



Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Leitfaden Baumkontrolle an Bundeswasserstraßen

3. überarbeitete Fassung



Leitfaden Baumkontrolle an Bundeswasserstraßen

Bearbeitung:

DIAZ, URSULA	Juristin, Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Mainz
JANSSEN, REINHOLD	Jurist, Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Bonn
KÜPPER, MARTIN	Dipl.-Ing. Landespflege, Bundesanstalt für Gewässerkunde
REMKE, DANIEL	Jurist, Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Bonn
SCHIMM, GERHARD	Jurist, Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Magdeburg
SCHNEIDER, PETRA	Dipl.-Ing., Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt Mainz
SCHREIER, SILKE	Dipl. Ing. Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt, Bonn
WAHL, DETLEF	Dipl.-Ing. Landschaftsplanung, Bundesanstalt für Gewässerkunde

Herausgeber:

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn
www.bmvi.de
Bonn, 23.09.2020

Der Bericht darf nur ungekürzt vervielfältigt werden. Die Vervielfältigung und eine Veröffentlichung bedürfen der schriftlichen Genehmigung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur.

Titelbild:

Gehölzbestand am Main

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	1
1.1	Anlass und Zielsetzung	1
1.2	Geltungsbereich	2
2	Rechtliche Grundlagen	3
2.1	Gründe für die Durchführung von Baumkontrollen.....	3
2.1.1	Unterhaltung der Bundeswasserstraßen – hoheitliche Tätigkeit	3
2.1.2	Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht – zivilrechtliche Tätigkeit.....	4
2.2	Definition der „Verkehrssicherungspflicht“	4
2.3	„Zustandsverantwortlichkeit“ und „Folgepflicht aus Verkehrseröffnung“	5
2.4	Umfang der Verkehrssicherungspflicht	5
2.4.1	Freie Landschaft, Wald und Bundeswasserstraßen außerhalb der Fahrrinne	6
2.4.1.1	Freie Landschaft einschließlich hierin befindlicher Betriebswege	6
2.4.1.2	Wald einschließlich hierin befindlicher Betriebswege	6
2.4.1.3	Bundeswasserstraßen außerhalb der Fahrrinne und sonstige Gewässer	7
2.4.2	Fahrrinnen, WSV-eigene Liegestellen und Betriebswege / Plätze innerhalb geschlossener Siedlungsgebiete	8
2.4.2.1	Fahrrinnen und WSV-eigene Liegestellen	8
2.4.2.2	Betriebswege / Plätze innerhalb geschlossener Siedlungsgebiete.....	9
2.4.3	Die Bedeutung der fachlichen Aspekte für die „Zumutbarkeit“	9
2.4.4	Kernaussagen des Bundesgerichtshofs zur Verkehrssicherungspflicht bei Bäumen an Verkehrswegen	10
2.4.5	Folgerungen aus der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs.....	11
2.4.6	Fachliche Qualifizierung der Baumprüfer und der für Baumkontrollen verantwortlichen Personen.....	13
2.5	Baumschutz auf Baustellen	13
3	Baumkontrolle	15
3.1	Freie Landschaft, Wald und entlang des Fahrwassers außerhalb der Fahrrinne.....	16
3.2	Regelkontrolle.....	16
3.2.1	Regelkontrolle einheitlicher Baumbestände	20
3.2.2	Regelkontrolle aller anderen Baumbestände der WSV	20
3.2.2.1	Faktoren für die Häufigkeit von Baumkontrollen	20
3.2.2.2	Regel-Kontrollintervalle	24
3.2.2.3	Weiteres Vorgehen	25
3.2.2.4	Sicherungsmaßnahmen	25
3.2.2.5	Vorgehen bei Gefahr des sofortigen Schadenseintritts	25
3.3	Zusatzkontrolle.....	26
3.4	Eingehende Untersuchung	26
3.5	Kontrollnachweise	27
3.5.1	Regelkontrolle einheitlicher Baumbestände	27
3.5.2	Regelkontrolle aller anderen Baumbestände der WSV	27
3.5.3	Zusatzkontrolle	28
3.6	Übertragung von Baumkontrollen und Sicherungsmaßnahmen einschließlich Dokumentation	28
3.7	Bäume auf Nachbargrundstücken	29
4	Verantwortung und Qualitätssicherung	30
4.1	Pflichten des Außenbezirks im Schadensfall	30
4.1.1	Schadenseintritt beim Dritten	30
4.1.2	Schadenseintritt bei der WSV	30
4.2	Verantwortung und fachliche Voraussetzung des Baumprüfers	30
4.3	Verantwortung und fachliche Voraussetzung des ABz-Leiters	32
4.4	Verantwortung des Leiters des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes.....	32
4.5	Qualitätssicherung.....	33

Anhang	34
Anhang 1: Literaturverzeichnis	35
Anhang 2: Fachbegriffe und Abkürzungen	37
Anhang 3: Formblatt Baumkontrolle Einheitliche Bestände	42
Anhang 4: Formblatt Baumkontrolle	43

1 Einleitung

1.1 Anlass und Zielsetzung

In der neueren Rechtsprechung zur Baumkontrolle wurden in Einzelfällen sehr hohe Anforderungen an die Verkehrssicherungspflichtigen gestellt. Dies führte bei Versicherungen und Verwaltungen vielfach zu völlig überzogenen Anforderungen, weshalb insbesondere Kommunen und Länder die Probleme der Verkehrssicherungspflicht an Bäumen neu bewertet haben. Dabei wurde festgestellt, dass auf fachliche Gesichtspunkte gestützte Regelungen andere, häufig auch geringere Kontrollintervalle bedingen, ohne die Verkehrssicherungspflicht zu verletzen.

Vor diesem Hintergrund wurde festgestellt, dass einheitliche Vorgaben zur Baumkontrolle in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV) unbedingt erforderlich sind. Der Bundesanstalt für Gewässerkunde (BfG) wurde der Auftrag erteilt, unter ihrer Federführung einen Arbeitskreis mit Mitarbeitern aus der WSV zu bilden und den Leitfaden „Baumkontrolle an Bundeswasserstraßen“ zu erarbeiten. Der Leitfaden wurde 2009 eingeführt.

Erfahrungen bei der Anwendung des Leitfadens sowie weitere rechtliche und fachliche Entwicklungen in diesem Themenfeld erforderten die nun vorliegende dritte überarbeitete Fassung. Zur notwendigen Erleichterung der Unterhaltungspraxis werden bei der Verkehrssicherungspflicht für Bäume zwei Fallgruppen differenziert. Zur ersten Fallgruppe zählen die Bäume an Fahrinnen der Bundeswasserstraßen einschließlich WSV-eigener Liegestellen sowie Betriebswege innerhalb geschlossener Siedlungsgebiete. Zur zweiten Fallgruppe zählen Bäume in der freien Landschaft und im Wald sowie Bäume, die nicht in die Fahrinne von Bundeswasserstraßen fallen können. Hinsichtlich der letztgenannten Fallgruppe erfolgt gemäß § 60 BNatSchG bzw. § 14 BWaldG das Betreten und Befahren auf eigene Gefahr, so dass keine Haftung für typische, sich aus der Natur ergebende oder walddtypische Gefahren und damit auch keine regelmäßige Kontrollpflicht besteht. Dies gilt auch für Betriebswege in der freien Landschaft und im Wald.

So wird eine vielfach herrschende Unsicherheit behoben und der damit verbundene etwaige Mehraufwand vermieden.

Ziel ist und bleibt es, eine allgemein verständliche, den spezifischen Bedürfnissen der WSV gerecht werdende Arbeitshilfe zu entwickeln, die den fachlichen und rechtlichen Anforderungen an die Baumprüfer sowie deren verantwortlichen Vorgesetzten Rechnung trägt.

Diesem Anspruch folgend, enthält der Leitfaden Baumkontrolle an Bundeswasserstraßen neben den rechtlichen Grundlagen (vgl. Kapitel 2) eine Darstellung der fachlichen Anforderungen (vgl. Kapitel 3) sowie Hinweise zur Qualifizierung der mit der Aufgabe betrauten Mitarbeiter (vgl. Kap. 4).

Im Anhang findet sich die im vorliegenden Leitfaden zitierte Literatur. Außerdem sind dort die für die Baumprüfer und deren Dienststellen wichtigen Fachbegriffe erläutert, sowie die zur Anwendung empfohlenen Formblätter Baumkontrolle beigelegt.

1.2 Geltungsbereich

Der Leitfaden Baumkontrolle gilt für alle Bäume, die im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht von der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung kontrolliert werden müssen. Dies schließt sowohl die im Eigentum der WSV befindlichen Bäume als auch - unter bestimmten Bedingungen - Bäume Dritter mit ein, die z. B. Straßen und Wege, die Wasserstraße oder sonstige Flächen gefährden können, auf denen die WSV einen Verkehr eröffnet oder zugelassen hat. Die Bäume werden dabei nach der berechtigten Sicherheitserwartung der Verkehrsteilnehmer differenziert kontrolliert.

Die Baumkontrolle einschließlich hieraus folgender Maßnahmenempfehlungen wird **ausschließlich zum Erhalt der Verkehrssicherheit** durchgeführt. Sie unterliegt neben naturschutzfachlichen Anforderungen auch wirtschaftlichen Aspekten.

Fragen der Gehölzentwicklung werden im Leitfaden „Umweltbelange bei der Unterhaltung von Bundeswasserstraßen“ geregelt (BMVI 2015).

Sollten die Baumkontrollen bzw. die Arbeiten zum Erhalt der Verkehrssicherheit durch Externe im Rahmen von Verwaltungsvereinbarungen, Vergabe oder Amtshilfe durchgeführt werden, so ist der vorliegende Leitfaden Baumkontrolle verbindlich anzuwenden.

Wird die Verkehrssicherungspflicht im Rahmen von Nutzungsverträgen übertragen, so ist die fachgerechte Anwendung dieses Leitfadens Baumkontrolle verbindlich zu vereinbaren.

2 Rechtliche Grundlagen

2.1 Gründe für die Durchführung von Baumkontrollen

Die Unterhaltung der Bundeswasserstraßen (einschließlich der bundeseigenen Ufergrundstücke) und der Betrieb der bundeseigenen Schifffahrtsanlagen sind nach § 7 Abs. 1 WaStrG Hoheitsaufgaben des Bundes. Allerdings regelt das Bundeswasserstraßengesetz die Unterhaltung lediglich in wasserwegerechtlicher Hinsicht (BVerwG NVwZ 2002, 470, 471). Die hoheitliche Tätigkeit beschränkt sich somit auf die Aufrechterhaltung des „Verkehrsweges“ und den widmungsgemäßen Zustand der Bundeswasserstraße. Hoheitlich sind nur die „Unterhaltung der Bundeswasserstraße“ sowie der „Betrieb der bundeseigenen Schifffahrtsanlagen“.

Baumkontrollen können teilweise zur hoheitlichen Unterhaltung der Bundeswasserstraßen („Erhaltung der Schiffbarkeit“ im Sinne des § 7 Abs. 1 S. 1 WaStrG) stattfinden, z. B. wenn die Bäume und Äste in die Fahrrinne ragen. Abseits der Wasserstraßen an Betriebswegen in der freien Landschaft beispielsweise oder im Wald handelt der Bund hingegen stets privatrechtlich in der Eigenschaft des Eigentümers. Da die rechtlichen Rahmenbedingungen für ziviles und hoheitliches Handeln sehr unterschiedlich sind, soll an dieser Stelle auf diese Differenzierung und deren Folgen eingegangen werden.

2.1.1 Unterhaltung der Bundeswasserstraßen – hoheitliche Tätigkeit

Der Bund führt die Unterhaltungsmaßnahmen im Wege der schlichten Hoheitsverwaltung bzw. der Daseinsvorsorge aus (BGH, NJW 1983, 2313, 2314). Aus der Rechtsnatur der Hoheitsaufgabe folgt, dass kein Rechtsanspruch gegen den Bund gegeben ist, nach dem dieser die Unterhaltungsaufgabe zu erfüllen oder bestimmte Unterhaltungsarbeiten hinsichtlich einer Bundeswasserstraße vorzunehmen hat (OVG Lüneburg SchrRsprWR 1986, Nr. 291). Ein solcher Rechtsanspruch ergibt sich vielmehr aus der darüber hinaus bestehenden im Folgenden näher erläuterten Verkehrssicherungspflicht (Friesecke, WaStrG, § 7, Rn. 4 und § 8, Rn. 24).

Grundsätzlich hat der Bund die Möglichkeit, privatrechtlich in seiner Funktion als Eigentümer zu handeln oder aber bei den hier genannten Aufgaben der Unterhaltung der Bundeswasserstraßen gem. §§ 7 ff WaStrG als Hoheitsträger Unterhaltungsmaßnahmen durchzuführen. Ihm obliegt dabei ein Wahlrecht, ob er die Aufgaben privatrechtlich oder hoheitsrechtlich ausüben will (BGHZ, NJW 1953, 1297, 1298; OLG Karlsruhe, NZV 2002, 326).

Sofern der Bund hoheitlich im Rahmen seiner wasserwegerechtlichen Unterhaltungsbefugnis vorgeht, ist er zwar grundsätzlich auch an Landesrecht gebunden, kann dieses aber ggfs. im Wege einer Abwägung überwinden. Eine Landesbehörde ist nicht berechtigt, in diesem Bereich dem Bund bestimmte Maßnahmen aufzuerlegen oder zu untersagen und dies mit Zwangsmitteln durchzusetzen. Der Bund unterliegt im Rahmen seiner hoheitlichen Tätigkeit nicht dem landesbehördlichen Verwaltungsvollzug (Heinz, WaStrG, § 7, Rn. 2). Die Freistellung von landesrechtlichen Genehmigungserfordernissen entbindet jedoch nicht von der ggf. bestehenden Pflicht zur Einholung des Benehmens gemäß § 17 BNatSchG oder der Herstellung des Einvernehmens gem. § 4 WaStrG, wenn Bedürfnisse Wasserwirtschaft und/oder der Landeskultur, d. h. die Land- und Forstwirtschaft, betroffen sind (Heinz, a.a.O., Rn. 7).

Grundsätzlich sind auch bei hoheitlicher Tätigkeit das Vermeidungsgebot ausweislich der §§ 2 und 13 ff BNatSchG sowie die Vorschriften für besonders geschützte und bestimmte andere Tier- und Pflanzenarten gemäß § 44 BNatSchG zu berücksichtigen und der Leitfaden Umweltbe-
lange bei der Unterhaltung von Bundeswasserstraßen (BMVI 2015) zu beachten.

2.1.2 Wahrnehmung der Verkehrssicherungspflicht – zivilrechtliche Tätigkeit

Eine Verpflichtung gegenüber den Schifffahrttreibenden, die Bundeswasserstraßen in einem un-
gefährlichen Zustand zu erhalten, folgt nicht aus der im WaStrG geregelten Hoheitsaufgabe der
Unterhaltung, sondern aus der Verkehrssicherungspflicht (Frießecke, WaStrG, § 7, Rn. 4). Nach
der ständigen Rechtsprechung des BGH ist die Verkehrssicherungspflicht für eine Wasserstraße
privatrechtlicher Natur (siehe z. B. BGH, Urteil vom 15.11.1982, NJW 1983, 2313). Ansprüche
wegen Verletzung einer Verkehrssicherungspflicht ergeben sich daher mangels Amtspflichtver-
letzung nicht aus § 839 I BGB i.V.m. Art. 34 GG, sondern aus § 823 I BGB (BGH, NJW 1983,
2313).

Bei Durchführung privatrechtlicher Verkehrssicherungspflichten muss die Verwaltung sich ge-
nauso verhalten wie jede Privatperson. Dies bedeutet, dass Genehmigungen eingeholt werden
müssen, die nach naturschutzrechtlichen Regelungen oder nach Satzungen erforderlich sind.

Werden in einer Maßnahme hoheitliche und zivilrechtliche Zielsetzungen verbunden, so ist die
Maßnahme insgesamt als hoheitliche Aufgabe zu betrachten. In jedem Fall ist z. B. auch das
naturschutzrechtliche Vermeidungsgebot nach dem Bundesnaturschutzgesetz zu beachten.

Hinsichtlich des Umfangs und der Qualität der Baumkontrollen wird auf Kapitel 3 verwiesen.

2.2 Definition der „Verkehrssicherungspflicht“

Der Bereich der Verkehrssicherungspflichten wird heute sehr weit gefasst. Nach ständiger
höchstrichterlicher Rechtsprechung ist

**"derjenige, der in seinem Verantwortungsbereich eine Gefahr für Dritte schafft
oder andauern lässt und in der Lage ist, ihr abzuwehren, grundsätzlich auch ver-
pflichtet, zumutbare Vorkehrungen zu treffen, um eine Schädigung anderer mög-
lichst abzuwenden"** (vgl. BGH VersR 1988, 469; Palandt § 823, Rn. 45 ff. m. w.
Nachw.).

Danach ist derjenige verkehrssicherungspflichtig, der den Verkehr über eine Anlage zugunsten
des Publikums eröffnet oder zugelassen hat und der auf diese Anlage rechtlich und tatsächlich
zum Zweck der Erhöhung ihrer Verkehrssicherheit einwirken kann. Er muss die Anlage instand
halten, Verkehrshindernisse beseitigen oder sie auf andere Weise in einem ausreichend verkehrs-
sicheren Zustand erhalten. Unterlässt er dies schuldhaft und entsteht hierdurch ein Körper- oder
Sachschaden, hat der Verkehrssicherungspflichtige diesen zu ersetzen.

2.3 „Zustandsverantwortlichkeit“ und „Folgepflicht aus Verkehrseröffnung“

Bei der so definierten Verkehrssicherungspflicht werden im Wesentlichen zwei Fallgruppen unterschieden, nämlich

- die Zustandsverantwortlichkeit des Eigenbesitzers oder Unterhaltungspflichtigen und
- die Folgepflicht aus der Verkehrseröffnung durch denjenigen, der den Verkehr eröffnet hat.

Für die Verkehrssicherheit von Bäumen ist demnach zum einen derjenige verantwortlich, der als Eigentümer oder Unterhaltungspflichtiger für den Zustand eines Grundstücks aufkommen muss. Zum anderen ist auch derjenige verantwortlich, der den Verkehr eröffnet oder zugelassen hat. Dies bedeutet, dass neben dem Grundstückseigentümer auch die WSV die Verkehrssicherheit von Bäumen im Blick haben muss, die auf Nachbargrundstücken zum Verkehrsweg stehen. Ein Geschädigter kann nach seiner Wahl sowohl den Grundstückseigentümer als auch die Bundesrepublik Deutschland, die den Verkehrsweg eröffnet hat, in voller Höhe in Anspruch nehmen, insgesamt kann er jedoch den gesamten Schaden nur einmal ersetzt verlangen. Im Hinblick auf die zivilrechtliche, aber natürlich auch strafrechtliche Verantwortung des Bundes bzw. seiner Bediensteten sind also auch die Bäume auf Nachbargrundstücken zu kontrollieren, soweit von diesen eine Gefahr für Leib oder Leben oder Sachgüter bei der Benutzung der von der WSV bereitgestellten Verkehrswege ausgehen kann.

Es ist zu veranlassen und zu überwachen, dass und ob der Eigentümer die erforderlichen Maßnahmen zur Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht an Bäumen durchführt.

2.4 Umfang der Verkehrssicherungspflicht

Der Verkehrssicherungspflichtige hat zumutbare Vorkehrungen zu treffen, um eine Schädigung anderer möglichst abzuwenden (s. o.). Was im Einzelfall zumutbar ist, hängt maßgeblich von den äußeren Umständen, der Gefahrenquelle sowie seinem Verantwortungsbereich ab. Nimmt die Intensität der Gefahr zu, wächst damit auch das Maß der vom Verkehrssicherungspflichtigen zu erwartenden Sorgfalt (BGH NJW 1965, 197, 199). Vor diesem Hintergrund ist die Verkehrssicherungspflicht für Bäume an Fahrwegen gänzlich anders zu beurteilen als die Verkehrssicherungspflicht für Bäume in der freien Landschaft, im Wald oder am Fahrweg einschließlich der Zufahrten außerhalb der Fahrwege.

Zur notwendigen Erleichterung der Unterhaltungspraxis wird im Folgenden der Umfang der Verkehrssicherungspflicht anhand von zwei unterschiedlichen Fallgruppen untersucht. Die eine Fallgruppe beschäftigt sich mit Bäumen in der freien Landschaft, im Wald und an Bundeswasserstraßen, die nicht in den Bereich der Fahrwege hineinragen. Die andere Fallgruppe schildert den Umfang der Verkehrssicherungspflicht für Bäume an Fahrwegen oder Betriebswegen innerhalb geschlossener Siedlungsgebiete.

2.4.1 Freie Landschaft, Wald und Bundeswasserstraßen außerhalb der Fahrrinne

2.4.1.1 Freie Landschaft einschließlich hierin befindlicher Betriebswege

Mit der Gestattung des Betretens der freien Landschaft auf Straßen und Wegen sowie auf ungenutzten Grundflächen zum Zwecke der Erholung hat der Gesetzgeber mit dem Inkrafttreten der Novelle des Bundesnaturschutzgesetzes zum 01.03.2010 klargestellt, dass das Betreten auf eigene Gefahr geschieht und durch diese Betretungsbefugnis keine zusätzlichen Sorgfalts- oder Verkehrssicherungspflichten begründet werden, insbesondere keine Haftung für typische, sich aus der Natur ergebende Gefahren besteht (§§ 59, 60 BNatSchG). Danach gibt es insbesondere keine Verpflichtung, die Benutzer vor baumtypischen Gefahren zu schützen, z. B. vor Instabilität durch Schäden durch Wildtiere, Totholz oder Windbruch. Insoweit kommt eine berechnete Sicherheitserwartung des Verkehrs in der freien Landschaft nicht in Betracht.

Der Begriff der freien Landschaft ist nicht auf die außerhalb der im Zusammenhang von bebauten Ortsteilen liegenden Flächen beschränkt. Auch Flächen, die innerhalb von bebauten Ortsteilen oder im Geltungsbereich eines Bebauungsplanes liegen, können zur freien Landschaft gehören. Maßgeblich ist allein, ob das aus dem Betreten der Grundfläche resultierende Wohlbefinden noch mit der Naturhaftigkeit in Beziehung steht und hierdurch geprägt wird. Je offensichtlicher naturtypische Gefahren auf einer Grundfläche der WSV sind, desto deutlicher kann der Benutzer diese Fläche als freie Landschaft erkennen.

Mit dieser Regelung der §§ 59, 60 BNatSchG sollen in der Praxis bestehende Unsicherheiten zur Frage der Verkehrssicherungsmaßnahmen durch eine Klarstellung der Rechtsvorschriften verringert werden, ohne eine Änderung der zuvor bestehenden Rechtslage durch den Gesetzgeber vorzunehmen oder auch zu beabsichtigen (vgl. BGH, Urteil v. 02.12.2012 –VI ZR 311/11 – = BGH NJW 2013, 48 ff.).

Öffentliche Straßen und Wege dürfen im Rahmen des Gemeingebrauchs von jedermann entsprechend ihrer jeweiligen Widmung betreten werden. Darüber hinaus gestattet § 59 Absatz 1 BNatSchG das Betreten der freien Landschaft auf Straßen und Wegen. Hierbei handelt es sich um solche Straßen und Wege, die nach ihrem natürlichen Erscheinungsbild Bestandteil der freien Landschaft sind. Entsprechen auch Betriebswege der WSV diesem natürlichen Erscheinungsbild, so unterliegen auch sie dem Betretungsrecht des § 59 Absatz 1 BNatSchG.

In der freien Landschaft können Maßnahmen zur Sicherung von Bäumen grundsätzlich nicht auf die Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht gestützt werden. Zur Vermeidung von Bußgeldern oder Geld- bzw. Freiheitsstrafen ist das naturschutzrechtliche Vermeidungsgebot in der freien Landschaft besonders gewissenhaft zu beachten.

2.4.1.2 Wald einschließlich hierin befindlicher Betriebswege

Das Betreten des Waldes, das zum Zwecke der Erholung gestattet ist, geschieht auf eigene Gefahr. Dies gilt insbesondere für waldtypische Gefahren (vgl. § 14 BWaldG sowie Landeswaldgesetze); insoweit kann hier ebenfalls keine berechnete Sicherheitserwartung des Verkehrs bestehen. Je offensichtlicher waldtypische Gefahren auf einer Grundfläche der WSV sind, desto deutlicher kann der Benutzer diese Fläche als Wald erkennen.

Es kommt dabei nicht darauf an, wie häufig Waldwege benutzt werden. Hierzu führt der BGH aus: „Nach der gesetzlichen Risikoverteilung (§ 25 Abs. 5 Satz 1 LWaldG SL) ist auch eine auf stark frequentierte Waldwege beschränkte Verkehrssicherungspflicht des Waldbesitzers hinsichtlich walddtypischer Gefahren grundsätzlich nicht gegeben. Dies gilt ungeachtet der Tatsache, dass die Waldnutzung im Verlauf der Jahre zugenommen hat (vgl. Orf, RdL 2008, 281, 284 f.; ders., RdL 2008, 311 f.). Auch an stark frequentierten Waldwegen werden die Haftungsrisiken relevant, die nach den gesetzlichen Vorschriften der Waldbesucher tragen soll. Gegen eine vom Grad der Frequentierung abhängige Verkehrssicherungspflicht sprechen auch praktische Erwägungen. Eine solche Verkehrssicherungspflicht würde zu erheblicher Rechtsunsicherheit führen (vgl. Avena, aaO S. 714). „Unter welchen Voraussetzungen eine starke Frequentierung anzunehmen ist, kann abstrakt nicht mit hinreichender Zuverlässigkeit beschrieben werden. ... Baumkontrollen wie bei Straßenbäumen sind dem Waldbesitzer auch an stark frequentierten Waldwegen nicht zuzumuten. ... Dass der Waldbesucher die walddtypischen Gefahren selbst tragen muss, ist gleichsam der Preis für die eingeräumte Betretungsbefugnis (vgl. Gebhard, aaO).“ (Urteil des BGH vom 02.10.2012 Az. VI ZR 311/11, Rn. 20-21)

2.4.1.3 Bundeswasserstraßen außerhalb der Fahrrinne und sonstige Gewässer

Der Gewässereigentümer muss die Nutzung seines Eigentums durch die Allgemeinheit dulden (Gemeingebrauch im Sinne von § 4 WHG). Diese Duldungspflicht entspricht der Pflicht des Eigentümers eines Grundstücks in der freien Landschaft gemäß §§59, 60 BNatSchG sowie der Pflicht des Waldeigentümers gemäß § 14 Abs. 1 BWaldG. Daher ist auch bei der Nutzung von Gewässern im Wege des Gemeingebrauchs davon auszugehen, dass dies auf eigene Gefahr geschieht. Denn der Gemeingebrauch ergibt sich aus der allgemeinen Handlungsfreiheit, die grundsätzlich auf eigenes Risiko ausgeübt wird. Die Risiken eines freien Bewegens in der Natur - egal ob dies im Wald, in der freien Landschaft oder in oder auf Gewässern geschieht - gehören zum entschädigungslos hinzunehmenden Lebensrisiko. Somit kann der Gewässereigentümer auch nicht haftbar gemacht werden, wenn Bäume oder Äste in das Gewässer fallen und dadurch Schäden bei denjenigen verursachen, die diese Gewässer im Wege des Gemeingebrauchs nutzen (vgl. HILSBERG 2015).

Gleiches gilt aber auch für alle Bundeswasserstraßen außerhalb des Fahrrinnenbereiches. Auch in diesen Bereichen ist die Gewässernutzung lediglich geduldet, das Benutzen der Wasserflächen erfolgt auf eigene Gefahr. Jedermann darf gem. § 5 S. 1 WaStrG im Rahmen der Vorschriften des Schifffahrtsrechts einschließlich des Schifffahrtabgabenrechts sowie der Vorschriften dieses Gesetzes die Bundeswasserstraßen mit Wasserfahrzeugen befahren. Beschränkt wird dieses subjektiv-öffentlichen Benutzungsrecht im Gegenzug mit dem wegerechtlichen Grundsatz, dass dem Begünstigten kein Anspruch auf Schaffung, Aufrechterhaltung oder Verbesserung des Weges zusteht. Besondere Verkehrssicherungspflichten werden durch das Benutzungsrecht nach § 5 S. 1 WaStrG gerade nicht geschaffen (so auch Friesecke, WaStrG, § 5, Rn. 7). Insofern besteht ebenfalls keine Haftung für typische, sich aus der Natur ergebende Gefahren, insbesondere für Gefahren, die von Bäumen ausgehen.

2.4.2 Fahrrinnen, WSV-eigene Liegestellen und Betriebswege / Plätze innerhalb geschlossener Siedlungsgebiete

Anders ist der Umstand erst zu beurteilen, sofern die Bäume in die Fahrrinne der Bundeswasserstraßen an Flüssen oder Kanälen hineinragen, wie im Folgenden näher ausgeführt wird. Denn im Bereich der Fahrrinnen auf den Bundeswasserstraßen ist durch Widmung ein Verkehr und damit eine besondere Gefahrenlage geschaffen worden, die eine Verkehrssicherungspflicht erforderlich macht.

2.4.2.1 Fahrrinnen und WSV-eigene Liegestellen

Der Inhalt der Straßenverkehrssicherungspflicht besteht darin, die öffentlichen Verkehrsflächen von Beginn an möglichst gefahrlos zu gestalten und fortlaufend in diesem Zustand zu erhalten. Deshalb hat der Pflichtige im Rahmen des Zumutbaren alles zu tun, um denjenigen Gefahren entgegenzuwirken, die den Verkehrsteilnehmern aus einem gleichwohl nicht ordnungsmäßigen Zustand der Verkehrsflächen drohen (Förster, JA 2019, 1,2). Bei Bundeswasserstraßen hängt die Intensität der wahrzunehmenden Verkehrssicherungspflicht maßgebend davon ab, ob sie in der Fahrrinne oder in den sonstigen Teilen des Fahrwassers zu erfüllen ist (so schon OLG Frankfurt, VkB1. 1955, 223). In den Binnenwasserstraßen ist Fahrrinne der für den durchgehenden Schiffsverkehr bestimmte Teil des Fahrwassers, innerhalb dessen durch Stromregulierung und Baggerung eine bestimmte Breite und Tiefe geschaffen und erhalten wird (BGH, NJW 1962, 1051, 1052). Insbesondere bei höherem Wasserstand kann der von der durchgehenden Schifffahrt nach nautischen Grundsätzen je nach dem Tiefgang des Fahrzeugs benutzbare und benutzte Teil der Wasserstraße noch breiter sein. Hieraus ergibt sich der Begriff des „Fahrwassers“ außerhalb der Fahrrinne als der nach dem jeweiligen Wasserstand für die durchgehende Schifffahrt bestimmte Teil der Wasserstraße (BGH, NJW 1962, a.a.O.).

Der Umfang der Verkehrssicherungspflicht ist hinsichtlich der sonstigen Teile des Fahrwassers außerhalb der Fahrrinne geringer als hinsichtlich der Fahrrinne (Friesecke, WaStrG, § 8, Rn. 33). Nur in der Fahrrinne muss die Bundesrepublik Deutschland turnusmäßig deren Zustand prüfen, das Strombett ausbaggern oder Hindernisse beseitigen. Im übrigen Fahrwasser bestehen solche Pflichten zur regelmäßigen Kontrolle nicht (vgl. Friesecke, § 8, Rn. 24 ff., 33).

Daraus folgt, dass Intensität und Umfang der Verkehrssicherungspflicht auf und an den freifließenden Bundeswasserstraßen sich hinsichtlich der erforderlichen Maßnahmen für an Ufergrundstücken stehende Bäume danach bestimmen, ob diese Bäume oder Starkäste die Fahrrinne bei Umstürzen oder Abbrüchen erreichen können oder lediglich ins Fahrwasser gelangen. Allenfalls bei Erreichen der Fahrrinne durch Bäume oder Baumteile kann es in der Regel als zumutbar angesehen werden, regelmäßige Baumkontrollen durchzuführen. Weitergehende Maßnahmen werden insbesondere bei seenartigen Erweiterungen und angrenzenden Auenbereichen als unzumutbar anzusehen sein.

Auch an künstlichen Bundeswasserstraßen ist eine regelmäßige Baumkontrolle nur dort zumutbar, wo ein etwaiger Umsturz eines Baumes oder Abbruch eines Starkastes die Fahrrinne erreichen kann. Es besteht keine Verkehrssicherungspflicht für Bäume, die nur das Fahrwasser bzw. einen nicht befahrbaren Bereich von künstlichen Bundeswasserstraßen erreichen können, z. B. im Bereich von Unterwasserböschungen, Wehrramen, Altwässern, Flutgräben, Entwässerungsgräben o. ä.

2.4.2.2 Betriebswege / Plätze innerhalb geschlossener Siedlungsgebiete

Die Haftungserleichterung des § 60 BNatSchG besteht nur für die freie Landschaft. Betriebswege, Plätze oder sonstige Flächen innerhalb geschlossener Siedlungsgebiete, auf denen ein Verkehr eröffnet oder zugelassen ist, unterliegen Baumkontrollen im Rahmen der Verkehrssicherungspflicht, wenn auch nicht immer im Umfang wie Fahrinnen von Bundeswasserstraßen.

Der Begriff der freien Landschaft ist nicht auf die außerhalb von Städten oder Ortschaften liegenden Flächen beschränkt. Auch Flächen, die innerhalb von Siedlungen oder bebauten Ortsteilen liegen, können zur freien Landschaft gehören (s.o.). Ob eine Fläche zur freien Landschaft gehört, ist unter Berücksichtigung des tatsächlichen Zustands sowie des äußeren Erscheinungsbildes zu klären (Landmann/Rohmer UmweltR, § 59 BNatSchG, Rn. 5). Denkbar sind daher auch größere Freiflächen innerhalb eines bauplanerischen Innenbereichs, die keiner Nutzung unterliegen (Lorz/Konrad/Mühlbauer/Müller-Walter/Stöckel, Naturschutzrecht, § 59 BNatSchG, Rn. 6). Maßgeblich ist allein, ob das aus dem Betreten der Grundfläche resultierende Wohlbefinden noch mit der Naturhaftigkeit in Beziehung steht und hierdurch geprägt wird. Als objektives Abgrenzungskriterium wird in diesem Zusammenhang gerne auf den Grad der Veränderung durch Menschenhand in Form von baulichen oder sonstigen künstlichen Anlagen abgestellt (VerfGH Bayern NVwZ-RR 2014, S. 945). Dieses bedeutet, je naturbelassener eine Fläche ist und je offensichtlicher naturtypische Gefahren auf einer Grundfläche der WSV sind, desto deutlicher kann der Benutzer diese Fläche als freie Landschaft erkennen.

Vor diesem Hintergrund wird man beispielsweise Betriebswege entlang von Bundeswasserstraßen häufig als naturbelassene Flächen und damit als freie Landschaft i. S.d. § 59/60 BNatSchG ansehen können, auch wenn diese durch Siedlungen oder bebaute Ortschaften führen.

2.4.3 Die Bedeutung der fachlichen Aspekte für die „Zumutbarkeit“

Der Verkehrssicherungspflichtige muss nicht für alle denkbaren, entfernten Möglichkeiten eines Schadenseintritts Vorsorge treffen. Es genügen die Vorkehrungen, die nach den konkreten Umständen erforderlich und zumutbar sind. Erforderlich sind die Maßnahmen, die von einem umsichtigen und in vernünftigen Grenzen vorsichtigen Angehörigen der betroffenen Verkehrskreise für notwendig und ausreichend gehalten werden dürfen, um andere Personen vor Schäden zu bewahren.

Maßgeblich dafür, welche Maßnahmen für den Verkehrssicherungspflichtigen als zumutbar anzusehen sind, ist vor allem die berechtigte Sicherheitserwartung des Verkehrs. Denn der Verkehrsteilnehmer kann grundsätzlich – abhängig von der Verkehrshäufigkeit und -bedeutung einer Straße, eines Weges oder einer Wasserstraße – darauf vertrauen, dass der Verkehrssicherungspflichtige die erforderlichen Maßnahmen getroffen hat, um eine Schädigung anderer möglichst zu vermeiden.

Neben der Sicherheitserwartung ist auch von Bedeutung, welche Maßnahmen wirtschaftlich zumutbar sind. Je größer die Wahrscheinlichkeit der Schädigung ist und je schwerer der drohende Schaden ist, desto höher ist das Maß des Erforderlichen und Zumutbaren. Im Ergebnis ist eine Gesamtabwägung aller Gesichtspunkte vorzunehmen (vgl. Palandt, § 823 Rn. 51 m. w. Nachweisen). Die Unzumutbarkeit der Baumkontrolle drängt sich beispielsweise auf bei schwer oder

nicht zugänglichen Baumbeständen entlang von Verkehrswegen mit geringerer berechtigter Sicherheitserwartung, z. B. dicht mit Brombeeren, Schlehen, Sträuchern o. ä. bewachsene Baumbestände, nicht trittfester Bruchwald, Moor, Sumpf u. a. geschützte Biotope. Was als zumutbar anzusehen ist, entscheidet im Schadensfall bei streitiger Auseinandersetzung letztendlich die Rechtsprechung.

Bei der Entscheidung, welche Maßnahmen für die Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht bei Bäumen zumutbar sind, wird künftig vor allem auch zu berücksichtigen sein, welche Maßnahmen aus fachlicher Sicht geboten oder sinnvoll sind. Gerade diese fachlichen Aspekte konnten von der Rechtsprechung bei der Entscheidung von Fällen zur Verkehrssicherungspflicht bei Bäumen bisher vielfach noch nicht hinreichend berücksichtigt werden. Denn die fachlichen Aspekte sind erst in neuerer Zeit bei den verkehrssicherungspflichtigen Gebietskörperschaften wegen der immensen Kostensteigerungen für die Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht bei Bäumen stärker ins Bewusstsein gerückt. Diese Zunahme der Kosten hat allgemein dazu geführt, dass die Verkehrssicherungspflicht bei Bäumen anders organisiert wird und die fachlichen Aspekte entscheidend berücksichtigt werden.

2.4.4 Kernaussagen des Bundesgerichtshofs zur Verkehrssicherungspflicht bei Bäumen an Verkehrswegen

Von grundlegender Bedeutung für den Umfang der Verkehrssicherungspflicht bei Bäumen auf öffentlichen Grundstücken ist das Urteil des Bundesgerichtshofs (BGH) vom 21.01.1965 - III ZR 217/63 - (NJW 1965, 815; bestätigt durch BGH, Urteil vom 4.03.2004 - III ZR 225/03 - NJW 2004, 1381). Diese Entscheidung enthält grundlegende Aussagen zu Inhalt und Umfang der Verkehrssicherungspflicht bei Straßenbäumen. Diese Aussagen sind in der späteren Rechtsprechung fortentwickelt und ausdifferenziert worden. Nachfolgend werden die Kernaussagen der Entscheidung kurz dargelegt:

Der BGH geht davon aus, dass den Gefahren begegnet werden soll, die aus der Zulassung eines öffentlichen Verkehrs auf den Straßen entstehen können.

- Er betont in diesem Zusammenhang, dass **„nicht verlangt werden kann, eine Straße ständig völlig frei von Mängeln und Gefahren“** zu halten, da dies objektiv nicht möglich ist.
- Im Rahmen der Straßenverkehrssicherungspflicht ist in **„angemessenen Zeitabständen eine regelmäßige Kontrolle“** der Straßen durchzuführen, um neu entstehende Schäden oder Gefahren zu erkennen und die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen zu treffen. „Wie oft und in welcher Intensität solche Baumkontrollen durchzuführen sind, lässt sich nicht generell beantworten. Ihre Häufigkeit und ihr Umfang sind von dem Alter, und Zustand des Baumes sowie seinem Standort abhängig (Breloer, Wertermittlungsforum 2004, 3, 8)“ (BGH Urteil vom 02.07.2004, VZR 33/04, AUR 2/2005, 34; WF 4/2004, 171) (vgl. Kapitel 3.2). Weder das Alter noch Vorschädigungen eines Baumes erfordern für sich allein genommen eine gesteigerte Beobachtungspflicht des Verkehrssicherungspflichtigen (BGH, Urteil vom 4.03.2004- IM ZR 225/03 (NJW 2004, 1381), mit Verweis auf OLG Stuttgart VersR 1994, 359). Daraus ergibt sich, dass die Regelkontrolle auch für alte und vorgeschädigte Bäume im Sinne der Verkehrssicherungspflicht ausreichend ist.

- Erforderlich sind „nach dem jeweiligen Stand der Erfahrungen und Technik“ geeignete und genügend erscheinende Sicherungsmaßnahmen, mit denen „den Gefahren vorbeugend Rechnung getragen wird, die nach der Einsicht eines besonnenen, verständigen und gewissenhaften Menschen erkennbar sind.“ „Es sind die Maßnahmen zu ergreifen, die zur Gefahrenbeseitigung objektiv erforderlich und nach objektiven Maßstäben zumutbar sind.“
- Hinsichtlich der Verkehrssicherungspflicht bei Bäumen hält der BGH zunächst eine **sorgfältige Sichtkontrolle für ausreichend, aber auch erforderlich, also eine äußere Gesundheits- und Zustandsprüfung** (vgl. Kapitel 3.2). Weder ist eine laufende Überwachung durch Forstbeamte mit Spezialerfahrung erforderlich noch, „dass gesunde Bäume jährlich durch Fachleute bestiegen werden, die alle Teile des Baumes abklopfen oder mit Stangen oder Bohrern das Innere des Baumes untersuchen.“
- Erst „bei Feststellung verdächtiger Umstände“ ist eine „**eingehende fachmännische Untersuchung**“ erforderlich (vgl. Kapitel 3.4). Die Notwendigkeit einer eingehenden Untersuchung kann sich aus besonderen Umständen ergeben, die dem Einsichtigen zeigen, dass weitergehende Untersuchungen erforderlich sind. Solche Umstände können sich beispielsweise ergeben „aus trockenem Laub, dünnen Ästen oder verdorrten Teilen, aus äußeren Verletzungen oder Beschädigungen, dem hohen Alter des Baumes, dem Erhaltungszustand, der Eigenart seiner Stellung, dem statischen Aufbau usw.“

Der BGH hält es im Gefahrenfall für erforderlich, dass „der Pflichtige Bäume oder Teile von ihnen entfernen [muss], die den Verkehr gefährden, insbesondere wenn sie nicht mehr standsicher sind oder herabzustürzen drohen.“ In diesem Zusammenhang hebt der BGH hervor, dass „zwar jeder Baum an einer Straße eine mögliche Gefahrenquelle darstellt, weil durch Naturereignisse sogar gesunde Bäume entwurzelt oder geknickt oder Teile von ihnen abgebrochen werden können. Andererseits ist die Erkrankung oder Vermorschung eines Baumes von außen aber nicht immer erkennbar. [...] Das rechtfertigt aber nicht die Entfernung aller Bäume aus der Nähe von Straßen, denn der Verkehr muss gewisse Gefahren, die nicht durch menschliches Handeln entstehen, sondern auf Gegebenheiten oder Gewalten der Natur beruhen, als unvermeidbar hinnehmen. **Eine schuldhafte Verletzung der Verkehrssicherungspflicht liegt in solchen Fällen nur vor, wenn Anzeichen verkannt oder übersehen worden sind, die nach der Erfahrung auf eine weitere Gefahr durch den Baum hinweisen.**“

Der BGH weist darauf hin, dass eine straßenverkehrssicherungspflichtige Behörde ihre Dienstweisungen an die zuständigen Mitarbeiter so gestalten muss, dass diese ihre Sichtkontrollen sachgemäß und Erfolg versprechend vornehmen können, um bei Gefahrenverdacht sogleich Spezialuntersuchungen zu veranlassen. So müssten die Baumprüfer wissen, „dass eine grüne Baumkrone [allein] kein [sicheres] Anzeichen“ für die Standfestigkeit des Baumes sei. Sie müssten 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.

2.4.5 Folgerungen aus der Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs

Aus fachlicher und rechtlicher Sicht ergibt sich aus der Rechtsprechung des BGH zunächst die Notwendigkeit, zur Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht **eine rein visuelle Kontrolle vom**

Boden aus durchzuführen. Die Entwicklung der wissenschaftlichen Erkenntnisse und die praktischen Erfahrungen der Baumpflege in den letzten Jahren zeigen, dass die Verkehrssicherheit eines Baumes grundsätzlich visuell zuverlässig beurteilt werden kann (vgl. Kapitel 3.2).

In der früheren Rechtsprechung einiger Oberlandesgerichte wurden 2 Kontrollen pro Jahr für erforderlich gehalten (vgl. Breloer 2003 mit zahlreichen Rechtsprechungsnachweisen, 14 ff). Demgegenüber fordert der BGH regelmäßige Kontrollen in „**angemessenen Zeitabschnitten**“. Auch in der Entscheidung vom 04.03.2004 legt sich der BGH zur Frage der Häufigkeit von Baumkontrollen ausdrücklich nicht fest. Der BGH stellt vielmehr – wie unter 2.4.3 bereits ausgeführt – darauf ab, dass Umfang und Häufigkeit von Baumkontrollen im Wesentlichen

- von der berechtigten Sicherheitserwartung des Verkehrs und der Verkehrslage,
- dem Zustand des Baumes,
- den Standortbedingungen sowie
- Art, Entwicklungsphase und Alter des Baumes abhängig sind.

Bei der Festlegung angemessener Zeitabstände für Baumkontrollen müssen diese Faktoren berücksichtigt werden (vgl. Kapitel 3.2.2.1 und 3.2). **Starre Intervalle für die Regelkontrollen**, die für alle Bäume und alle Standorte gleich angewendet werden, z. B. die jährliche oder gar halbjährliche Kontrolle, **sind aus fachlicher Sicht weder geboten noch sinnvoll**. Auch der BGH hat ausdrücklich darauf hingewiesen, dass sich nicht generell festlegen lässt, wie oft und in welcher Intensität Baumkontrollen durchzuführen sind (BGH, Urt. v. 2.7.2004 – V ZR 33/04. NZV 2004. S. 625.626). Wenn aus fachlicher Sicht – im Einklang mit der Rechtsprechung des BGH – eine jährliche oder halbjährliche Kontrolle nicht geboten erscheint und zudem nicht für sinnvoll gehalten wird, weil sich die Verkehrssicherheit hierdurch nicht erhöht, so sind diese Kontrollen wirtschaftlich nicht zumutbar. Für die wirtschaftliche Zumutbarkeit bedeutet das Urteil, dass ein vorhandener Baumbestand in dem Umfang kontrolliert werden muss, wie es aus fachlicher Sicht erforderlich ist, um die berechnete Sicherheitserwartung der Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten.

Die Erwartungen und damit die Anforderungen, die an die Sicherheit der Bäume gestellt werden dürfen, sind unterschiedlich hoch und richten sich nach dem Standort. So darf beispielsweise der Schiffsführer zu Recht erwarten, dass von den Bäumen an Schiffsliegeplätzen keine Gefahr ausgeht, da Schiffsliegeplätze nicht nur für den allgemeinen Schiffsverkehr freigegeben sind, sondern sich dort auch für längere Zeitabschnitte Schiffe befinden. Soweit Betriebswege durch die freie Landschaft führen, darf der Benutzer keine besonderen Vorkehrungen zu seiner Sicherheit erwarten. Die §§ 59, 60 BNatSchG gestatten das Betreten von Straßen und Wegen zum Zwecke der Erholung auf eigene Gefahr des Benutzers. Da für naturtypische Gefahren auf Straßen und Wegen nicht gehaftet wird, muss dies erst recht für Betriebswege in der freien Landschaft gelten. Umso mehr steht dies außer Zweifel für Ufer, die nur gelegentlich von Spaziergängern betreten werden oder gar für wilde Bade- und Lagerplätze sowie Trampelpfade abseits der Betriebswege. Betriebswege gehören häufig zur freien Landschaft mit der Folge, dass eine berechnete Sicherheitserwartung des Verkehrs nicht gegeben ist (vgl. Kapitel 2.4.1).

Nutzer von Betriebswegen außerhalb der freien Landschaft, z. B. in stärker besiedelten Bereichen dürfen nicht erwarten, dass die Betriebswege hinsichtlich der Verkehrssicherheit von Bäu-

men genauso kontrolliert werden wie gewidmete Straßen und öffentliche Wege (siehe Kapitel 3.2.2.1).

Für den Kontrollumfang, der aus fachlicher Sicht im Hinblick auf die Sicherheitserwartung der Verkehrsteilnehmer erforderlich ist, müssen die notwendigen Mittel bereitgestellt werden (vgl. Kapitel 4).

2.4.6 Fachliche Qualifizierung der Baumprüfer und der für Baumkontrollen verantwortlichen Personen

Für die Durchführung der Regelkontrollen ist vom BGH seinerzeit keine bestimmte fachliche Qualifikation festgelegt worden. Ausbildungsstandard und Qualifikation von Baumprüfern sind seit dem BGH-Urteil aus dem Jahr 1965 deutlich gestiegen. Es besteht die Notwendigkeit, dass eine zuverlässige visuelle Beurteilung von Bäumen in Form der fachlich qualifizierten Inaugenscheinnahme von Personen durchgeführt wird, die über ausreichende Fachkenntnisse verfügen und organisatorisch zu unterstützen sind (vgl. Kapitel 4).

Darüber hinaus ist es erforderlich, dass sich der Dienstherr bzw. Arbeitgeber von den Fähigkeiten, der Eignung und Zuverlässigkeit der von ihm beauftragten Personen überzeugt und die fortdauernde planmäßige Kontrolle der Befähigung der von ihm eingesetzten Personen nachweisen kann. Insoweit sind in den letzten Jahren auch die Anforderungen in organisatorischer Hinsicht, insbesondere auch die Anforderungen an die unmittelbaren und höheren Vorgesetzten gestiegen (vgl. z. B. OLG Karlsruhe, Urt. vom 21.12. 1993, 5 U/93 BSchG; LG Arnsberg, Urt. vom 07.04.2006, 2 O 233/04, Agrar- und Umweltrecht 2007, S. 27, bestätigt durch Urteil des OLG Hamm vom 30.03.2007, 13 U 62/06; vgl. auch BGH III ZR 202/94, NVwZRR 1996, S.65, LG Trier 7Ns8012Js4098/13 vom 23.12.2014, S. 20 zur Verantwortung der Vorgesetzten). Dies bedeutet auch, dass die ABz-Leiter und die mit der Abwicklung des Regiebetriebes beauftragten Wasserbaumeister in Fragen der Verkehrssicherheit von Bäumen geschult werden müssen (vgl. Kapitel 4.3).

Bleiben nach der Regelkontrolle durch fachlich qualifizierte Inaugenscheinnahme Zweifel über die Verkehrssicherheit, muss zur Feststellung einer möglichen Verkehrsgefährdung eine eingehende Untersuchung durch Fachkräfte mit spezieller Aus- und/oder Weiterbildung durchgeführt werden – vgl. Kapitel 3.4.

2.5 Baumschutz auf Baustellen

Besondere Beachtung gilt Bäumen in der Nähe von und auf Baustellen (sowohl WSV-eigene als auch Baustellen Dritter). Die Verkehrssicherung umfasst hier in erster Linie präventive Maßnahmen zum Schutz der Bäume. Der Baumbestand soll gesichert und mögliche Gefahren bereits im Vorfeld vermieden werden. Erfahrungsgemäß wird die Verkehrssicherheit von Bäumen jedoch sehr häufig durch mangelnden Baumschutz auf Baustellen massiv beeinträchtigt. Die zum Schutz von Bäumen auf Baustellen erforderlichen Maßnahmen sind in Abstimmung mit dem Baumprüfer der WSV zu treffen.

Auskunft über den Umfang erforderlicher Maßnahmen geben entsprechende DIN-Normen, insbesondere DIN 18920 zur Vegetationstechnik im Landschaftsbau – Schutz von Bäumen, Pflan-

zenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen. So findet bei Vereinbarung der VOB/B gem. § 1 Abs. 1 VOB/B immer auch der Teil C der VOB Anwendung. Dieser Teil enthält konkrete DIN-Normen (z. B. DIN 18320, 18451, 18459), die ihrerseits bereits wegen des Schutzes von Bäumen auf die Verpflichtung zur Einhaltung der Maßgaben der DIN 18920 hinweisen.

Die Einhaltung dieser DIN-Normen ist durch konkrete Vorgaben in der Leistungsbeschreibung sicherzustellen. (s. auch VHB-W, Teil 1, Abschn. 7.3 – Baubeschreibung). Entsprechende Maßnahmen sind im Leistungsverzeichnis als zu bepreisende Position aufzunehmen.

Die Kontrolle, dass die Auftragnehmer alle übertragenen Leistungen vertrags- und fristgemäß ausführen, ist eine Pflichtaufgabe der Bauüberwachung (s. VV-WSV 2110, § 6 – Fiskalische Verantwortung).

3 Baumkontrolle

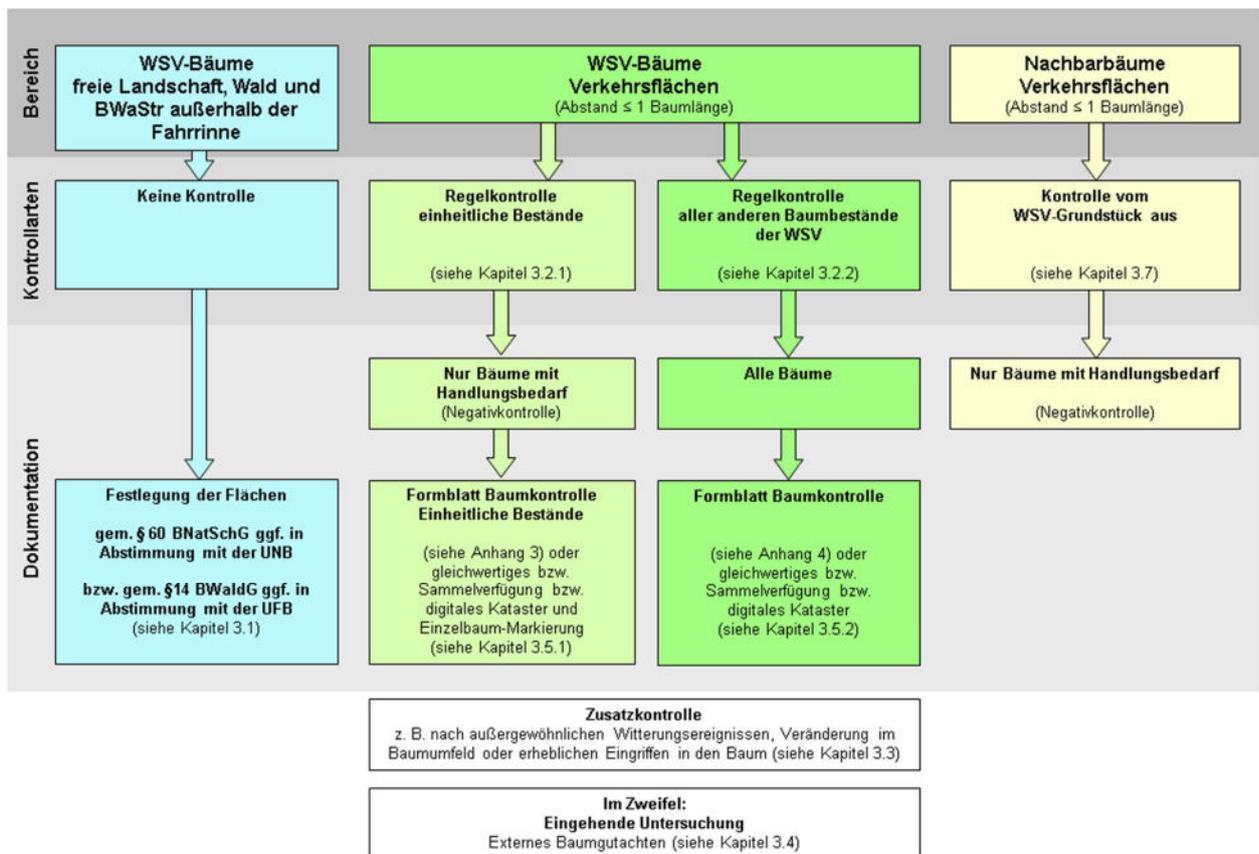
Der Anspruch an die Qualität der Baumkontrolle ist bei hoheitlicher und zivilrechtlicher Tätigkeit gleich hoch. Die für die Kontrolle und Unterhaltung von Bäumen erforderlichen Fachkenntnisse beruhen auf wissenschaftlichen Erkenntnissen der Arboristik und Landespflege.

Der folgende Text beruht weitgehend auf der Baumkontrollrichtlinie der Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau (FLL 2010) e. V. und wurde an die besonderen Verhältnisse der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes angepasst.

Die Baumkontrolle ist als eigenständiges Fachgebiet von anderen eigenständigen Fachgebieten wie Forstwirtschaft, Gartenbau, Landwirtschaft, Landespflege u. a. m. zu unterscheiden und erfordert eine fachlich eigenständige Qualifizierung von Baumprüfern und deren Vorgesetzten.

Die nachfolgende Abbildung 3-1 beschreibt den Bereich, die Arten und die Dokumentation der Baumkontrolle im Zusammenhang mit der Einführung des § 60 BNatSchG.

Abb. 3-1: Bereich, Arten und Dokumentation der Baumkontrolle an Bundeswasserstraßen



3.1 Freie Landschaft, Wald und entlang des Fahrwassers außerhalb der Fahrrinne

In der freien Landschaft, im Wald und entlang des Fahrwassers außerhalb der Fahrrinne von Bundeswasserstraßen erfolgt keine Baumkontrolle (siehe Kapitel 2.4.1). Dies betrifft auch Betriebswege, Pfade, wilde Bade- und Liegeplätze in der freien Landschaft, im Wald u. a. m.

Einer konkret bekannten Gefahr des sofortigen Schadenseintritts muss jedoch gemäß Kapitel 3.2.2.5 begegnet werden. Besteht keine Gefahr des sofortigen Schadenseintritts, so unterbleibt jede Sicherungsmaßnahme. In der freien Landschaft, im Wald und entlang des Fahrwassers außerhalb der Fahrrinne erfolgt keine gezielte Suche nach naturtypischen Gefahren.

Es wird empfohlen,

- Flächen der freien Landschaft im Sinne des § 60 BNatSchG unter Beteiligung der zuständigen Naturschutzbehörde und
- Waldflächen im Sinne des § 14 BWaldG unter Beteiligung der zuständigen Forstbehörde in Karten festzulegen.

3.2 Regelkontrolle

Bäume im Eigentum der WSV, die die Fahrrinne von Bundeswasserstraßen und Betriebswege außerhalb der freien Landschaft gefährden können, sind einer Regelkontrolle im Abstand von bis zu einer Baumlänge von der Verkehrsfläche zu unterziehen. Auch Bäume im Eigentum der WSV in der freien Landschaft und im Wald sind entlang von gewidmeten Verkehrswegen (Bundes-, Landes- und kommunale Straßen) einer Regelkontrolle im Abstand von bis zu einer Baumlänge zu unterziehen.

Für WSV-eigene Bäume genügen Regelkontrollen in Form einer fachlich qualifizierten Inaugenscheinnahme vom Boden aus:

- Die **Regelkontrolle einheitlicher Baumbestände** (etwa gleichaltrige Bestände) kann als Negativkontrolle erfolgen, bei der nur die Bäume mit Handlungsbedarf markiert und dokumentiert werden (siehe Kapitel 3.2.1).
- Die **Regelkontrolle aller anderen Baumbestände** wird unabhängig vom etwaigen Handlungsbedarf dokumentiert (siehe Kapitel 3.2.2). Es wird empfohlen, die Bäume einzeln mit Nummern zu markieren.

Grunderfassung (Grund- und Zustandsdaten)

Um Baumkontrollen ordnungsgemäß durchführen zu können, empfiehlt sich eine Grunderfassung. Die Grunderfassung sammelt Grund- und Zustandsdaten.

Grunddaten:

Z. B. zuständiger Außenbezirk, Name des Baumprüfers, Datum, Bundeswasserstraßen-Abschnitt, berechnete Sicherheitserwartung des Verkehrs, Naturschutzstatus, Übertragung der Verkehrssicherungspflicht, Nachbargrundstück, Baumnummer (bei einheitlichen Baumbeständen siehe Kapitel 3.2.1), Baumart, Umfang in 1 m Höhe, Baumhöhe, Entwicklungsphase.

Zustandsdaten:

Z. B. etwaige Freistellung, Vitalität sowie aktuell ermittelte Schadmerkmale an Krone, Stamm und Wurzelbereich (vgl. Kapitel 3.2.2.1).

Das künftige Kontrollintervall wird erstmals zum Abschluss der Grunderfassung festgelegt.

Wie bei einer möglichen späteren Sicherungsmaßnahme, so gilt gemäß dem Vermeidungsgebot des Bundesnaturschutzgesetzes auch für alle Baumkontrollen:

**Beeinträchtigungen von Baum (Naturhaushalt) und Landschaftsbild
nur so viel wie nötig und so wenig wie möglich.**

Beispielsweise sind Sichthindernisse wie Gehölze bzw. Kletterpflanzen am Baum nur soweit zu entfernen, wie es die Sichtkontrolle unbedingt erfordert (Rückschnitt von Kletterpflanzen auf zwei bis drei Haupttriebe).

Ergibt sich bei der Sichtkontrolle der Verdacht einer Besiedlung mit geschützten Arten (Artenschutzverdachtsbaum mit Nestern, Horsten, Höhlen, Spalten, Kletterpflanzen o. ä.), so ist dies im Kontrollnachweis zu dokumentieren. Über diese Angabe hinaus soll die zuständige Naturschutzbehörde im Bereich der Regelkontrolle immer nach Vorkommen geschützter Arten gefragt werden.

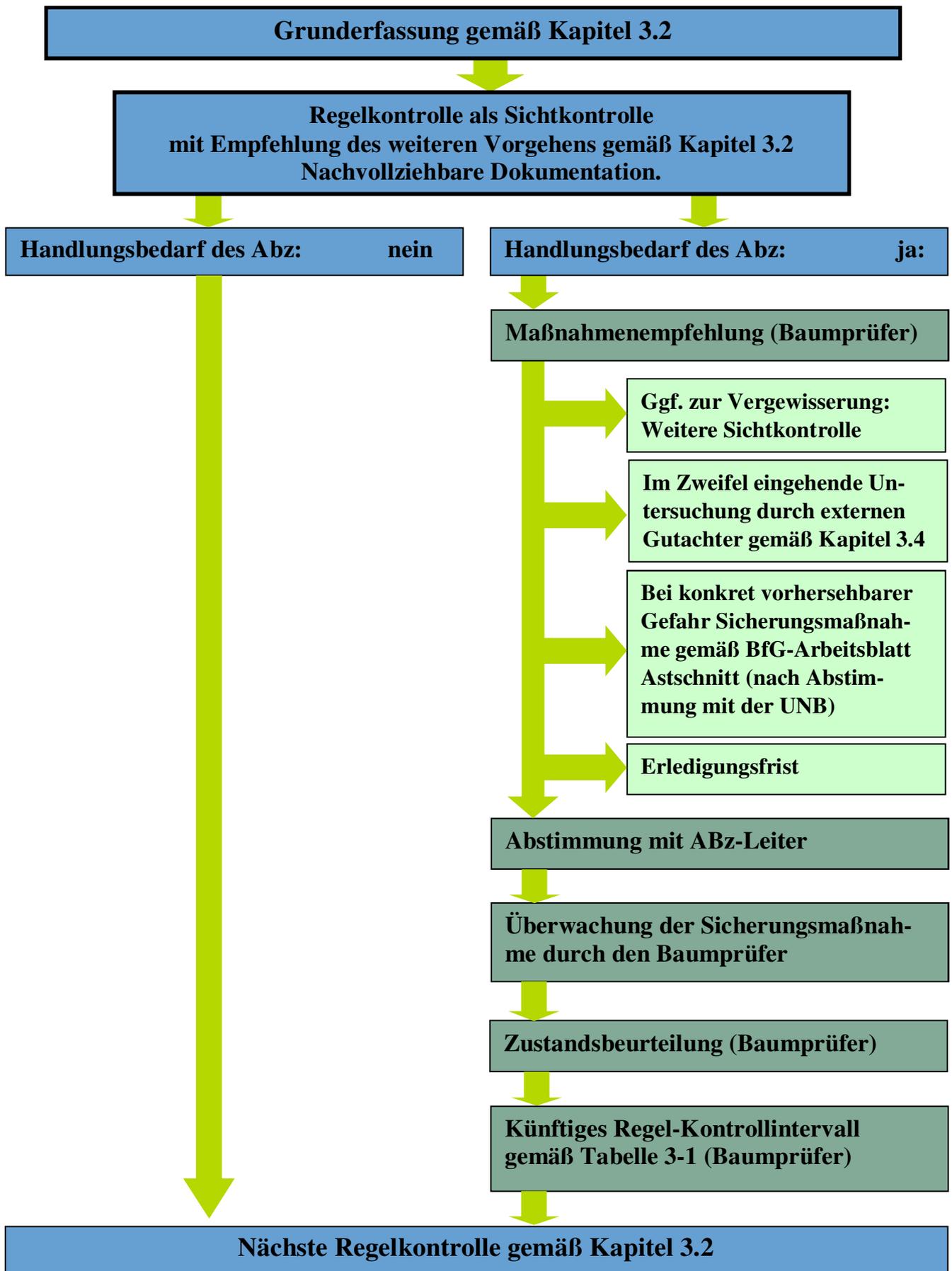
Sofern nach der Regelkontrolle ein Handlungsbedarf an Artenschutzverdachtsbäumen besteht, und hierdurch Arten oder Lebensstätten betroffen sein könnten, ist entsprechend Kapitel 3.4 vorzugehen. Hierzu erfolgt eine enge Abstimmung mit der zuständigen Naturschutzbehörde.

Artenschutzfachliche Untersuchungen und der entsprechende Geräteeinsatz gehören nicht zur Regelkontrolle. Sie sind Sachverständigen zu überlassen, um das Haftungsrisiko der WSV-Mitarbeiter nicht unnötig zu erhöhen.

Bei Quarantäneschädlingen (z. B. Asiatischer Laubholzbockkäfer) sind das zuständige Pflanzenschutzamt und die zuständige Naturschutzbehörde sofort einzuschalten.

Die folgende Abbildung 3-2 beschreibt den Ablauf von Baumkontrollen durch qualifizierte Baumprüfer der WSV.

Abb. 3-2: Ablauf von Baumkontrollen durch qualifizierte Baumprüfer der WSV



Unterhaltung in der Jugendphase

Bei Jungbäumen erfolgt keine Regelkontrolle. Neben der Naturverjüngung standortheimischer Gehölze wird insbesondere mit einer fachgerechten Unterhaltung des Jungbaums späteren Gefahren und Kosten vorgebeugt.

Standortfremde Jungbäume werden entfernt bzw. soweit wie möglich zurückgedrängt – sowohl innerhalb als auch außerhalb der freien Landschaft und des Waldes.

Jungbäume werden nur entlang von gewidmeten Verkehrsflächen unterhalten. Dies betrifft sowohl Jungbäume, die aus der Naturverjüngung hervorgegangen sind als auch gepflanzte Jungbäume.

Die Unterhaltung von Jungbäumen umfasst die Zeit nach dem Ende der Fertigstellungs- und Entwicklungspflege (ab etwa dem 4. Standjahr) bis zur Geschlechtsreife (Beginn der Reifephase).

Die Jungbaum-Unterhaltung dient nur der Entwicklung des unvermeidbaren Lichtraumprofils unter Beibehaltung der arttypischen Wuchsform des Baums.

Hinweise zur Unterhaltung in der Jugendphase siehe auch BfG 2019b.

Regelkontrolle in der Reife- und Alterungsphase

Die Regelkontrolle erfolgt als schreitende Sichtkontrolle in Form der „fachlich qualifizierten Inaugenscheinnahme“ vom Boden aus. Dabei ist jeder Baum einzeln, sorgfältig und von allen Seiten im Kronen-, Stamm- und Wurzelbereich unter Einbeziehung des Baumumfelds zu kontrollieren.

Eine Sichtkontrolle aus einem vorbeifahrenden Schiff oder vom PKW reicht nicht aus.

Erst den Baum ansehen – dann dokumentieren:

Um sich auf das Wesentliche zu beschränken, wird zunächst der Baum in seinem Gesamtbild von weitem betrachtet. Nach der Betrachtung müssen die für die Verkehrssicherheit entscheidenden Merkmale dokumentiert werden. Auch bei der Prüfung nahe am Baum wird zunächst der Baum betrachtet und danach die sicherheitsrelevanten Merkmale auf dem Formblatt bzw. mit dem digitalen Eingabegerät eingetragen.

Besonderheiten der Baumart, z. B. deren unterschiedliche Fähigkeit zur Abschottung von Wunden gegen Austrocknung, Pilzbefall u. ä. sind zu berücksichtigen.

Bei Bedarf sind ein breitkopfiger Gummihammer, Stechbeitel (bzw. Splintmesser, Hippe), Sondierstab, Umfang-Durchmesser-Maßband, Taschenlampe und Fernglas einzusetzen. Die Verwendung weiterer Geräte und/oder Verfahren gehört nicht zur Regelkontrolle sondern zur eingehenden Untersuchung – vgl. Kapitel 3.4.

Bei der Regelkontrolle werden Zustandsdaten für folgende Eigenschaften bzw. Teile eines Baums ermittelt:

- Freistellung,
- Vitalität,
- Wurzel,

- Stammfuß und Stamm,
- Krone.

Diese Einteilung gilt sowohl für das Formblatt Baumkontrolle (vgl. Anhang 4) als auch für digitale Baumkataster, die die WSV einsetzt.

3.2.1 Regelkontrolle einheitlicher Baumbestände

In einheitlichen Baumbeständen (etwa gleichaltrige Bestände) wird auf eine Nummerierung einzelner Bäume verzichtet. Die Grenze des sicherheitsrelevanten Bereichs (etwa eine Baumlänge entfernt vom nächsten, möglicherweise gefährdeten Bereich) wird eindeutig und diskret markiert. Nur in diesem Bereich wird die Regelkontrolle durchgeführt. Die Häufigkeit der Baumkontrolle kann für den gesamten einheitlichen Bestand einheitlich festgelegt werden und richtet sich nach den Kapiteln 3.2.2.1 und 3.2.2.2.

Für einheitliche Baumbestände reicht die Regelkontrolle in Form einer **Negativkontrolle (Markierung nur der Bäume mit Handlungsbedarf)** aus,

- wenn alle einzelnen Bäume des Bestands einer fachgerechten Regelkontrolle unterzogen werden,
- wenn eindeutige Symbole zur Bezeichnung der empfohlenen Maßnahmen verwendet werden, (vgl. Anhang 3, Markierung)
- wenn diese Symbole am betreffenden Einzelbaum und in der Dokumentation des Baumprüfers nachvollziehbar sind,
- wenn diese Symbole zum Zeitpunkt der Sicherungsmaßnahme eindeutig wieder auffindbar und erkennbar sind,
- wenn der Baumprüfer zur Überwachung der Sicherungsmaßnahme vor Ort anwesend ist.

Im Übrigen unterliegt die Regelkontrolle einheitlicher Baumbestände denselben Qualitätsansprüchen wie die Regelkontrolle aller anderen Baumbestände der WSV (siehe Kapitel 3.2.2).

3.2.2 Regelkontrolle aller anderen Baumbestände der WSV

Die Kapitel 3.2.2.1 bis 3.2.2.5 beschreiben entscheidende fachliche Sachverhalte, die zum unbedingten Grundwissen aller für die Verkehrssicherheit von Bäumen zuständigen und verantwortlichen Mitarbeiter gehören.

3.2.2.1 Faktoren für die Häufigkeit von Baumkontrollen

Die Häufigkeit von Baumkontrollen (siehe Kapitel 3.2.2.2) hängt insbesondere von folgenden Faktoren ab:

- Berechtigte Sicherheitserwartung des Verkehrs;
 - Zustand des Baumes;
 - Standort und Veränderungen des Baumumfeldes;
 - Baumart, Entwicklungsphase, Alter.
-
- **Berechtigte Sicherheitserwartung des Verkehrs**

Nach allgemeiner Auffassung richtet sich der Umfang der Verkehrssicherungspflicht – soweit es sich nicht um freie Landschaft oder Wald handelt - nach den berechtigten Sicherheitserwartun-

gen des Verkehrs. Der Benutzer einer Wasserstraße, eines Weges, Platzes oder einer sonstigen Fläche, auf der ein Verkehr eröffnet oder zugelassen ist, muss grundsätzlich darauf vertrauen dürfen, dass er bei zweckgemäßer Nutzung nicht durch äußere, nicht erkennbare Umstände geschädigt wird. Die berechnete Sicherheitserwartung des Verkehrs kann jedoch nicht allgemein, sondern muss vom Außenbezirk für den Einzelfall eingeschätzt werden.

Die Sicherheitserwartungen des Verkehrs im Hinblick auf Gefahren durch Bäume sind z. B. bei einer stark frequentierten Straße höher als bei einer Straße mit untergeordneter Verkehrsbedeutung oder gar bei einem innerstädtischen Betriebsweg.

Bei extremen Witterungsverhältnissen (Sturm, Schneelast usw.) kann von den Benutzern baumbestandener Flächen Eigenverantwortung und erhöhte Aufmerksamkeit erwartet werden.

- **Zustand des Baumes**

Der Zustand des Baumes wird mit den drei Stufen

- gesund, leicht geschädigt,
- stärker geschädigt und
- nachhaltig geschädigt

beschrieben.

Diese berücksichtigen sowohl die sicherheitsrelevanten Schadmerkmale des Baumes als auch dessen Äußerungen der Vitalität (also insbesondere Wachstum, Kronenstruktur, Zustand der Belaubung, Anpassungsfähigkeit an die Umwelt, Widerstandsfähigkeit gegen Krankheiten und Fressfeinde, Regenerationsfähigkeit).

Bei der Baumkontrolle ist den nicht normalen Lebensäußerungen, den so genannten verdächtigen Umständen, besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Das sind gemäß dem Urteil des BGH vom 21.01.1965 die Erscheinungen an Bäumen, die nicht den normalen Lebensäußerungen zuzurechnen und die vom Boden aus zu erkennen sind. Dazu zählt der BGH unter anderem

- unzeitig trockenes Laub;
- dürres Astwerk oder verdorrte Kronenteile;
- maßgebliche äußere Verletzungen oder Beschädigungen;
- schlechter Erhaltungszustand;
- eingeschränkte Standortverhältnisse (z. B. kürzlich eingetretene Bodenverdichtung).

Biologische Veränderungen des Zustands von Bäumen, die zu einer Gefährdung der Verkehrssicherheit führen können, entwickeln sich üblicherweise langsam. Der Abbau von Holz durch holzerstörende Pilze in lebenden Bäumen dauert i. d. R. Jahrzehnte. Zudem wirken diesem Abbau Dickenzuwachs bzw. Kompensationswachstum entgegen, sodass es nicht zu einer Beeinträchtigung der Sicherheit kommen muss.

- **Standort und Veränderungen des Baumumfeldes**

- **Standort des Baumes**

Der Standort eines Baumes und sein Umfeld wirken sich auf seine Wachstumsbedingungen und damit langfristig auch auf die Verkehrssicherheit aus. Wegen der unterschiedlichen Windlast ist zwischen Einzelbäumen und Bäumen im geschlossenen Bestand zu unterscheiden. Bäume mit ungünstigen Wachstumsbedingungen können vor allem durch die Ausbildung von Totholz Prob-

leme bei der Verkehrssicherung bereiten. Die Ausbreitung von Splint- und Kernfäulen wird bei ungünstigen Wachstumsbedingungen ebenfalls gefördert.

Veränderungen des Baumumfeldes

Folgende Veränderungen des Baumumfeldes können sich auf die Verkehrssicherheit von Bäumen auswirken. Hierzu stellt die DIN 18920 „Vegetationstechnik im Landschaftsbau - Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“ fest:

„Bei Bau- und Instandhaltungsarbeiten besteht die Gefahr, dass Pflanzen und ihre Lebensbereiche beeinträchtigt oder geschädigt werden, insbesondere durch:

- Bodenverdichtung durch Begehen, Befahren, Abstellen von Geräten und Fahrzeugen, Baustelleneinrichtungen, Lagern von Baustoffen und Abfällen,
- Baugrundverdichtung, z. B. als technische Maßnahmen im Verkehrswegebau,
- Bodenversiegelung,
- Erdarbeiten (Bodenabtrag, -transport und -auftrag),
- Baugruben und Gräben ...“ (Anmerkung: insbesondere im Bereich von statisch wirksamen Wurzeln),
- „... chemische Verunreinigung,
- Erosion,
- mechanische Beschädigung oder Zerstörung im Wurzel- und/oder im oberirdischen Bereich,
- Freistellen von Bäumen,
- Grundwasserabsenkung,
- Vernässung, Überstauung,
- Hitze.“
- Feuer.

Das Ausmaß der Schäden (z. B. Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit von Bäumen, Absterben von Bäumen) kann je nach Art der Pflanzen und des Standortes unterschiedlich sein und ist oft erst nach Jahren erkennbar.

Bei Schäden, die sich kurzfristig auf die Verkehrssicherheit auswirken können (z. B. Aufgrabungen im Wurzelbereich, An- und Abbrechen von Ästen), sind ggf. schon während der Ausführung der Bauleistung Zusatzkontrollen gemäß Kapitel 3.3 durchzuführen.

- **Baumart, Entwicklungsphase, Alter**

Baumart

Es gibt keine von vorneherein risikoträchtige Baumart. Dies gilt sowohl für standortheimische als auch für standortfremde Baumarten (vgl. z. B. für Pappeln das Urteil III ZR 352/13 des BGH vom 06.03.2014).

Die besonderen Eigenschaften von Bäumen, z. B. Wuchs, Lebenserwartung, Holzfestigkeit, Fähigkeit zum Reparaturwuchs, Abschottungsreaktion gegen Holzfäulen, werden durch die Baumart geprägt. Bäume derselben Art können individuell verschieden reagieren. Bestimmte Eigenschaften können z. B. durch Herkunft, Anzucht und Standortbedingungen von Baum zu Baum stark schwanken. Die Eigenheiten der verschiedenen Baumarten müssen bei der Baumkontrolle in ihrer Gesamtheit beachtet werden.

Bei Schäden muss geprüft werden, ob artbedingte Eigenschaften zu Problemen führen können. So sind beispielweise Holzfäulen in Bäumen mit schwachem Abschottungsvermögen kritischer

einzuschätzen als Holzfäulen in stark abschottenden Baumarten. Hierbei ist zu beachten, dass auch schwach abschottende Baumarten und solche mit geringer Holzfestigkeit bei guter Vitalität und starkem Reparaturwuchs größere Holzschäden ausgleichen und ihre Verkehrssicherheit selbsttätig erhalten können.

Entwicklungsphase

Ein Baum wird je nach Standzeit der Jugend-, Reife- oder Alterungsphase zugeordnet. Im Sinne dieses Leitfadens ist die Zuordnung der Bäume zu Entwicklungsphasen ein Hilfsmittel für die Festlegung der Kontrollintervalle.

Eine Anleitung zur Abschätzung der Entwicklungsphase findet sich unter www.bafg.de/baumkontrolle.

○ Jugendphase

Die Jugendphase **endet mit der Geschlechtsreife des Jungbaums**.

In der Jugendphase auftretende Fehlentwicklungen in der Krone können sich langfristig auf die Verkehrssicherheit auswirken. Versäumnisse bei der kostengünstigen, fachgerechten Unterhaltung von Jungbäumen führen zu unverhältnismäßig teuren Sicherungsmaßnahmen in der Reife- bzw. Alterungsphase. Hinweise zur fachgerechten Unterhaltung von Jungbäumen siehe BfG 2019b.

○ Reifephase

Die Reifephase beginnt mit der Geschlechtsreife und endet mit dem Beginn der Alterungsphase eines Baumes. Die Grenze zwischen Reife- und Alterungsphase liegt **sehr grob** je nach Baumart

- bei ungünstigen Standortbedingungen bei etwa 50 (schnellwüchsige Baumarten) bzw. etwa 80 Jahren (langsamwüchsige Baumarten) Standzeit,
- bei günstigen Standortbedingungen bei etwa 120 (schnellwüchsige Baumarten) bzw. etwa 180 Jahren (langsamwüchsige Baumarten) Standzeit.

Verkehrgefährdungen durch natürlich bedingte Schäden treten in dieser Phase kaum auf.

Sicherungsmaßnahmen beschränken sich i. d. R. auf Korrekturen von Fehlentwicklungen in der Krone und evtl. auf das Entfernen von Totholz.

○ Alterungsphase

Nach der Reifephase beginnt die Alterungsphase mit in der Regel geringerem Zuwachs. Mit zunehmendem Alter können kürzere Kontrollintervalle erforderlich werden. Art und Umfang von erforderlichen Sicherungsmaßnahmen können zunehmen (z. B. Schnittmaßnahmen in der Krone, Kronensicherung).

Alter

Die Verkehrssicherheit einzelner Bäume allein aufgrund ihres Alters in Frage zu stellen, widerspricht den Erfahrungen in der Praxis und den wissenschaftlichen Erkenntnissen sowie der Rechtsprechung (BGH-Urteil III ZR 225/03 vom 4.03.2004, NJW 2004, 1381, 1382). Der forstwirtschaftliche Begriff der „Hiebsreife“ spielt für die Beurteilung der Verkehrssicherheit von Bäumen keine Rolle. Zwischen Baumalter und Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit besteht kein unmittelbarer Zusammenhang. Auch sehr alte Bäume können durchaus verkehrssicher sein.

3.2.2.2 Regel-Kontrollintervalle

Die in Tabelle 3-1 vorgegebenen zeitlichen Abstände der Regelkontrolle von Bäumen außerhalb der freien Landschaft und des Waldes sind grundsätzlich ausreichend. Dies wird so auch vom Bundesarbeitskreis der Kommunalversicherer in dessen Musterdienstanweisung betont (BADK 2006).

Tabelle 3-1: Regel-Kontrollintervalle in Jahren

Zustand des Baumes	Reifephase		Alterungsphase		Jugendphase
	Berechtigte Sicherheitserwartung des Verkehrs				
	geringer ³⁾	höher ²⁾	geringer ³⁾	höher ²⁾	
gesund, leicht geschädigt ¹⁾	alle 3 Jahre ⁴⁾	alle 2 Jahre ⁴⁾	alle 2 Jahre ⁴⁾	1 x jährlich ⁴⁾	keine speziellen Kontrollen, sondern Überprüfung im Rahmen der Unterhaltung gemäß Kapitel 3.2
stärker geschädigt ¹⁾	1 x jährlich ⁴⁾				
nachhaltig geschädigt ⁵⁾	2 x jährlich ⁵⁾				

- 1) Leicht geschädigt: Schäden, die sich voraussichtlich bis zur nächsten Regelkontrolle nicht auf die Verkehrssicherheit auswirken.
Stärker geschädigt: Schäden, die sich voraussichtlich innerhalb eines Jahres nicht auf die Verkehrssicherheit auswirken.
- 2) Bäume, z. B. an ausgewiesenen Liegeplätzen für die Berufsschifffahrt, WSA-Gebäuden, angrenzender Wohnbebauung, Bahntrassen, Autobahnen, Bundesstraßen, Landstraßen, Kreisstraßen, Spielplätzen.
- 3) Bäume, z. B. an Betriebswegen, soweit es sich nicht um freie Landschaft oder Wald handelt (s. 2.4.1.1. und 2.4.2.2).
- 4) Grundsätzlich um nicht mehr als drei Monate zu überschreiten.
- 5) Bäume mit umfangreichen Schäden, insbesondere Naturdenkmale, Bäume mit herausragenden Biotopfunktionen, Bäume mit herausragender Funktion für das Landschaftsbild. Beim aktuellen Zustand der Bäume an Bundeswasserstraßen betrifft dies nur einen **sehr geringen** Teil des gesamten Baumbestandes.

Die Kontrollen sollten abwechselnd im belaubten und im unbelaubten Zustand durchgeführt werden. Jedoch dürfen die Regelkontrollintervalle grundsätzlich nicht um mehr als 3 Monate überschritten werden. Es wird empfohlen, mit der jeweiligen Regelkontrolle einmal am einen Ende des Baumbestandes zu beginnen und das nächste Mal am anderen Ende, so dass jeder Baum zu einer anderen Jahreszeit betrachtet wird. Abweichungen von den Angaben der Tabelle 3-1 sind im Einzelfall vom Baumprüfer zu begründen.

Zur eindeutigen Zuordnung sollten die einzelnen Bäume nummeriert werden. Hierzu empfehlen sich Leichtmetallmarken, die zur Vermeidung des Einwachsens auf Abstand an die Borke geschraubt werden (alternativ: mit Spezialhammer anzunagelnde Kunststoffplaketten).

Unvorhersehbare Ereignisse

Bruch durch Schnee- und Eislast, Blitzschlag, Hochwasser, Windwurf und Windbruch, insbesondere Torsionsbruch (Drehbruch), Sommer- bzw. Grünastbruch und Biberfraß sind nicht vor-

hersehbar. Dies gilt jedoch nur, wenn zuvor keine verkehrsgefährdenden Schadmerkmale erkennbar waren.

3.2.2.3 Weiteres Vorgehen

Nach Durchführung der Sichtkontrolle muss handschriftlich bzw. digital festgelegt werden, ob oder welche weiteren Maßnahmen einzuleiten sind (siehe hierzu Abb. 3-2):

- Handlungsbedarf: Nein, bis zur nächsten Regelkontrolle kein Handlungsbedarf.
- Handlungsbedarf:
Ja, Maßnahmenempfehlung
 - entweder zur Vergewisserung
 - weitere Sichtkontrolle z. B. mit Entfernung von Sichthindernissen, mit Beratung eines Baumprüfers aus einem anderen ABz, mit dem ABz-Leiter
 - bzw. eingehende Untersuchung durch einen externen Gutachter gemäß Kapitel 3.4,
 - oder bei einer konkret vorhersehbaren Gefahr
 - Sicherungsmaßnahme gemäß BfG-Arbeitsblatt Astschnitt (BfG 2019a, aktuelle Fassung verfügbar unter www.bafg.de/baumkontrolle) (nach Abstimmung mit der zuständigen Naturschutzbehörde),
 - Erledigungsfrist,
- Abstimmung mit dem ABz-Leiter,
- Überwachung der Sicherungsmaßnahme durch den Baumprüfer.
- Zustandsbeurteilung des Baums.
- Künftiges Regel-Kontrollintervall gemäß Tabelle 3-1 festlegen.

3.2.2.4 Sicherungsmaßnahmen

Die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen am Baum sollten mit der zuständigen Naturschutzbehörde abgestimmt werden.

Sicherungsmaßnahmen sind unter Beteiligung der qualifizierten Baumprüfer der WSV vorzubereiten und durchzuführen. Dies dient der fachgerechten Umsetzung der Kontrollergebnisse, der langfristigen Erhöhung der Verkehrssicherheit und der langfristigen Verringerung des Kontrollaufwands.

3.2.2.5 Vorgehen bei Gefahr des sofortigen Schadenseintritts

Besteht nach dem Ergebnis der Verkehrssicherheitsprüfung die Gefahr des sofortigen Schadenseintritts,

- so ist die Gefahrenstelle sofort zu sperren,
- die akut gefährlichen Baumteile für eine ggf. erforderlich werdende Beweissicherung zu dokumentieren (Fotos), auch hinsichtlich Artenschutz und Landschaftsbild und
- nur die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen unverzüglich durchzuführen.

Ist dies nicht möglich, so ist die Gefahrenstelle zu kennzeichnen (z. B. Schild „Vorsicht Astbruchgefahr“) und die Sperrung beizubehalten. Die Abstimmung mit der zuständigen Naturschutzbehörde ist kurzfristig nachzuholen und die getroffenen Maßnahmen sind zu dokumentieren. Ggf. sind die zuständigen Kommunalbehörden zu informieren.

3.3 Zusatzkontrolle

Nach außergewöhnlichen Witterungsereignissen (orkanartige Stürme, starker Eisregen, extreme Hochwasser usw.), schweren Schadensfällen (z. B. Aufprallunfälle durch Fahrzeuge), erheblichen Veränderungen im Baumumfeld (z. B. größere Baumaßnahmen, Aufgrabungen im Wurzelbereich) oder erheblichen Eingriffen in den Baum muss in den betroffenen Bereichen eine Zusatzkontrolle auf offensichtliche Schäden, z. B. angebrochene/lose Äste oder Umsturzgefahr, erfolgen. Dabei ist nicht jedes Hochwasser als extremes Witterungsereignis anzusehen. Nach einem tatsächlich extremen Hochwasser liegt das Augenmerk auf einer möglichen Erosion im Wurzelwerk.

Für die Zusatzkontrolle reicht zunächst eine „fahrende Kontrolle“ aus (aus einem vorbeifahrenden Schiff, PKW, vom Fahrrad o. ä.). Bei sichtbaren Schadmerkmalen ist eine schreitende Regelkontrolle gemäß Kapitel 3.2.2 durchzuführen.

Das weitere Vorgehen im Anschluss an die Zusatzkontrolle richtet sich nach den Kapiteln 3.2.2.3 bis 3.2.2.5.

3.4 Eingehende Untersuchung

Ergeben sich bei der Sichtprüfung oder bei anderen Arbeiten Anhaltspunkte für eine mangelhafte Verkehrssicherheit von Bäumen, bestehen jedoch noch Zweifel, ist eine eingehende Untersuchung durch externe Sachverständige durchzuführen.

Die eingehende Untersuchung dient bei artenschutzkritischem Handlungsbedarf auch der bestmöglichen Vermeidung von Beeinträchtigungen. Wo die Verkehrssicherheit eindeutig ohne Beeinträchtigung einer Fortpflanzungs- oder Lebensstätte hergestellt werden kann - z. B. durch Astschnitt oberhalb einer Spechthöhle -, ist keine eingehende Untersuchung erforderlich.

Eingehende Untersuchungen erfordern Fachkräfte mit einer speziellen arboristischen Aus- bzw. Weiterbildung sowie langjähriger Übung und Erfahrung. Dies gilt für spezielle Untersuchungsverfahren mit dem Einsatz von Geräten wie Schalltomograph, Wunduntersuchungsbohrer, Resistograph u. a. m.

Sowohl die eingehende Untersuchung als auch die Festlegung unvermeidbarer Sicherungsmaßnahmen folgt dem naturschutzrechtlichen Vermeidungsgebot. Untersuchungsgeräte werden nur nach Bedarf und so baumschonend wie möglich eingesetzt. Es werden nur die zur akuten Verkehrssicherung unabdingbaren Maßnahmenempfehlungen gegeben.

Da das erforderliche Ausbildungsniveau deutlich über demjenigen eines qualifizierten Baumprüfers der WSV liegt, sind eingehende Untersuchungen ausschließlich von externen Sachverständigen und nicht von Baumprüfern der WSV durchzuführen (vgl. Kapitel 2.4.5).

Damit wird das Haftungsrisiko sowohl der Dienststelle als auch des Baumprüfers nicht unnötig erweitert. Denn der Einsatz von o. g. speziellen Untersuchungsgeräten gehört zu der wesentlich anspruchsvolleren eingehenden Untersuchung und nicht etwa zur Regelkontrolle.

Die BfG berät bei der Vergabe eingehender Verkehrssicherheitsuntersuchungen von Bäumen.

Die angewandte Untersuchungsmethode und die erzielten Untersuchungsergebnisse müssen nachvollziehbar und plausibel sein. Das weitere Vorgehen ist gemäß Kapitel 3.2.2.3 festzulegen. Die Ergebnisse der eingehenden Untersuchung müssen dokumentiert werden.

Besteht nach **dem Ergebnis der eingehenden Untersuchung eine Gefahr des sofortigen Schadenseintritts**, so ist gemäß Kapitel 3.2.2.5 vorzugehen.

3.5 Kontrollnachweise

Kontrollnachweise sind so zu führen, dass mit ihnen die Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht nachgewiesen werden kann. Soweit eine Vielzahl von Kontrollnachweisen vorgelegt wird, sind die Abstimmung mit dem ABz-Leiter und die Überwachung der Sicherungsmaßnahmen in einer Sammelverfügung zu dokumentieren (Musterverfügung vgl. www.bafg.de/baumkontrolle).

Aktuelle Ergebnisse sind ggf. mit früheren Kontrollnachweisen zu vergleichen, um die Entwicklung von Zuständen (z. B. Faulstellen) beurteilen zu können.

3.5.1 Regelkontrolle einheitlicher Baumbestände

Der Nachweis der Regelkontrolle für **einheitliche, nicht nummerierte Baumbestände** (vgl. Kapitel 3.2.1) kann in Verbindung mit dem Formblatt in Anhang 3 oder einem ähnlichen, gleich geeigneten Formular geführt werden. Art und Anzahl der erforderlichen Sicherungsmaßnahmen sind so anzugeben, dass sie einzelnen Bäumen zuzuordnen sind. Die Abstimmung mit dem ABz-Leiter, die Einweisung in die und die Abnahme der Sicherungsmaßnahme sowie die Zustandsbeurteilung und das künftige Kontrollintervall sind für den jeweiligen einheitlichen Bestand zu dokumentieren.

3.5.2 Regelkontrolle aller anderen Baumbestände der WSV

Über die Regelkontrolle aller anderen Baumbestände der WSV ist ein Nachweis gemäß Kapitel 3.2.2 zu führen. Hier bietet sich das Formblatt in Anhang 4 oder ein ähnliches, gleich geeignetes Formular an. Die Grund- und Zustandsdaten sind am Baum aufzunehmen. Danach empfiehlt es sich, die ermittelten Daten digital aufzunehmen. Dazu bietet die BfG eine von ihr entwickelte Datenbank unter www.bafg.de/baumkontrolle an. Die Anwendung ist nicht verpflichtend.

Im Zweifel berät die BfG, ob das verwendete Formular bzw. die eingesetzte Datenbank den fachlichen Ansprüchen an eine Dokumentation genügt.

3.5.3 Zusatzkontrolle

Eine konkret bei der Zusatzkontrolle bzw. an einem Nachbarbaum erkannte Gefahr und die Empfehlung sowie die Erledigung der unvermeidbaren Sicherungsmaßnahme kann auf dem Formblatt in Anhang 4 oder einem ähnlichen, gleich geeigneten Formular dokumentiert werden.

3.6 Übertragung von Baumkontrollen und Sicherungsmaßnahmen einschließlich Dokumentation

Bei eröffnetem Verkehr und berechtigter Sicherheitserwartung des Verkehrs müssen auch Bäume, bei denen Baumkontrollen und Sicherungsmaßnahmen sowie deren Dokumentation vertraglich übertragen werden (z. B. durch Verwaltungsvereinbarung, Verpachtung, Vergabe an Dritte o. ä.), verkehrssicher sein. Die jeweils zuständige Dienststelle der WSV ist verantwortlich für die rechtskonforme und fachgerechte Ausführung – unabhängig davon, wem sie diese Aufgabe überträgt. Die WSV hat sicherzustellen, dass nur geeignete Auftragnehmer eingesetzt werden, die die in Kapitel 4 genannten Anforderungen erfüllen.

Bei einer Übertragung der Aufgabe an die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA) führt die zuständige Dienststelle der WSV auch die Rechts- und Fachaufsicht gemäß § 3 Absatz 2 des Gesetzes über die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImAG).

Zur Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht der WSV muss der WSV-Baumprüfer die ordnungsgemäße Durchführung dieser Arbeiten zumindest stichprobenartig überprüfen und dies dokumentieren.

Bei der Übertragung von Regel- und Zusatzkontrollen ist ebenso wie bei der Übertragung von Sicherungsmaßnahmen zu vereinbaren und zu kontrollieren, dass diese gemäß Kapitel 3.5 dokumentiert werden. Etwaige Hindernisse, wie Betretungsverbote, unüberwindbare Sperren o. ä. werden vermerkt.

Im Falle einer Übertragung der Aufgabe ist ein größtmöglicher Einsatz ein und desselben Baumprüfers anzustreben, denn langjährige Kenntnisse eines Baumbestands gewährleisten eine fachlich belastbare Regelkontrolle und führen regelmäßig zu einem wirtschaftlicheren Ergebnis.

Der ABz-Leiter entscheidet über den vom Baumprüfer gemeldeten Handlungsbedarf und veranlasst die erforderlichen Maßnahmen.

Vertragspartner der WSV, die ihre Verkehrssicherungspflicht offensichtlich nicht erfüllen, sind unverzüglich schriftlich durch den Außenbezirk oder durch das WSA zur Sicherung der kritischen Bäume innerhalb einer angemessenen Frist aufzufordern. Für den Fall der Fristversäumnis ist zu prüfen, ob eine Geschäftsbesorgung durch die WSV in Verbindung mit der Geltendmachung von Aufwendungsersatzansprüchen oder z. B. bei Werkverträgen eine Fristsetzung mit Ablehnungsandrohung und ggf. die Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen in Betracht kommt. Der ABz-Leiter ist auch für die fristgerechte Verkehrssicherung solcher Bäume verantwortlich, bei denen die mit der Verkehrssicherungspflicht verbundenen Aufgaben vertraglich übertragen wurden.

3.7 Bäume auf Nachbargrundstücken

Grundsätzlich ist der Grundstückseigentümer für die Verkehrssicherheit der Bäume auf seinem Grundstück verantwortlich. Der Bundesgerichtshof verneint eine Straßenverkehrssicherungspflicht bei solchen Bäumen, die unauffällig im Wald stehen, also ihren Standort zwar am Rande eines an die Straße grenzenden Waldstücks haben, dort aber in keiner Weise hervortreten, weil sie keine Eigentümlichkeiten aufweisen (BGH, Urt. v. 19.01.1989 –III ZR 258/87 = BGH NZV 1989, 346/347). Je weiter der Baum vom Straßenrand entfernt ist, desto mehr verlagern sich die Verkehrssicherungspflichten auf den Eigentümer des Waldgrundstücks, da die Möglichkeit der Erkennbarkeit durch den Straßenverkehrssicherungspflichtigen sinkt.

Nachbarbäume, die einen von der WSV eröffneten Verkehr gefährden können, sind vom WSV-Grundstück aus in Augenschein zu nehmen. Eventuell erkennbare Gefahren (angebrochener Ast, extreme Schiefstellung eines Baumes etc.) sowie die Einleitung der erforderlichen Maßnahmen sind zu dokumentieren.

Grundsätzlich soll der Grundstückseigentümer veranlasst werden, die erforderlichen Maßnahmen durchzuführen. Kommt der Grundstückseigentümer einer Aufforderung zur Beseitigung der auf das WSV-Grundstück überhängenden Äste und Zweige oder der über die Grundstücksgrenze wachsenden Wurzeln innerhalb der vorzugebenden Frist nicht nach, besteht gem. § 910 BGB das Recht und die Verpflichtung für den Straßeneigentümer, den Überhang bzw. Überwuchs selbst zu beseitigen, wenn die Wurzeln und Zweige die Benutzung des Grundstücks beeinträchtigen (vgl. Lemke, Hinweispflicht, S. 46, 48,49; Lemke, jüngere Rechtsprechung, S. 50 ff.). Durch ein fachgerechtes Vorgehen ist dabei der Verlust der Stand- bzw. Bruchsicherheit des Nachbarbaums zu vermeiden. Besteht die Gefahr des sofortigen Schadenseintritts, ist die Gefahrenstelle sofort zu sperren. Soweit dies nicht möglich ist, sind die sonst erforderlichen Maßnahmen von der WSV selbst durchzuführen.

Der ABz-Leiter ist für die fristgerechte Verkehrssicherung unsicherer Nachbarbäume verantwortlich. Die Durchführung der getroffenen Maßnahmen ist zu dokumentieren.

4 Verantwortung und Qualitätssicherung

4.1 Pflichten des Außenbezirks im Schadensfall

4.1.1 Schadenseintritt beim Dritten

Ist durch einen Baum bei einem Dritten ein Schaden entstanden, so ist eine Ortsbesichtigung durchzuführen und schriftlich zu dokumentieren. Bei Personenschäden sind der ABz-Leiter, der Leiter des WSA und das zuständige Rechtsdezernat der Fachaufsichtsbehörde unverzüglich zu informieren.

Die Dokumentation der Ortsbesichtigung enthält folgende Punkte:

- Dokumentation des eingetretenen Schadens, z. B. durch Beschreibung des Schadensfalls (Ort, Datum, Zeit, Beteiligte, Sachverhalt),
- Fotos (insbesondere Nahaufnahmen von schadensursächlichen Abbrüchen, wenn möglich in ihrem Aussehen während der früheren Regelkontrolle), ggf. Skizzen,
- ggf. Sicherstellung, Kennzeichnung und unzugängliches Aufbewahren von beweisrelevanten Gegenständen wie Ast-, Stamm- und Wurzelteilen,
- Dokumentation des Baumzustandes und der früheren Kontrollen,
- ggf. Feststellen von Zeugen.

Ist nach dem Schaden aufgrund einer noch immer bestehenden Gefahr die Fällung des Baumes oder das Abschneiden und damit die Zerstörung der beweisrelevanten Teile notwendig, sollte Beweismaterial gesichert werden, damit der Verkehrssicherungspflichtige nicht Gefahr läuft, sich dem Vorwurf der Beweisvereitelung auszusetzen. Daher sind die Fotodokumentation sowie die Sicherstellung von Baumteilen und anderen Beweismitteln besonders wichtig.

Ermittelt bereits die Polizei, so kommt eine Beseitigung des Beweismaterials höchstens im Einvernehmen mit den zuständigen Ermittlungsbehörden infrage.

4.1.2 Schadenseintritt bei der WSV

Auch Schäden durch Dritte an WSV-eigenen Bäumen sind möglich. Im Hinblick auf den hohen Sachwert eines Baumes der WSV (häufig im vierstelligen Euro-Bereich) sind durch Dritte unzulässigerweise verursachte Schäden an die für die Bearbeitung von Schadensersatzansprüchen zuständige Organisationseinheit der WSV zu melden. Dies gilt auch, wenn der Verursacher nicht bekannt ist. Einzelheiten erläutert der Leitfaden Umweltbelange bei der Unterhaltung von Bundeswasserstraßen.

4.2 Verantwortung und fachliche Voraussetzung des Baumprüfers

Baumkontrollen sind zur Überprüfung der Verkehrssicherheit und zur Ermittlung des Handlungsbedarfs von einem qualifizierten Baumprüfer durchzuführen.

Der Baumprüfer hat ausreichende Fachkenntnisse nachzuweisen und ist verpflichtet, sich durch Teilnahme an den Seminaren zur Verkehrssicherheit von Bäumen beim AFZ regelmäßig fortzubilden. Regelkontrollen sind grundsätzlich nur von fachlich qualifizierten Baumprüfern der WSV durchzuführen, die

- die entsprechenden Seminare des AFZ erfolgreich absolviert haben,
- sich um ihre ständige Fortbildung nach den anerkannten Regeln der Technik kümmern,
- sich über den Stand der Technik informieren (vgl. Informationsportal der BfG im Internet www.bafg.de/baumkontrolle) und
- darüber hinaus spätestens alle fünf Jahre ihre Kenntnisse in der Baumkontrolle in einem 3-tägigen Auffrischungsseminar des AFZ - oder von der BfG als gleichwertig betrachteten Seminar - durch aktive Mitarbeit in geeigneter Form nachweisen.

Baumprüfer der WSV, die bereits ein externes Zertifikat erworben haben oder neue Mitarbeiter müssen eine gleichwertige, aktuelle Qualifikation nachweisen, zur Anerkennung der Qualifikation berät die BfG.

Wird die Regelkontrolle an Dritte vergeben, so müssen die externen Baumprüfer eine dem WSV-Standard gleichwertige, aktuelle Qualifikation oder entsprechende Kenntnisse nachweisen:

- **Gewässerspezifische Baumkunde und gewässerspezifische ökologische Grundlagen:**
 - Artenkenntnisse von Gehölzen und von sicherheitsrelevanten Fressfeinden an Gewässern,
 - Baumbiologie,
 - Baumökologie an Gewässern,
 - Natur- und Artenschutz an Gewässern.
- **Allgemeine und WSV-spezifische rechtliche Grundlagen:**
 - Zivilrechtliche Grundlagen für die Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht,
 - Freistellung von der Verkehrssicherungspflicht (freie Landschaft, Wald, Fahrwasser),
 - Aspekte des Strafrechts und des Ordnungswidrigkeitenrechts,
 - Leitfäden des BMVI,
 - Rechtliche Konsequenzen der Verletzung der Verkehrssicherungspflicht,
 - Rechtliche Konsequenzen der Verletzung von Natur- und Artenschutzregelungen,
 - Rechtliche Konsequenzen der unberechtigten Beschädigung von Bäumen,
- **Baumkontrolle gemäß dem Leitfaden des BMVI in Theorie und Praxis:**
 - Aufgaben der zuständigen WSV-Dienststelle,
 - fachgerechte Anwendung des aktuellen BfG-Formblatts,
 - zuverlässiges Erkennen und Beurteilen sicherheitsrelevanter Schadmerkmale nach Anhang 4 – in ihrer Gesamtheit und in ihrer gegenseitigen Wechselwirkung mit der Vitalität des Baumes,
 - fachgerechter Einsatz der Hilfsmittel breitkopfiger Gummihammer, Stechbeitel (bzw. Splintmesser, Hippe), Sondierstab, Umfang-Durchmesser-Maßband und Fernglas,
 - Kenntnis und fachgerechte Berücksichtigung der Naturschutzbelange (z. B. Vermeidungsgebot, Benehmensregelung, Schutzvorschriften),
 - Einschätzung des WSV-spezifischen Handlungsbedarfs (vgl. Kapitel 3.2.2.3),
 - Empfehlung, Überwachung und Abnahme von Sicherungsmaßnahmen gemäß BfG-Arbeitsblatt Astschnitt,
 - Mitwirkung an der Vergabe von Sicherungsmaßnahmen gemäß BfG-Arbeitsblatt Astschnitt,
 - Zustandsbeurteilung,

- Empfehlung eines angemessenen künftigen Regel-Kontrollintervalls,
- nachvollziehbare Dokumentation der Baumkontrollergebnisse und deren zeitnahe Weiterleitung als schriftliche Verfügung auf dem Dienstweg (vgl. Kapitel 3.5),
- Fachaufsicht über externe Partner,
- Bäume auf Nachbargrundstücken,
- Baumschutz auf Baustellen,
- Pflichten im Schadensfall.

Zur Anerkennung der Qualifikation berät die BfG.

4.3 Verantwortung und fachliche Voraussetzung des ABz-Leiters

Der ABz-Leiter ist verpflichtet, sich durch Teilnahme an den Seminaren zur Verkehrssicherheit von Bäumen für ABz-Leiter beim AFZ (Rechtliche Grundlagen, Ökologie, Baumkontrolle und Baumkataster, Naturschutz) regelmäßig, spätestens alle fünf Jahre fortzubilden.

Der ABz-Leiter trägt Verantwortung für die Ausstattung der Baumprüfer mit der aktuellen Fachliteratur gemäß www.bafg.de/baumkontrolle und mit den Hilfsmitteln gemäß Kapitel 3.2 (Regelkontrolle in der Reife- und Alterungsphase). Er hat dafür zu sorgen, dass die aktuelle Fachliteratur bei Bedarf beschafft wird und die Hilfsmittel zur Baumkontrolle am Arbeitsplatz der Baumprüfer (z. B. Bauhüttenschiff, Stützpunkt, Schreibtisch im ABz oder ähnliches) vorhanden sind. Die Einrichtung eines digitalen Arbeitsplatzes mit Mail-Account für jeden Baumprüfer wird empfohlen.

Mittels Stichproben der fachkompetenten Baumkontrolle und der Ergebnisse der Regelkontrolle hat sich der ABz-Leiter von der ordnungsgemäßen Ausführung der Baumkontrolle zu überzeugen. Dies wird durch Abzeichnung nachgewiesen (vgl. Anhänge 3 und 4). Er entscheidet über den vom Baumprüfer gemeldeten Handlungsbedarf. Weitere Pflichten des ABz-Leiters siehe Kapitel 3.

4.4 Verantwortung des Leiters des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes

Die Bestellung des Baumprüfers erfolgt schriftlich durch die Amtsleitung. Der Leiter des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes ist zuständig für die Absicherung der ständigen Fortbildung der Baumprüfer und ABz-Leiter. Er veranlasst in seinem Amtsbereich einen ABz-übergreifenden Erfahrungsaustausch zur Verkehrssicherheit von Bäumen (Baumkontrolle und Sicherungsmaßnahmen). Er stellt den nachvollziehbaren internen und externen Informationsfluss zu geplanten und durchgeführten Baumkontrollen sowie Sicherungsmaßnahmen sicher.

Der Leiter des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes hat sicherzustellen, dass bei Vergabe der Baumkontrolle bzw. von Sicherungsmaßnahmen die Einweisung und Abnahme der Leistungen durch einen qualifizierten Baumprüfer erfolgt.

4.5 Qualitätssicherung

Es wird empfohlen, im Amt einen Koordinator für die Verkehrssicherheit von Bäumen zu benennen. Dieser ist zuständig für die amtsinterne Qualitätssicherung der Baumkontrollen, für die Organisation der Vergaben sowie für die Abstimmung mit den zuständigen Naturschutzbehörden.

Darüber hinaus ist im Rahmen der Qualitätssicherung der Baumkontrolle grundsätzlich folgendes anzustreben:

- Ausrichtung eines jährlichen Baumprüfertags in den WSÄ (Baumkontrolle, Sicherungsmaßnahmen, Naturschutz, Recht),
- ABz-interner Abgleich von Baumprüfergebnissen und Sicherungsmaßnahmen,
- ABz-übergreifender persönlicher, fachlicher Kontakt der Baumprüfer.

Anhang

Anhang 1: Literaturverzeichnis

Anhang 2: Fachbegriffe und Abkürzungen

Anhang 3: Formblatt Baumkontrolle Einheitliche Bestände

Anhang 4: Formblatt Baumkontrolle

Anhang 1: Literaturverzeichnis

BRELOER, H., 2003: Verkehrssicherungspflicht bei Bäumen aus rechtlicher und fachlicher Sicht, 6. überarb. u. erw. Aufl., Bäume und Recht Bd. 2, Thalacker, Braunschweig, ISBN 3-87815-157-8.

BUNDESANSTALT FÜR GEWÄSSERKUNDE (BFG), 2019a: Arbeitsblatt Astschnitt in Verbindung mit den Leitfäden Baumkontrolle und Umweltbelange bei der Unterhaltung von Bundeswasserstraßen des BMVI, 51 S., Koblenz. Download unter www.bafg.de/baumkontrolle

BUNDESANSTALT FÜR GEWÄSSERKUNDE (BFG), 2019b: Skript zum AFZ-Seminar BGU23 Verkehrssicherheitsprüfung von Bäumen an Bundeswasserstraßen, i. A. des Aus- und Fortbildungszentrums (AFZ) der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) des Bundes, unveröff., Koblenz

BUNDESARBEITSGEMEINSCHAFT DEUTSCHER KOMMUNALVERSICHERER (BADK), 2006: Neue Musterdienstanweisungen zur Baumkontrolle, BADK-Information 3/2006, 151 – 154, Köln

BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR UND DIGITALE INFRASTRUKTUR (BMVI), 2015: Leitfaden Umweltbelange bei der Unterhaltung von Bundeswasserstraßen, 109 S., Bonn. Download unter http://www.bafg.de/DE/08_Ref/U1/02_Arbeitshilfen/05_LF_Umweltbelange_Unterhaltung/unterhaltung-leitfaden.pdf?__blob=publicationFile

DEUTSCHES INSTITUT FÜR NORMUNG E. V., 2014: DIN 18920 Vegetationstechnik im Landschaftsbau - Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen, Beuth Verlag, Berlin

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (FGSV) E. V., 1999: Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen, RAS-LP4, FGSV Verlag, Köln

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT LANDSCHAFTSENTWICKLUNG LANDSCHAFTSBAU (FLL) E. V., 2010: Baumkontrollrichtlinien, Richtlinien für Regelkontrollen zur Überprüfung der Verkehrssicherheit von Bäumen, Bonn, ISBN 978-3-940122-23-0

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT LANDSCHAFTSENTWICKLUNG LANDSCHAFTSBAU (FLL) E. V., 2013: Baumuntersuchungsrichtlinien, Richtlinien für eingehende Untersuchungen zur Überprüfung der Verkehrssicherheit von Bäumen, Bonn, ISBN 978-3-940122-29-2

FORSCHUNGSGESELLSCHAFT LANDSCHAFTSENTWICKLUNG LANDSCHAFTSBAU (FLL) E. V., 2017: Zusätzliche Technische Vertragsbedingungen und Richtlinien für Baumpflege (ZTV-Baumpflege), 6. Aufl., Bonn

FÖRSTER, C, 2019: Verkehrssicherungspflichten – Ausgewählte Tatbestände, in: JA 2019, S. 1 ff

FRIESECKE, A., 2009: Bundeswasserstraßengesetz, Kommentar, 6. Aufl., Köln, ISBN 978-3-452-26906-5

GIESBERTS/REINHARDT, 2019: BeckOK Umweltrecht, Kommentar, 49. Edition, Stand: 01.01.2019, München 2019

HEINZ, B., 2015: Bundeswasserstraßengesetz, Kurzkomentar, 1. Aufl., Berlin ISBN 978-3-503-15876-8

HILSBURG, R., 2015: Vortrag auf dem 25. Bau- und Bodenseminar in Jena am 24.02.2015, Thema A Verkehrssicherungspflicht für Bäume an Gewässern, 9 S., unveröffentlicht

LANDMANN/ROHMER, 2018: Umweltrecht, Band I, Kommentar, 88. Ergänzungslieferung, Sept. 2018, ISBN 978-3-406-73663-6

LEMKE, R., 2013: Zur Hinweispflicht beim Erkennen von Verkehrsgefährdungen an Bäumen auf Nachbargrundstücken, in: Gehölz-Symposium 2013, www.dasgrün.de, S. 46 ff.

LEMKE, R., 2013: Die jüngere Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs zu Bäumen auf benachbarten Grundstücken, in: Gehölz-Symposium 2013, www.dasgrün.de, S. 50 ff.

OTTO, F., 2003: Anmerkung zum Urteil des OLG Hamm vom 04.03.2003, 9 U 144/02, VersR 2003, 1452

PALANDT, 2019: Bürgerliches Gesetzbuch, Kommentar, 78. neubearbeitete Auflage, München ISBN 978-3-406-72500-5

ROLOFF, A., 2018: Vitalitätsbeurteilung von Bäumen, Aktueller Stand und Weiterentwicklung, 1. Aufl., Haymarket Media GmbH, Braunschweig, ISBN 978-3-87815-261-3.

Anhang 2: Fachbegriffe und Abkürzungen

Abschottungskraft: Fähigkeit des lebenden Holzes einer Baumart, gesundes Gewebe gegen Verletzung bzw. Fäulnis abzuschotten.

ABz: Außenbezirk eines Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes.

AFZ: Aus- und Fortbildungszentrum der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) des Bundes bei der Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt (GDWS).

Arboristik: Angewandte Wissenschaft von den Arten, Standorten, dem Schutz, der Pflege und der Unterhaltung von Bäumen und Gehölzen.

Astanbindung: Übergang vom schwächeren auf den stärkeren Ast bzw. vom Ast oder Stämmeling auf den Stamm.

Benehmensregelung: Die ausführende Behörde (z. B. WSA) muss die für die Benehmenserteilung zuständige Behörde (z. B. Untere Naturschutzbehörde) am Verfahren (z. B. Planung der Verkehrssicherung von Bäumen) beteiligen und deren Hinweise und Bedenken in ihre Entscheidung einbeziehen, ohne allerdings rechtlich an deren Stellungnahme gebunden zu sein.

BfG: Bundesanstalt für Gewässerkunde.

BGH: Bundesgerichtshof.

BMVI: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

BNatSchG: Bundesnaturschutzgesetz.

Besonderer Artenschutz: Der Abschnitt 3 (§§ 44 - 47) des BNatSchG enthält Vorschriften, die besonders und streng geschützte Tier- und Pflanzenarten betreffen. Näheres regelt der Leitfaden Umweltbelange bei der Unterhaltung von Bundeswasserstraßen (Kapitel A 2.3.4 und B 7.2) in Verbindung mit dem Erlass WS14/5242.2/1-1 des BMVI vom 20.04.2015.

Borkenmerkmale: Hinweise der sichtbaren, toten Außenhaut („Reißlack“) des Holzes auf einen inneren Schaden.

Bruchsicherheit (in Anlehnung an FLL 2017): ausreichende Fähigkeit, dem vorhersehbaren Bruch von Stamm und Kronenteilen beim Einwirken von Lasten, z. B. Sturm, Schnee, Eis und Eigengewicht zu widerstehen.

Dokumentation: schriftliche oder digitale Aufzeichnung z. B. der Baumkontrolle.

Drehrippe: siehe Rippe.

Einvernehmen: Vollständige Willensübereinstimmung zwischen den beteiligten Behörden.

Feinast (nach FLL 2006): Ast mit einem Durchmesser über 1 bis 3 cm.

Feinstast/Zweig (nach FLL 2006): Ast mit einem Durchmesser bis 1 cm.

FLL e. V.: Forschungsgesellschaft Landschaftsentwicklung Landschaftsbau e. V.

Freistellung: Verlust von jahrzehntelang vorhandenem Windschutz durch Entfernung von benachbarten Bäumen oder Gegenständen.

Gehölzumbau: Künstlicher Wechsel der Pflanzenarten eines Gehölzbestands, ohne den Bestand aufzulösen. Die Herstellung der Verkehrssicherheit ist keinesfalls Sache des Gehölzumbaus sondern alleine der Sicherungsmaßnahmen gemäß dem Leitfaden Baumkontrolle.

Gerade Stammverlängerung: fehlende Krümmung eines schiefen Baums zur Verkürzung seines Hebelarms.

Geschlechtsreife des Jungbaums: Ende der Jugendphase, erkennbar an der erstmaligen Bildung von Früchten (Fruktifikation).

Grobast (nach FLL 2006): Ast mit einem Durchmesser über 5 bis 10 cm.

Grobwurzel (nach FLL 2006): Wurzel mit einem Durchmesser über 2,0 bis 5,0 cm.

Grünastbruch: Abbrechen einzelner gesunder und vollbelaubter Äste bei Windstille – nach Perioden längerer Trockenheit und/oder starker Hitze (nach FLL 2010). Soweit zuvor keine ver-

kehrgefährdenden Schadmerkmale erkennbar waren, handelt es sich um ein nicht vorhersehbares Ereignis, das grundsätzlich jede Baumart treffen kann.

Hauptwurzel: dickste oder eine der dicksten sichtbaren Baumwurzeln.

Hiebsreife: Optimales Baumalter zum Einschlag des Holzes aus wirtschaftlichen Gründen. Spielt für die Verkehrssicherheit keine Rolle.

Hoheitlich: Die öffentliche Verwaltung wird teils öffentlich-rechtlich, teils privatrechtlich tätig. Bedient sie sich der Form des öffentlichen Rechts, spricht man von hoheitlicher Verwaltung; handelt die Verwaltung in den Formen des Privatrechts, bezeichnet man sie als fiskalische oder privatrechtliche Verwaltung. Das öffentliche Recht erfasst die Beziehungen des einzelnen zum Staat oder zu anderen Trägern hoheitlicher Gewalt sowie das Verhältnis der Hoheitsträger und ihrer Organe untereinander.

Höhle: durch Verletzung und/oder Fäulnis entstandener Hohlraum im Holzkörper.

Kappen (in Anlehnung an FLL 2006): Baumzerstörende Einkürzung der Krone ohne Rücksicht auf die Wuchsform, Notmaßnahme zur Herstellung der Verkehrssicherheit. Geeignete Minderungsmaßnahme zur Entwicklung von Totholz-Lebensraum anstelle einer Fällung. Solange ein Totholzstumpf durch mögliches Umstürzen eine Verkehrsfläche erreichen kann, wird er der Regelkontrolle unterzogen.

Kernfäule (in Anlehnung an FLL 2010): Fäule im zentralen toten Holzkörper, die den Holzkörper langfristig von innen nach außen abbaut. Erst in der weit fortgeschrittenen Endphase kann die Verkehrssicherheit gefährdet werden.

Klebast (in Anlehnung an FLL 2010): Spross, der nach Verletzung oder Lichtstellung sowie an geschwächten Bäumen austreibt.

Kontrollintervall: zeitlicher Abstand zwischen zwei Regelkontrollen.

Kopfbaum: In einer Stammhöhe von etwa 2 m seit seiner Jugend (Stamm etwa armdick) regelmäßig auf seinen Stammkopf kahl geschnittener Baum (meist Weichholz) mit bis zu fünfjährigen Trieben (kein Starkastschnitt). Ein Kopfbaum kann nicht aus dem Kappen eines Baumes in der Reife- und Alterungsphase entwickelt werden.

Kroneneinkürzung (in Anlehnung an FLL 2010): Rückschnitt bis in den Grobastbereich eines Baums.

Kronenpflege (in Anlehnung an FLL 2010): Entnahme von Ästen überwiegend im Schwachastbereich nur bei Verkehrsgefährdung.

Kronensicherung (in Anlehnung an FLL 2010): Gegenseitiges Verbinden von Kronenteilen gemäß BfG-Arbeitsblatt Astschnitt durch geschulte Fachleute zur Verminderung der Bruchgefahr. Eine Kronensicherung wird nur nach einer Beratung durch einen Baumgutachter vor Ort empfohlen.

Kronensicherungsschnitt (in Anlehnung an FLL 2010): Extremer Rückschnitt zur Herstellung der Verkehrssicherheit. Die Wuchsform der Baumart muss auch hierbei möglichst erhalten bleiben. Zum Aufbau einer neuen (Zweit-)Krone müssen alle vorhandenen Triebe in der Unterkrone erhalten bleiben.

Landespflege: Angewandte Wissenschaft zum Naturschutz, zur Planung öffentlicher und privater Landschaftsbestandteile sowie zum Landschaftsbau.

Längsrippe: siehe Rippe.

LG: Landgericht.

Lichtraumprofil (in Anlehnung an FLL 2010): Umgrenzung des lichten Raums an Verkehrsflächen, der für ungehindertes Passieren freizuhalten ist. Das Lichtraumprofil kann je nach Bedeutung des Verkehrswegs unterschiedlich bemessen sein.

Maserknolle: Wucherung des Holzkörpers.

Nacktes Dreieck: Durch abgelöste bzw. abgestorbene Rinde sichtbarer Holzkörper mit dreieckiger Borkengrenze am zugseitigen Stammfuß eines schiefen Baums.

Naturverjüngung: spontan nachwachsendes Unterholz; von der Keimung an mit bestmöglichen Voraussetzungen für langfristige Verkehrssicherheit durch optimale Anpassung an den Standort. Standortheimische Naturverjüngung ist zu fördern, standortfremde Naturverjüngung ist zurückzudrängen.

OLG: Oberlandesgericht.

Pilzfruchtkörper: Zeitweise sichtbares Vermehrungsorgan eines Pilzes, der möglicherweise lebendes Holz zersetzt.

Reaktionsholz: siehe Reparaturholz.

Regeneration (in Anlehnung an FLL 2013): Nachhaltiger Ausgleich von Beeinträchtigungen durch den Baum selbst.

Reparaturholz: Junges Holz zur Überwallung und Verstärkung von Schwachstellen im lebenden Holzkörper.

Rippe: Deutlich aus dem Holzkörper hervortretendes, längs oder gedreht wachsendes Reparaturholz.

Rote Liste: Verzeichnis bestandsgefährdeter Organismenarten bzw. Lebensraumtypen für einen bestimmten Raum.

Saftfluss: Flüssige Absonderung des Baums.

Schubriss: Längsriss am Ort der höchsten Schubspannung eines längs reißenen Holzkörpers.

Schwachast (nach FLL 2010): Ast mit einem Durchmesser über 3 bis 5 cm.

Seilklettertechnik (SKT): Seilunterstütztes Arbeitsverfahren zur schonenden, wuchsgerechten Baumpflege; nur unter strengen berufsgenossenschaftlichen Sicherheitsbedingungen zulässig, soweit eine Hubarbeitsbühne nicht einsetzbar ist. Der Nichteinsatz einer Hubarbeitsbühne wird bereits durch das Abwehrgebot des § 1 Bundesbodenschutzgesetz begründet.

Sicherheitserwartung: Erwartung eines Verkehrsteilnehmers an die Sicherheit des von ihm genutzten Verkehrswegs.

Sicherungsmaßnahme: Maßnahme zur Wiederherstellung der Verkehrssicherheit von Gehölzen, die nur bei einer konkret vorhersehbaren Gefahr erforderlich ist. Gemäß dem naturschutzrechtlichen Vermeidungsgebot ist das Gehölz nur so viel wie nötig und so wenig wie möglich zu beeinträchtigen.

Sommerbruch: siehe Grünastbruch

Splintfäule (in Anlehnung an FLL 2010): oberflächliche Fäule im äußeren Holzkörper.

Stämmeling (in Anlehnung an FLL 2010): Aus dem Stammkopf heraus wachsender, kronenbildender Hauptast eines Baums.

Stammfuß: unteres Ende eines Baumstamms unmittelbar über dem dickeren Wurzelanlauf.

Stammkopf (in Anlehnung an FLL 2010): oberes Ende eines Baumstamms unmittelbar unter der Aufgliederung in die Stämmlinge bzw. Äste.

Standort (in Anlehnung an FLL 2013): Wuchsort eines Baums, der von den ökologischen Standortfaktoren (geographische Lage, Menschen, Tiere, Pflanzen, Boden, Höhenlage, Exposition, Neigung, Wasser, Luft, Klima, einschließlich der jeweiligen Wechselwirkungen) bestimmt wird.

standortfremd: künstlich aus fremden Ökosystemen eingebracht, widerspricht den besonderen Bedingungen des natürlich gewachsenen Standorts. Standortfremde Pflanzen besiedeln oft künstlich verfremdete Standorte. Häufige standortfremde Pflanzen an Bundeswasserstraßen sind z. B. Robinie, Hybrid-Pappel, Eschen-Ahorn, Japanknöterich und Riesen-Bärenklau.

standortheimisch: natürlich im heimischen Ökosystem aufgewachsen, stimmt mit den besonderen Bedingungen des Standorts überein.

Standicherheit (in Anlehnung an ZTV-Baumpflege, FLL 2017): ausreichende Verankerung des Baumes im Boden gegenüber vorhersehbarem Versagen unter Lasten wie z. B. Sturm, Schnee, Eis und Eigengewicht.

Starkast (nach FLL 2010): Ast mit einem Durchmesser über 10 cm.

UFB: Untere Forstbehörde bzw. zuständige Forstbehörde.

UNB: Untere Naturschutzbehörde eines Kreises bzw. einer kreisfreien Stadt. In einigen Fällen ist anstelle der UNB eine andere Naturschutzbehörde (z. B. höhere Naturschutzbehörde, Nationalparkamt o. ä.) zuständig.

Verdickung: Deutlich aus dem Holzkörper hervortretendes Reparaturholz.

Verkehrssicherheit: Nach menschlichem Ermessen gefahrloser Zustand einer Verkehrsfläche. Genauer: Zustand eines Baumes (insbesondere Stand- und Bruchsicherheit), in dem er weder in seiner Gesamtheit noch in seinen Teilen eine vorhersehbare konkrete Gefahr darstellt (in Anlehnung an FLL 2010).

Vermeidungsgebot: Vorschrift der Naturschutzgesetze, wonach vermeidbare Beeinträchtigungen von Naturhaushalt und Landschaftsbild zu unterlassen sind.

Versorgungsschatten (in Anlehnung an FLL 2010): Unterversorgtes Holzgewebe durch Behinderung oder Unterbrechung des Saftstroms, was infolge verminderten Dickenwachstums zu Einwölbungen des Holzkörpers führen kann.

Vitalität (in Anlehnung an FLL 2010): Lebenstüchtigkeit eines Organismus. Bei der Baumkontrolle werden vier Stufen der Vitalität unterschieden (in Anlehnung an ROLOFF 2018):

1 vital, 2 leicht geschwächt, 3 geschwächt, 4 stark geschwächt.

Da vitale Bäume nicht unbedingt verkehrssicher sind – und umgekehrt –, muss zwischen Vitalität und Verkehrssicherheit unterschieden werden.

Wasserreis (in Anlehnung an FLL 2010): Spross, der nach Verletzung oder Lichtstellung sowie an geschwächten Bäumen austreibt.

Widmung: Widmung ist ein hoheitlicher Akt, der die Eigenschaft einer Sache als öffentliche Sache begründet und ihre Zweckbestimmung festlegt. Eine Widmung zum Gemeingebrauch kann durch Gesetz, Rechtsverordnung, Satzung oder durch einen einzelnen Akt, in der Regel einen Verwaltungsakt, erfolgen. Nähere Einzelheiten hierzu sind ggfs. in den jeweiligen Straßengesetzen der Länder festgelegt worden. Ob Straßen, Wege oder Plätze gewidmet sind, kann in der Regel über die zuständigen Kommunen in Erfahrung gebracht werden.

WSA: Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt.

WSV: Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes.

Wunde mit Fäule: aufgrund einer Verletzung abgestorbenes, ausfallendes Holz.

Wurzelanlauf: Verbreiterung des Stammfußes in die (Haupt-)Wurzeln hinein.

Zivilrechtlich: das Zivilrecht oder Privatrecht ist die Gesamtheit der Rechtsnormen, die die Beziehungen der einzelnen untereinander regeln. Hierunter fallen alle Rechtsnormen, die nicht zum öffentlichen Recht gehören (s. hoheitlich). Wichtigster Bestandteil des Privatrechts ist das vor allem im Bürgerlichen Gesetzbuch geregelte bürgerliche Recht.

Zugastschnitt (in Anlehnung an FLL 2013): Einkürzen eines übergeordneten Astes bzw. Zweiges auf einen stehenbleibenden, nachgeordneten Ast bzw. Zweig. Fördert das Abschotten und Überwallen der Schnittfläche, sichert die baumarttypische Wuchsform und damit das Landschaftsbild.

Zwiesel (in Anlehnung an FLL 2010): Gabelung in zwei etwa gleich starke Stämmlinge bzw. Äste, die U-förmig (Zugzwiesel) oder V-förmig (Druckzwiesel mit eingeschlossener Rinde), häufig auch als Mischform, ausgebildet ist. U-Zwiesel sind weniger bruchgefährdet als V-Zwiesel.

Anhang 3: Formblatt Baumkontrolle Einheitliche Bestände(aktuelle Fassung siehe www.bafg.de/baumkontrolle)**1. Grunddaten** Baumart:

Einheitlicher Bestand Nr.:

WSA:

ABz:

BWaStr:

km:

bis:

[Uferseite]

Im bezeichneten Eigentumsbereich der WSV (siehe Markierung im beigegefügt Lageplan) wurde eine Regelkontrolle jedes einzelnen Baums in dem einheitlichen, etwa gleichaltrigen Bestand gemäß dem BMVI-Leitfaden Baumkontrolle durchgeführt.

Im vorliegenden Formblatt und an den betreffenden Bäumen wird nur der aktuelle Handlungsbedarf mit gleichlautenden Kürzeln vermerkt.

Baumprüfer:

Datum:

Berechtigte Sicherheitserwartung des Verkehrs:

geringer höher

Naturschutzstatus**:

Übertragung von Baumkontrolle und Sicherungsmaßnahmen:

nein ja Nachbargrundstück: ja (keine Regelkontrolle) nein Ø Umfang in 1 m Höhe: m Ø Höhe: bis 15 m bis 25 m bis 30 m über 30 m Ø Entwicklungsphase: Reifephase Alterungsphase **2. Handlungsbedarf des ABz, Maßnahmenempfehlung (Vermeidungsgebot beachten):**Weitere Sichtkontrolle - mit Entfernung von Sichthindernissen - mit Hubarbeitsbühne - mit Baumprüfer eines anderen ABz - mit ABz-Leiter Eingehende Untersuchung

Artenschutzverdachtsbäume A (Stück):

Nur bei konkret vorhersehbarer Gefahr: Sicherungsmaßnahme gemäß BfG-Arbeitsblatt Astschnitt nach Abstimmung mit der UNB:- Sperrung des Gefahrenbereichs vor UNB-Abstimmg.

	Kürzel am Baum	Stück	Zugangstechnik
- Totholzeseitigung (nur im Gefahrenbereich)	T		
- Lichtraumprofilschnitt	L		
- Rückschnitt bis ins gesunde Holz	R		
- Einkürzung von Kronenteilen	E		
- Nachbaräste angleichen	N		
- Kroneneinkürzung bis in den Grobastbereich	KG		
- Kronensicherungsschnitt bis in den Starkastbereich	KS		
- Kappen auf Totholzstumpf	TS		
- Fällen am Wurzelanlauf (nur bei eindeutigem Schadbild)	F		

Erledigung - sofort, mit nachträglicher UNB-Abstimmung

- bis zum [Datum]: weitere Erledigungsfristen:

Abstimmung mit ABz-Leiter

Aufgestellt:

Bestätigt:

(bei Bedarf in einer

Sammelverfügung)

Datum/Unterschrift Baumprüfer

Datum/Unterschrift ABzL

Überwachung der Sicherungsmaßnahme

(bei Bedarf in einer

Sammelverfügung)

Die Verkehrssicherheit wurde wiederhergestellt.

Aktuell keine konkrete Gefahr erkennbar.

3. Zustandgesund/leicht geschädigt stärker geschädigt nachhaltig geschädigt **Künftiges Kontrollintervall**alle 3 Jahre alle 2 Jahre **gemäß Tabelle 3-1**jährlich halbjährlich

Begründung etwaiger Abweichungen von Tabelle 3-1:

Datum/Unterschrift Baumprüfer

** Bezeichnung des Schutzgebietes/Schutzstatus angeben:

NP = Nationalpark, VSG = Vogelschutzgebiet, FFH = FFH-Schutzgebiet, BSR = Biosphärenreservat, § 30 = Gesetzlich geschütztes Biotop BNatSchG, NNM = Nationales Naturmonument, NSG = Naturschutzgebiet, ND = Naturdenkmal, § 44 = besonders bzw. streng geschützte Arten nach BNatSchG, LSG = Landschaftsschutzgebiet, GLB = Geschützter Landschaftsbestandteil, BSchS = Baumschutzsatzung, RL = Gefährdete Baumart der Roten Liste

Anlage: Lageplan mit Markierung und Foto des o. g. einheitlichen Baumbestands

Anhang 4: Formblatt Baumkontrolle (aktuelle Fassung siehe www.bafg.de/baumkontrolle)

1. Grunddaten Baum-Nr.: _____ Baumart: _____
 WSA: _____ ABz: _____ BWaStr: _____ km: _____ bis: _____ [Uferseite]
 Baumprüfer: _____ Datum: _____
 Berechtigte Sicherheitserwartung des Verkehrs: geringer höher
 Naturschutzstatus**:
 Übertragung von Baumkontrolle und Sicherungsmaßnahmen: nein ja
 Nachbargrundstück: ja (keine Regelkontrolle) nein
 Umfang in 1 m Höhe: m Höhe: bis 15 m bis 25 m bis 30 m über 30 m
 Radius in 1m Höhe: m Standort: für den Baum günstig ungünstig
 Entwicklungsphase: Reifephase Alterungsphase
2. weiter unter 2. bitte wenden

3. Handlungsbedarf des ABz aufgrund der Zustandsdaten gemäß Rückseite

Nein:
Ja: Maßnahmenempfehlung (Vermeidungsgebot beachten)

- Weitere Sichtkontrolle
 - mit Entfernung von Sichthindernissen
 - mit Hubarbeitsbühne
 - mit Baumprüfer eines anderen ABz
 - mit ABz-Leiter
- Eingehende Untersuchung
- Nur bei konkret vorhersehbarer Gefahr:
 - Sicherungsmaßnahme gemäß BfG- Arbeitsblatt Astschnitt nach Abstimmung mit der UNB
 - Sperrung des Gefahrenbereichs vor Abstimmung mit der UNB
 - Totholzeseitigung (nur im Gefahrenbereich)
 - Verletzungsfreie Kronensicherung nach Gutachter-Ortstermin
 - Kronenpflege
 - Lichtraumprofilschnitt
 - Rückschnitt bis ins gesunde Holz
 - Einkürzung von Kronenteilen Nachbaräste angleichen
 - Kroneneinkürzung bis in den Grobastbereich
 - Kronensicherungsschnitt bis in den Starkastbereich
 - Kappen auf Totholzstumpf
 - Fällen am Wurzelanlauf (nur bei eindeutigen Schadbild)
 - Zugangstechnik: Anmerkung: _____
 - Leiter
 - Hubarbeitsbühne
 - Seilklettertechnik
- Erledigung
 - sofort, mit nachträglicher UNB-Abstimmung
 - bis zum [Datum]: _____

Abstimmung mit ABz-Leiter Aufgestellt: _____ Bestätigt: _____
 Datum/Unterschrift Baumprüfer _____ Datum/Unterschrift ABzL _____

Überwachung der Sicherungsmaßnahme Die Verkehrssicherheit wurde wiederhergestellt.
 Aktuell keine konkrete Gefahr erkennbar.

4. Zustand gesund/leicht geschädigt
 stärker geschädigt
 nachhaltig geschädigt
Künftiges Kontrollintervall gemäß Tabelle 3-1 alle 3 Jahre alle 2 Jahre
 jährlich halbjährlich
 Datum/Unterschrift Baumprüfer _____

Begründung etwaiger Abweichungen von Tabelle 3-1: _____

** Bezeichnung des Schutzgebietes/Schutzstatus angeben:
 NP = Nationalpark, VSG = Vogelschutzgebiet, FFH = FFH-Schutzgebiet, BSR = Biosphärenreservat, § 30 = Gesetzlich geschütztes Biotop BNatSchG, NNM = Nationales Naturmonument, NSG = Naturschutzgebiet, ND = Naturdenkmal, § 44 = besonders bzw. streng geschützte Arten nach BNatSchG, LSG = Landschaftsschutzgebiet, GLB = Geschützter Landschaftsbestandteil, BSchS = Baumschutzsatzung, RL = Gefährdete Baumart der Roten Liste

Formblatt Baumkontrolle (Rückseite)

2. Zustandsdaten (nur sicherheitsrelevante Schadmerkmale zu notieren)

Freistellung

Vitalität	Vitalitätsstufe	1 vital	<input type="checkbox"/>
		2 leicht geschwächt	<input type="checkbox"/>
		3 geschwächt	<input type="checkbox"/>
		4 stark geschwächt	<input type="checkbox"/>
Wurzel	angehobener Wurzelteller		<input type="checkbox"/>
	konzentrische Bodenrisse quer zur Wurzel (auch Wegedecken, Mauern usw.)		<input type="checkbox"/>
*W = Wurzel	windseitige Hauptwurzelschäden		<input type="checkbox"/>
Wa= Wurzelanlauf	stammnahe Schachtungen		<input type="checkbox"/>
*stW = Starkwurzel	Aufschüttung im Wurzelbereich		<input type="checkbox"/>
*gW = Grobwurzel	Stelzwurzeln		<input type="checkbox"/>
	freigespülte Wurzeln		<input type="checkbox"/>
Stammfuß und Stamm	Schiefstellung (akutes Kippen)		<input type="checkbox"/>
	- mit Schubriss		<input type="checkbox"/>
	- mit nacktem Dreieck		<input type="checkbox"/>
	- mit rundem Stammquerschnitt		<input type="checkbox"/>
	- mit gerader Stammachse		<input type="checkbox"/>
*St = Stamm	dunkler Saftaustritt am Stammfuß		<input type="checkbox"/>
Stf = Stammfuß	Pilzfruchtkörper		<input type="checkbox"/>
Stk = Stammkopf,	Holzkörper-Längsrisse		<input type="checkbox"/>
Stä = Stämmling,	gerissener V-Zwiesel		<input type="checkbox"/>
B = gesamter Baum	Höhle		<input type="checkbox"/>
	spitznasige Längsrippe*		<input type="checkbox"/>
	Verdickung*		<input type="checkbox"/>
	tote Rinde*		<input type="checkbox"/>
	Wunde mit Fäule*		<input type="checkbox"/>
	- mit Hohlklang		<input type="checkbox"/>
	Kappung in m Höhe	Totholzstumpf	<input type="checkbox"/>
Krone	Pilzfruchtkörper*		<input type="checkbox"/>
Stä = Stämmling	Totholz (sicherheitsrelevant)		<input type="checkbox"/>
Aa = Astanbindung	Holzkörper-Längsrisse		<input type="checkbox"/>
stA = Starkast,	gerissener V-Zwiesel		<input type="checkbox"/>
gA = Grobast	Höhle		<input type="checkbox"/>
sA = Schwachast	spitznasige Längsrippe		<input type="checkbox"/>
K = Krone	Verdickung		<input type="checkbox"/>
Ok = Oberkrone	tote Rinde		<input type="checkbox"/>
Mk = Mittelkrone	Wunde mit Fäule		<input type="checkbox"/>
	- mit Hohlklang		<input type="checkbox"/>
Uk = Unterkrone	lose hängender Ast		<input type="checkbox"/>
B = gesamter Baum	Anbruch		<input type="checkbox"/>

Sonstiges/Anmerkungen

Ergänzen, wenn bekannt: Gefährdete Pilzart Rote Liste

Naturschutzinformation (Pflichtangabe) **Artenschutzverdachtsbaum:** Über diese Angabe hinaus soll die UNB immer nach Vorkommen geschützter Arten gefragt werden!
Nester, Horste, Höhlen, Spalten, Kletterpflanzen o. ä.

weiter unter 3. bitte wenden



Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur • Postfach 20 01 00, 53170 Bonn

Generaldirektion Wasserstraßen und Schifffahrt
Am Propsthof 51
53121 Bonn

HAUSANSCHRIFT
Robert-Schuman-Platz 1
53175 Bonn

POSTANSCHRIFT
Postfach 20 01 00
53170 Bonn

TEL +49 (0)228 99-300-4245
FAX +49 (0)228 99-300-8074245

ref-ws14@bmvi.bund.de
www.bmvi.de

nachrichtlich:

Bundesanstalt für Gewässerkunde
Am Mainzer Tor 1
56068 Koblenz

Bundesanstalt für Wasserbau
Kußmaulstraße 17
76187 Karlsruhe

**Betreff: Leitfaden Baumkontrolle an Bundeswasserstraßen
3. überarbeitete Fassung**

Bezug: Erlass vom 23.08.2013 - WS 14/WS15/5242.2/1

Erlass vom 19.04.2013 - WS 15/526.11/5

Erlass vom 16.04.2010 - WS 14/5242.2/1

Aktenzeichen: WS 14/5242.2/1

Datum: Bonn, 23.09.2020

Seite 1 von 2

Die mit Bezugserlass vom 23.08.2013 eingeführte fortgeschriebene Fassung des „Leitfadens Baumkontrolle an Bundeswasserstraßen“ ist erneut überarbeitet worden. Die Überarbeitung berücksichtigt die geänderten gesetzlichen Vorgaben, die Anregungen aus den Erfahrungsberichten der WSV sowie weitere Erkenntnisse der BfG. Ich bitte, die überarbeitete 3. Fassung bei den einschlägigen Maßnahmen zugrunde zu legen.

Auf folgende Punkte weise ich besonders hin:

- Zur notwendigen Erleichterung der Unterhaltungspraxis werden bei der Verkehrssicherungspflicht für Bäume zwei Fallgruppen differenziert. Zur ersten Fallgruppe zählen die Bäume an Fahrinnen der Bundeswasserstraßen einschließlich WSV-eigener Liegestellen sowie Betriebswege innerhalb geschlossener Siedlungsgebiete. Zur zweiten Fallgruppe zählen Bäume in der freien Landschaft und im Wald sowie Bäume, die nicht in die Fahrinne von Bundeswasserstraßen fallen können. Hinsichtlich der letztgenann-





Seite 2 von 2

ten Fallgruppe erfolgt gemäß § 60 BNatSchG bzw. § 14 BWaldG das Betreten und Befahren auf eigene Gefahr, so dass keine Haftung für typische, sich aus der Natur ergebende oder walddtypische Gefahren und damit auch keine regelmäßige Kontrollpflicht besteht. Dies gilt auch für Betriebswege in der freien Landschaft und im Wald.

Mit dieser Klarstellung wird eine vielfach herrschende Unsicherheit behoben und angestrebt, den Aufwand bei der Aufgabenerledigung angemessen zu reduzieren.

- Die Möglichkeiten der vermehrten Beauftragung Dritter, insbesondere der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImA), im Rahmen von Verwaltungsvereinbarungen, Vergaben oder Amtshilfe sind auszuschöpfen. Dabei ist die Anwendung des vorliegenden Leitfadens Baumkontrolle verbindlich zu vereinbaren. Bei einer Übertragung der Aufgabe an die BImA führt die zuständige Dienststelle der WSV auch die Rechts- und Fachaufsicht gemäß § 3 Absatz 2 des Gesetzes über die Bundesanstalt für Immobilienaufgaben (BImAG).
- Auf Baustellen obliegen die Verkehrssicherheit und der Baumschutz dem Auftragnehmer. Die Kontrolle, dass die Auftragnehmer alle übertragenen Leistungen vertrags- und fristgemäß ausführen, ist vom Baubevollmächtigten sicherzustellen (s. VV-WSV 2110, § 6).

Die jeweils aktuelle Fassung des Leitfadens ist im Internet eingestellt unter:

<https://izw.baw.de/wsv/umwelt/handbuch>

(dort im Kapitel 1.3 „Verkehrssicherungspflicht für Baumbestand“)

Dieser Erlass wird in die VV-WSV 2201/I Abschn. 2.4 sowie in die VV-WSV 1301 aufgenommen. Die Bezugserlasse werden aufgehoben. Im Hinblick auf eine weitere Fortschreibung des Leitfadens bitte ich um Ihren Erfahrungsbericht zum 30.09.2022.

Im Auftrag
gez. Kai Schäfer

