



**Verlinkter Beitrag der Internetfassung
der BRAFONA-Ausgabe 128, März/April 2007
Rubrik „Aus der Rechtspraxis“, S. 20**

Verkehrsunfälle durch Wild, Astbruch und unter Beteiligung der Forstverwaltung

Die Forstverwaltung muss sich immer wieder mit Verkehrsunfällen und deren kostenintensiven Folgen auseinandersetzen. Es ergeben sich bei einem Verkehrsunfall, sei es der klassische Wildunfall, ein Unfall wegen Astbruch oder Baumsturz, oder auch ein Unfall unter Beteiligung der Forstbediensteten selbst, zahlreiche Rechtsfragen. Der folgende Beitrag soll die verschiedenen Fragestellungen beleuchten und Hilfestellung bei der Bearbeitung von Verkehrsunfällen geben.

1. Schadensregulierung bei Verkehrsunfällen unter Beteiligung der Landesforstbediensteten

a) Haftung des Forstbediensteten für den Schaden

Förster und Waldarbeiter müssen für die optimale Ausführung ihrer Tätigkeit mobil sein. Um zu den jeweiligen Einsatzorten zu gelangen, werden den Forstbediensteten in den Bundesländern landeseigene Fahrzeuge zur Verfügung gestellt. Kommt es nun auf einer dieser Dienstfahrten zu einem Verkehrsunfall, ist Folgendes zu beachten:

Grundsätzlich gilt, dass jeder Halter eines Kraftfahrzeugs verpflichtet ist, für sich, den Eigentümer, den Fahrer und ggf. auch Beifahrer eine Haftpflichtversicherung zur Deckung der durch den Gebrauch des Fahrzeugs verursachten Personen- und Sachschäden abzuschließen (§ 1 Pflichtversicherungsgesetz (PflVersG)).

Die Bundesländer sind jedoch von dieser Kfz-Haftpflichtversicherung befreit. Das bedeutet, die landeseigenen Fahrzeuge sowie deren Insassen sind in der Regel nicht haftpflichtversichert. Die Länder müssen den Fahrer aber so stellen, wie wenn er versichert wäre, und damit für den entstandenen Schaden des Unfallgegners in voller Höhe einstehen (§ 2 Abs. 2 PflVersG).

Allgemein gilt im öffentlichen Dienst, dass der Dienstherr nach außen den Schaden eines Dritten übernimmt und dann von dem handelnden Mitarbeiter bei grob fahrlässigem oder vorsätzlichem Verhalten (Handeln oder Unterlassen) Regress verlangen kann (vgl. dazu Artikel in BRAFONA, 14. Jahrgang, Ausgabe 116, Heft März-Mai 2005). Bei einem Verkehrsunfall mit landeseigenem Fahrzeug ist dies jedoch anders. Der Mitarbeiter muss hier dem Land den Fremdschaden auch bei grob fahrlässigem Verhalten nicht ersetzen, da er bei einer bestehenden Kfz-Versicherung ebenfalls nicht haften würde. Das Land wird als sog. Quasiversicherer nur dann von der Leistung frei, wenn der Mitarbeiter vorsätzlich widerrechtlich handelt.

Das Land muss folglich den Forstbediensteten, der einen Unfall mit einem landeseigenen Fahrzeug verursacht hat, von allen Ansprüchen des Unfallgegners freistellen, es sei denn, es lag vorsätzlich widerrechtliches Handeln des Forstbediensteten vor.

b) Gerichtliches Verfahren

Der Unfallgegner wird in der Regel seine Ansprüche sowohl gegenüber dem Fahrer als auch gegenüber dem Land als Halter des Fahrzeugs gelten machen, da diese stets als sog. Gesamtschuldner haften. Das Land hat als sog. Quasiversicherer, sollte es zu einem gerichtlichen Schadensersatzverfahren kommen, die ggf. erforderlichen Anwaltskosten auch des Fahrers zu übernehmen. In der Regel wird daher das Land für sich und den Fahrer nur einen Anwalt beauftragen. Da das Land die Schadensersatzpflicht in der Regel ohne Regressmöglichkeit trifft, wird es das Verfahren entweder selbst oder durch den Anwalt führen.

In manchen Fällen kann es zu einem strafrechtlichen Verfahren gegen den Landesbediensteten kommen (z.B. wegen fahrlässiger Körperverletzung, fahrlässiger Tötung, unerlaubten Entfernens vom Unfallort). Dieses Verfahren ist allein Sache des Mitarbeiters, das Land ist hieran nicht beteiligt. Geht dieses Verfahren negativ für den Mitarbeiter aus und wird er entsprechend verurteilt, ist es oft im anschließenden zivilrechtlichen Schadensersatzprozess schwer, ein fehlendes Verschulden des Mitarbeiters nachzuweisen. Zwar sind beide Verfahren getrennt voneinander durchzuführen und das Zivilgericht soll unabhängig von der Strafgerichtsbarkeit den Sachverhalt neu prüfen, jedoch berufen sich viele Zivilrichter schlicht auf das Ergebnis des strafrechtlichen Urteils, insbesondere auf die Sachverhaltsaufklärung und namentlich die im Strafverfahren gemachten Zeugenaussagen.

Es muss dabei aber beachtet werden, dass im zivilrechtlichen Verfahren andere Grundsätze für die Verteilung der Verantwortlichkeit eines Verkehrsunfalls gelten. Das Mitverschulden des Unfallgegners und die sog. Betriebsgefahr seines Fahrzeugs werden hier im Gegensatz zum Strafverfahren berücksichtigt. Auch nach einer strafrechtlichen Verurteilung des Mitarbeiters des Landes macht es durchaus Sinn, einen Schadensersatzprozess zu führen, denn häufig kann ein Mitverschulden des Unfallgegners bei dem Verkehrsunfall nachgewiesen werden. So reduziert sich die Haftungsquote des Landes unter Umständen erheblich. Auch muss sich der Gegner stets die eigene Betriebsgefahr seines Fahrzeugs anrechnen lassen.

Als Betriebsgefahr bezeichnet man die Gefahr, die allein vom Betrieb eines Fahrzeuges im Straßenverkehr ausgeht. In § 7 Straßenverkehrsgesetz (StVG) hat der Gesetzgeber festgelegt, dass der Halter eines Fahrzeuges für einen Schaden, der mit einem Kraftfahrzeug verursacht wird, automatisch einzustehen hat, und zwar ohne dass ihn ein Verschulden am Zustandekommen des Unfalls treffen muss. Nach § 18 Abs. 1 StVG gilt dies auch für den Fahrer des Wagens.

Die Betriebsgefahr eines Kraftfahrzeuges müssen sich dessen Fahrer und Halter auch auf den eigenen eingetretenen Schaden anrechnen lassen. Etwas anders gilt nur, wenn nachgewiesen werden kann, dass der eingetretene Unfall für sie schlicht unvermeidbar war, wenn also nachgewiesen wird, dass auch der Sicherste aller Fahrer beim besten Willen überhaupt keine Chance mehr hatte, den Unfall zu vermeiden. Gelingt dieser Nachweis wie meist nicht, haftet der Fahrer auch ohne eigenes Verschulden für die Folgen des Unfalls, und zwar anteilig mit der Quote der Betriebsgefahr seines Fahrzeuges. Diese kann die Forderung um $\frac{1}{4}$ und in besonderen Fällen sogar um $\frac{1}{3}$ reduzieren. So hatte ein Landesbediensteter mit einem landeseigenen Fahrzeug bei einem Spurwechsel auf der Autobahn angeblich ein anderes Fahrzeug abgedrängt, so dass dieses von der Fahrbahn abkam und sich überschlug. Hier musste sich die Fahrerin des abgedrängten Wagens eine Betriebsgefahr

von ¼ anrechnen lassen, da sie den Unfall durch Bremsen und Ausweichen hätte vermeiden können (LG Potsdam, Az.: 1 O 155/06, durch Vergleich beendet).

2. Verkehrsunfall durch Wild

Die Gerichte haben sich im weiteren immer wieder mit Wildunfällen zu befassen. Der Waldbesitzer bzw. der Jagdausübungsberechtigte ist meist ebenfalls betroffen, wenn es zu einem Verkehrsunfall unter Beteiligung von Wild kommt.

Grundsätzlich gilt dabei, dass der Waldbesitzer nicht haftet, wenn das herrenlose Wild aus seinem Wald, ohne dass er auf das Wild eingewirkt hat, auf die Straße läuft.

a) Aufstellen von Gefahrzeichen und Wildschutzzäunen

Der Waldbesitzer bzw. der Jagdausübungsberechtigte ist nicht verpflichtet und auch nicht berechtigt, das Gefahrenzeichen „Wildwechsel“ oder einen Wildschutzzaun aufzustellen. Dies ist allein Sache der Straßenverkehrsbehörde (in Brandenburg das Landesamt für Bauen und Verkehr, der Landesbetrieb Straßenwesen, die Landkreise, die kreisfreien Städte und großen Kreisstädte), die an gefährlichen Stellen das Aufstellen des Gefahrenzeichens „Wildwechsel“ anzuordnen hat und durch den jeweiligen Straßenbaulastträger aufstellen lassen muss. Selbstverständlich sollte der Waldbesitzer die Verkehrsbehörde darauf hinweisen, wenn es zu mehreren Wildunfällen auf Straßen im Bereich seiner Waldbestände kommt, dies ist jedoch keine gesetzliche Pflicht.

Nach der Rechtsprechung ist zu empfehlen, bei einer Häufung von Wildunfällen durch Aufstellen des Schildes auf die Gefährlichkeit hinzuweisen. Eine solche Häufung nimmt das LG Stade bei einer durchschnittlichen Unfallhäufigkeit von mehr als drei Unfällen pro Jahr und Kilometer an (LG Stade, Urteil vom 19.02.2004, Az.: 3 O 234/03). Maßgebend ist also ein überschaubarer Gefahrenbereich der Straße von etwa einem Kilometer Länge. Bei Autobahnen wurde eine Häufigkeit von mehr als einem Unfall pro Kilometer und Jahr in einem Bereich zwischen zwei Anschlussstellen als Gefahrenstelle eingestuft (OLG Braunschweig, Urteil vom 24.06.1998, Az.: 3 U 30/98). Grundsätzlich gilt aber, dass jeder Fahrzeugführer, der auf Straßen fährt, die durch waldiges Gelände führen, damit rechnen muss, dass Wild plötzlich über die Straße wechselt (LG Coburg, Urteil vom 24.04.2001, Az.: 11 O 722/00).

Ein Motorrollerfahrer hatte das Land Hessen verklagt, da er auf einer Kreisstraße durch den Wald mit einem Damwild zusammen gestoßen war und dabei erheblich verletzt wurde (BGH, Urteil vom 13.07.1989, Az.: III ZR 122/98). Er begründete seinen Anspruch damit, dass der Unfall nicht geschehen wäre, wenn die Straßenverkehrsbehörde Wildschutzzäune zusätzlich zu dem Warnschild entlang der Gefahrenstrecke angebracht hätte. Der Bundesgerichtshof (BGH) wies die Klage ab mit der Begründung, dass es grundsätzlich über das Aufstellen des Gefahrzeichens „Wildwechsel“ hinaus keine Pflicht gibt, den Verkehr gegen Wildunfälle zu sichern. Allenfalls bei Teilen von Bundesfernstraßen, insbesondere bei Autobahnen, könnte man ausnahmsweise von einer Pflicht der Behörde zum Aufstellen eines Zaunes ausgehen, so der BGH. Der Bundesminister für Verkehr hat in seinem Rundschreiben Straßenbau Nr. 11/85 vom 10.07.1985 zu den Richtlinien für Wildschutzzäune an Bundesfernstraßen jedoch betont, dass der Bund als Träger der Straßenbaulast an Bundesfernstraßen mit der Errichtung von Zäunen einen zusätzlichen *freiwilligen* Beitrag zur Verbesserung der Verkehrssicherung leistet. Eine Pflicht zum Aufstellen von Wildschutzzäunen gibt es auch danach nicht.

Noch einmal wird darauf hingewiesen, dass eine Verkehrssicherungspflicht und damit eine Haftung des Waldbesitzers für Unfälle durch Wildwechsel grundsätzlich nicht besteht.

b) Verkehrsunfall bei Treibjagd

Eine Haftung des Waldbesitzers bzw. des Jagdausübungsberechtigten kann sich aber daraus ergeben, dass das Wild aktiv durch eine Treibjagd in Richtung Straße gelenkt worden ist.

Grundsätzlich gilt, dass ein Jagdveranstalter nicht verpflichtet ist, den Straßenverkehr vor den allgemeinen Gefahren zu schützen, die von über die Straße wechselndem Wild in seinem Revier ausgehen. Etwas anderes gilt aber nach der Rechtsprechung dann, wenn der Straßenverkehr über das Maß normaler Verkehrserwartung hinaus durch bei der Jagd aufgescheuchtes Wild beeinträchtigt wird (BGH, Urteil vom 10.02.1976, Az.: VI ZR 160/74). So hat auch bei einer sog. Suchjagd auf Federwild der Jagdveranstalter dafür Sorge zu tragen, dass aufgescheuchtes Schalenwild nicht in Richtung auf eine befahrene Straße flüchtet.

Im Fall, den das Landgericht Rostock zu entscheiden hatte, klagte ein Autofahrer auf Schadensersatz, der mit seinem Pkw auf einer Bundesstraße mit einem Wildschwein kollidierte (LG Rostock, Urteil vom 06.09.2002, Az.: 4 O 176/02). Er begründete seinen Anspruch damit, dass zum Zeitpunkt des Unfalls im Bereich des Unfallorts eine Ansitz-Drückjagd stattgefunden habe und keine Sicherungsmaßnahmen getroffen worden seien. Die jagdausübungsberechtigte Stadt als Veranstalterin der Jagd verteidigte sich gegen die Inanspruchnahme mit der Begründung, die Jagd sei so abgehalten worden, dass sie von der Straße weggeführt worden sei, sich die Straße also im Rücken der Jäger befunden habe. Man habe nicht damit rechnen können, dass die Tiere ausbrechen und hinter den Jägern in Richtung der Straße laufen würden. Diese Begründung ließ das Landgericht jedoch nicht gelten, weil der Jagdveranstalter mit einem solchen Verhalten des aufgeschreckten Wildes rechnen müsse. Das Landgericht verurteilte die Stadt zwar zur Leistung von Schadensersatz für den Unfallschaden.

Im einzelnen stellte das Gericht fest, dass nicht alle nachteiligen Auswirkungen einer Jagd von dem Verkehr ferngehalten werden könnten. Bei Treib- oder Drückjagden müsse aber etwas anderes gelten, da in diesen Fällen das Wild nicht nur vereinzelt, sondern großflächig aufgeschreckt wird und somit eine besondere Gefahr für den Straßenverkehr gegeben ist. Der Jagdveranstalter wird für verpflichtet gehalten, das Wild nicht in Richtung auf eine befahrbare Straße zu treiben und durch möglichst dichte Treiberketten, Anbringen von Jagdlappen oder durch Warnposten einem Ausweichen des Wildes nach hinten vorzubeugen.

Gemäß § 20 Abs. 1 Bundesjagdgesetz (BJagdG) darf an Orten, an denen nach den Umständen des Einzelfalls die öffentliche Sicherheit gestört oder das Leben von Menschen gefährdet würde, nicht gejagt werden. Die Rechtsprechung leitet aus dieser Vorschrift jedoch kein generelles Verbot der Jagd in der Nähe von Straßen ab, sondern stellt fest, dass im jeweiligen Einzelfall alle erforderlichen Maßnahmen zur Abwehr von Gefahren getroffen werden müssen. Dann ist der Jagdveranstalter von der Haftung wegen eines Verkehrsunfalls befreit.

So hatte das Landgericht Aachen einen Schadensersatzanspruch gegen den Betreiber einer Jagd abgelehnt, der die entsprechenden Vorsichtsmaßnahmen, wie Postenkette an der Straße, getroffen hatte (LG Aachen, Urteil vom 30.08.1990, Az.: 6 S 176/90).

c) Rechte und Pflichten des Waldbesitzers bzw. Jagdausübungsberechtigten beim Wildunfall

Nach den Landesjagdgesetzen (z.B. § 27 BbgJagdG) hat der Fahrer eines Fahrzeuges einen Zusammenstoß mit Wild der Feuerwehr, der nächsten Polizeidienststelle oder dem Jagdausübungsberechtigten mitzuteilen. Unterlässt er die Meldung, so handelt er ordnungswidrig (z.B. nach § 60 Abs. 2 BbgJagdG) und kann mit einer Geldbuße belegt werden.

Kommt der unfallbeteiligte Fahrer der gesetzlichen Meldepflicht nach, so wird er in der Regel vom Jagdausübungsberechtigten eine Bestätigung erwarten, dass sein Fahrzeug bei einem Wildunfall beschädigt worden ist, um dies gegenüber seiner Versicherung (Teilkaskoversicherung) anzuzeigen. Eine gesetzliche Pflicht, eine solche Bestätigung zu erteilen, besteht für den Jagdausübungsberechtigten aber nicht. Er ist lediglich dann zur Bestätigung seiner Feststellungen über die Spuren des Unfalls verpflichtet, wenn er als Zeuge vor Gericht geladen ist.

Umgekehrt hat der Jagdausübungsberechtigte keinen Anspruch auf eine „Gebühr“ für die Ausstellung einer Wildunfallbescheinigung, sowie er auch in der Regel keine Ansprüche auf Ersatz seiner Kosten für die Beseitigung des getöteten Wildes hat. Nur dann, wenn von dem Tier eine Gefahr für die öffentliche Sicherheit des Straßenverkehrs ausgeht oder eine Seuche droht, hat der Unfallverursacher das Wild zu beseitigen. Übernimmt in diesem Fall der Jagdausübungsberechtigte diese Pflicht, so kann er hierfür die ihm entstandenen Kosten ersetzt verlangen (AG Weilburg, Urteil vom 17.11.1995, Az.: 5 C 264/95).

Auch hat der Jagdausübungsberechtigte keinen Anspruch auf Schadensersatz für den Verlust des Wildbrets oder entgangene Jagdfreuden (AG Weilburg, a.a.O.; AG Geislingen, Urteil vom 23.01.1998, Az.: 3 C 374/97). Es sei denn, der Fahrer hat die nach den Landeswaldgesetzen vorgeschriebene Meldung des Unfalls unterlassen. Wäre in diesem Fall das Tier bei rechtzeitiger Mitteilung noch verwertbar gewesen, so kann der Jagdausübungsberechtigte den ihm nachweisbar entstandenen Schaden ersetzt verlangen. Die gesetzliche Meldepflicht soll nicht nur eine sofortige Nachsuche ermöglichen, um das Wild vor vermeidbaren Qualen zu erlösen, sondern dient auch dem Zweck, dass der Jagdausübungsberechtigte in den Besitz des Wildes kommt (AG Geislingen, a.a.O.).

Es kommt vor, dass die Straßenverkehrsbehörde vom Jagdausübungsberechtigten Kostenersatz verlangt, wenn sie das überfahrene Wild beseitigt hat. Ein solcher Anspruch besteht jedoch nicht, da der Jagdausübungsberechtigte keine Pflicht hat, das Wild von der Straße zu bergen. Er hat das Recht, nicht aber die Pflicht der Aneignung des Wildes.

3. Verkehrsunfall durch umstürzende Bäume

Umstürzende Bäume oder Astbruch führen ebenfalls häufig zu Verkehrsunfällen, bei denen der Verletzte versucht, den Waldbesitzer als Verkehrssicherungspflichtigen haftbar zu machen. Dem Waldbesitzer werden von der Rechtsprechung in diesem Zusammenhang auch bestimmte Kontroll- und Sicherungspflichten auferlegt, deren Verletzung zu einer Haftung bei einem Verkehrsunfall führen können.

a) Kontrollpflicht bei Straßenbäumen

Die Oberlandesgerichte der Länder sind sich weitgehend darüber einig, dass bei Straßenbäumen der Verkehrssicherungspflicht zunächst durch eine regelmäßige Baumkontrolle genügt wird. Im Regelfall reicht nach der inzwischen gefestigten Rechtsprechung eine äußere Sichtprüfung bezogen auf die Gesundheit und die Standsicherheit des Baumes zweimal im Jahr, im belaubten und unbelaubten Zustand, aus (OLG Koblenz, Urteil vom 05.12.1989, NZV 90, 391; OLG Thüringen, Urteil vom 29.09.2004, Az.: 4 U 1116/03; OLG Köln, Urteil vom 08.02.1988, Az.: 7 U 153/97; OLG Brandenburg,

Urteil vom 25.11.2003, Az.: 2 U 22/03; OLG Hamm, Urteil vom 04.02.2003, Az.: 9 U 144/02; OLG Düsseldorf, Urteil vom 15.03.1990, VersR 92, 467).

Eine eingehende Untersuchung des Baumes über die bloße Sichtkontrolle hinaus ist dann erforderlich, wenn Umstände vorliegen, die der Erfahrung nach auf eine besondere Gefährdung hindeuten, wie etwa eine spärliche oder trockene Belaubung, trockene Äste, äußere Verletzungen, Wachstumsauffälligkeiten oder Pilzbefall (OLG Thüringen, a.a.O.).

Das OLG Brandenburg hat in seinem Urteil vom 07.03.2000 eine Kontrolle mit dem Hubsteiger gefordert, wenn der Baum nicht in seinen Einzelheiten vom Boden aus in Augenschein genommen werden kann (OLG Brandenburg, Urteil vom 07.03.2000, Az: 2 U 58/99). Die Erfüllung dieser Anforderung hätte zur Folge, dass in belaubtem Zustand nahezu jeder Baum mit dem Hubsteiger kontrolliert werden muss. Die Unzumutbarkeit einer solchen Kontrolle hat das Gericht jedoch inzwischen erkannt und es in späteren Entscheidungen genügen lassen, wenn der Baumkontrolleur glaubhaft versichert, dass er den Baum regelmäßig auch in unbelaubtem Zustand untersucht habe, als der Einblick auch in die Baumkrone möglich war (So z.B. OLG Brandenburg, Urteil vom 17.07.2001, Az: 2 U 99/00). Eine Prüfung mit dem Hubwagen zur Besichtigung jedes „kleinen Ästchens aus der Nähe“ hält das Gericht nicht mehr für notwendig und beschränkt die Sichtkontrolle mit dem Hubwagen auf wenige besondere Ausnahmefälle.

Sobald bei der Kontrolle des Baumes festgestellt wird, dass Bruchgefahr besteht, sind vom Verkehrssicherungspflichtigen unverzüglich Maßnahmen zur Sicherung (Absperrung, Warnschild) oder zur Beseitigung zu ergreifen. „Unverzüglich“ bedeutet ohne schuldhaftes Zögern (vgl. § 121 Abs. 1 des Bürgerlichen Gesetzbuches) und dürfte in der Praxis Sicherungsmaßnahmen und ggf. Beseitigungsarbeiten innerhalb von 14 Tagen erfordern (OLG Dresden, Urteil vom 28.02.2001, Az.: 6 U 3035/00, 4 Wochen bis zur Beseitigung von Totholz am Straßenbaum sind zu lang; vgl. auch OLG Hamm, Urteil vom 09.01.1990, Az.: 26 U 21/89). So hatte ein Baumeigentümer nach dem Urteil des OLG Thüringen für den durch Astbruch entstandenen Schaden zu haften, da er seinen vom Blitzschlag gespaltenen Baum nicht sofort (zumindest vorläufig) sicherte, sondern zunächst auf Lebensfähigkeit begutachten ließ (OLG Thüringen, Urteil vom 23.01.1996, Az.: 3 U 682/95). Der Schaden trat während der Erstellung des Gutachtens durch den Sachverständigen ein.

b) Verkehrssicherung für Waldbäume am Straßenrand

Die o. g. Rechtsprechung für Straßenbäume wurde durch einzelne Oberlandesgerichte inzwischen auch für Waldbäume am Straßenrand angewendet.

Im Urteil des OLG Brandenburg vom 12.01.1999 wurde der Waldeigentümer (hier: das Land Brandenburg) verurteilt, Schadensersatz an die Kläger zu leisten, die bei dem Umsturz einer Eiche, die sich 5 Meter vom Straßenrand entfernt in einem Waldstück befand, in ihrem PKW verletzt worden waren (OLG Brandenburg, Urteil vom 12.01.1999, Az: 2 U 40/98). Das Gericht hat die Auffassung vertreten, dass der Eigentümer eines in der Nähe einer viel befahrenen Straße gelegenen Waldstücks verpflichtet sei, dafür Sorge zu tragen, dass eine Gefährdung der Verkehrsteilnehmer durch Bäume im Waldbestand ausgeschlossen sei. Dazu seien regelmäßige Sichtkontrollen der Bäume zweimal im Jahr durchzuführen, eine eingehende Untersuchung sei bei verdächtigen Umständen (äußere Verletzungen, trockenes Laub, etc.) notwendig. Damit stellt das Gericht die an einer Straße gelegenen Bäume im Waldbestand unter dieselben Kontrollpflichten wie Straßenbäume.

Die Haftung des Landes Rheinland-Pfalz für den durch den Astbruch einer Pappel aus einem an die Straße grenzenden Waldstücks entstandenen Schaden wurde dagegen verneint, da die Forstbeamten des Landes den Baum regelmäßig kontrolliert hatten und dabei keine

Veranlassung zur Beseitigung der Pappel gegeben war (OLG Koblenz, Urteil vom 14.02.2001, Az: 1 U 1161/99).

Nach diesen Entscheidungen hat auch der Waldbesitzer die Bäume seines Bestandes in Straßennähe zu kontrollieren, will er sich nicht dem Risiko einer Haftung für einen Verkehrsunfall durch Umsturz eines seiner Bäume oder durch Astabbruch aussetzen. Wichtig ist in diesem Zusammenhang, dass die Baumkontrollen fortlaufend und nicht nur formelhaft, sondern durchaus detaillierter dokumentiert werden. Denn nur so lässt sich ein im Streitfall gerichtlich verwertbarer Nachweis gegenüber dem Geschädigten führen.

RA *Stephan J. Bultmann*

RA'in *Gesine Meißner*

SNP Schlawien Naab Partnerschaft, Berlin

E-Mail: stephan.bultmann@schlawien-naab.de

Internet: www.schlawien-naab.de