bakterien.

Besonders wertvoll sind sogenannte Höhlenbäume, da sie Rückzugsmöglichkeiten für Vögel und Fledermäuse bieten.

► Koreferat Bäume und Naturschutz

Gemäß Art. 16 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BayNatSchG ist es ganzjährig verboten, in der freien Natur Hecken, lebende Zäune, Feldgehölze oder -gebüsche einschließlich Ufergehölze oder -gebüsche abzuschneiden oder erheblich zu beeinträchtigen. § 39 Abs. 5 Satz 1 Nr. 2 normiert auch für Bäume und Röhrichte ein entsprechendes Verbot, allerdings nur für den Zeitraum 1. März bis 30. September (Vogelbrut). Außerdem ist § 30 Abs. 2 Nr. 1 BNatSchG zu beachten, wonach erhebliche Beeinträchtigungen natürlicher oder naturnaher Bereiche fließender und stehender Binnengewässer einschließlich ihrer Ufer und der dazugehörigen uferbegleitenden Vegetation verboten sind.

Zudem sind die sog. Zugriffsverbote des besonderen Artenschutzes nach § 44 Abs. 1 BNatSchG zu beachten, wonach u.a. Fortpflanzungs- oder Ruhestätten wild lebender Tiere der besonders geschützter Arten (z.B. alle heimischen Fledermausarten) nicht aus der Natur entnommen, beschädigt oder zerstört werden dürfen (vgl. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG). Bei standorttreuen Tierarten, deren Individuen zu einer Lebensstätte regelmäßig wieder zurückkehren, werden diese Fortpflanzungs- oder Ruhestätten auch dann geschützt, wenn sie gerade nicht besetzt sind. Der Schutz gilt bei ihnen also das ganze Jahr hindurch und erlischt erst, wenn die Lebensstätte endgültig aufgegeben wurde. Zudem ist das artenschutzrechtliche Tötungs- sowie Störungsverbot zu beachten (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 und 2 BNatSchG).

Den ökologischen Aspekten ist die Verkehrssicherung gegenüber zu stellen. Die Anforderungen aus der Verkehrssicherungspflicht können konträr zu den Anforderungen aus ökologischer Sicht sein. Daher enthalten die jeweils einschlägigen naturschutzrechtlichen Bestimmungen regelmäßig Ausnahmetatbestände zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit (vgl. Art. 16 Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 BayNatSchG, § 39 Abs. 5 Satz 2 Nr. 2c BNatSchG und Art. 23 Abs. 3 Satz 1 BayNatSchG).

Sofern die Verbote des besonderen Artenschutzes nach § 44 BNatSchG erkennbar betroffen sind, muss grundsätzlich eine Ausnahmegenehmigung nach § 45 Abs. 7 Satz 1 und 2 BNatSchG bei der

zuständigen höheren Naturschutzbehörde beantragt und deren Entscheidung abgewartet werden. Ausnahmen können dabei im Interesse der Gesundheit des Menschen oder der öffentlichen Sicherheit zugelassen werden, wenn es keine zumutbare Alternative gibt und sich der Erhaltungszustand der betroffenen Population einer Art nicht verschlechtert.

Zur Abklärung der materiellen und verfahrenstechnischen Anforderungen ist vorab - möglichst frühzeitig - mit der zuständigen Naturschutzbehörde Kontakt aufzunehmen. Sofern eine Ausnahme oder Befreiung von natur- oder artenschutzrechtlichen Verboten erforderlich ist (z.B. gemäß Art. 23 Abs. 3 BayNatSchG, § 45 Abs. 7 BNatSchG oder § 67 Abs. 1 BNatSchG), dürfen die Fällarbeiten nicht ohne die förmliche Zustimmung der unteren bzw. höheren Naturschutzbehörde durchgeführt werden. Bei einer unmittelbar drohenden Gefahr ist der Weg zu sperren oder ggf. ein Einschreiten der Sicherheitsbehörde zu veranlassen. Die zuständige Naturschutzbehörde ist auf die Dringlichkeit der Maßnahme hinzuweisen. Die Ausnahme bzw. Befreiung kann ggf. auch mündlich (telefonisch) erteilt werden. Kann eine Ausnahmegenehmigung von den artenschutzrechtlichen Verboten nach § 45 Abs. 7 BNatSchG bei Gefahr im Verzug nicht mehr rechtzeitig erlangt werden und sind auch vorübergehende Sicherungsmaßnahmen nicht möglich, kann die Maßnahme bei unmittelbarer Gefahrenlage durchgeführt werden. Die zuständige Naturschutzbehörde ist in diesem Fall nachträglich zu unterrichten.

Durch frühzeitige und regelmäßige Kontrollen sollten Situationen, bei denen unmittelbar gehandelt werden muss, eher selten sein. Konflikte mit dem Naturschutzrecht lassen sich bereits vielfach durch eine entsprechende Planung der Maßnahmen vermeiden (z.B. Durchführung außerhalb der Brut- und Aufzuchtzeit). Da die Vorschriften des Natur- und Artenschutzes zwingend sind, gehen Verzögerungen bezüglich der Verkehrssicherungspflicht zu Lasten des Verkehrssicherungspflichtigen.

Verkehrssicherungspflichtiger bei Bäumen

► Folie 21: Bäume an Verkehrswegen

Verkehrssicherungspflichtiger bei Bäumen ist grundsätzlich der Grundstückseigentümer.

Für Straßenbäume ist zwar grundsätzlich der Straßenbaulastträger verantwortlich, stehen aber die Bäume auf fremden Grund, so kann auch der Grundstückseigentümer in die Pflicht genommen werden. Der Straßenbaulastträger ist für die gefahrlose Verkehrsabwicklung verantwortlich, der Grundstückseigentümer muss jedoch dafür sorgen, dass von seinem Grundstück keine Gefahren ausgehen.^[17]

Wichtig ist, bei unklaren Verhältnissen vorab mit den Beteiligten ein Gespräch zu führen und schriftlich festzuhalten, wer welchen Bereich für die Verkehrssicherung übernimmt.

Für den Gewässerunterhaltungspflichtigen bedeutet das, dass er bei Bäumen am Gewässer, die nicht auf seinem Grundstück stehen, nur für die Erfüllung der ordnungsgemäßen Gewässerunterhaltung zuständig ist. Das kann aber auch zu Verkehrssicherungsmaßnahmen führen.

Im Rahmen der wasserrechtlichen Unterhaltungspflicht kann sich die Notwendigkeit zur Fällung oder eines Rückschnittes von Bäumen ergeben, wenn ein Baum droht ins Gewässer zu stürzen und wenn er dabei ein nicht vertretbares Abflusshindernis darstellen würde (Anmerkung: Totholz im Gewässer ist oftmals als Strukturelement ökologisch gewünscht). Sollte der Unterhaltungspflichtige Kenntnis von einem Baum haben, der eine Gefahr für Dritte darstellt, so hat er den Grundstückseigentümer darauf hinzuweisen (Hinweispflicht).

Im Weiteren werden die Fälle betrachtet, in denen der Unterhaltungspflichtige zugleich der Verkehrssicherungspflichtige für den Baum ist.

Baumkontrolle^[13]

► Folien 22 und 23: Baumkontrolle

► Koreferat Baumfachmann

In der Regel sind im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht Baumkontrollen nur an Stellen durchzuführen, an denen auch Verkehr stattfindet. Im Rahmen dieser Arbeitshilfe soll auch nur auf derartige Fälle eingegangen werden.

Grundsätzlich wird unterschieden zwischen **Regelkontrolle** und **eingehender Untersuchung**.

Der Kontrollierende muss über ausreichende Fachkenntnisse verfügen, um die Art und den Umfang von Schäden am Baum zu erkennen und beurteilen zu können. Es muss den weiteren Handlungsbedarf einschätzen können. Sofern kein Personal mit der entsprechenden Fachkenntnis vorhanden ist, müssen Externe für diese Aufgabe herangezogen werden.

Die Regelkontrolle beschränkt sich auf eine Sichtkontrolle vom Boden aus. Dabei ist u. a. auf trockenes Laub, dürre Äste, verdorrte Teile, äußere Verletzungen oder Beschädigungen und Pilzbefall zu achten.

Treten hierbei Verdachtsmomente auf, so ist das weitere Vorgehen festzulegen, z. B. häufigere Überwachung, pflegerische Maßnahmen oder eine eingehende Untersuchung. Eine eingehende Untersuchung ist dann veranlasst, wenn Unsicherheiten über den Zustand des Baumes und damit über ein mögliches Gefährdungspotential bestehen. Die Untersuchung ist von einem Fachmann vorzunehmen.

Über die Kontrollen ist Protokoll zu führen.

Unabhängig vom festgelegten regelmäßigen Überwachungsturnus ist nach besonderen Ereignissen wie Sturm eine außerplanmäßige Kontrolle (**Zusatzkontrolle**) vorzunehmen. Nach außerordentlich schweren Stürmen kann ggf. über das Radio oder die Presse gewarnt werden, nicht in den Wald zu gehen oder Wege mit Bäumen nicht zu betreten, bis eine Baumkontrolle durchgeführt wurde.

Häufigkeit der Baumkontrollen^[5]

Die Frage der Häufigkeit der Baumkontrollen kann nicht abschließend beantwortet werden. Sie hängt u. a. vom Zustand und Alter der Bäume, der Baumart, dem Standort, dem dortigen Verkehr oder der Verkehrserwartung usw. ab.

Nach bisheriger oberlandesgerichtlicher Auffassung sind Straßenbäume zweimal jährlich – bei Laubbäumen einmal belaubt und einmal unbelaubt – zu kontrollieren. Dieser Turnus ist zwar so nur für Straßenbäume bzw. für Bäume an Wegen, an denen öffentlicher Verkehr stattfindet gerichtlich bestätigt worden, kann aber durchaus als Anhaltspunkt auch für andere Fallgestaltungen herangezogen werden.

Eine zweimal jährliche Überwachung von Bäumen stellt für viele Verkehrssicherungspflichtige eine große personelle und finanzielle Belastung dar. Von Baumfachleuten wird dieser starre Turnus überwiegend abgelehnt. Für den Überwachungsturnus gibt es aus fachlicher Sicht diverse Ansätze.

Bei der „Hamburger Baumkontrolle“ richten sich die Kontrollintervalle nach dem Ausmaß der Schäden und werden vom Baumkontrolleur nach einem vorgegebenen Schema individuell für jeden Baum festgelegt. Danach sind bspw. Problembäume mit umfangreichen Schäden halbjährlich, Bäume mit weniger umfangreichen Schäden jährlich und Bäume (ab dem 15. Jahr der Pflanzung), die überwiegend ohne Schäden sind, nur alle zwei Jahre zu kontrollieren.

Die sogenannte „d.b.g.- Methode“ teilt den Baumbestand in Jungbaum- und Altbaumbestand ein. Der Altbaumbestand wird i. d. R. alle 9 Monate kontrolliert, so dass die Kontrolle immer zu einer anderen Jahreszeit stattfindet. Problembäume werden jedoch häufiger überwacht.

Die FLL-Baumkontrollrichtlinie differenziert die Regelintervalle noch stärker. Die Baumkontrollrichtlinie legt das Überwachungsintervall z. B. in Abhängigkeit des Baumalters, der Sicherheitserwartung des Verkehrs, evtl. Vorbeschädigungen am Baum und Einwirkungen am Standort des Baumes fest. Dies kann z.B. dazu führen, dass selbst Bäume, die geschädigt sind und an frequentierten Straßen stehen, nur einmal jährlich kontrolliert werden. Die FLL-Baumkontrollrichtlinie als Instrument zur Festlegung der Häufigkeit der Baumkontrollen wird in Fachkreisen kontrovers diskutiert.

In einem neueren Urteil des Oberlandesgerichtes Köln wird jedoch unter Berufung auf die FLL-Baumkontrollrichtlinie festgestellt, dass baumpflegerisch eine starre Kontrolle von zweimal pro Jahr nicht angezeigt ist.

Es bleibt abzuwarten, wie in der Zukunft von anderen Gerichten entschieden wird.

Absperrung bei Fällarbeiten (und anderen Arbeiten)^[17]

► Folie 24: Absperrung

Bei Fällarbeiten dürfen keine anderen Personen gefährdet werden. Im Gefahrenbereich selbst dürfen sich nur die Personen aufhalten, die mit der Fällarbeit beschäftigt sind. Der Fallbereich ergibt sich aus der Kreisfläche mit doppelter Baumlänge als Radius.

Der Fällende muss sich optisch vergewissern, dass sich niemand im gesamten Fallbereich aufhält. Ist dies aufgrund der örtlichen Situation nicht möglich, muss er eine zweite Person zur Sicherung heranziehen. Durch den Fallbereich verlaufende Wege sind abzusperren. Die Absperrung muss so beschaffen sein, dass der stattfindende Verkehr die Absperrung und die drohende Gefahr erkennen kann. Es sind Warnposten (vgl. Nr. 6 der Richtlinie für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen (RSA)) aufzustellen.

Bei Straßen und Wegen mit öffentlichem Fahrzeugverkehr (Kfz und Radfahrer) sind eine äußere (=großräumige Verkehrslenkung) und innere Absperrung (= unmittelbar an der Arbeitsstelle) vorzunehmen. Mit der äußeren Absperrung ist der Verkehr frühzeitig auf andere Straßen umzuleiten.

Generell ist für die Absperrung eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde (i. d. R. Gemeinde z. B. bei Wirtschaftswegen) einzuholen. Darin wird vorgegeben, welche Schilder aufzustellen sind.

Auf eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung kann nur verzichtet werden, wenn auf dem Weg kein öffentlicher Verkehr stattfindet. Sicherungsmaßnahmen an eigenen Betriebswegen (Privatstraßen), auf denen kein tatsächlich öffentlicher Verkehr stattfindet können i. d. R. in eigener Verantwortung und ohne Anordnung durch die Straßenverkehrsbehörde vorgenommen werden.

Sobald es geduldet wird (auch auf privaten Wegen), dass z. B. Fußgänger den Weg benutzen, muss eine straßenverkehrsrechtliche Anordnung eingeholt werden.



Abb. 1:
Beispiel für eine Absperrung und Erläuterung der Bestandteile, die eine Absperrung in der Regel umfasst:

- Zeichen 250, 600
- Schild mit Totenkopf
- 2 Fahnen am Ständer
- Absperrung mit der Barke im Nahbereich
- Hier wurde in Absprache mit dem Landratsamt zusätzlich das Zeichen 259 (Verbot für Fußgänger) aufgenommen.

Hinweis:

- Auch bei Selbstwerbern (Personen, die Holz in einem bestimmten Abschnitt oder Zeitraum zur nichtgewerbsmäßigen Nutzung selbst aufarbeiten) ist auf die korrekte Ausführung der Verkehrssicherungspflicht zu achten. ► **Mustervertrag**
- Die unter 12.3.1 genannten Grundsätze zu Verkehrssicherungspflichten in der freien Landschaft sind zu beachten.

Exkurs: Arbeitsschutz^[12]

► Folie 25: Arbeitsschutz

Unabhängig vom Schutz für Dritte ist natürlich auch der eigene Schutz zu beachten. Anhaltswerte zum sicheren Arbeiten bei Baumfällarbeiten finden sich in der Regel Waldarbeiten (BGR/GUV-R 2114) und der Unfallverhütungsvorschrift Forsten von der Deutschen Gesetzlichen Unfallversicherung.

Bei Baumfällarbeiten ist insbesondere folgende Schutzausrüstung erforderlich:

Schutzhelm, Gehörschutz, Gesichtsschutz, Schutzhandschuhe, Sicherheitsschuhe und Körperschutz gegen Schnittverletzungen bei der Arbeit mit Motorsägen.

Die beauftragte Person muss entsprechend geschult sein.

An dieser Stelle soll auch erneut auf die Wichtigkeit der Einhaltung der Unfallverhütungsvorschriften hingewiesen werden. Was sie als Anhaltswerte zum Schutz der eigenen Person geben, gilt selbstverständlich auch für Dritte Personen, z. B. § 5 der UVV Forsten, indem es u. a. darum geht, welche Personen sich im Fallbereich aufhalten dürfen.

► Hinweis: Koreferat über UVV

3.5 Anlagen am Gewässer

► Folie 26: Anlagen am Gewässer

Anlagen an Gewässern sind gemäß § 36 WHG insbesondere bauliche Anlagen wie Gebäude, Brücken, Stege, Unterführungen, Hafenanlagen und Anlegestellen, Leitungsanlagen oder Fähren.

Durch den Bestand einer Anlage an oder im Gewässer können besondere Verkehrssicherungspflichten gegenüber Dritten entstehen. Bei Wasserbenutzungsanlagen oder sonstigen Anlagen in oder an Gewässern kommt als Haftungsnorm ergänzend § 836 BGB (Haftung des Grundstücksbesitzers bei Schäden Dritter, die z. B. durch den Einsturz eines Gebäudes hervorgerufen werden) als Sonderfall der allgemeinen Verkehrssicherungspflicht in Betracht.

Für jede Anlage am Gewässer ist objektbezogen eine Gefährdungsbeurteilung vorzunehmen. In die Beurteilung sind die Lage der Anlage (innerorts, außerorts) und die Frequentierung mit einzubeziehen.

Das Ergebnis ist schriftlich festzuhalten. Festgestellte Mängel sind unverzüglich zu beheben.

Linkes Foto: Hier besteht die Gefahr, dass Personen die Treppe herunterstürzen können oder z. B. Kinder über das Geländer klettern.

Mittleres Foto: Es wurde sowohl an der Straße als auch an der Brücke eine ordnungsgemäße Sicherung (Geländer) gegen das Abstürzen angebracht.

3.6 Biber

Biber und Bäume^[9]

► Folie 29: Biber

Der Biber ist eine nach dem Bundesnaturschutzgesetz streng geschützte Tierart. Das bedeutet, es ist verboten, ihm nachzustellen, ihn zu fangen, zu verletzen oder zu töten (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG). Genauso ist es verboten, den Biber während der Fortpflanzungs- und Aufzuchtzeit erheblich zu stören oder seine Bauten und Dämme zu beschädigen oder zu zerstören (§ 44 Abs. 1 Nr. 2, 3 BNatSchG).

Die Aktivitäten des Bibers stellen den Verkehrssicherungspflichtigen und Unterhaltungspflichtigen vor besondere Herausforderungen. Hierzu ist ein Satz aus einem Gerichtsurteil des LG Hanau interessant: „... Hierzu gehört auch das Beleben von Wald und Gewässern durch Biber. Dass diese Bäume annagen, zum Einsturz bringen und dadurch möglicherweise Unannehmlichkeiten auf der Straße oder durch Überschwemmungen entstehen, ist aus überragenden ökologischen Gründen von jedem Bürger hinzunehmen.“

In dem angesprochenen Urteil verlangte der Kläger vom Land Hessen Schadensersatz, weil ihm ein Baum auf das Fahrzeug gefallen war und erheblichen Schaden verursacht hatte. Der Baum war unvorhersehbar durch einen Biberfraß umgefallen.

Die Klage wurde abgewiesen. Neben den obenstehenden Gründen stellte das Gericht fest, dass das Land durch Vorlage von Kontrollberichten nachweisen konnte, dass es seiner Verkehrssicherungspflicht mit zweimal wöchentlich durchgeführten Kontrollfahrten und zweimal jährlich durchgeführten forstwirtschaftlichen Überwachungsmaßnahmen ausreichend nachgekommen war. Es wird des Weiteren festgestellt, dass selbst eine tägliche Kontrolle, die dem Land weder finanziell noch personell zumutbar gewesen wäre, das Unglück ggf. nicht verhindert hätte.

In Bayern wurden mit den „Richtlinien zum Bibermanagement“ Hinweise zum Umgang mit Bibern zur Vermeidung von Konfliktfällen erlassen (vgl. [Richtlinien zum Bibermanagement](#)). Diese sehen zur

Vermeidung von Konflikten unter anderem die Durchführung von Präventivmaßnahmen vor. Im Bereich der Wasserwirtschaft sind sie Aufgabe des jeweiligen Gewässerunterhaltungspflichtigen bzw. bei Verkehrswegen des zuständigen Trägers der (Straßen-)Baulast/ der zuständigen (Straßen)Baubehörde bzw. bei Privatwegen des Eigentümers (vgl. 2.2. der Richtlinien zum Bibermanagement). Welche Abhilfemaßnahme geeignet und Erfolg versprechend ist, ist im Einzelfall zu entscheiden. Die für den Vollzug des Bibermanagements zuständigen unteren Naturschutzbehörden informieren über vorhandene und potentielle Biberlebensräume (besetzte Reviere/ Biberaktivitäten) und regen präventive Maßnahmen an.

Wichtig sind also regelmäßige Kontrollen, über die Protokoll zu führen ist. In bekannten Bereichen, in denen Biber aktiv sind, sollten – sofern im Umkreis Gefahrenpunkte wie bspw. Wege sind – ggf. Zusatzkontrollen vorgenommen werden.

Bereits angenagte Bäume, wie auf dem Bild auf der Folie dargestellt, können im Einzelfall belassen werden, wenn von dem jeweiligen Baum keine Gefahr für angrenzende Nutzungen ausgeht. Dies ist ggf. auch zu dokumentieren. Ansonsten ist der Baum vorsorglich zu fällen. Um zu verhindern, dass der Biber weitere Bäume annagt, ist der gefälltete Baum nach Möglichkeit liegen zu lassen (Nutzung als Nahrung/ Baumaterial).

Ein weiteres Problem ist die Einbruchgefahr durch Biberröhren an Wegen und Grundstücken.

Generell ist hier zunächst festzuhalten, dass durch das Anlegen von Uferstreifen mit 10 Meter Breite beiderseits des Gewässers ca. 95% der Einbrüche verhindert werden können. Sofern es also möglich ist, sind Wege und Straßen in einem ausreichenden Abstand zu Gewässern anzulegen. Das kommt auch den ökologischen Anforderungen des Gewässers entgegen.

Bei bestehenden Wegen an Gewässern sollte bei Biberaktivitäten das Ufer aufmerksam kontrolliert werden. Sobald dort Röhren entdeckt werden, ist selbstverständlich sofort zu handeln.

Im Einzelfall – in besonders schützenswerten Bereichen – kann der Einbau eines Gitters helfen. Es ist sorgfältig zwischen den ökologischen Anforderungen und der möglichen Unfallgefahr abzuwägen.

Kann der Unfallgefahr durch Präventivmaßnahmen nicht wirksam begegnet werden, so können Biber ggf. auch der Natur entnommen werden. Für die Erteilung einer Ausnahme im Sinne des § 45 Abs. 7 BNatSchG bzw. ggf. Befreiung nach § 67 Abs. 2 BNatSchG sind die unteren Naturschutzbehörden zuständig, soweit nicht generelle Ausnahmetatbestände nach oder auf Grund der artenschutzrechtlichen Ausnahmeverordnung (AAV) greifen.

In Bereichen, in denen kein Verkehr stattfindet, sollten Biberaktivitäten im Sinne des Naturschutzes zugelassen werden. Mit Schildern kann auf die besondere Gefahr hingewiesen werden. Weitere Informationen zum Thema Biber finden sich auch in den Broschüren des Bayerischen Landesamtes für Umwelt zu Biber in Bayern (vgl. [Publikationsshop der Bayerischen Staatsregierung](#)).

4 Fazit

► Folien 30 und 31: Fazit und Dank

Ein vollständiger Ausschluss aller Gefahren ist nicht umsetzbar. Da sich die Fallkonstellationen bei der Verkehrssicherungspflicht in der Regel unterscheiden, erfordert jede Situation eine gesonderte Bewertung. Trotzdem gibt es, wie in der Arbeitshilfe aufgezeigt, zumindest gewisse Anhaltspunkte, die für die Verkehrssicherung zu beachten sind.

Sobald im Rahmen regelmäßiger Kontrollen Gefahren erkannt wurden, sind diese umgehend zu sichern. Sollte dennoch ein Schadensfall eintreten, so ist die schriftliche Dokumentation der durchgeführten Kontrollen ein wichtiges Hilfsmittel, um nachzuweisen, dass man der Verkehrssicherungspflicht ordnungsgemäß nachgekommen ist.

Der letzte und wichtigste Punkt ist aber die Maßnahme, die am Anfang stehen muss: Die eigene Sensibilisierung für die Verkehrssicherungspflicht ist der erste Schritt zur Gefahrenvermeidung. Die Arbeitshilfe leistet dazu einen Beitrag.

5 Literaturverzeichnis

- [1] Dienstbesprechung der Leiter der Fluss- und Seemeisterstellen am 09.04.2008 in Nürnberg
- [2] Dienstbesprechung der Leiter der Fluss- und Seemeisterstellen vom 02. bis 03.04.2009 in Degendorf
- [3] Dienstbesprechung der Leiter der Fluss- und Seemeisterstellen vom 13 bis 14.05.2011 in Bamberg
- [4] DWA-Merkblatt M 616 / 2011, Verkehrssicherungspflicht bei Ausbau und Unterhaltung von Fließgewässern - Empfehlungen zur Handhabung, Entwurf vom 21.11.2011
- [5] Hilsberg, Rainer, Häufigkeit von Baumkontrollen unter besonderer Berücksichtigung der Massariakrankheit, VersR, Heft 31, Seite 1424
- [6] Juris, Brandenburgisches Oberlandesgericht, 2. Zivilsenat, 19.04.2011, 2U2/10
- [7] Juris, OLG Düsseldorf, 18. Zivilsenat, 25.02.1999, 18U71/98
- [8] Kunz, Wolfgang, Zur Verkehrssicherungspflicht für Bäume an Bahnstrecken, VersR, Heft 41, Seite 1032
- [9] Natur und Recht, Heft 12, 1998, Seite 680-683
- [10] NJW-RR 1008, 1247, OLG Düsseldorf 19. Zivilsenat, 09.01.2008, 19U28/07,
- [11] Palandt, Bürgerliches Gesetzbuch, 65. Auflage, 2006, Verlag C. H. Beck
- [12] Regel Waldarbeiten, Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung, BGR/GUV-R2114, Juni 2009
- [13] Richtlinie zur Überprüfung der Verkehrssicherheit von Bäumen – Baumkontrollrichtlinie, Ausgabe 2004, Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau e. V. (FLL)
- [14] Sächsisches Verwaltungsblatt, Zeitschrift für öffentliches Recht und öffentliche Verwaltung, 1/2000, Seite 1-6
- [15] Schreiben des Bayerischen Staatsministerium des Inneren vom 27.06.2002, Betreff: Beschluss des Bayerischen Landtags vom 12.12.2001, betreffend Rad und Wanderwege

- [16] Schreiben des Bayerischen Staatsministeriums für Umwelt und Gesundheit vom 22.06.2011, Betreff: Verkehrssicherungspflicht; Ausübung des Gemeingebrauchs auf einem Gewässer
- [17] Unfallverhütungsvorschrift Forsten VSG 4.3, Landwirtschaftliche Berufsgenossenschaft Mittel- und Ostdeutschland, 01.12.1992
- [18] Versicherungsrecht Aufsätze, 1.11.1982, 33. Jg., Nr. 41, S. 1032/Aufsätze, Zur Verkehrssicherungspflicht für Bäume an Bahnstrecken
- [19] Walser, Bernd, Vortrag: „Verkehrssicherungspflicht bei Freizeit und Erholung im und auf dem Gewässer“
- [20] Wikipedia, <http://www.wikipedia.de/>
- [21] Zeitschrift für Wasserrecht, Jg. 51/2012, Heft 1, Seite 46-51
- [22] Drost, Das neue Wasserrecht in Bayern, Wasserhaushaltsgesetz
- [23] Münchener Kommentar, Bürgerliches Gesetzbuch
- [24] Richtlinie für die Sicherung von Arbeitsstellen an Straßen, vgl. insbesondere Nr. 6

